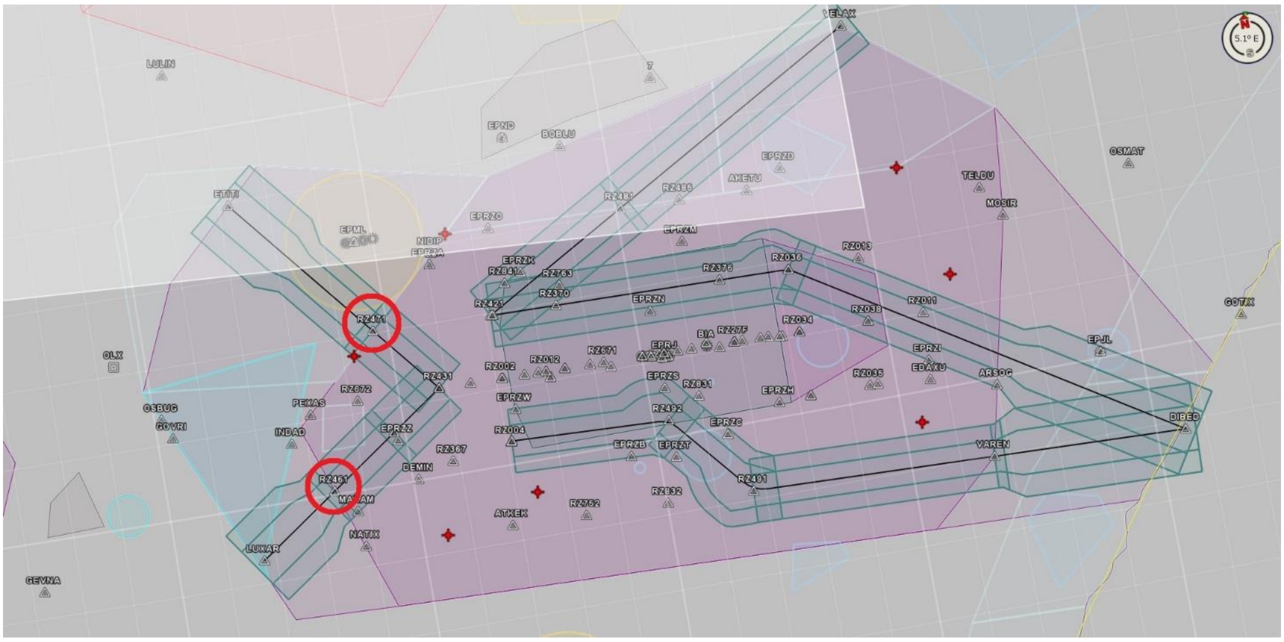
KONSULTACJE SPOŁECZNE
PROJEKT MODYFIKACJI GRANIC TMA EPRZ

1. CEL

Zmiana granic rejonu TMA EPRZ ma na celu umożliwienie płynnego zniżania statków powietrznych wykonujących doloty do Rzeszowa z kierunków zachodnich po wprowadzeniu procedur STAR ETITI i LUXAR. Wymagane będzie pełne zabezpieczenie przestrzenią kontrolowaną planowanych punktów RZ 461 i RZ 471 (rysunek 1) od wysokości 6500ft AMSL.



