



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, 18 stycznia 2010

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

Dot: pisma APZP-651-01/10 w sprawie konsultacji społecznej w zakresie planowanej zmiany struktury przestrzeni powietrznej MATZ EPLY, MATZ EPTM oraz stref TRA23 i TRA24.

Szanowny Panie,

Po przeanalizowaniu przedstawionej w piśmie APZP-651-01/10 propozycji zmian dotyczących MATZ EPTM i TRA24 oraz MATZ EPLY i TRA23 – KTL AOPA Poland zajmuje następujące stanowisko:

1. wstępnie aprobuje w proponowanym zakresie zmiany granic MATZ EPLY oraz TRA23 sugerując jednak dalsze prace w kierunku uproszczenia i adekwatności tworzonych struktur przestrzeni;
2. w proponowanym zakresie zmian granic MATZ EPTM oraz TRA24:
 - a. wstępnie aprobuje w proponowanym zakresie zmiany granic MATZ EPTM sugerując uproszczenie struktury nowego MATZ-u;
 - b. nie aprobuje utworzenia segmentów C i B strefy TRA24.
3. KTL AOPA Poland zwraca się z prośbą o udostępnienie informacji „Analiza bezpieczeństwa ruchu lotniczego: nr APZP-FHA-681-01/10” w celu zapoznania się jego treścią a tym samym umożliwienia gruntownej analizy sytuacji ruchowej w kontekście proponowanych zmian przestrzeni.
4. KTL AOPA Poland zwraca się z prośbą o informacje dotyczącą projektowanych procedur instrumentalnych dla lotnisk EPTM oraz EPLY w celu oceny adekwatności przyjętych rozwiązań, bez których pełna ocena proponowanych zmian nie jest możliwa.
5. Jednocześnie prosimy o jednoznaczne, pełne oraz czytelne oznaczenie i opisywanie segmentów oraz zamieszczanie informacji o skali/podziałce w celu ułatwienia analizy (na otrzymanym schemacie: MATZ EPLY A GND-1500ft a w opisie tekstowym MATZ EPLY A GND-5500ft) – co pozwoli na uniknięcie niejednoznaczności i różnic interpretacyjnych.
6. Zwracamy się z prośbą o informację i oraz wytyczne projektowe mające zastosowanie do projektowanych wojskowych procedur instrumentalnych niezgodnych ze standardem ICAO w celu oceny adekwatności wykorzystanej przestrzeni w celu zapewnienia właściwej ochrony w pierwszorzędnym przestrzeni chronionych oraz nominalnej trasy lotu.

Uzasadnienie:

Należy zauważyć, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2008 Nr 210 poz. 1324) a w szczególności §8 precyzuje, że TSA i TRA ustanawia się dla realizacji jednego z następujących celów:

- 1) zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych wynikających z realizacji prac badawczo – rozwojowych, lotów treningowych lub próbnych ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;
- 2) prowadzenia działań w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie są zgodne z przepisami o ruchu lotniczym.

Tak więc wprowadzenie instrumentalnych procedur lotniczych zgodnych z przepisami wojskowymi (niezgodnymi z przepisami ICAO) nie stanowi powodu do utworzenia stref TRA zabezpieczających pierwszorzędne przestrzenie chronione.

Należy podkreślić, że przestrzeni lotniczych nie należy traktować jako przeszkód lotniczych dla celów projektowych procedur.

Zgodnie z §5 pkt 1 ust. 3) wspomnianego powyżej rozporządzenia, MATZ stanowi przestrzeń powietrzną nad wojskowym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana.

KTL AOPA Poland jest za taką segregacją przestrzeni, która umożliwia efektywne i korzystne współistnienie ruchu wojskowego i cywilnego. Przejawem tego jest dążenie do zamiany istniejących struktur TSA na TRA gdzie tylko jest to możliwe, zachowane funkcjonalności oraz likwidację elementów zbędnych oraz upraszczaniem struktur. Działania w tym kierunku prowadzą do jednoznacznej interpretacji, zmniejszenia błędów oraz poprawiają efektywności wymiany informacji co prowadzi wprost do podniesienia bezpieczeństwa i efektywności operacji lotniczych przez wszystkich użytkowników polskiej przestrzeni powietrznej.

Ad 1.

KTL AOPA Poland ocenia proponowane rozwiązanie jako skomplikowane i sugeruje rozważenie jego uproszczenia. Wnioskujemy o likwidację stref TRA23 segmenty od B do G gdyż jak nam się wydaje podstawą ich istnienia jest zabezpieczenie „zabezpieczenia” procedur instrumentalnych na kierunkach RWY28 i RWY10 a nie merytoryczność wykorzystania zgodnie z literą rozporządzenia. Jednocześnie dla celów szkoleniowych można rozszerzyć rozciągłość pionową segmentu A strefy TRA23 od GND do FL135. Takie rozwiązanie stanowi zdecydowane uproszczenie struktury EPLY przy jednoczesnym zachowaniu proponowanej funkcjonalności.

Ad 2.

KTL AOPA Poland jest zdumiona stopniem skomplikowania elementów przestrzeni przydzielonej lotnisku EPTM. Tym bardziej, że nastąpiła istotna jakościowo zmiana polegająca na zwiększeniu objętości przestrzeni MATZ kosztem TRA. Istnienie segmentów C oraz B strefy TRA24 wydaje się być bezcelowe, gdyż służą one wyłącznie zabezpieczeniu „zabezpieczenia” a nie celowi segregacji przestrzeni. Jest oczywiste, że na skutek takiego fragmentowania MATZ



będzie ono musiało być aktywowane w całości i taki jego podział wyłącznie zaciemnia i niepotrzebnie komplikuje strukturę przestrzeni. Rozciągłość MATZ w osi podejścia nowego MATZ wynosi około 67 km. KTL AOPA sugeruje ponowne przeanalizowanie sensu fragmentaryzacji MATZ oraz proponowanej „szerokości” nowego MATZ oraz jest za likwidacją segmentów C i B strefy TRA24. Z uwagi na położenie strefy TMA oraz CTR (co nie zostało precyzyjnie uwidocznione na schemacie) lotniska EPLL przy jednoczesnym aktywowaniu MATZ i TRA24C praktyczny dołot od północy do lotniska EPPT / tranzyt północ-południe dla statków powietrznych bez łączności radiowej (co wynika z klasy przestrzeni) lub w przypadku nieudzielenia zezwolenia przez organ wojskowy na lot przez MATZ ulegnie znacznemu wydłużeniu.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Witold Kamocki – Przewodniczący Komitetu Zarządzania Przestrzenią

Pan Grzegorz Kruszyński – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

