



Propozycje zmian dla i wokół lotniska Warszawa Babice EPBC

Propozycje zostały wspólnie wypracowane z większością stałych użytkowników lotniska, w tym: Aeroklubem Warszawskim, LPR oraz zarządzającym lotniskiem EPBC Centrum Usług Logistycznych

Konferencja ULC BL, Internet, 18-19.11.2020

Prezentujący: instruktor pilot Wiesław Kapitan, wiceprezes KTL AOPA Poland.

Propozycja1: Likwidacja trasy VFR EPWA ECHO - EPBC

Uzasadnienie:

Opuszczenie CTR EPWA następuje w krytycznym miejscu kręgu EPBC skutkując potencjalną kolizją: ze startującym samolotem z kierunku 10 lub wchodzącym w 4. zakręt przy lądowaniu na 28.

CTR EPWA i ATZ EPBC sąsiadują bezpośrednio, a wlot w ATZ Babcie wymaga zgody (zapis AIP), która nie była koordynowana przez ATC EPWA.

Trasa ta była ustanowiona dla przelotów, HEMS, GARDA (4.10.1 1 2) i dostępna wyłącznie dla lotów SAR/EMER/ HOSP/GARDA* lub po uzyskaniu zezwolenia OKĘCIE TOWER. W przypadku zintensyfikowanego ruchu GA na EPWA (w czasie ograniczonego ruchu IFR spowodowanego pandemią) trasa ta była częściej wykorzystywana przez kontrolerów EPWA do zezwalania na przeloty EPWA -> EPBC, tworząc potencjalne ryzyko kolizji w ATC EPBC.

Praktyka pokazała że koordynacja ATC EPWA ECHO -> EPBC się nie odbywała.

Uwaga! Brak tej trasy nie ogranicza w żaden sposób lotów o statusie SAR/EMER/ HOSP/GARDA pomiędzy EPBC i EPWA.



Propozycja 2: Likwidacja punktu EPBC LIMA

Uzasadnienie:

Punkt ten powoduje potencjalne zagrożenie, przy włączaniu się do kręgu EPBC.

Ustanowienie wlotów w krąg EPBC poprzez punkt JULIETT daje więcej czasu na obserwację, a prostopadły charakter włączenia się w krąg daje więcej czasu zapoznanie się z sytuacją ruchową nad ATZ i bezpieczny wlot w krąg nadlotniskowy.

