KONSULTACJE PROJEKTU
Reorganizacja punktów i tras VFR w strefie kontrolowanej lotniska Lublin

1. CEL

Uporządkowanie punktów VFR przynależących do lotniska EPLB poprzez usunięcie punktów kolizyjnych z procedurami IFR, słabo widocznych i niecharakterystycznych z powietrza oraz nieużywanych operacyjnie. Utworzenie nowych punktów VFR oraz standardowych tras dolotowych i odlotowych VFR.

Reorganizacja punktów i tras VFR w CTR Lublin zwiększy bezpieczeństwo operacji lotniczych w strefie kontrolowanej lotniska oraz świadomość sytuacyjną kontrolerów ruchu lotniczego i załóg lotniczych. Dodatkowo wprowadzenie standardowych tras dolotowych i odlotowych wpłynie na zmniejszenie obciążenia pracą personelu operacyjnego TWR Lublin przy jednoczesnym wzroście przepustowości CTR Lublin dla statków powietrznych wykonujących loty wg zasad dla lotów z widocznością.

Dodatkowym czynnikiem mającym wpływ na konieczność reorganizacji punktów i tras VFR w przestrzeni odpowiedzialności TWR Lublin jest stały wzrost aktywności lotnictwa ogólnego w CTR/TMA Lublin, w tym lotnictwa szkolnego (NSF, Aeroklub Świdnik, LAW Dęblin, PANS Chełm).

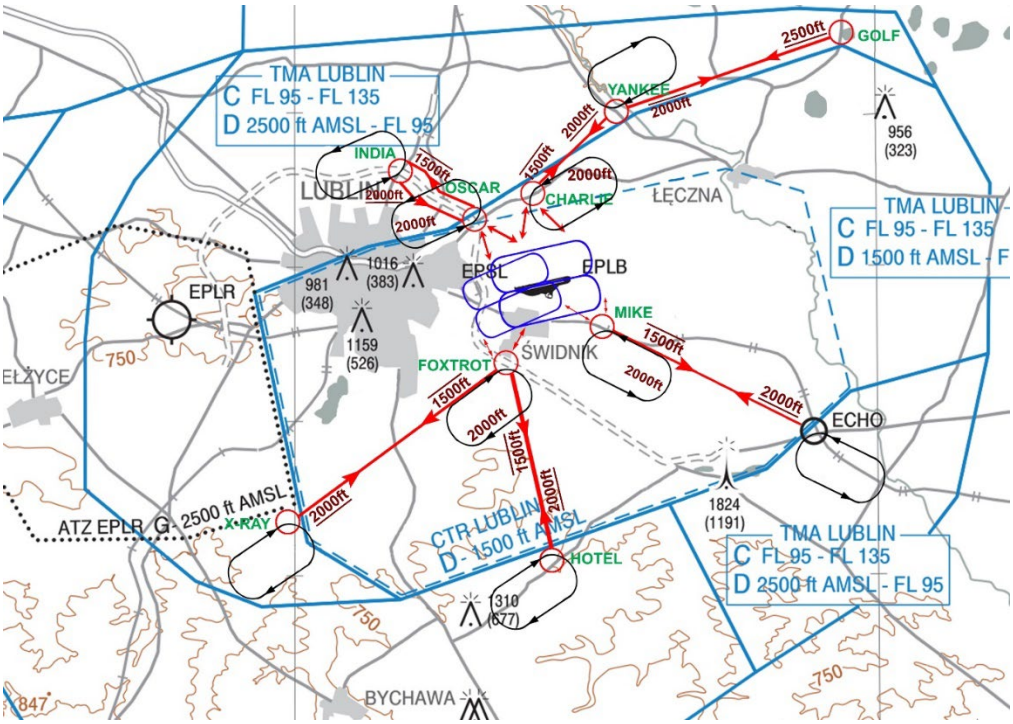
2. ZAKRES I UZASADNIENIE PROPONOWANYCH ZMIAN:

Proponowane są następujące zmiany w organizacji przestrzeni powietrznej w rejonie Lublina:

a. Modyfikacja sieci punktów VFR (rys. 1)
b. Wyznaczenie tras dolotowych i odlotowych do lotniska EPLB w oparciu o nową sieć punktów VFR (rys.2 i 3)

a) Modyfikacja sieci punktów VFR

Zmiana punktów VFR oraz wprowadzenie określonych tras dolotowych i odlotowych podyktowane są potrzebą odpowiedzi na dużą aktywność lotnictwa ogólnego w strefie kontrolowanej lotniska Lublin przy zachowaniu świadomości, że obecne rozwiązanie układu punktów nie odpowiada w pełni aktualnym potrzebom i potencjalnemu wzrostowi ruchu lotniczego. Uporządkowanie przepływu lotów z widocznością usprawni bieżące zarządzanie ruchem VFR przez kontrolerów ruchu lotniczego, a także pozwoli im na zwrócenie większej uwagi na loty IFR.



