



KONSULTACJE SPOŁECZNE

**Zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej
w strefach CTR EPGD, EPPO, EPWR, EPKK, EPKT na przestrzeń klasy D**

1. CEL

Proponowana jest zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej w CTR Gdańsk, Poznań, Wrocław, Kraków i Katowice na przestrzeń klasy D.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

W chwili obecnej w wymienionych strefach CTR obowiązuje klasa C z zapewnianą instrumentalną służbą kontroli lotniska – ADI. Zasady wykonywania lotów w klasie C i D zestawione są w tabeli 1.

W przypadku wszystkich lotów obowiązuje zezwolenie ATC oraz na wszystkie loty wymagane jest złożenie planu lotu ICAO.

Przestrzeń klasy D zachowuje wymogi przestrzeni klasy C – złożenie planu lotu, uzyskanie zezwolenia ATC, utrzymywanie dwukierunkowej łączności radiowej z ATC z wyjątkiem zapewnienia separacji między lotami IFR i VFR, którą to w klasie D zapewniają sobie załogi statków powietrznych. Po wprowadzeniu klasy D kontroler będzie zobowiązany jedynie do udzielenia informacji o ruchu kolizyjnym i na żądanie rady dla zapobieżenia kolizji.

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenia prędkości*	Wymagana łączność radiowa	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Ciągła dwukierunkowa	Tak
	VFR	VFR od IFR	1) służba kontroli ruchu lotniczego dla separacji z IFR; 2) informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	250kt IAS poniżej 3050m (10000ft) AMSL	Ciągła dwukierunkowa	Tak
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o lotach VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	250kt IAS poniżej 3050m (10000ft) AMSL	Ciągła dwukierunkowa	Tak
	VFR	Nie zapewnia się	Informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	250kt IAS poniżej 3050m (10000ft) AMSL	Ciągła dwukierunkowa	Tak

Tabela 1: Zasady wykonywania lotów w przestrzeni klasy C i D.

* Jeśli bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3050m (10000ft) AMSL, to zamiast 10000ft należy stosować FL100

3. UZASADNIENIE

Z dostępnych danych wynika, że przy porównaniu z analogicznym okresem z roku 2018 udział operacji VFR nieznacznie zmalał dla lotniska EPKK (co wynika jednak z ponad 13% wzrostu liczby operacji IFR), a w przypadku pozostałych lotnisk obserwowany jest niewielki wzrost udziału ruchu VFR w całkowitej liczbie operacji, a trend ten obserwuje się co najmniej od roku 2017. Na rozpatrywanych lotniskach należy zatem spodziewać się dalszego wzrostu liczby operacji GA również w kolejnych latach.

Proponowana zmiana klasyfikacji przestrzeni wpłynie na poprawę efektywności wykonywania operacji zarówno VFR, jak i IFR. Klasa D oznacza dla GA więcej swobody w wykorzystaniu przestrzeni kontrolowanej, umożliwi pełniejsze wykorzystanie charakterystyki lotów VFR, eliminując przy tym częste wydłużanie tras lotów VFR ze względu na potrzebę zachowania separacji geograficznej.