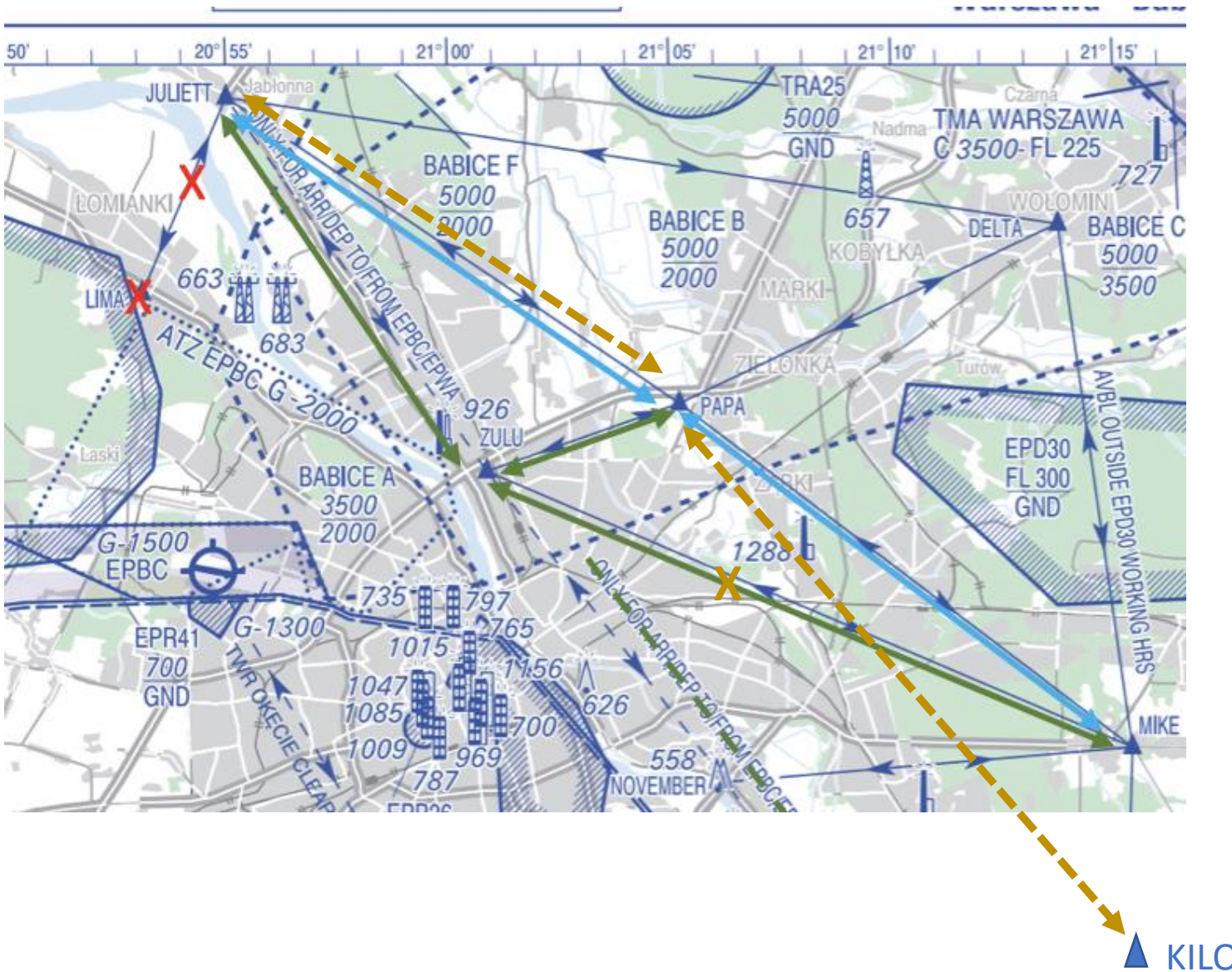
(PROCEDURA UTRATY ŁĄCZNOŚCI)

Trasy JULIETT – ZULU, PAPA – ZULU, MIKE – ZULU* byłyby wykorzystywane wyłącznie do i z EPBC.

