



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

KONSULTACJE SPOŁECZNE PROJEKT ZMIANY KLASYFIKACJI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W STREFACH CTR: EPGD, EPKK, EPKT, EPPO, EPRZ, EPSC, EPWR

1. CEL

Proponowana jest zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej w CTR wokół lotnisk: Gdańsk-Rębiechowo, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Poznań-Ławica, Rzeszów-Jasionka, Szczecin-Goleniów oraz Wrocław-Strachowice z klasy „C” na „D”.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

W chwili obecnej w wymienionych wyżej strefach CTR obowiązuje klasa C z zapewnianą proceduralną służbą kontroli lotniska – TWR. Na lotniskach w Rzeszowie i Szczecinie organ TWR zapewnia dodatkowo proceduralną kontrolę zbliżania (w odpowiadających TMA obowiązuje również klasa C, jednak proponowana zmiana dotyczy wyłącznie klasyfikacji w strefach CTR). Zgodnie z tabelą klasyfikacji przestrzeni powietrznej obowiązującej zgodnie z *Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb procedur żeglugi powietrznej* z późniejszymi zmianami, w przestrzeni sklasyfikowanej jako C i D obowiązują przepisy wykonywania lotów zgodnie z tabelą 1. Minima widzialności i odległości od chmur w VMC oraz minima dla lotów VFR SPEC w klasie D są takie same jak dla klasy C. Granice pionowe i poziome przedmiotowej strefy CTR nie ulegają zmianie.

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

Wprowadzenie przestrzeni powietrznej klasy D w przestrzeni kontrolowanej przedmiotowych CTR odciążą w pracy kontrolerów (mniejsze natężenie ruchu któremu zapewnia się separację, ponieważ piloci statków powietrznych wykonujących loty VFR po uzyskaniu informacji o ruchu odpowiadają za utrzymanie własnej separacji w stosunku do ruchu IFR i vice versa). Z kontrolerów zostanie zdjęta odpowiedzialność za ustalenie separacji pomiędzy ruchem IFR a VFR. Pozwoli to na usprawnienie przepływu ruchu VFR poprzez lepsze wykorzystanie charakterystyki lotów z widocznością, a w niektórych sytuacjach ruchowych – również IFR (np. poprzez redukcję liczby nieudanych podejść).

Zgodnie z dostępnymi informacjami w 2016 roku na lotniskach w Gdańsku, Krakowie i Wrocławiu co 10-ta operacja była wykonywana wg przepisów VFR, a w Poznaniu co 4-ta. W przypadku Rzeszowa i Szczecina udział lotów VFR przekraczał 50%. Dodatkowo, według dostępnych danych, trend ilości operacji VFR dla wyżej wymienionych lotnisk jest rosnący od 2010 roku. Należy zatem spodziewać się dalszego wzrostu liczby operacji GA również w kolejnych latach. Niniejsza zmiana 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. Ponadto, jak pokazuje doświadczenie z lotniska EPWA, zmiana klasyfikacji przestrzeni powietrznej z C na D w czerwcu 2017 roku przyczyniła się do wyeliminowania konieczności inicjowania procedury missed approach przez kontrolera ruchu lotniczego w niektórych sytuacjach ruchowych związanych z przelotami lotów ratowniczych lub GARDA.