

## **Reorganizacja siatki punktów i tras VFR w okolicach lotniska EPLL oraz powiększenie CTR i TMA Łódź na południe od lotniska.**

### **1. CEL**

Celem zmiany operacyjnej jest zmiana kształtu przestrzeni EPLL, wyznaczenie nowych punktów VFR oraz przesunięcie i zmiana nazwy kilku punktów już istniejących a także wyznaczenie w oparciu o nie zmienionych tras VFR zapewniających większe uporządkowanie ruchu VFR w przestrzeni EPLL. Pozwoli to zwiększyć bezpieczeństwo ruchu VFR jednocześnie odciążając kontrolera i asystenta.

Zmniejszenie obciążenia pracą będzie wynikać z przewidywalności zezwoleń na lot udzielanych przez DEL EPLL oraz przez zmniejszenie ilości informacji o ruchu, jakich będzie musiał udzielać kontroler EPLL na temat tego samego ruchu (statków powietrznych wykonujących lot do/z lotniska po południowej stronie).

### **2. SYTUACJA OBECNA**

Lotnisko EPLL obsługuje głównie ruch niewielkich statków powietrznych (Tecnam 2008, Tecnam 2006, DA20 i inne), z których większość wykonuje lot według przepisów VFR, korzystając z dostępnych punktów. Główna część operacji wykonywana jest przez statki powietrzne bazujące na lotnisku, pozostała grupa to głównie loty szkolne z EPPT, EPBC, EPMO, EPDE oraz dołoty i odloty statków powietrznych odbywających serwis w firmie BARTOLINI AIR oraz WZL nr 1.

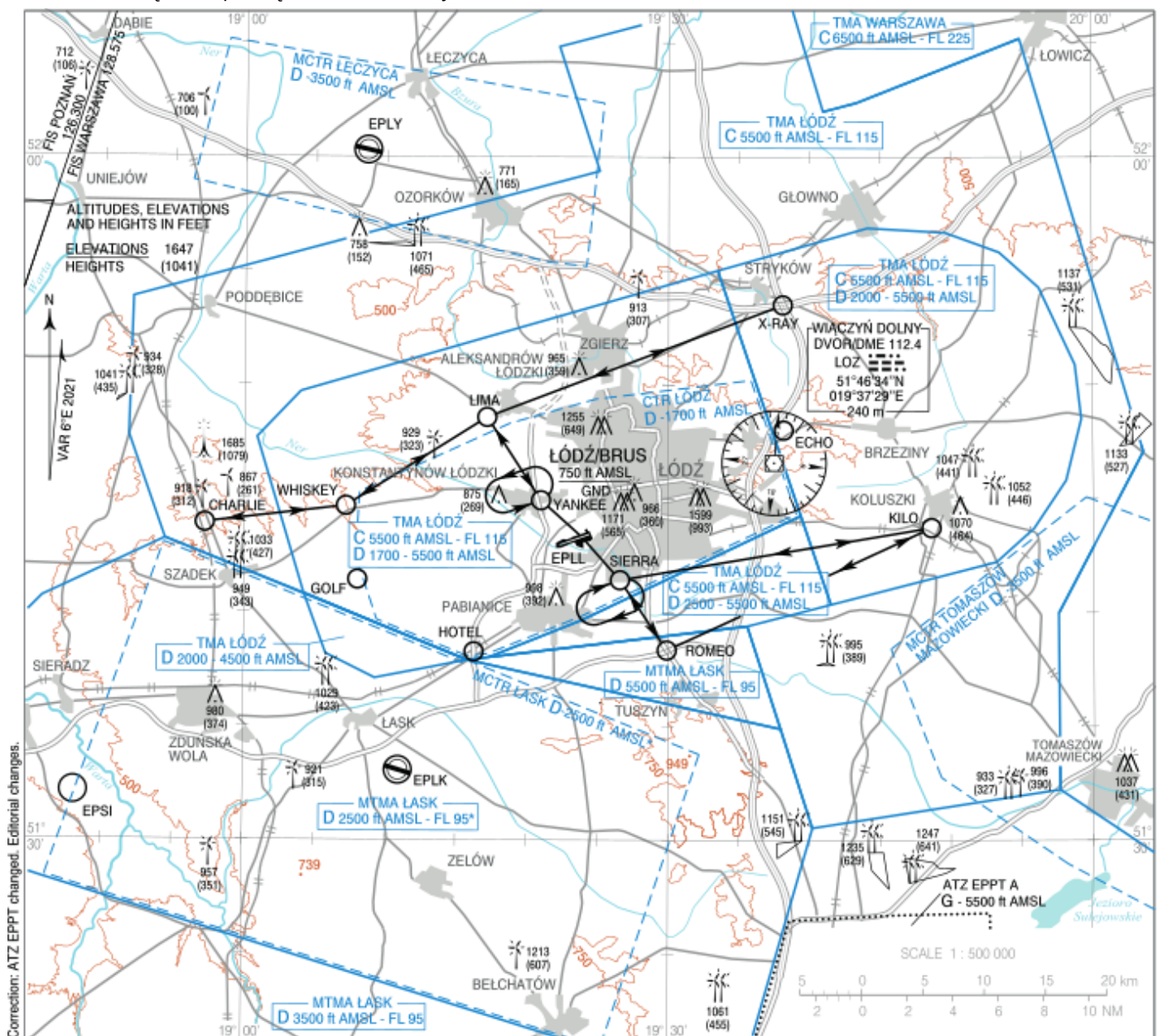
Z uwagi na zabudowę miejską po północnej stronie lotniska i skargi mieszkańców szkolny ruch po kręgu odbywa się, o ile to możliwe, po południowej stronie lotniska. W pobliżu południowego kręgu (trzeci lewy zakręt do RWY 25) jest położony punkt Sierra, za którym przebiega granica CTR Łódź, czyniąc go, de facto, punktem wlotowym CTR, ponieważ położony dalej na południe punkt Romeo leży w przestrzeni klasy G do 2500 ft alt.