Rys. 1. Mapa proponowanych tras opartych na nowych punktach VFR dla lotniska Lublin.

POINT ID	WSPÓŁRZĘDNE	LOKALIZACJA	UZASADNIENIE
CHARLIE	51°17'25.00"N 22°42'11.00"E	Zakład Centro-Chem w m. Turka	Zastępuje dotychczasowy punkt TANGO, który jest trudny do określenia z powietrza
FOXTROT	51°12'02.00"N 22°40'32.00"E	Wiadukt na drodze ekspresowej S12, k. Kalinówki	Zastępuje dotychczasowy punt SIERRA, który jest trudny do określenia z powietrza
GOLF	51°22'44.00"N 22°57'53.00"E	Kościół przy j.Rogóźno	Punkt początkowy północno-wschodniej trasy dolotowej do lotniska z pominięciem przestrzeni kontrolowanej EPLB, dotychczasowa trasa ROMEO-LIMA-TANGO jest kolizyjna z procedurami IFR
HOTEL	51°05'19.00"N 22°41'24.00"E	Cmentarz w m. Chmiel Pierwszy	Zastępuje punkty KILO, trudny do zlokalizowania, i PAPA, znajdujący się w pobliżu przeszkody lotniczej
INDIA	51°18'08.00"N 22°35'13.00"E	Węzeł Rudnik na drodze ekspresowej S12 (w pobliżu sklepu IKEA)	Zastępuje punkt DELTA, znajduje się bliżej CTR EPLB
MIKE	51°13'12.00"N 22°45'34.00"E	Fabryka w m. Jacków	Zastępuje dotychczasowy punt SIERRA, który jest trudny do określenia z powietrza
OSCAR	51°16'33.00"N 22°39'09.00"E	Węzeł Tatary na drodze ekspresowej S12	Zastępuje dotychczasowy punkt TANGO, który jest trudny do określenia z powietrza
YANKEE	51°20'04.30"N 22°46'38.00"E	Kościół parafialny w m. Kijany	Punkt pośredni północno-wschodniej trasy dolotowej do lotniska z pominięciem przestrzeni kontrolowanej EPLB, dotychczasowa trasa ROMEO-LIMA-TANGO jest kolizyjna z procedurami IFR
X-RAY	51°06'17.00"N 22°29'32.00"E	Hurtownia produktów mrożonych w m. Osmolice Pierwsze	Zastępuje dotychczasowe punkty JULIETT, trudny do określenia z powietrza, i ZULU, kolizyjny z procedurami IFR (trasa ZULU-SIERRA)

Tabela 1. Współrzędne nowych punktów VFR, wraz z ich lokalizacją i uzasadnienie

Fot. 1. Zakład Centro-Chem w m. Turka – punkt CHARLIE

Fot. 2. Wiadukt na drodze ekspresowej S12, k. Kalinówki – punkt Foxtrot

Fot. 3. Kościół przy jeziorze Rogóźno - punkt Golf

Fot. 4. Cmentarz w m. Chmiel Pierwszy – punkt Hotel

Fot. 5. Węzeł Rudnik na drodze ekspresowej S12 (w pobliżu sklepu IKEA) – punkt India