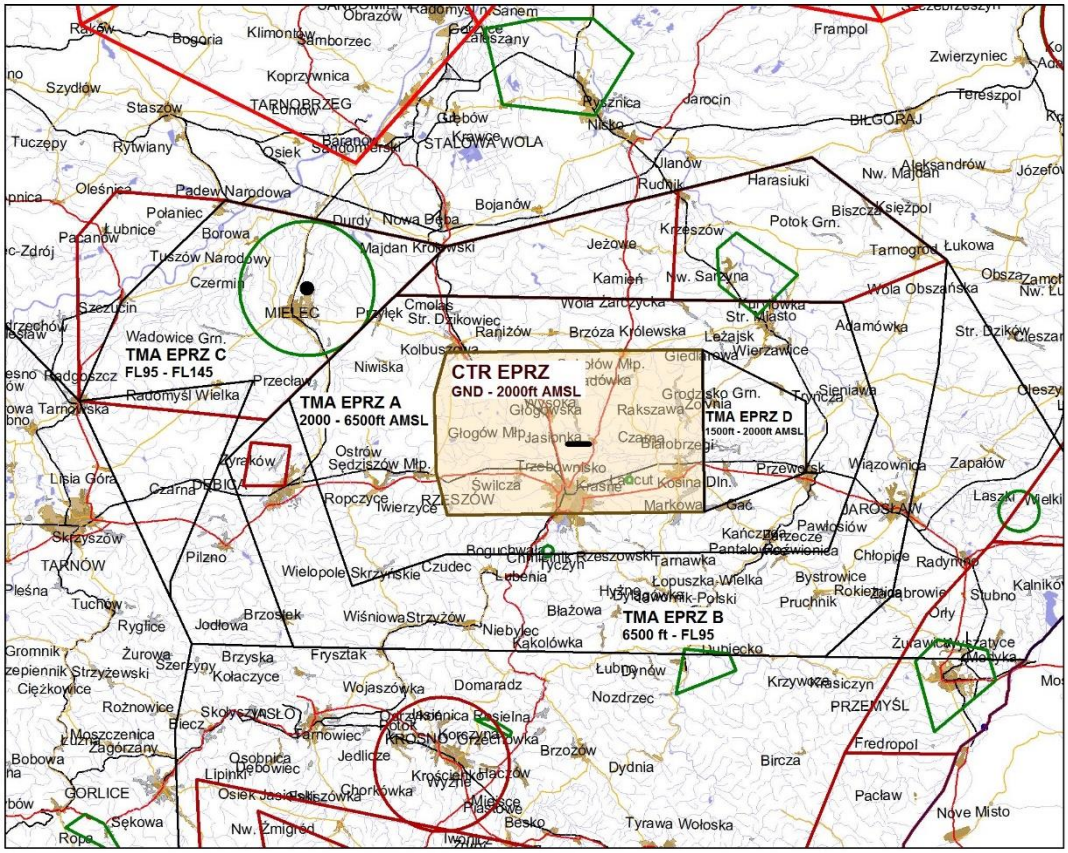
Rysunek 1: Planowane do wprowadzenia procedury STAR dla lotniska EPRZ z oznaczonymi punktami RZ 461 i RZ 471, których zabezpieczenie przestrzenią kontrolowaną wymagane jest od 6500ft AMSL.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

