POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

KONSULTACJE SPOŁECZNE

PROJEKT WPROWADZENIA STREF TRA NA POTRZEBY PROWADZENIA DZIAŁAŃ W RAMACH SZKOLEŃ LOTNICZYCH ORAZ SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH W FIR EPWW

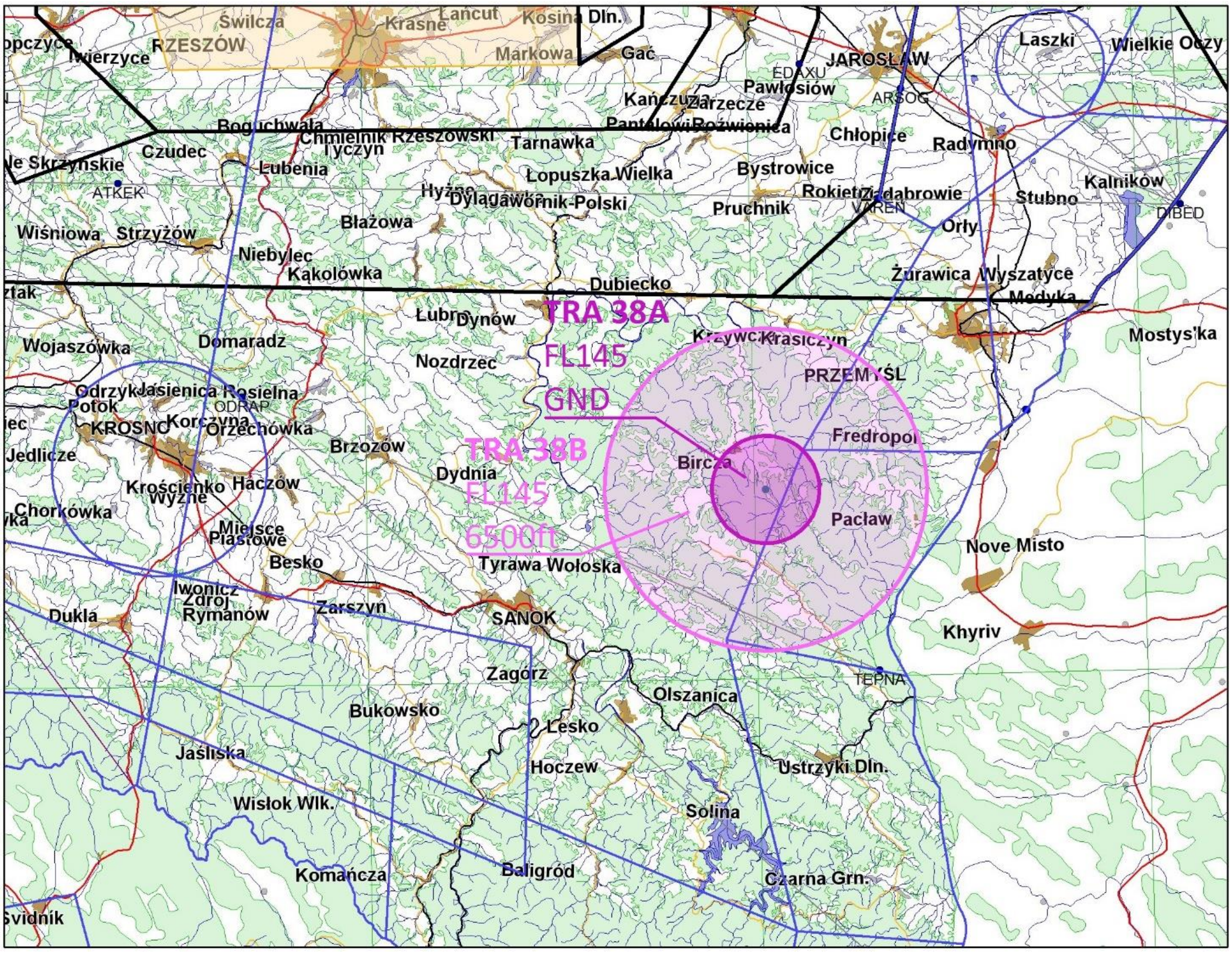
1. CEL

Przedmiotowa zmiana w przestrzeni powietrznej ma na celu umożliwienie realizacji szkoleń lotniczych i skoków spadochronowych w dedykowanych strefach TRA.

2. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN:

1) Wprowadzenie strefy TRA nad lądowiskiem Arłamów (EPAR)

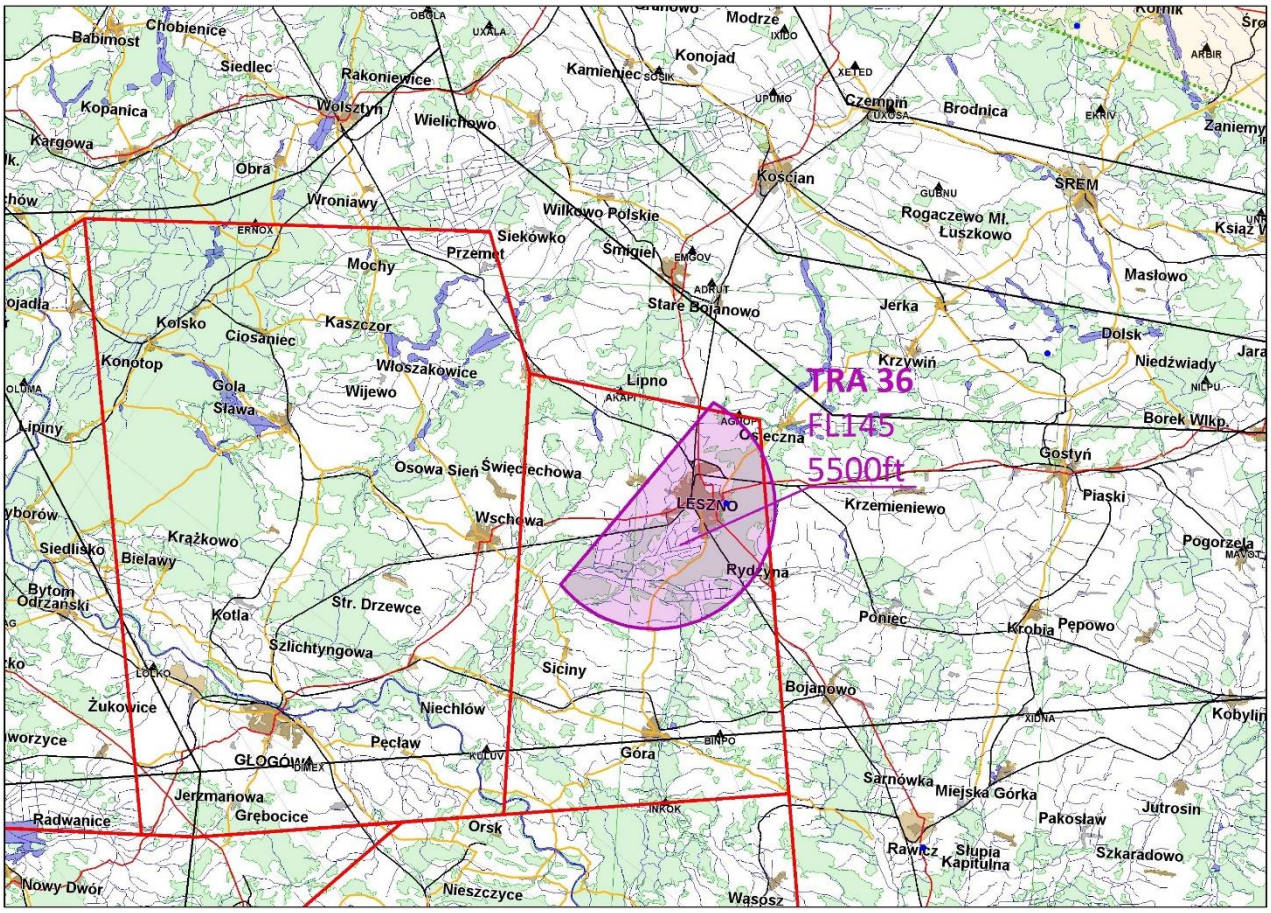
Zmiana zakłada wprowadzenie strefy TRA 38 składającej się z dwóch segmentów – A o promieniu 2,7NM (GND-FL145) oraz B o promieniu 15km (6500ft-FL145) ze środkiem w ARP EPAR. Segment B służyłby wyłącznie zabezpieczeniu skoków spadochronowych przez wojska specjalne i byłby aktywowany kilka razy do roku. Strefa znajdować się będzie w przestrzeni odpowiedzialności ACC Warszawa oraz FIS Kraków. Nowa struktura jest kolizyjna z TRA 127, 128, 129A dla Straży Granicznej. Loty w TRA 38 mogą odbywać się bez naruszania granic aktywnych stref TRA 127, 128, 129A.



Rys. 1 Planowane granice strefy TRA 38.

2) Wprowadzenie strefy TRA nad lotniskiem Leszno-Strzyżewice (EPLS)