Szkoła Bartolini Air podczas szkolenia korzysta ze stworzonych przez siebie wirtualnych procedur, które geograficznie umieszczone są w przestrzeni na południowy wschód od punktu Romeo. W praktyce przekłada się to na częste loty na trasie EPLL-S-R oraz R-S-EPLL. Dodatkowo tę samą trasę pokonuje ruch szkolny VFR z EPPT oraz samoloty, które lecą po trasie i po wykonaniu operacji Low Pass lub Touch and Go w EPLL kontynuują lot na południe (EPKA, EPKR, EPPT, EPDE etc.). Oznacza to, że w dniach gdy utrzymują się warunki VFR, trasa EPLL-S-R wymaga od kontrolera ciągłej uwagi i wielokrotnych koordynacji z FIS w celu zapewnienia wydajnego przepływu ruchu lotniczego. Dodatkowo bezpośrednio za punktem Sierra przebiega granica CTR Łódź, co prowadzi do sytuacji, gdy samoloty opuszczające CTR przekazywane są na łączność z FIS po minięciu Sierra, a dolatujące zgłaszają się już na Romeo, przez co statki powietrzne w jednej przestrzeni znajdują się niekiedy na łączności dwóch organów, a także mogą znajdować się w pobliżu niezgłoszonego ruchu wykonującego w przestrzeni klasy G.

W ostatnich latach Łódź została otoczona ringiem dróg A1, A2, S8 i S14, co stwarza możliwość ułatwienia nawigacji statków powietrznych wykonujących według przepisów VFR poprzez umieszczenie części punktów na węzłach tych dróg.

Na przedłużeniu osi pasa na zachód od lotniska znajduje się punkt Golf, którego nazwa jest zbieżna z punktami w przestrzeniach EPLK i EPTM. W przeszłości kilkakrotnie dochodziło do pomyłki w koordynacji dolotów statków powietrznych do Łodzi. Sytuacja ta znajduje odzwierciedlenie w raportach TOKAI.