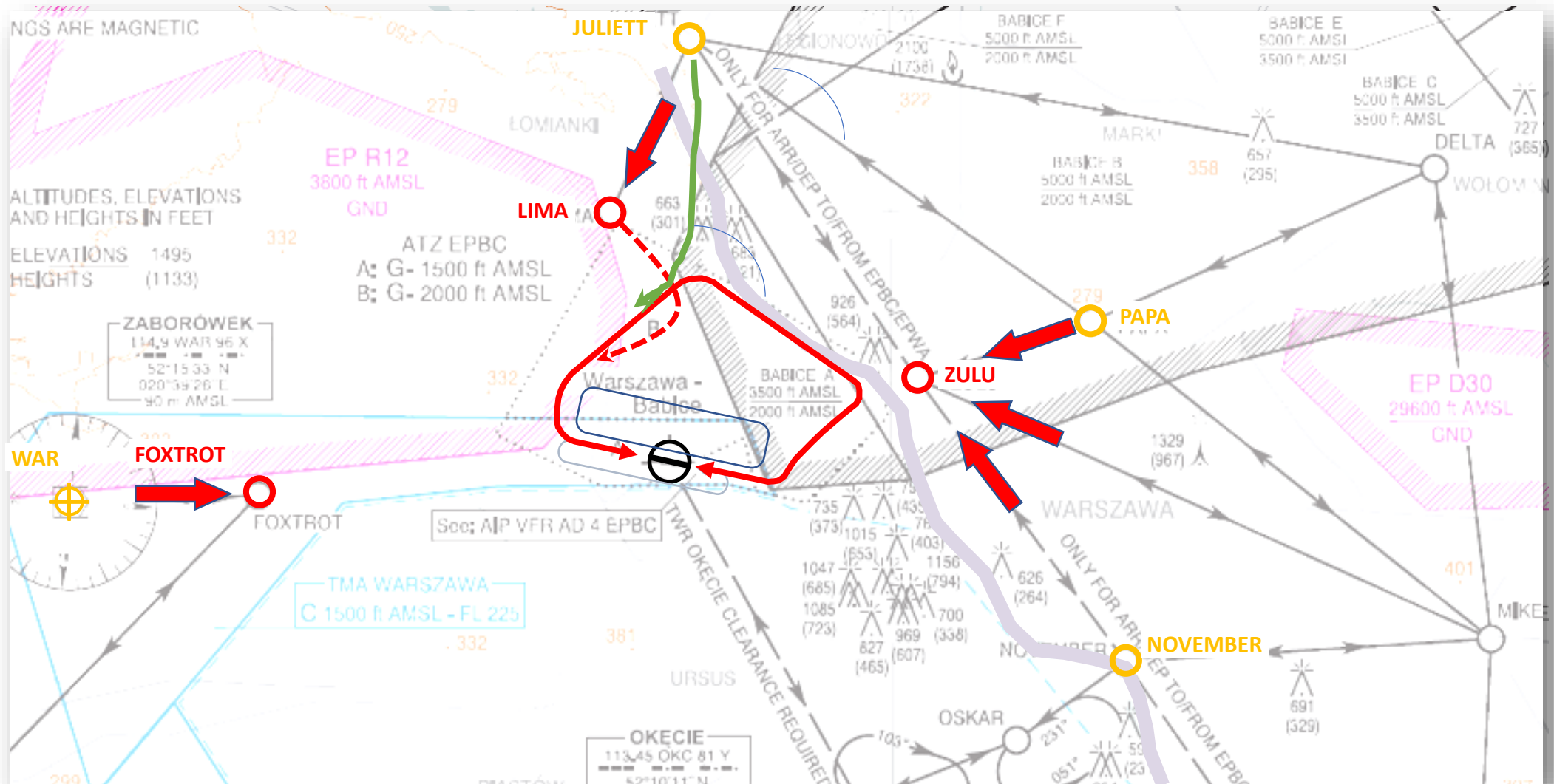
Trasy tranzytowe w okolicach Warszawy, byłyby wykonywane wyłącznie poprzez punkty **KILO – PAPA JULIETT**, oraz **MIKE – PAPA – JULIETT**.

Korzyść:

Poprawa efektywności procedur antyhałasowych oraz zmniejszenie ruchu w okolicach Wisły nad zwartą zabudową miasta.



