



KONSULTACJE SPOŁECZNE

Modyfikacja granic poziomych i pionowych MTMA Łask A oraz zmiana ATZ EPPT / TRA 33

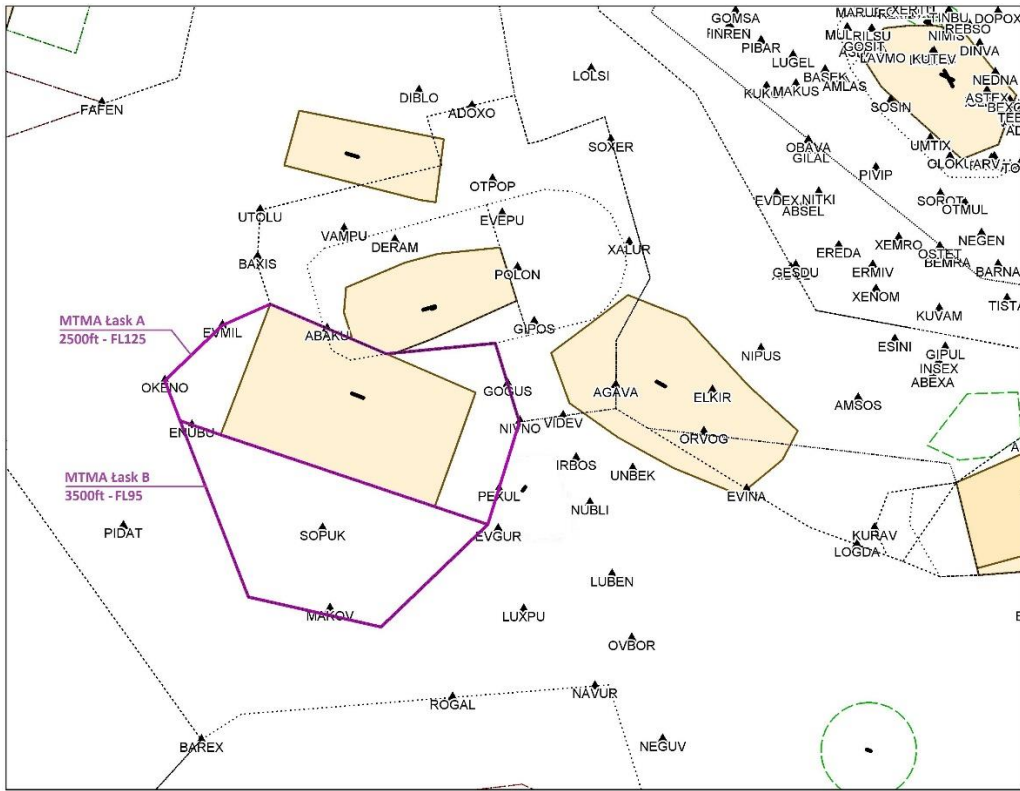
1. CEL

Planowana jest zmiana przebiegu granic poziomych i pionowych MTMA Łask segment A oraz stref ATZ EPPT i TRA 33.

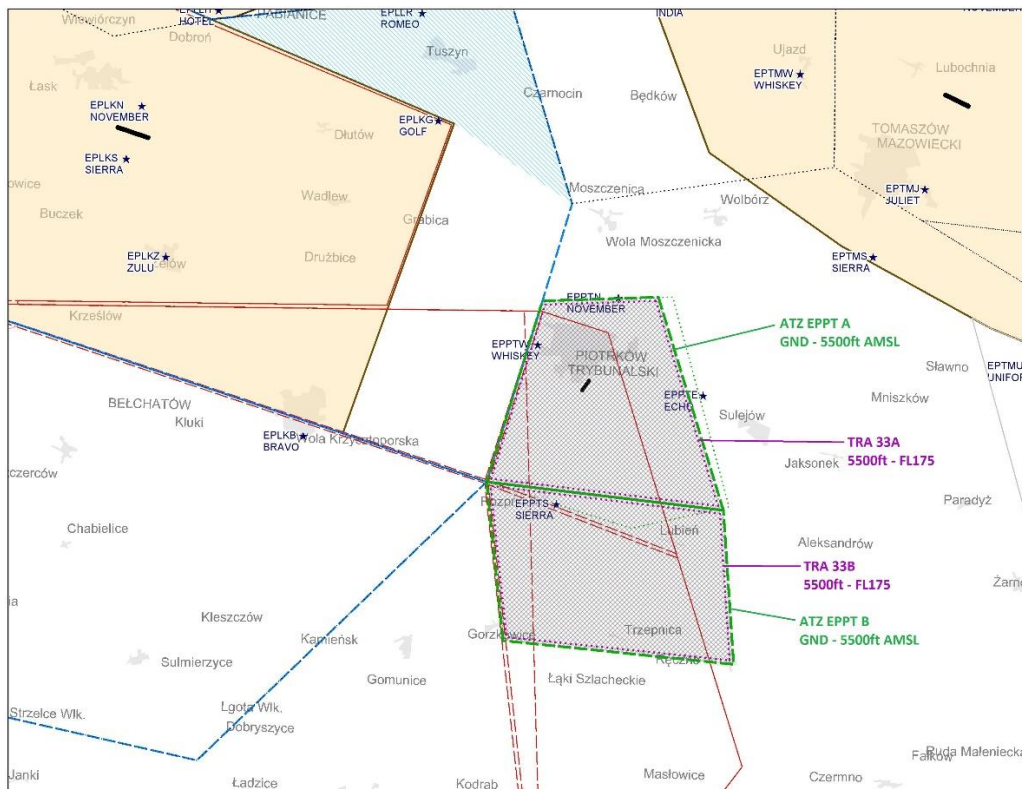
2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