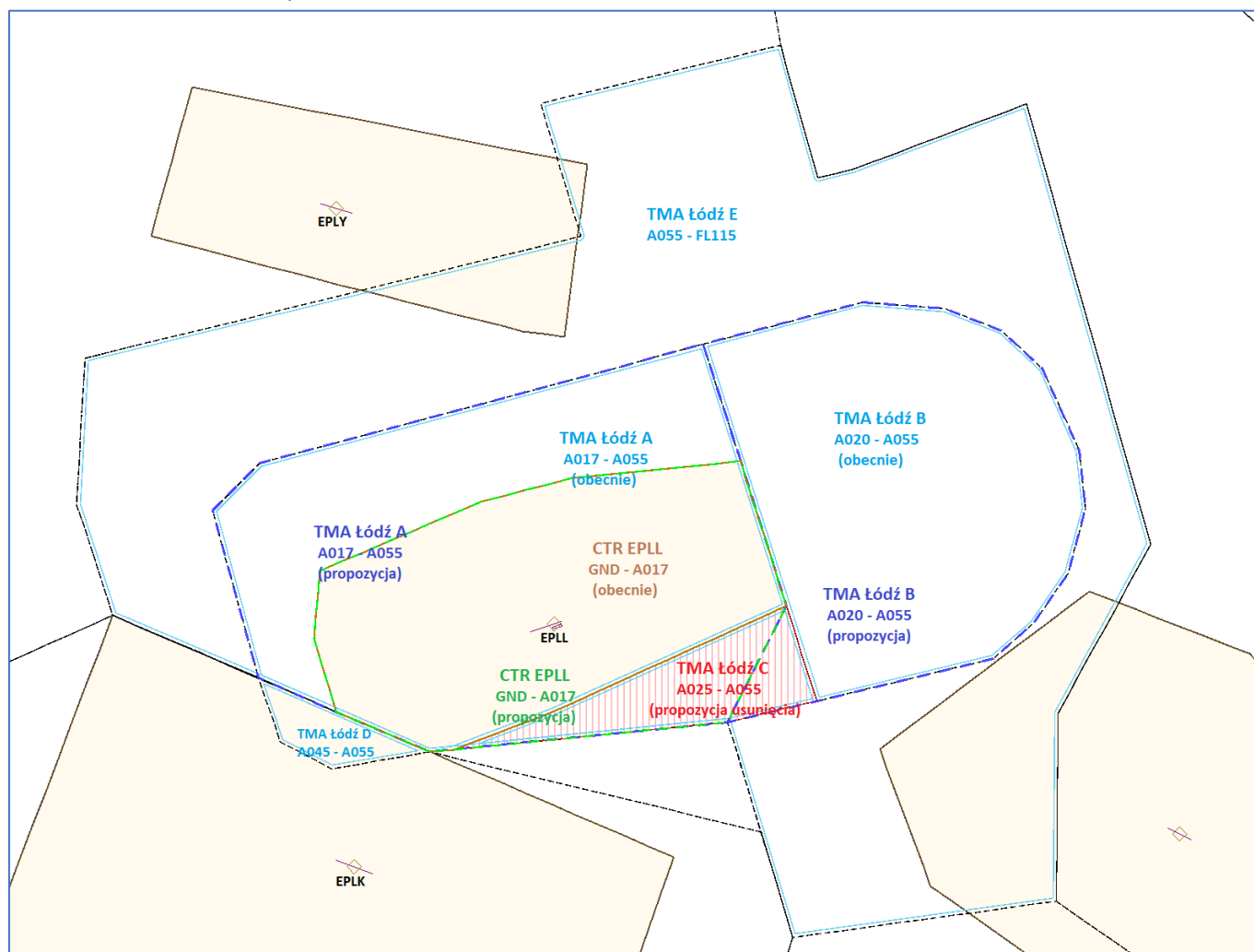
Wprowadzenie dodatkowych punktów VFR w CTR Łódź, oraz obniżenie TMA i opublikowanie warunkowo jednokierunkowych tras VFR na południe od lotniska pozwoli uniknąć wielu potencjalnie niebezpiecznych sytuacji przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążenia pracą kontrolera i asystenta EPLL.