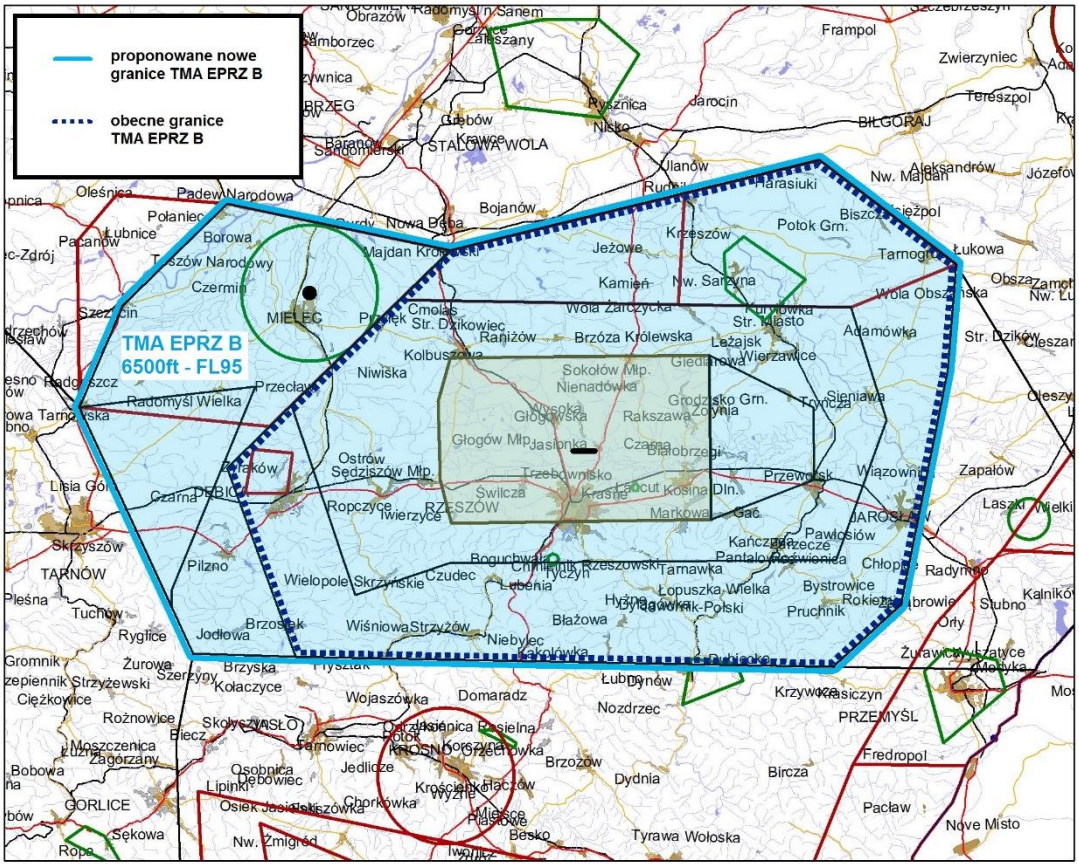
Aktualne granice poszczególnych segmentów TMA EPRZ w rejonie przyszłych punktów RZ 461 i RZ 471 (wykorzystywanych w powstających procedurach STAR ETITI i LUXAR) przedstawione są na rysunku 2. W zakresie wysokości od GND do FL95 punkty RZ 471 i RZ 461 znajdowałyby się na granicy segmentu TMA EPRZ B i przestrzeni niekontrolowanej, zaś w zakresie wysokości od FL95 do FL145 – na granicy między segmentami TMA EPRZ B i TMA EPRZ C. Po wprowadzeniu procedur STAR, aby statek powietrzny nie opuścił przestrzeni kontrolowanej nad tymi punktami wymagane byłoby utrzymywanie poziomu lotu FL100 – FL140, co skutkowałoby następnie stromym zniżaniem do IAF (RZ 431 - 4000ft AMSL). Konieczna jest więc optymalizacja struktur przestrzeni powietrznej w tym rejonie, uwzględniająca nowo wprowadzane procedury.

Proponowana zmiana zakłada przesunięcie zachodniej granicy segmentu TMA EPRZ B zgodnie z rys. 3, co zapewni całkowite objęcie planowanych punktów RZ 471 i RZ 461 przestrzenią kontrolowaną od wysokości 6500ft AMSL. Tym samym możliwe będzie zapewnienie płynności zniżania bez opuszczania przestrzeni kontrolowanej przy dolotach z kierunków zachodnich.

Dla ułatwienia wykonywania lotów szybowcowych w rejonie lotniska Mielec (EPML) proponowane jest umożliwienie Aeroklubowi Mieleckiemu zamawiania strefy TRA 10A w godzinach, w których strefa ta nie będzie wykorzystywana przez zakłady PZL Mielec.



Rysunek 2 : Obecne granice segmentów TMA EPRZ



Rysunek 3 : Planowana zmiana granicy segmentu TMA EPRZ B

3. UZASADNIENIE

Zapewnienie płynnego zniżania przy podejściu do lądowania ma istotne znaczenie dla redukcji kosztów związanych ze zużyciem paliwa oraz uciążliwości dla środowiska poprzez zmniejszenie emisji spalin i hałasu. Pozostawienie obecnych granic TMA EPRZ skutkowałoby koniecznością utrzymywania przez statki powietrzne co najmniej FL100 nad punktami RZ 461 i RZ 471, a następnie stromego zniżania do osiągnięcia 4000ft AMSL nad punktem IAF.