KONSULTACJE SPOŁECZNE

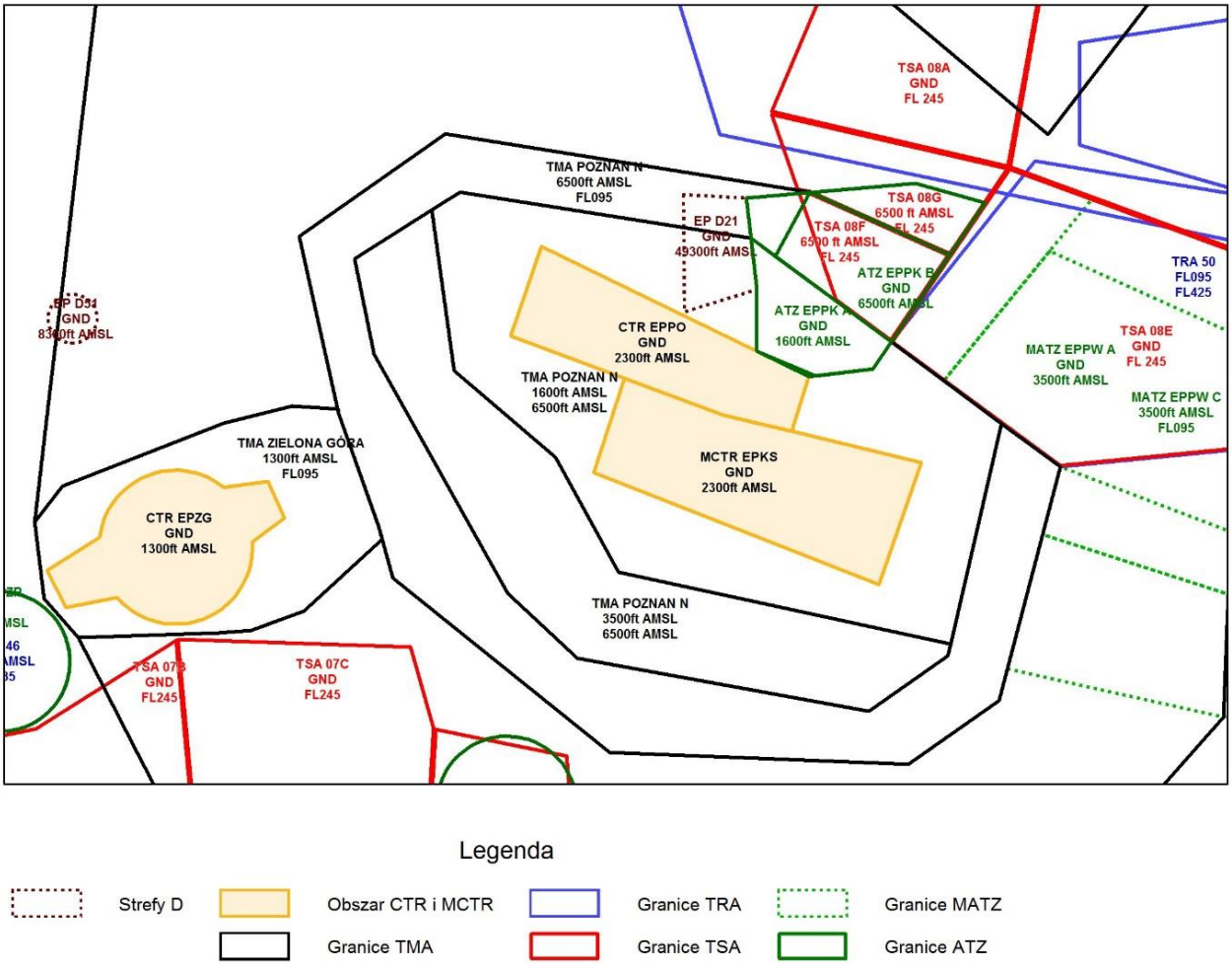
WPROWADZENIE SEGMENTU F ORAZ POWIĘKSZENIE SEKTORA C TMA EPPO NORTH

1.CEL I UZASADNIENIE:

Optymalizacja tras lotu (umożliwienie realizacji techniki CDA) dla a/c ARR28 EPPO oraz ARR24 EPZG

2. OPIS ZMIANY :

Sytuacja obecna:



Rys. 1: Struktury przestrzeni powietrznej w rejonie TMA Poznań North i CTR/TMA Zielona Góra

- W chwili obecnej przestrzeń TMA EPZG i styczny od wschodu segment TMA EPPO uniemożliwia a/c optymalne podejście z prostej i wymusza na a/c wykonanie race-track. Dodatkowo ewentualne możliwości stosowania separacji są bardzo ograniczone (praktycznie wyłącznie pionowa).

