KONSULTACJE SPOŁECZNE

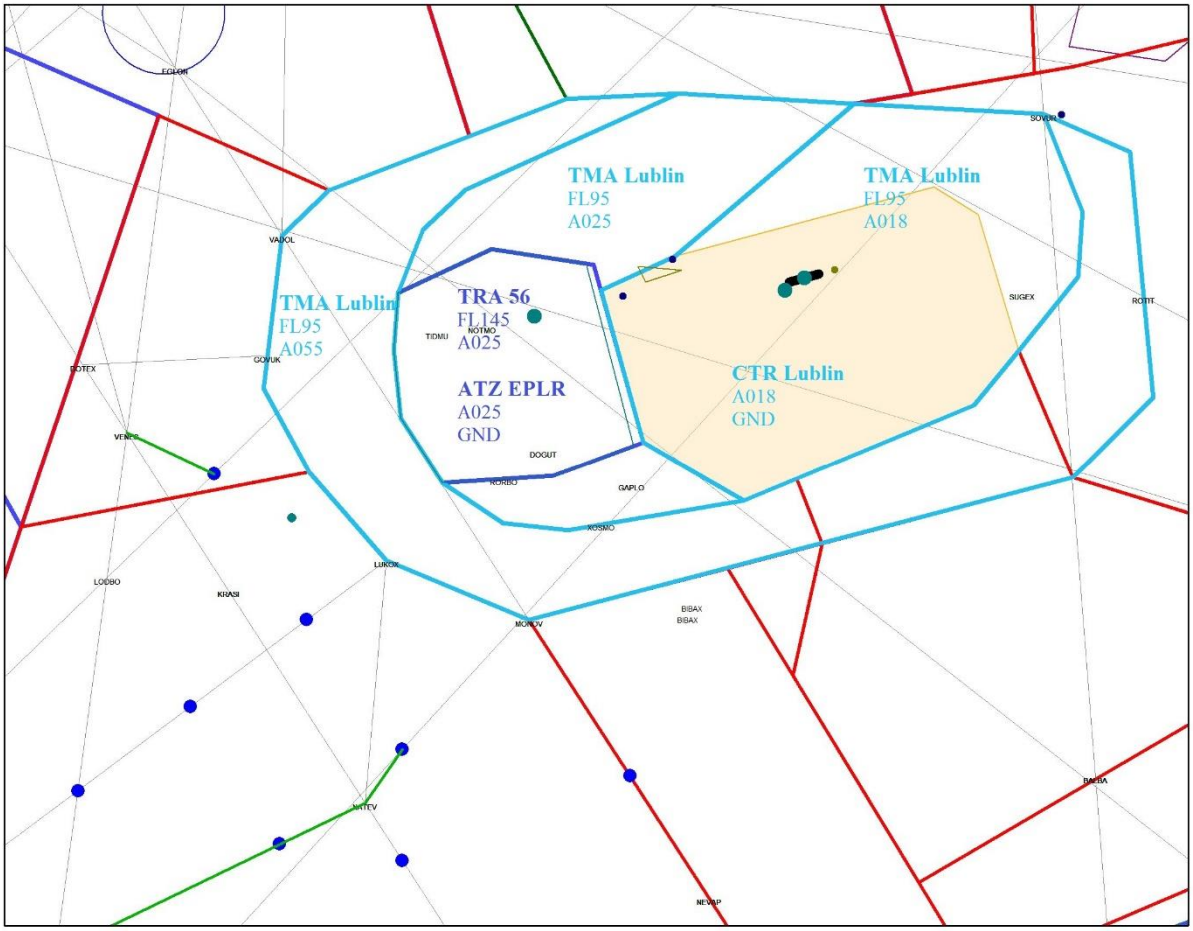
PROJEKT REORGANIZACJI STRUKTUR PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W REJONIE LOTNISKA LUBLIN