EPBC Przylot

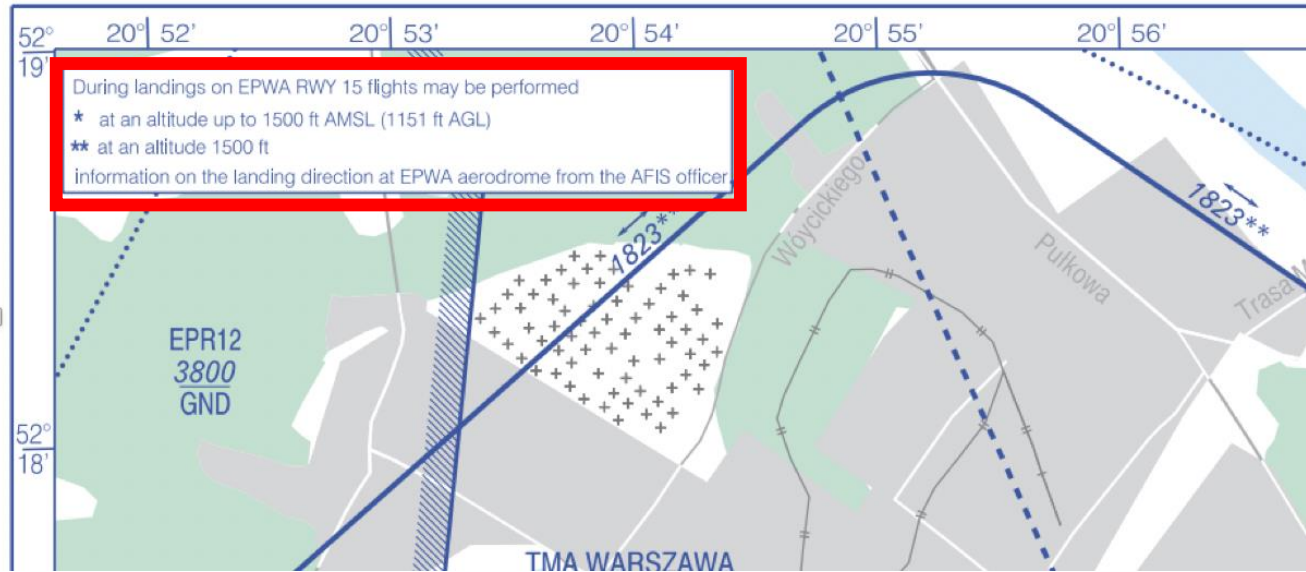


Propozycja 3: Powrót do stałej i zawsze obowiązującej wysokości 1800 ft kręgu w sektorze ATC EPBC A.

VFR AD 4 EPBC 4-0
26 MAR 2020

VISUAL OPERATION CHART

INFORMATION 119.180
RADIO 122.305



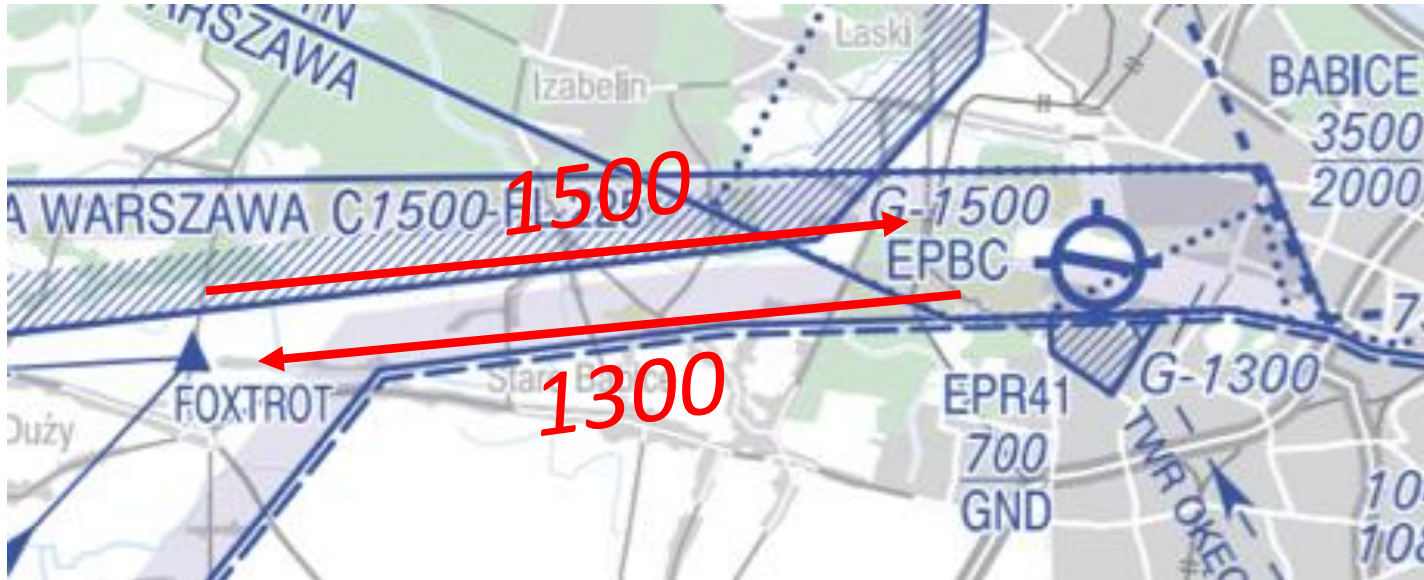
Uzasadnienie:

1. Stała wysokość kręgu w sektorze EPBC, jest wymagana z uwagi na procedury utraty łączności w ATZ EPBC.
2. Podniesienie bezpieczeństwa na wypadek przerwy pracy silnika.
3. Poprawa efektywności procedur antyhałasowych.