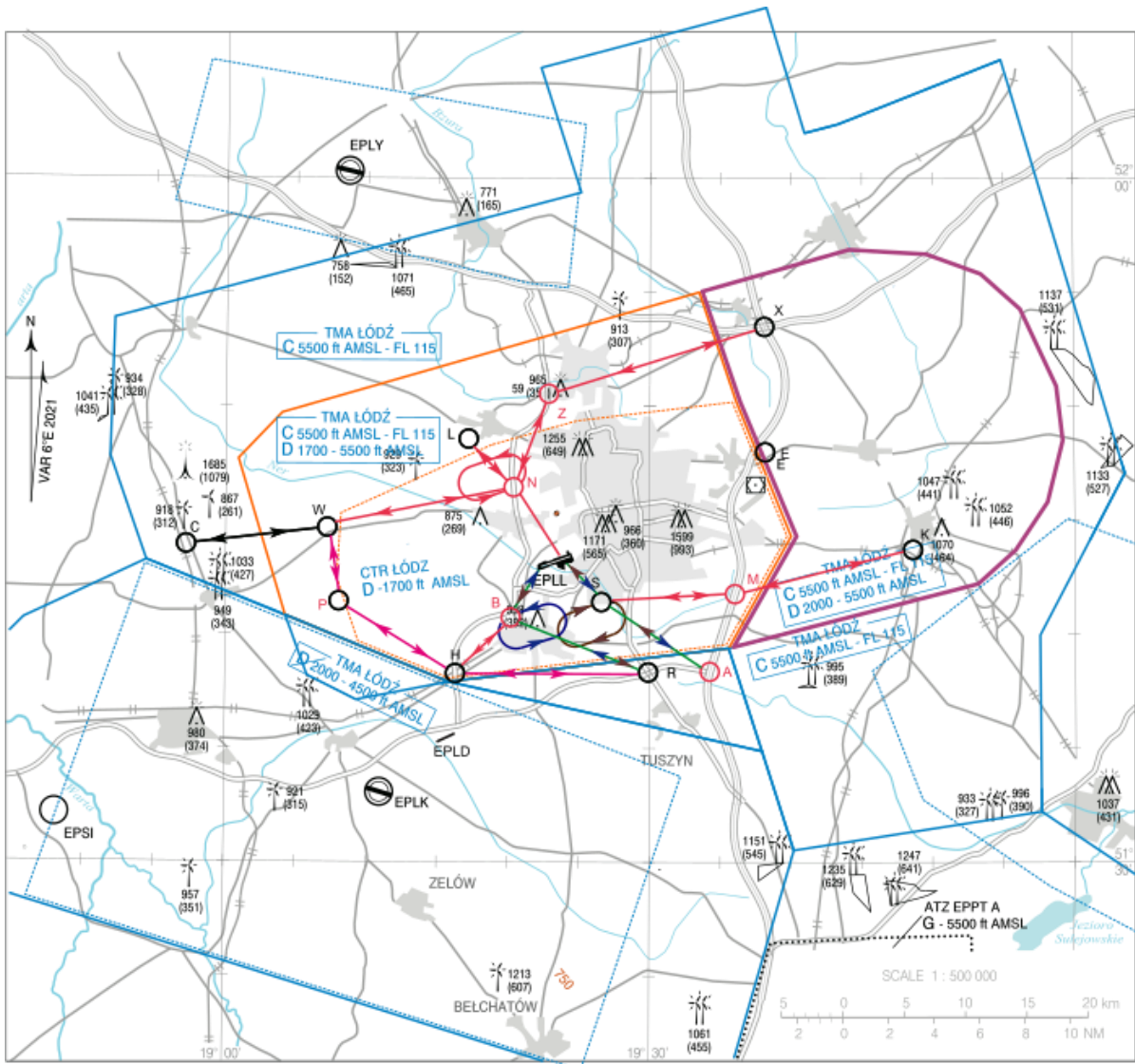
Rys 1. Aktualna mapa przestrzeni CTR i TMA Łódź.