1. CEL

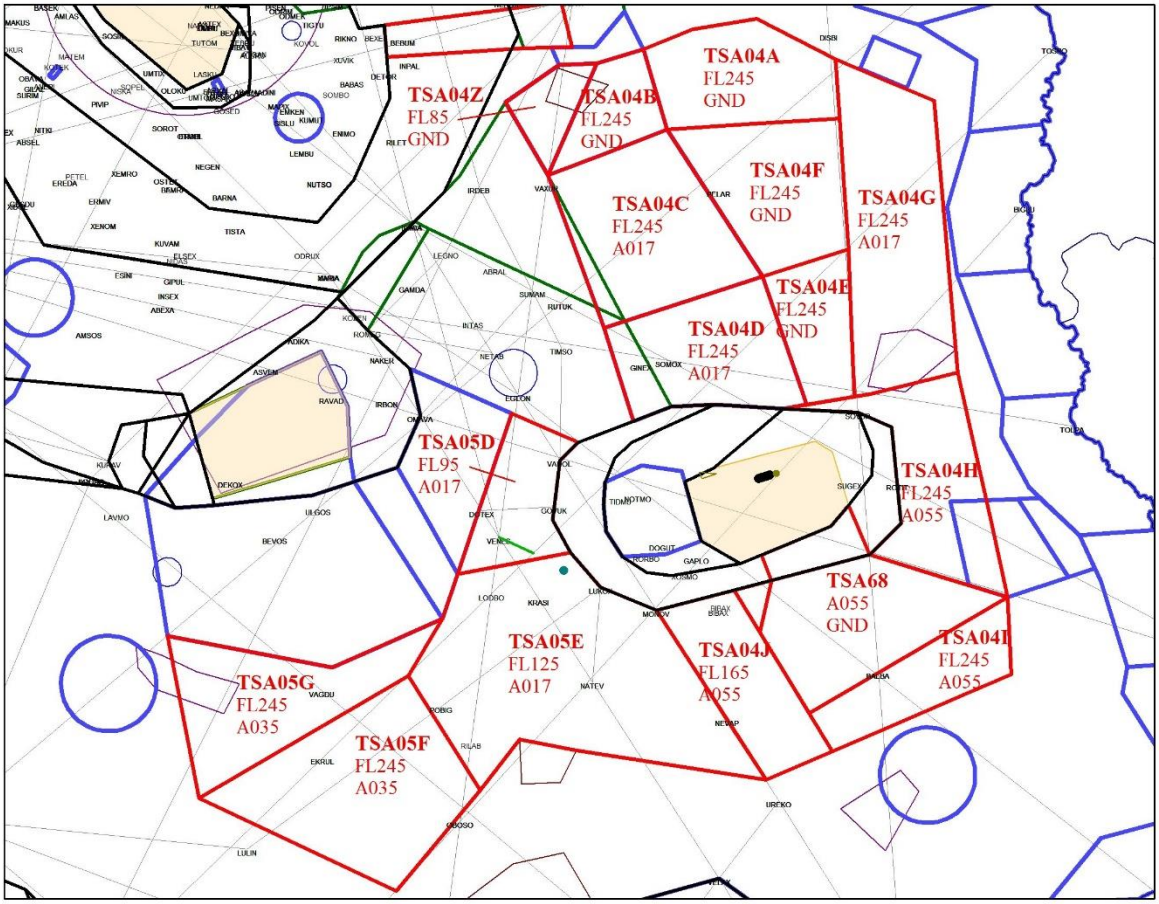
Powiększenie przestrzeni odpowiedzialności TWR Lublin oraz wprowadzenie nowych procedur ma na celu:

a) ułatwienie stosowanie separacji i umożliwienie przyjęcia większego ruchu bez jednoczesnego zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa w przestrzeni TMA;
b) umożliwienie stosowania CDA przy lądowaniach na najczęściej wykorzystywany kierunek do lądowania – tj. pomocniczy
c) umożliwienie wykonywania lotów szybowcowych z EPLR bez względu na RWY w użyciu.

