

Koncepcja operacyjna

PRZESUNIĘCIE POŁNOCNO-WSCHODNIEGO WIERZCHOŁKA EPTS10A

1. CEL

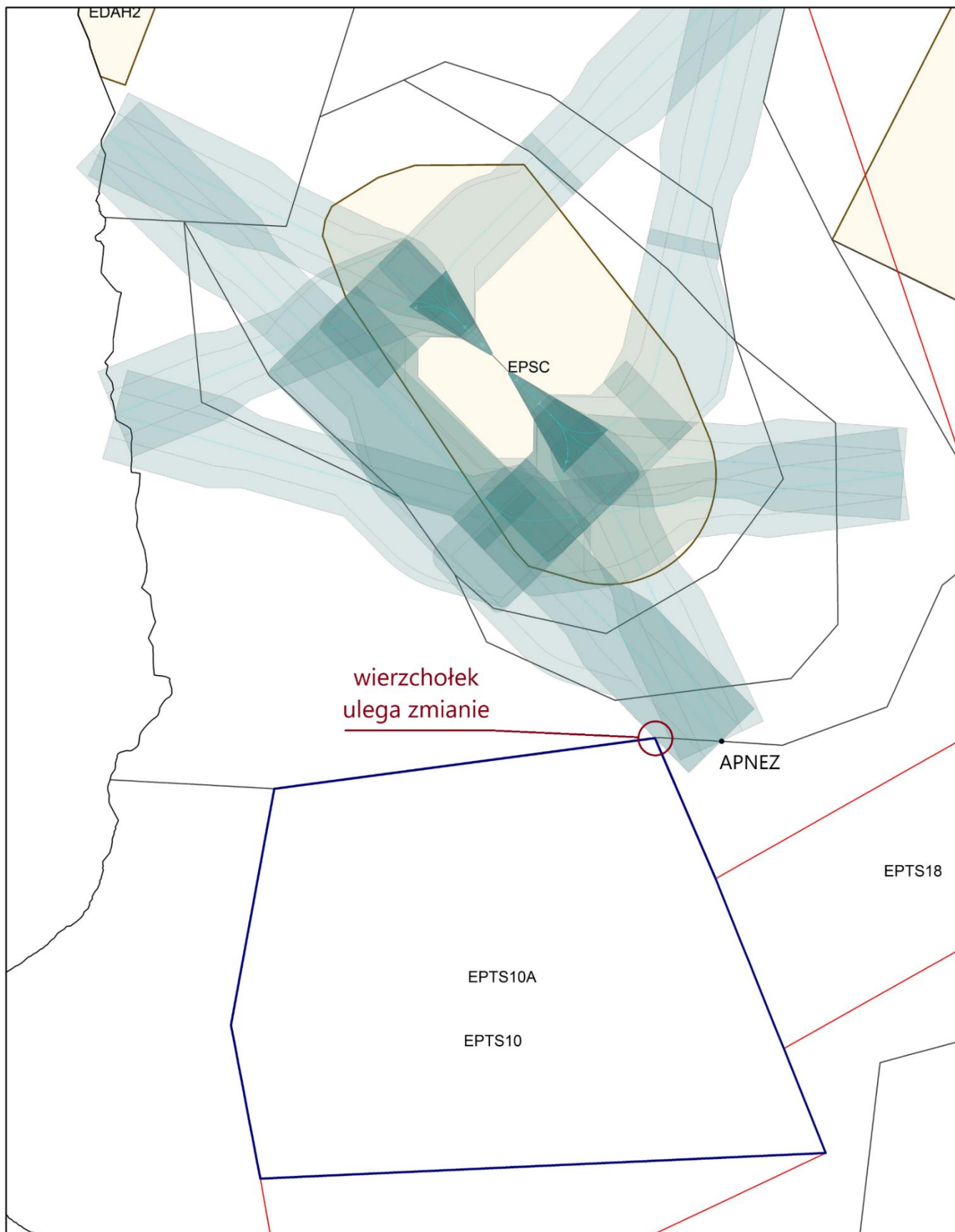
Celem przedmiotowej zmiany jest przesunięcie północno-wschodniego wierzchołka EPTS10A z 53°15'32" N 15°11'18" E na 53°15'29" N 15°10'57" E z uwagi na brak odległości 2,5 NM między procedurami SID na punkt APNEZ a strefą EPTS10A w przypadku wcześniejszego przekazania na łączność statku powietrznego z TWR Szczecin na ACC Warszawa.

2. SYTUACJA OBECNA

Przekazanie samolotu z łączności TWR Szczecin na łączność ACC Warszawa z założenia odbywać miało się na końcu procedury SID, tj. w punkcie APNEZ. Wówczas granice strefy EPTS10A były oddalone odpowiednio od procedury, aby zarówno wymagana odległość dla kontroli proceduralnej w TMA Szczecin (pierwszorzędna przestrzeń chroniona danej procedury), jak i wymagana odległość dla kontroli radarowej (2,5 NM od trasy nominalnej danej procedury) zostały zachowane. Praktyka wykazała, że przekazanie samolotu z łączności TWR Szczecin na łączność ACC Warszawa odbywa się jednak wcześniej.

3. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN

Proponowana zmiana zakłada przesunięcie północno-wschodniego wierzchołka EPTS10A z 53°15'32" N 15°11'18" E na 53°15'29" N 15°10'57" E (400 m w kierunku zachodnim). Nowe granice EPTS10A oddalone są odpowiednio od procedury, aby zarówno wymagana odległość dla kontroli proceduralnej w TMA Szczecin (pierwszorzędna przestrzeń chroniona danej procedury), jak i wymagana odległość dla kontroli radarowej (2,5 NM od trasy nominalnej danej procedury) zostały zachowane. Efektem projektu jest niewielka redukcja przestrzeni wojskowej EPTS10A. Przebieg procedur SID/STAR oraz granice TMA Szczecin nie ulegają zmianie.



Mapa nr 1. Zobrazowanie przesunięcia północno-wschodniego wierzchołka EPTS10A.

4. UZASADNIENIE

Przesunięcie północno-wschodniego wierzchołka EPTS10A z 53°15'32" N 15°11'18" E na 53°15'29" N 15°10'57" E umożliwi oddalenie granic EPTS10A od procedury, aby zarówno wymagana odległość dla kontroli proceduralnej w TMA Szczecin (pierwszorzędna przestrzeń chroniona danej procedury), jak i wymagana odległość dla kontroli radarowej (2,5 NM od trasy nominalnej danej procedury) zostały zachowane.