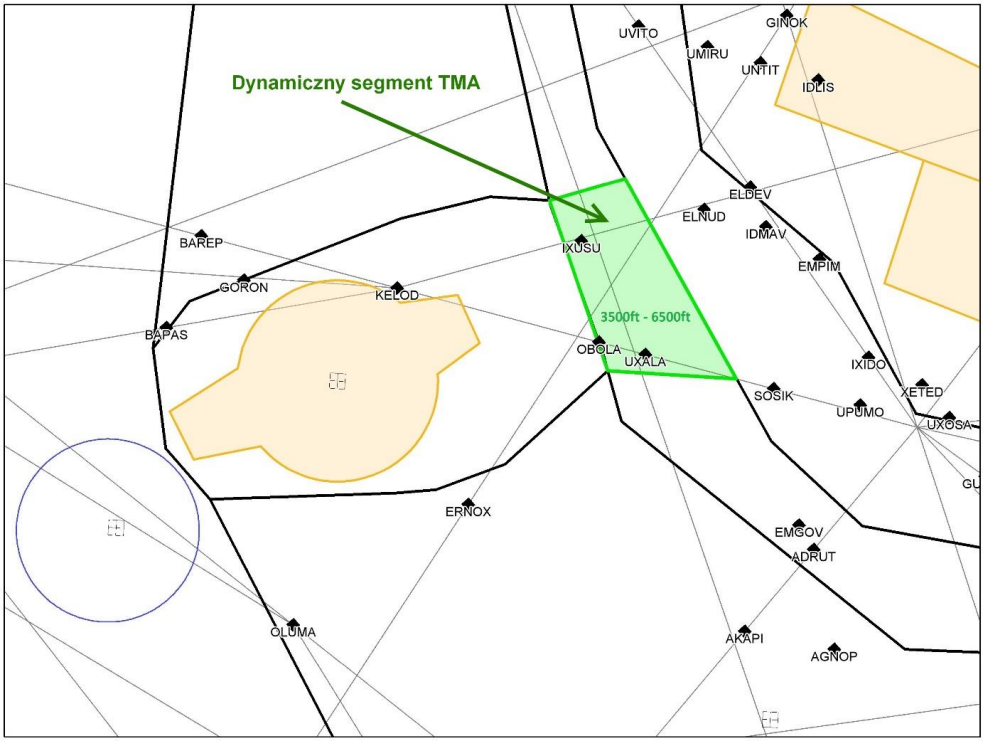
- W wielu sytuacjach ruchowych przy ARR EPPO RWY 28 nie ma możliwości zastosowania wektorowania radarowego z optymalnym, gradientem zniżania.

3. Zakres proponowanych zmian:

a) utworzenie dodatkowego segmentu F TMA POZNAŃ NORTH:

W przestrzeni pod segmentem C TMA Poznań w granicach przylegających do TMA Zielona Góra wyznaczenie dodatkowego dynamicznego segmentu F o granicach pionowych:3500ft /6500ft AMSL celem umożliwienia wykonywania operacji CDA dla a/c przylatujących do EPZG .

W celu zachowania jednolitości środowiska operacyjnego dla lotów do/z EPZG w CTR/TMA Zielona Góra, w której to przestrzeni obowiązuje klasa D, w nowym segmencie F TMA Poznań (przylega do TMA EPZG) tak samo określono jako przestrzeń klasy D.