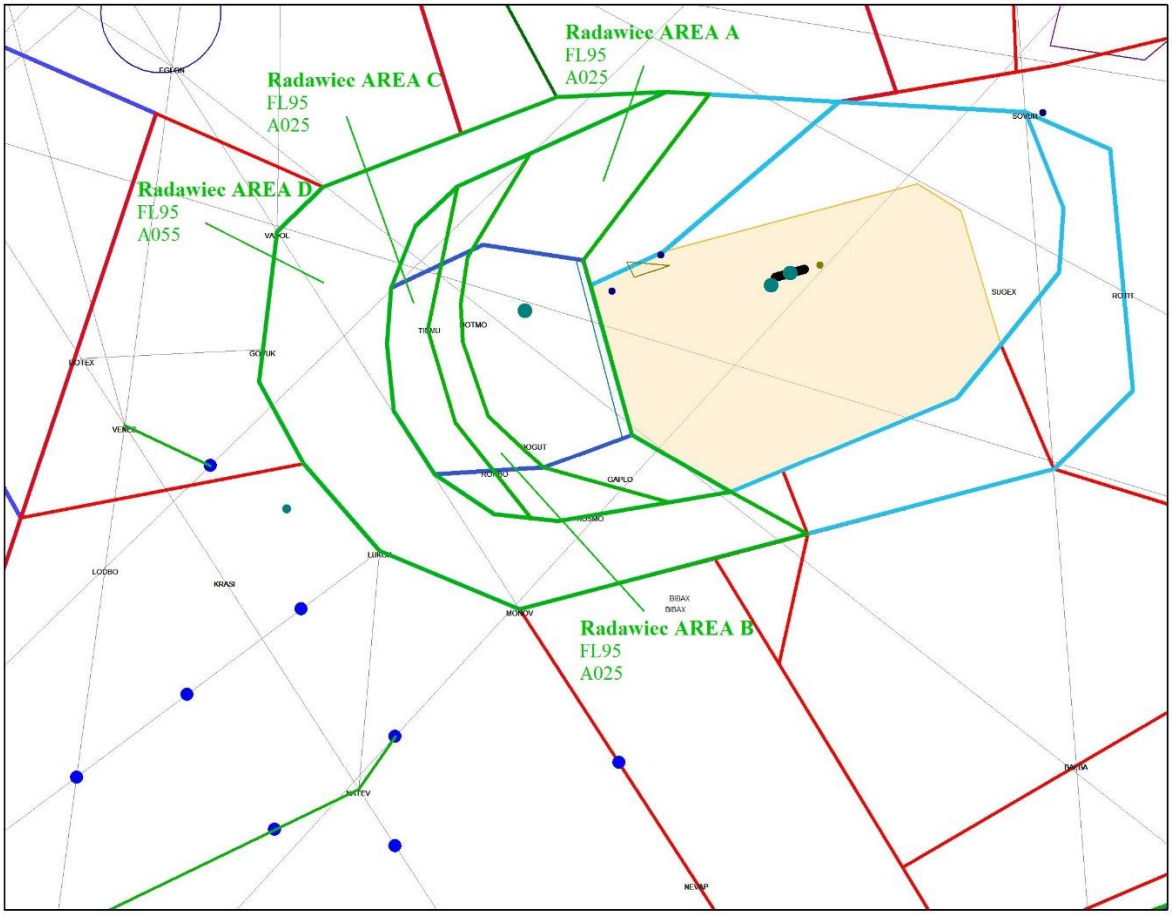
Zmiana granic TSA 04 i wprowadzenie jej nowych segmentów podyktowana jest wymaganiami wojska w zakresie realizacji ich działań statutowych oraz umożliwienie realizacji szkoleń na nowych statkach powietrznych M – 346 Master.



Rys. 1 – TMA Lublin – stan obecny.



Rys.2 – TSA 04 oraz TSA 05 – stan obecny.



Rys.3 – AREA RADAWIEC – stan obecny.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

Powiększenie strefy TMA Lublin podyktowane jest:

a) umożliwieniem stosowania CDA przy lądowaniach na najczęściej wykorzystywany kierunek do lądowania – tj. pomocniczy;
b) poprowadzeniem procedur dolotowych, odlotowych i usytuowaniem holdingów w taki sposób, żeby wydzielić strefę lotów szybowcowych dostępną dla EPLR bez względu na RWY w użyciu.