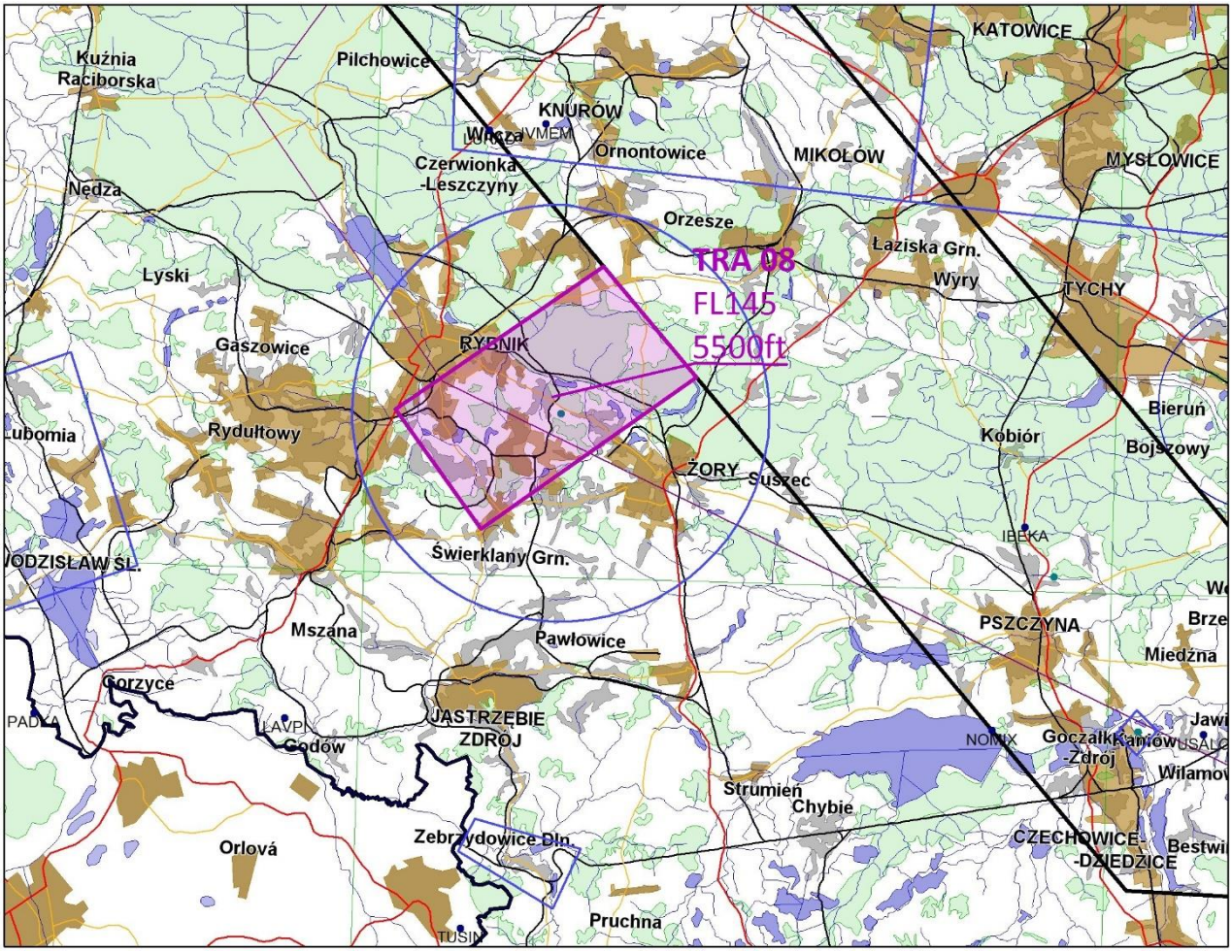
Zmiana zakłada wprowadzenie strefy TRA 36 (5500ft-FL145) nad istniejącą strefą ATZ EPLS. Strefa znajdować się będzie w przestrzeni odpowiedzialności APP Poznań oraz FIS Poznań. Nowa struktura jest kolizyjna z drogami lotniczymi L616, P733 oraz T174, dla których istnieją już stosowne warunkowości CDR1 oraz strefą TSA 07E. Strefa TRA 36 będzie miała priorytet w weekendy względem kolizyjnej TSA oraz nie będzie miała priorytetu w tygodniu. Granice pionowe i poziome zostały dobrane tak, aby nie dochodziło do kolizyjności z procedurami SID i STAR dla lotniska EPPO (w szczególności STAR AKAPI).



Rys. 2 Planowane granice strefy TRA 36.

3) Modyfikacja strefy TRA nad lotniskiem Rybnik-Gotartowice (EPRG)

Zmiana zakłada zmianę granic strefy TRA 08 zgodnie z uzgodnieniami z Aeroklubem Rybnickiego Okręgu Węglowego (zmiana granic poziomych oraz podwyższenie do FL145). Strefa znajduje się w przestrzeni odpowiedzialności APP Kraków oraz FIS Kraków. Nowa struktura jest kolizyjna z drogami lotniczymi T709, Q10, L984, T710 oraz Z126, dla których zostanie wprowadzona warunkowość CDR1. Granice pionowe i poziome zostały dobrane tak, aby zminimalizować kolizyjność z procedurami SID i STAR dla lotnisk EPKK i EPKT.



Rys. 3 Planowane granice strefy TRA 08.

3. UZASADNIENIE:

W ww. przypadkach wprowadzenie stref TRA ma na celu zabezpieczenie działań prowadzonych w ramach skoków spadochronowych.

Planowany termin wprowadzenia zmiany: 29 marca 2018r.