Obecny przebieg granic pionowych i poziomych MTMA Łask przedstawiony jest na rys. 1 i wprowadzony został wiosną 2018, w czasie gdy na lotnisku nie wykonywane były operacje z uwagi na prace remontowe. W tym samym czasie modyfikowana była również przestrzeń ATZ EPPT/TRA 33. Zidentyfikowana została potrzeba zmiany przestrzeni powietrznej w rejonie obejmująca:

- Dosunięcie północno-wschodniej granicy MTMA Łask do TMA Łódź w rejonie miejscowości Tuszyn (rys. 1);
- Podniesienie górnej granicy segmentu A MTMA Łask do poziomu FL125;
- Likwidację segmentu TSA 06G;
- Poszerzenie ATZ EPPT / TRA 33 w kierunku południowym (rys. 2) oraz podzielenie ATZ na dwa segmenty, które mogłyby być zamawiane i aktywowane zależnie od bieżących potrzeb operacyjnych.
- podwyższenie górnej granicy TRA 33 do FL175.



Rys. 1: Granice poziome i pionowe MTMA Łask po wprowadzeniu zmiany



Rys. 2: Modyfikacja granic ATZ EPPT / TRA 33

3. UZASADNIENIE

Obecny kształt MTMA Łask ustanowiony został wiosną 2018, kiedy na lotnisku nie były prowadzone operacje lotnicze z uwagi na remont infrastruktury. Ponowne otwarcie lotniska Łask we wrześniu 2019 skutkuje wzmożonymi operacjami wykonywanymi w dużej części przez samoloty F-16, a także innymi a/c należącymi do wojsk sojusznicznych. Ponadto przystosowanie infrastruktury lotniskowej do spełnienia wysokich standardów technicznych skutkować będzie dalszym rozwojem tej bazy oraz bardzo prawdopodobnym wzrostem liczby operacji lotniczych w przyszłości. W tym kontekście szczególnie istotne jest zapewnienie sprawnego przepływu ruchu wojskowego pomiędzy lotniskiem EPLK a rejonami ćwiczeń (m.in. TSA 08, TSA 02, TRA 04) oraz ułatwienie koordynacji tych przelotów z sąsiednimi cywilnymi służbami ATS.

Powiększenie MTMA Łask w kierunku północno-wschodnim pozwoli na uzyskanie bezpiecznej odległości pomiędzy ruchem odlotowym z Łasku (w kierunku TSA02) a strefą TRA 33. W celu umożliwienia wykonywania szybowcowych i samolotowych lotów szkolnych w rejonie miejscowości Tuszyn planowane jest opracowanie trójstronnego porozumienia pomiędzy LOSRL Łask, Aeroklubem Łódzkim a szkołą Bartolini Air.

Podniesienie górnej granicy MTMA Łask A do poziomu FL125 pozwoli na opracowanie standardowych procedur odlotowych / dolotowych do / z lotniska EPLK z zachowaniem odpowiednich separacji pomiędzy ruchem dolatującym, odlatującym i wykonującym operacje nadlotniskowe (procedury te są opracowywane równolegle i nie są przedmiotem niniejszej analizy). Jednocześnie w MTMA Łask zapewniana będzie wojskowa służba ATC zgodnie z klasyfikacją przestrzeni „D” (organ APP LOSRL Łask), a zatem przelot cywilnych statków powietrznych w ruchu GAT powyżej FL100 przez MTMA Łask będzie realizowany na podstawie bieżącej koordynacji krl APP Łask.

Poszerzenie ATZ EPPT przy jednoczesnym podziale na dwa segmenty możliwe do niezależnej aktywacji pozwoli na realizację potrzeb szkoleniowych Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej przy jednoczesnej minimalizacji wpływu powiększenia ATZ na loty wykonywane w przestrzeni niekontrolowanej (aktywacja południowego segmentu zgodnie z zapotrzebowaniem, w pozostałym czasie przestrzeń FIS Warszawa).

Podniesienie górnej granicy TRA 33 do FL175 umożliwi zabezpieczenie skoków spadochronowych wykonywanych sporadycznie z wyższych niż obecnie wysokości (w chwili obecnej strefa TRA 33 opublikowana jest do FL155 i wysokość ta nadal będzie wystarczająca dla zabezpieczenia rutynowej działalności spadochronowej w rejonie lotniska EPPT). Jednocześnie wymagana jest korekta wschodniej granicy TRA 33/ATZ EPPT w celu odsunięcia od drogi lotniczej N133.