Powiększeniu ulegnie część zachodnia, południowo – zachodnia i południowa TMA, gdyż właśnie z zachodu i południa realizowana jest większość ruchu do/z Lublina. Nieznacznym korektom ulegają granice północne i wschodnie w taki sposób, aby dostosować je do realnych potrzeb kontrolerów ruchu lotniczego. Nowe granice zostały dopasowane do wprowadzanych nowych procedur SID, STAR, IAP, które ułatwią stosowanie separacji wewnątrz TMA. Przestrzenie TMA i CTR EPLB zostały zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- granice pionowe i poziome zostały zaprojektowane tak aby trasy nominalne wraz z pierwszorzędnymi przestrzeniami chronionymi wszystkich instrumentalnych procedur podejścia do lądowania dla lotniska EPLB były zawarte wewnątrz TMA i CTR Lublin.
- przewyższenie pionowe nad dolną granicą przestrzeni kontrolowanej we wszystkich procedurach wynosi co najmniej 500ft.

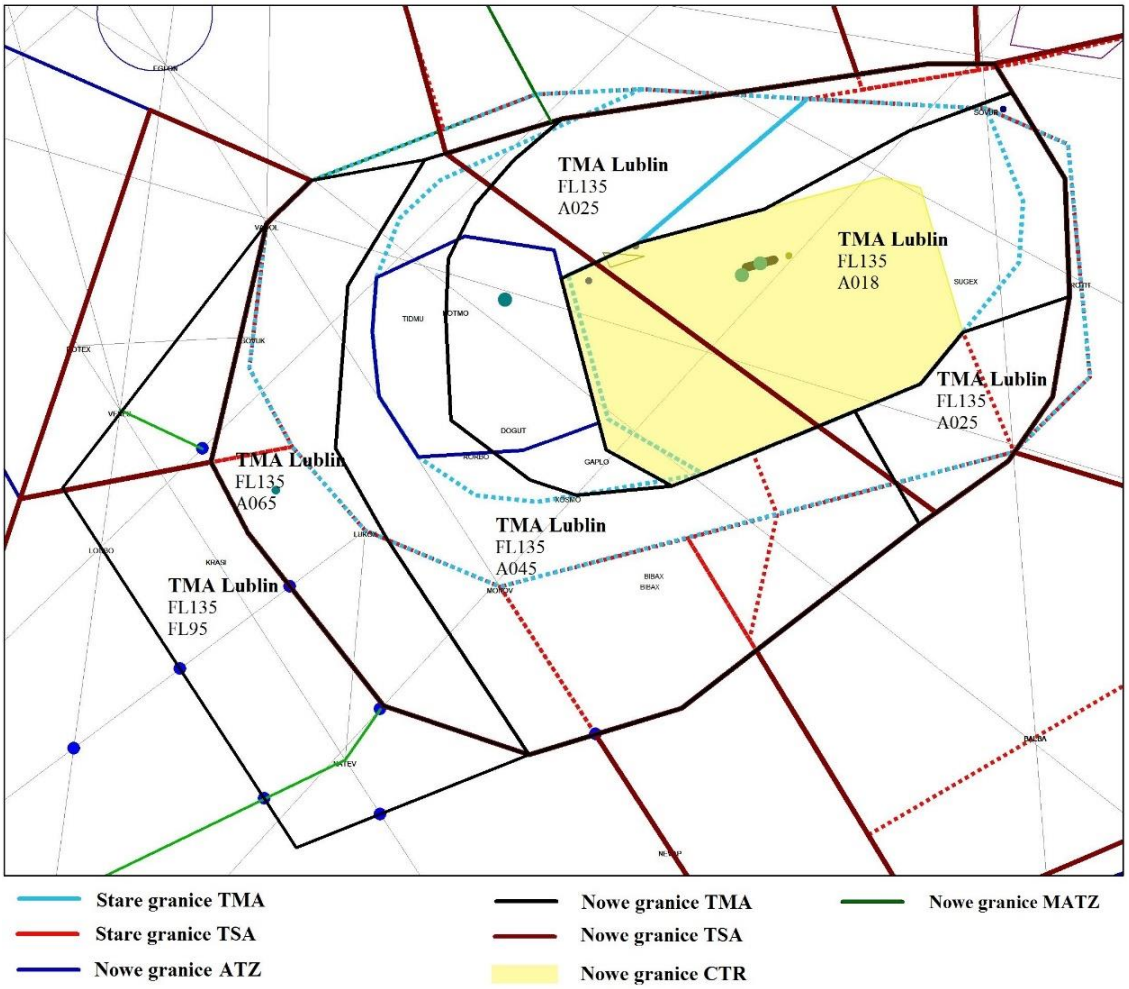
Na potrzeby procedur SID i STAR zostaną wprowadzone nowe punkty nawigacyjne oraz nowa droga lotnicza łącząca punkty MEBAN, LULIN i nowy punkt YYYYY. Przestrzeń powietrzna TMA, zgodnie ze stanem obecnym, zostanie sklasyfikowana jako D do poziomu lotu FL95 oraz jako C powyżej poziomu lotu FL95.