Fot. 6. Fabryka w m. Jacków – *punkt Mike*

Fot. 7. Węzeł Tatary na drodze ekspresowej S12 – *punkt Oscar*

Fot. 8. Hurtownia produktów mrożonych w m. Osmolice – punkt X-Ray

Fot. 9. Kościół parafialny w m. Kijany – punkt Yankee

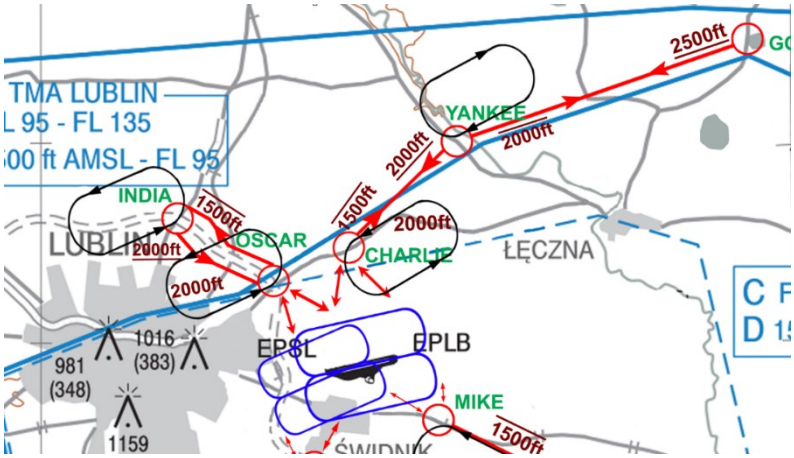
b) Wyznaczenie tras dolotowych do lotniska EPLB

Wyznaczenie tras dolotowych (Rys. 2 oraz Rys. 3) pozwoli KRL na większą kontrolę oraz da większe możliwości organizacji ruchu w CTR. Standardowe wysokości dolotów to A020, a odlotów to A015.

Trasy północne: Wprowadzone zostały dwa punkty nadlotniskowe OSCAR i CHARLIE, prowadzą do nich oddzielne trasy z punktów INDIA i YANKEE, co pozwoli na uniknięcie dużego zagęszczenia oczekujących samolotów w tym samym punkcie. Punkty INDIA i YANKEE znajdują się poza strefą kontrolowaną lotniska, jednak ich rolą jest głównie odseparowanie północnych tras dolotowych/odlotowych od siebie.

Punkt GOLF rozpoczyna północno-wschodnią trasę VFR z ominięciem procedur IFR do pasa 25.

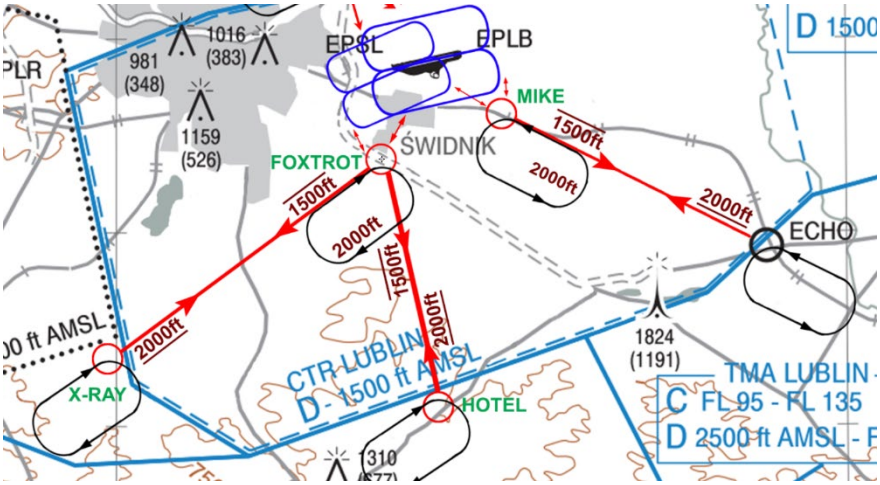
Dzięki przechodzeniu na łączność na punktach GOLF i INDIA, kontroler ruchu lotniczego będzie miał większą świadomość sytuacyjną, w przeciwieństwie do dotychczasowej sytuacji, gdy piloci zgłaszali się w niesprecyzowanej pozycji "w dolocie do TANGO".



Rys. 2. Propozycja przebiegu północnych tras VFR wokół lotniska Lublin

Trasy południowe: Wprowadzono dwa punkty nadlotniskowe MIKE i FOXTROT, przy czym MIKE jest zatwierdzeniem nieformalnego stanu obecnego, gdyż z powodu trudności zlokalizowania punktu SIERRA piloci zgłaszali tak pobliską fabrykę.

Do punktu FOXTROT prowadzą dwie trasy: z punktów X-RAY i HOTEL, do punktu MIKE jedna z punktu ECHO. Uzasadnieniem jest większa częstotliwość lotów z kierunku wschodniego (z kierunku Chełma), ponadto prowadzi do punktu bliższego do lotniska (MIKE).



Rys. 3. Propozycja przebiegu południowych tras VFR wokół lotniska Lublin