W trakcie lądowań na EPWA RWY 15 i w związku z procedurami po nieudanym podejściu na EPWA RWY 33, obowiązywało ograniczenie wysokości po kręgu na EPBC, komunikowane przez AFIS.

W związku z likwidacją OKE, nastąpiły zmiany w procedurach na EPWA co umożliwia zmianę procedur na EPBC i powrót do stałej, 1800 ft wysokości kręgu.

Propozycja 4: Ustanowienie tras dolotowych i odlotowych pomiędzy EPBC a punktem FOXTROT



Uzasadnienie:

Wąski przesmyk pomiędzy PN (EPR12) a CTR EPWA stanowi potencjalne zagrożenie dla ruchu do- i odlotowego EPBC.

Proponuje się ustanowienie

- trasy dolotowej (FOXTROT -> EPBC) **1500ft** z możliwością wlotu nad teren EPR12* (trasa N)
- trasy odlotowej **1300ft** (EPBC -> FOXTROT) tuż przy granicy CTR EPWA (trasa S).

Dodatkowy wymóg:

Rozdzielenie punktu FOXTROT na dwa punkty

**Na podstawie ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące*

§ 8. 1. Zakazów wykonywania lotów w strefach R, z wyjątkiem strefy EP R40 SŁUPSK, nie stosuje się do lotów:

3) wykonywanych zgodnie z procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk, położonych wewnątrz tych stref albo jeżeli wykonywanie tych procedur jest niemożliwe do wykonania bez wlotu do tych stref;



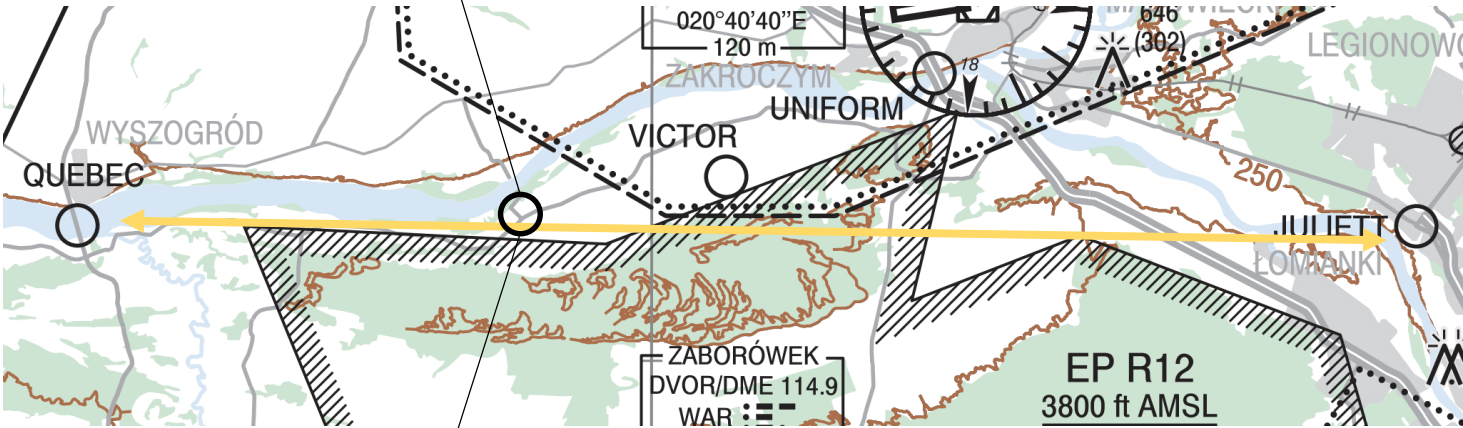
Propozycja 5: **Ustanowienie trasy EPBMO QUEBEC – NOWY PUNKT – EPBC JULIETT**

Uzasadnienie:
Utworzenie nowej trasy

EPBMOQ – NOWY PUNKT – EPBCJ

w celu odciążenia ruchu tranzytowego przez EPMO.