Projekt zmian strefy RADAWIEC AREA zakłada, że wszystkie jej segmenty są bezkolizyjne z procedurami dla lotniska Lublin (z wyjątkiem segmentu X, który aktywowany będzie warunkowo jedynie na czas dolotu z lądowiska do strefy) i dzięki temu możliwe jest ich bezwarunkowe wykorzystanie (bez rozgraniczenia na pas w użyciu na lotnisku EPLB). Jednocześnie górna granic strefy zostaje obniżona do FL85. Dolne granice pionowe segmentów H i G pokrywają się z wymiarami TMA, granice dolne segmentów E i F wynikają odpowiednio z dolnej granicy TMA oraz górnej granicy ATZ EPLR, zaś górne z procedur oczekiwania nad pomocą SWI oraz procedurami IAP. Segment I ograniczony jest dolną granicą TMA oraz procedurami SID i STAR. Dodatkowo wprowadza się warunkowy segment X, który ma umożliwić dolot do strefy z lądowiska EPLR. Będzie to jedyny warunkowy segment, którego użytkowanie będzie wymagało uprzedniego uzyskania zezwolenia od kontrolera TWR EPLB. Szczegóły dotyczące użytkowania segmentu zostaną zawarte w porozumieniu o współpracy z Aeroklubem Lubelskim. Na dalszych zdjęciach zaprezentowano procedury oczekiwania, SID, STAR, GNSS RWY07 i VOR RWY07 dla lotniska Lublin wraz z przestrzeniami chronionymi uzasadniające granice segmentów E, F, I, X. W kwestii sposobu aktywacji i wykorzystania strefy aktualne procedury nie ulegną zmianie. Ponadto uzgodnione zostało usunięcie strefy TRA 56 – skoki spadochronowe będą realizowane zgodnie z wymogami przestrzeni klasy D lub C po złożeniu planu lotu i w bieżącej koordynacji z organem ATC.