Rys. 2 Proponowany segment F TMA Poznań North

Mając na uwadze rekomendacje zawarte w „Podręczniku zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej" wydanego jako załącznik do Wytycznych Nr 4 Prezesa ULC w sprawie promowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, chcąc umożliwić elastyczne wykorzystanie przedmiotowej przestrzeni **przyjmuje się, że priorytet w wykorzystaniu przestrzeni tożsamej z proponowanymi granicami segmentu F TMA Poznań będą posiadali użytkownicy GA**. **Poza czasem wykonywania przezeń lotów przestrzeń ta będzie możliwa do wykorzystania przez lotnictwo komunikacyjne, umożliwiając wykonywanie podejść do lądowania z wykorzystaniem techniki CDA**.

W AIP Polska przy opisie segmentu F TMA zostaną zamieszczone odpowiednie zapisy:
- segment aktywny w czasie godzin pracy TWR EPZG
- opisujące zasady wykorzystywania przestrzeni tożsamej z granicami segmentu F TMA Poznań North.

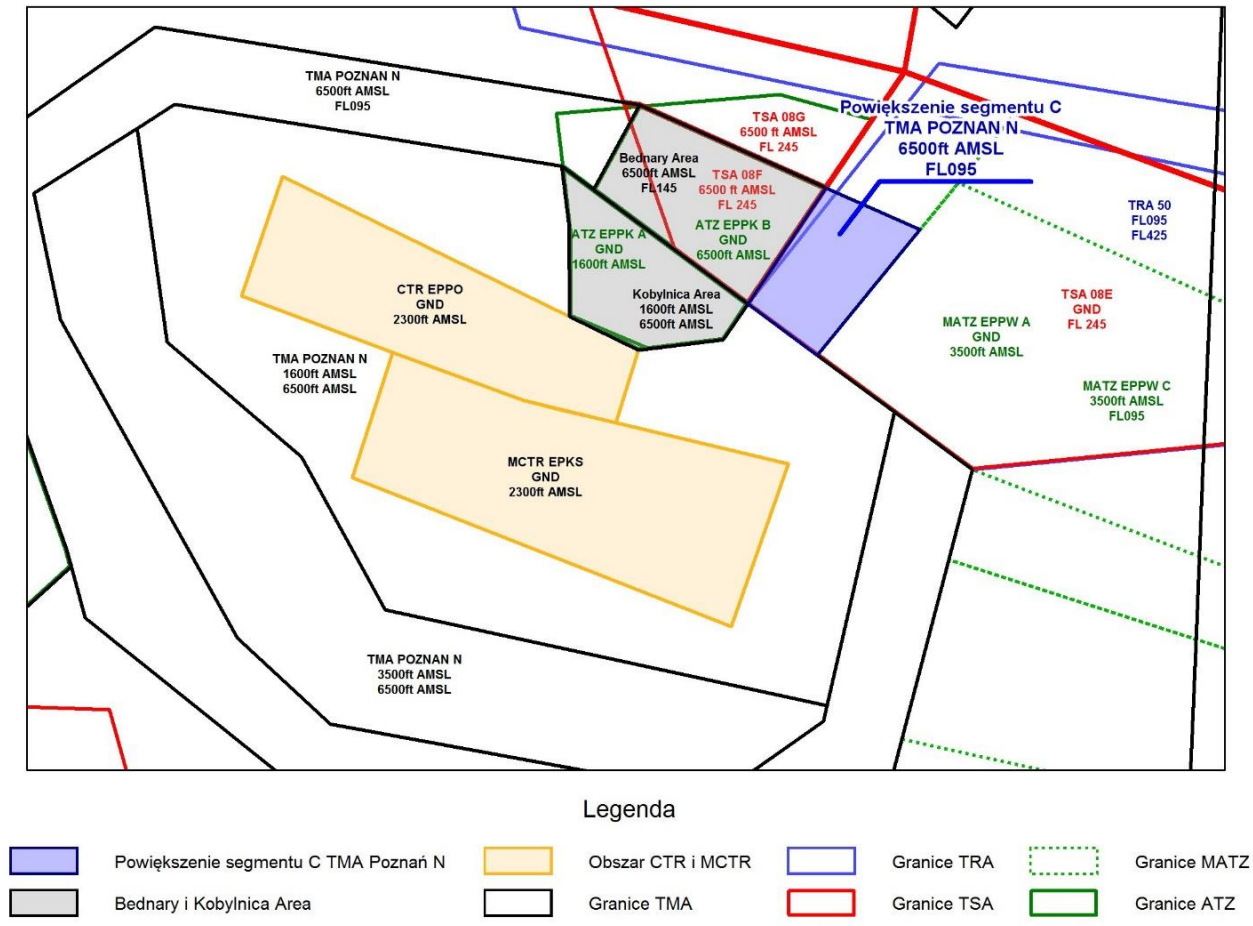
Proponowane zasady aktywacji/ dezaktywacji segmentu F TMA Poznań:
Użytkownik na 30 min. przed planowanym wykonywaniem lotów zgłasza do APP Poznań informację o potrzebie wykorzystania przedmiotowej przestrzeni podając planowany czas rozpoczęcia i zakończenia.
APP Poznań potwierdza zgodę na planowany czas dezaktywacji segmentu TMA i informuje FIS.
Na czas dezaktywacji segmentu F TMA Poznań North przestrzeń tożsama z granicami poziomymi i pionowymi segmentu staje się przestrzenią klasy G.
W przypadku wystąpienia potrzeby przedłużenia czasu dezaktywacji użytkownik na 30 minut przed podanym wcześniej czasem zakończenia lotów informuje APP Poznań o zmianie czasu.

