



KRAJOWE TOWARZYSTWO LOTNICZE - AOPA POLAND

ul. gen. S. Kaliskiego 57 lok.11, 01-476 Warszawa, Polska
tel. / fax +48 22 685 54 81 ext.170, tel.kom. +48 501 751 758
e-mail: info@aopa.pl www.aopa.pl
KRS: 0000058309, NIP 532-17-46-007

Warszawa, 12 stycznia 2010

Dot: pisma APZP-651-48/09 w sprawie konsultacji społecznej w zakresie planowanej zmiany struktury przestrzeni powietrznej stref TSA 04, TSA 05, TSA 07, TSA 08.

Pan Tomasz Różyński
Kierownik Zespołu
Strategicznego Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Szanowny Panie

Po przeanalizowaniu przedstawionej w piśmie APZP-651-48/09 propozycji zmian dotyczących stref TSA 04, TSA 05, TSA 07, TSA 08 KTL AOPA Poland zajmuje następujące stanowisko:

1. aprobuje zmianę zachodniej granicy TSA 08A w proponowanym zakresie;
2. aprobuje zmianę wschodniej granicy segmentów TSA 07D oraz TSA 07E

g. nie aprobuje modyfikacji granic położonych segmentów D oraz E strefy TSA 07

Uzasadnienie

Ad. 1

Zmniejszenie wielkości TSA08A poprzez modyfikację przebiegu zachodniej granicy segregowanej przestrzeni jest działaniem słusznym i pożądanym, pozwalającym na zwiększeniu dostępności przestrzeni na północ od węzła lotnisk i lądowisk Poznania.

Ad. 2

Nieznaczna modyfikacja przebiegu wschodniej granicy segmentów D oraz E strefy TSA 07 jest naturalną konsekwencją segregacji ruchu do/z TMA Wrocław.

Ad. 3 a)

Modyfikacja granic poziomych segmentu B strefy TSA 05 jest pożądana z uwagi na „odsłonięcie” rejonu lotniska EPKA. Należy zwrócić uwagę, że modyfikacja ta wynika również z konieczności dostosowania struktury przestrzeni do realiów ekonomicznych. Państwo gwarantuje swoim obywatelom prawo do prowadzenia działalności gospodarczej, takiej jak np. szkolenie lotnicze i nie może poprzez blokowanie przestrzeni takiej działalności ograniczać. Dodatkowo nowa droga lotnicza REP LENOV – REP LOGDA pozwoli na krótszy lot oraz możliwość jego wykonania poniżej FL245 w przypadku aktywności TSA 05B.

Ad. 3 b)

Modyfikacja granic poziomych segmentu A strefy TSA 05 jest akceptowalna choć naturalną konsekwencją wynikającą ze zmiany granic segmentu B powinna być taka modyfikacja zachodniej granicy segmentu A, która umożliwiła by bezpośredni lot EPRP – EPKA. Zwraca uwagę fakt, że sugerowana modyfikacja zachodniego narożnika TSA 05A (wzdłuż jego aktualnej granicy na wschód od Szydłowca) będzie łatwo identyfikowalna gdyż prowadzi wzdłuż linii kolejowej Radom – Skarżysko-Kamienna (patrz załącznik C).

Ad. 3 c)

Utworzenia nowego segmentu E strefy TSA 05 w proponowanych granicach od GND do FL125 prowadzi do zajęcia fragmentu dolnej przestrzeni (GND-500m AMSL=1640 ft). „Odseparowanie samolotów PZL-130 wykonujących zadania pilotażowe w wyznaczonych miejscach, od samolotów M-28, które realizując program szkolenia wykonując głównie zadania po trasach” – może odbywać się w oparciu o obowiązujące w Polsce przepisy ruchu lotniczego w warunkach VMC i nie wymaga tworzenia strefy „buforowej”. Piloci wykonujący loty po trasie z prędkościami poniżej 250kts będą lepiej przygotowani do wykonywania zadań we wspólnej europejskiej przestrzeni lotniczej niż realizujący swe szkolenie w specjalnie wydzielonych strukturach. KTL AOPA Poland sugeruje modyfikację rozpiętości pionowej tak aby dolna granica nowego segmentu TSA 05E przebiegała nie niżej niż sąsiadującego od wschodu segmentu TSA05C.

Ad. 3 d)

Proponowane powiększenie segmentu B strefy TSA 04 powoduje dalszą zajętość przestrzeni

uniemożliwiają wykonywania lotów przez lotnictwo ogóme w opisywanym obszarze. w związku z powyższym proponuje do czasu wypracowania korzystnej dla obu stron propozycji pozostawienie poziomych granic segmentu B strefy TSA 04 w jej aktualnych granicach.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Witold Kamocki – Przewodniczący Komitetu Zarządzania Przestrzenią

Pan Grzegorz Kruszyński – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