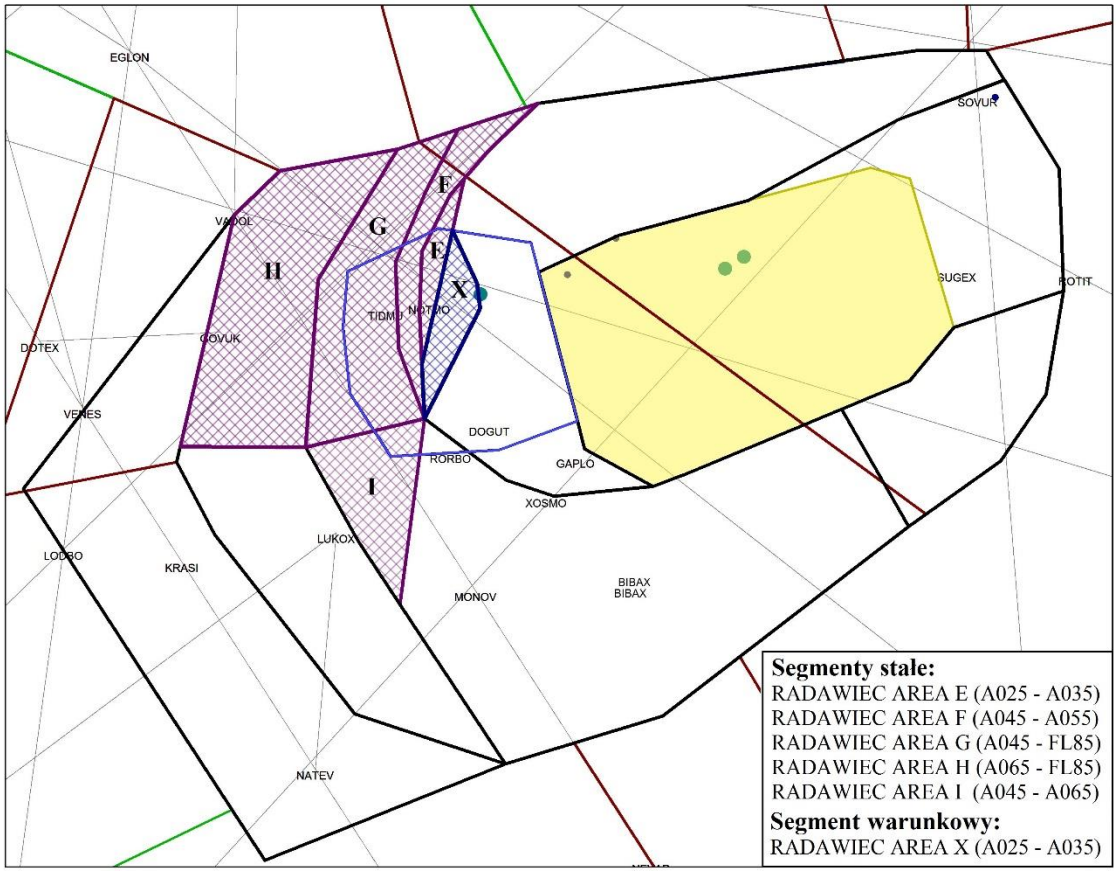
W ramach reorganizacji przestrzeni wokół lotniska Lublin planowana jest również modernizacja struktur przestrzeni wojskowych TSA 04 i TSA 05. Obie te strefy, szczególnie TSA 05, zmniejszą swoją powierzchnię z uwagi na zwiększony rozmiar TMA Lublin. Strona Wojskowa zgodziła się dodatkowo na obniżenie górnej granicy TSA05E do FL095 co powoduje brak konieczności dynamicznego obniżania strefy na potrzeby ruchu ARR/DEP EPLB.
Na prośbę Strony Wojskowej, która planuje szkolenia na nowych samolotach M – 346 Master, wprowadzone zostaną nowe segmenty w ramach strefy TSA 04, a część obecnie istniejących segmentów zmieni swoje granice poziome. Sektory A i F zostaną poszerzone w kierunku wschodnim, aby umożliwić większe wykorzystanie strefy od poziomu GND. Sektor G zostanie poszerzony w kierunku wschodnim i północnowschodnim i podzielony na dwa segmenty – G i K Ponadto wprowadza się dodatkowe zapisy dotyczące segmentów TSA 04 G i TSA 04 K stanowiące, iż w okresie 01.04 – 30.09 w godzinach 11:00 LMT – SS (zachód Słońca) ich dolna granica wynosiłaby 6500ft AMSL. W okresie 01.10 – 31.03 w godzinach 11:00 LMT – SS na dzień przed planowanym wykonywaniem lotów istniałaby możliwość podwyższenia w AMC Polska dolnej granicy segmentów G i K do wysokości 6500ft AMSL. Uprawnionymi do tego podmiotami byłyby BB – Aero, Aeroklub PLL LOT, Aeroklub Stalowowolski, PWSZ Chełm, Aeroklub Ziemi Zamojskiej. W pozostałym okresie dolna granica wynosiłaby 3500ft AMSL. Oprócz tego wprowadza się zapis, iż z co najmniej miesięcznym wyprzedzeniem