Uwaga: po upłynięciu uzgodnionego czasu zakończenia lotów przez użytkownika segment TMA automatycznie staje się aktywny. Utworzenie nowego sektora nie koliduje z istniejącymi stałymi i tymczasowo aktywowanymi elementami przestrzeni powietrznej.

b) <u>powiększenie (w granicach poziomych) segmentu C TMA Poznań North</u>

Obecny kształt umożliwia wektorowanie radarowe do podejść na RWY28 EPPO z kierunku północnego na 10NM-11NM prostą, pozostawiając załogom na zniżanie z około 6700ft dystans zaledwie 13NM-15NM.

Projekt zakłada powiększenie (w granicach poziomych) segmentu C TMA Poznań North w kierunku wschodnim tj. do granicy MATZ EPPW.



Rys.4 Planowane zmiana (powiększenie) segmentu C TMA Poznań North

W proponowanym kształcie TMA wektorowanie można wydłużyć do 15NM-17NM, a dystans na zniżanie do 19NM-24NM, co będzie optymalnym dystansem umożliwiającym płynne zniżanie a/c a dodatkowo bezpieczniejszym mając również na uwadze charakterystykę lotów EPKS.

Dla ruchu GA ten fragment przestrzeni klasy G (powyżej 6500ft AMSL) jest bardzo rzadko wykorzystany. Ewentualne przeloty przez ten fragment przestrzeni również związane są z przelotem przez TMA Poznań i wymagają koordynacji. W przypadku potrzeby wykorzystania dla lotów szybowcowych Aeroklubu Poznańskiego możliwe jest dodanie nowej strefy AREA do już istniejących Kobylnica AREA i Bednary AREA w LoA pomiędzy APP Poznań a Aeroklubem Poznańskim.

4. UZASADNIENIE

Wprowadzenie dodatkowego segmentu F TMA Poznań North umożliwi wykonywanie operacji CDA czyli optymalizowanie trasy lotu (zmniejszenie zużycia paliwa, obniżenie poziomu hałasu i emisji CO2).

- Uzasadnienie utworzenia dodatkowego segmentu TMA Poznań (przylegającego do TMA EPZG):

- elastyczność wykorzystania przestrzeni: planowana przestrzeń jest obecnie wykorzystywana przez ruch GA, ale ruch ten nie jest zbyt intensywny a wprowadzenie dynamicznego segmentu TMA umożliwi korzystanie z tej przestrzeni większej ilości użytkowników,
- podniesienie jakości usług wobec pilotów, oczekujących często wektorowania do podejścia na RWY26;
- pozytywny wpływ na ochronę środowiska poprzez skrócenie długości lotu;
- zmniejszenie ewentualnych opóźnień - samoloty będą mogły lądować z odległością 5NM na prostej.

- Powiększenie segmentu C TMA Poznań pozwoli stosować wektorowanie radarowe z optymalnym zniżaniem dla a/c oraz ułatwi wydanie zezwolenia (skróci też czas korespondencji) służbie APP.

PLANOWANY TERMIN PUBLIKACJI w AIP POLSKA: AIRAC 31 MARZEC 2016 r.