### 3. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

- a) Przesunięcie południowej granicy CTR tak, by pokrywała się z południową granicą TMA i obniżenie dolnej granicy południowego sektora TMA z 2500 ft AMSL do 1700 ft AMSL.
- b) Dodanie punktów:
  - Zulu na węźle „Zgierz” drogi S14,
  - Mike na MOP „Wiśniowa Góra” na drodze A1,
  - Bravo na kominie 51°40'40.1"N 19°19'53.8"E,
  - Alfa na skrzyżowaniu dróg A1 i S8.
- c) Zmiana punktu Yankee w obecnej lokalizacji na November na węźle „Konstantynów” na drodze S14.
- d) Zmiana nazwy punktu Golf na Papa bez zmiany lokalizacji.
- e) Opublikowaniu nowych tras VFR:
  - Charlie – Whiskey – November,
  - Lima – November,
  - X-ray – Zulu – November,
  - Kilo – Mike – Sierra,
  - Sierra -> Alfa,
  - Romeo – Bravo,
  - Romeo - Hotel – Papa – Whiskey – November,
  - Hotel – Bravo.



Rys 2. Mapa poglądowa planowanych zmian w CTR i TMA Łódź.



Rys. 3. Zobrazowanie proponowanych zmian punktów i tras VFR.

Przewidywana data wejścia zmian w życie: AIRAC 19.03.2026.

#### **4. UZASADNIENIE**

Przesunięcie południowej granicy CTR tak, by pokrywała się z południową granicą TMA oraz obniżenie dolnej granicy południowego sektora TMA z 2500 ft alt do 1700 ft alt pozwoli uporządkować odpowiedzialność za ruch wykonujący lot w powyższej przestrzeni oraz wymusi zgłoszenie na częstotliwości TWR EPLL wszystkich statków powietrznych wykonujących lot między punktami VFR Łodzi.

Uporządkowanie ruchu na południe od EPLL za pomocą jednokierunkowych tras VFR ograniczy ilość uwagi i transmisji KRL w celu organizacji tego ruchu i informowania statków powietrznych o sobie nawzajem, a także zwiększy bezpieczeństwo na tej trasie oraz w okolicy południowego kręgu nadlotniskowego.

Zmiana nazwy punktu Golf na Papa zniweluje możliwość pomyłki podczas koordynacji dolotów do łódzkiej przestrzeni z punktami Golf w MCTR EPLK i EPTM.

Zmiana punktu Yankee na parkingu Kaufland w Konstantynowie Łódzkim na November na węźle S14 „Konstantynów” zapewni lepsze rozróżnienie punktu z powietrza (w okolicach obecnego Yankee znajduje się kilka nowych parkingów), a także umożliwi nawigowanie na ten punkt wzdłuż drogi S14 w razie utraty orientacji przez pilota. Dodatkowo zwiększone zostanie bezpieczeństwo w przypadku konieczności oczekiwania statku powietrznego dolatującego trasą w przypadku większego ruchu w północnym kręgu nadlotniskowym poprzez zwiększenie odległości między a/c w kręgu a oczekującym nad punktem November.

Dodanie punktu Zulu na węźle „Zgierz” drogi S14 pozwoli po minięciu punktu November rozdzielić ruch odlatujący z lotniska w kierunkach zachodnim, północnym i wschodnim a także odsunąć dolotów z punktu X-ray od miejsca ćwiczeń samolotów szkolnych w okolicach punktu Lima.

Dodanie punktu Mike na MOP Wiśniowa Góra na autostradzie A1 pozwoli jasno określić pozycję statków powietrznych wlatujących do CTR Łódź trasą od Kilo.

Dodanie punktów Alfa na skrzyżowaniu dróg A1 i S8 oraz Bravo na kominie 51°40'40.1"N 19°19'53.8"E pozwoli opublikować w AIP Polska jednokierunkowe trasy dolotu i odlotu, zależnie od pasa w użyciu według schematu:

Pas w użyciu	07	25
Dolot	Romeo - Bravo	Alfa - Sierra
Odlot	Sierra - Alfa	Bravo - Romeo

Dzięki temu ograniczone zostanie do minimum ryzyko mijania się na przeciwnych kierunkach tej samej trasy statków powietrznych będących w fazie zmiany częstotliwości pomiędzy FIS Warszawa a TWR EPLL (należy rozważyć konieczność aktualizacji INOP FIS WA oraz INOP TWR EPLL w zakresie informowania ruchu dolotowego do EPLL od południa o RWY w użyciu).