Strona Wojskowa ma prawo uzyskać priorytet na wykorzystanie stref, niezależnie od powyższych zapisów, na potrzeby realizacji ćwiczeń. Sektory H i I zostaną scalone w jeden sektor i poszerzone w kierunku wschodnim, ich dolna granica zostaje podwyższona do FL95. Wprowadzona zostanie korekta i obniżenie segmentu J. Wprowadza się trzy nowe sektory – L i P nad TMA Lublin oraz N na południowym wschodzie. Dla segmentu N wprowadza się zapis, iż w przedziale wysokości FL225 – FL245 PAŻP zastrzegł sobie na D-1 w pewnych przedziałach czasowych niewydawanie zgody już na poziomie przedtaktycznym - szczegóły zostaną opisane w stosownym porozumieniu o współpracy. Wprowadza się zapisy odnośnie stref TRA 30 i TRA 68 stanowiące, iż powyżej poziomu FL95 strefy TSA 04 G i H posiadają nad nimi priorytet. W weekendy i w święta w całym zakresie wysokości priorytet posiada główny użytkownik danych stref TRA. Przez weekendy rozumie się soboty, niedziele oraz piątki od godziny 15 LMT. Oczywiście Strona Wojskowa, na wniosek podmiotów wykonujących loty w w/w strefach, może zrezygnować z priorytetu w tygodniu dla konkretnego zgłoszonego wydarzenia. Odnośnie strefy TRA 29 jej główny użytkownik zobowiązał się do przesyłania Stronie Wojskowej treści depeszy RQA do godziny 9:00 LMT oraz informowania AMC Polska w przypadku nieużytkowania strefy powyżej FL95 przez czas dłuższy, niż 1h. Dodatkowo wprowadza się zapis, iż TRA 29 jest konfliktowa powyżej FL95 co oznacza, że należy ją aktywować najpóźniej 1h przed jej faktycznym użytkowaniem. Ponadto planowane jest usunięcie strefy TSA 68.