Trasa może przechodzić przez strefę EPR12 na podstawie ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące



ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące
§ 8. 1. Zakazów wykonywania lotów w strefach R, z wyjątkiem strefy EP R40 SŁUPSK, nie stosuje się do lotów:
3) wykonywanych zgodnie z procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk, położonych wewnątrz tych stref albo jeżeli wykonywanie tych procedur jest niemożliwe do wykonania bez wlotu do tych stref;

Propozycja 6: Powiększenie granic poziomych ATZ EPBC

Uzasadnienie:

- 1) Spełnienie wymogów wykonywania procedur utraty łączności w ATZ EPBC.
- 2) Zmniejszenie ruchu tranzytowego nad Warszawą i wymuszenie przelotów poprzez punkty **MIKE – PAPA – JULIETT**.
- 3) Podniesienie bezpieczeństwa.
- 4) Poprawa efektywności procedur antyhałasowych.
- 5) Punkt ZULU stałby się punktem wlotowym do ATZ EPBC.

Zaproponowane nowe granice ATZ są orientacyjne i wymagają analiz.



Propozycja 7: Procedury utraty łączności w ATZ EPBC i RMZ EPWA

Utrata łączności w rejonie EPBC (w ATZ EPBC?)

- Kontynuować lot zgodnie z opublikowanym kręgiem nadlotniskowym na wysokości podanej bezpośrednio przed startem przez kierującego lotami.
- Po utracie łączności ustawić na transporterze 7600 i na kręgu włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne.

1) SP, które wcześniej wystartowały z EPBC i opuściły ATZ EPBC:

- Włączyć się w krąg II lub III zakręcie północnego kręgu nadlotniskowego, na wysokości podanej bezpośrednio przed startem przez kierującego lotami lub, jeśli to tylko możliwe, rozpoznanej podczas dolotu do kręgu, na podstawie innego ruchu statków powietrznych wykonujących loty w ATZ.
- Podchodzić do lądowania zachowując szczególną ostrożność zgodnie z procedurą lotu po kręgu.
- Po lądowaniu natychmiast opuścić drogę startową i po zaparkowaniu niezwłocznie nawiązać kontakt telefoniczny z wieżą (AFIS) lotniska (tel. 261 855 369 lub 504 315 889).

2) SP przylatujący z innych lotnisk:

- powinien się włączyć się w krąg w II lub III zakręcie północnego kręgu nadlotniskowego zgodnie z opublikowaną trasą kręgu, na kierunku oraz wysokości (1500 – **1800** ft) rozpoznanej podczas dolotu, na podstawie innego ruchu statków powietrznych wykonujących loty w ATZ z włączonym całym dostępnym oświetleniem nawigacyjnym i wykonywać standardową procedurę lądowania.
- Po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową. Nawiązać łączność telefoniczną z wieżą (AFIS) lotniska (tel. 261 855 369 lub 504 315 889) a jeśli to nie jest możliwe po zaparkowaniu statku powietrznego niezwłocznie skontaktować się z wieżą (AFIS) lotniska

2. Utrata łączności przed punktami dolotowymi EPBC

W zależności od drogi dolotowej nad punktami WAR (1500 ft ALT) lub PAPA (1800 ft ALT) lub JULIET (1800 ft ALT), **wykonać okrążenia w prawo** (standardowy 2 minutowy zakręt) przez okres 10 min. Po zakończeniu okrążeń kontynuować lot, włączyć się północny w krąg nadlotniskowy przez punkty ZULU; LIMA; FOXTROT.

UTRATA ŁĄCZNOŚCI (RCF) W STREFIE RMZ WARSZAWA

Statki powietrzne, z którymi łączność została utracona z przyczyn technicznych w trakcie lotu tranzytowego (przelotu) przez strefę RMZ, powinny kontynuować lot na wysokości nie większej niż 1000 ft AMSL z wykorzystaniem niżej wymienionych punktów nawigacyjnych jako punktów tranzytowych:

W przypadku utraty łączności (RCF) w

trakcie przelotu przez RMZ Warszawa

- **wlot do CTR WARSZAWA/Okęcie i/lub**
- **ATZ WARSZAWA/Babice **jest zabroniony.****