TSA04K oraz TSA04G 3500ft - FL245			
W okresach wymienionych poniżej segmenty strefy mogą być aktywowane w następujących zakresach wysokości			
Okres	Czas	Wysokości	Uwagi
01.04 – 30.09	11:00 LMT – SS	6500ft – FL245	
	w pozostałym czasie	3500ft – FL245	
01.10 – 31.03	H24	3500ft – FL245	Na D-1 w godzinach 11:00 LMT – SS możliwość zgłoszenia potrzeby podniesienia dolnej granicy – max do 6500ft

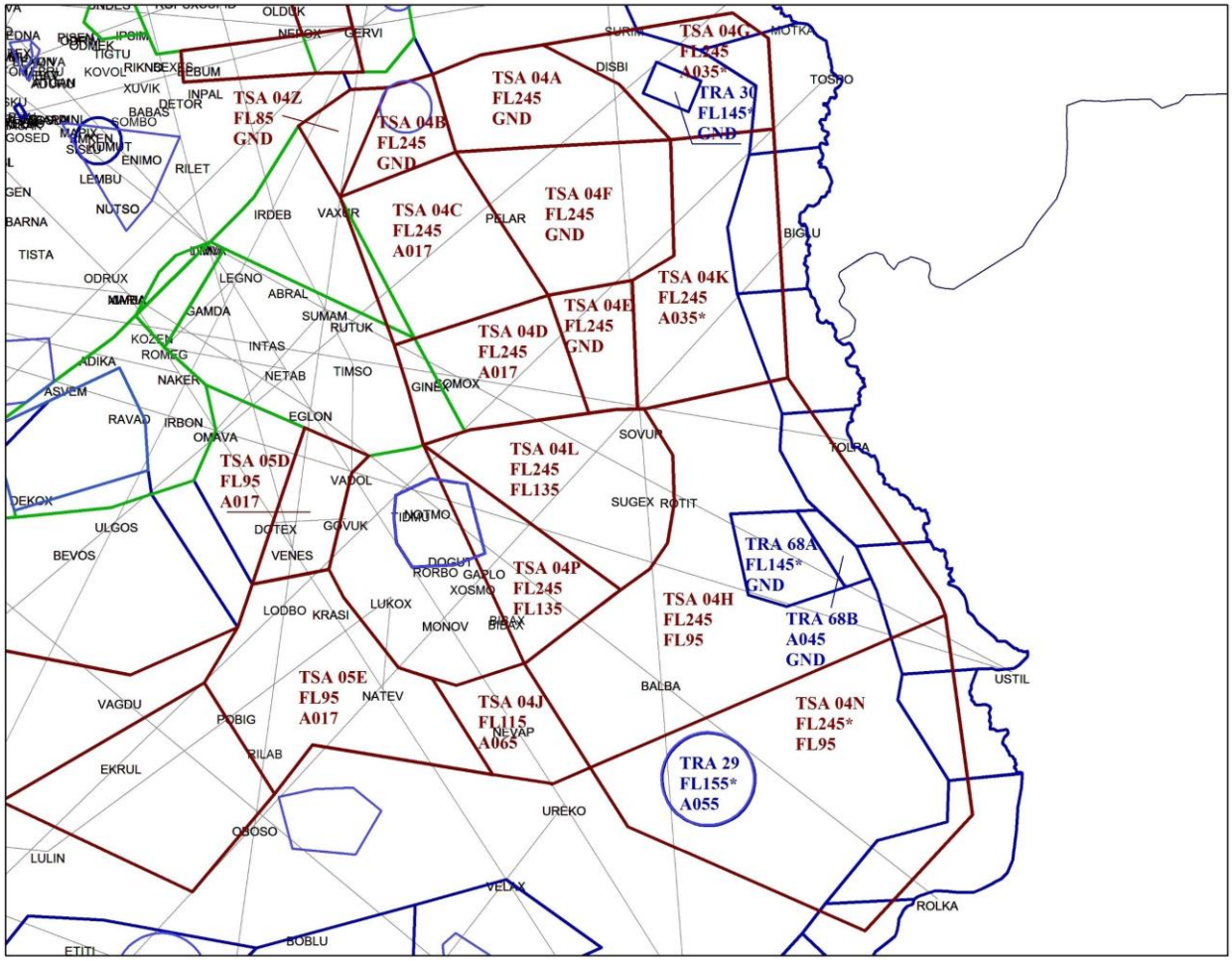
Tabela 1 – Funkcjonowanie segmentów TSA 04G i TSA 04K.



Rys. 4 – Projekt nowych granic TMA Lublin na tle starych granic.



Rys. 5 – Projekt nowych granic strefy AREA RADAWIEC.



Uwagi dotyczące segmentów oznaczonych gwiazdką (*) zgodne są z ich opisem zawartym w dokumencie, do którego niniejsza mapa stanowi załącznik.

Rys. 6 – Projekt nowych granic TSA 04 i TSA 05.

3. UZASADNIENIE:

Powiększenie przestrzeni odpowiedzialności TWR Lublin oraz wprowadzenie nowych procedur ma na celu:

d) ułatwienie stosowanie separacji i umożliwienie przyjęcia większego ruchu bez jednoczesnego zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa w przestrzeni TMA;
e) umożliwienie stosowania CDA przy lądowaniach na najczęściej wykorzystywany kierunek do lądowania – tj. pomocniczy;
f) umożliwienie wykonywania lotów szybowcowych z EPLR bez względu na RWY w użyciu.

Zmiana granic TSA 04 i wprowadzenie jej nowych segmentów podyktowana jest wymaganiami Strony Wojskowej w zakresie realizacji ich działań statutowych.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że projekt struktury RADAWIEC AREA został skonsultowany z jej głównym użytkownikiem, zaś projekt zmienionej struktury TSA 04 został skonsultowany ze Stroną Wojskową oraz głównymi użytkownikami przestrzeni klasy G.