

1. Opis projektu – stan obecny i zakres proponowanych zmian.

W chwili obecnej lotnisko EPRA nie posiada opublikowanej instrumentalnej procedury podejścia do lądowania na kierunek pomocniczy. Obecny kształt MATZ-u zabezpiecza opublikowane procedury podejścia do lądowania na główny kierunek.

W związku z opracowaniem przez stronę wojskową nowych instrumentalnych procedur podejścia dla lotniska Radom, we współpracy z przedstawicielami SSRL RP, wypracowano propozycję nowych granic MATZ EPRA. Ponadto modyfikacji ulegnie dotychczas opublikowana strefy czasowo zarezerwowane TRA 35.

2. Zakres zmian:

- zmiana granic MATZ EPRA
- zamiana TRA35 na segment MATZ EPRA (korekta granic poziomych)

3. Opis proponowanych zmian:

W związku z opracowaniem nowych procedur podejścia do lądowania dla lotniska EPRA: *PAR (RSL) RWY 07 oraz PAR (RSL) RWY 25*, SSRL SZ RP zwróciło się do Ośrodka Planowania Strategicznego z prośbą o modyfikację północno-zachodnich granic MATZ EPRA.

Opracowanie dodatkowej procedury *EPRA PAR (RSL) RWY 25* na główny kierunek pozwoliło na dokonanie modyfikacji obecnie opublikowanej procedury NDB RWY25 (wprowadzenie punktu „po zakręcie”, wyznaczonego przy wykorzystaniu radialu od LIN, określającego minimalną wysokość lotu), w wyniku czego zaistniała możliwość znacznego zmniejszenia od strony wschodniej obecnie opublikowanego segmentu „A” MATZ od GND. Równocześnie przestrzeń obecnej strefy TRA35 ulegnie niewielkiemu zmniejszeniu i zostanie przekształcona w dodatkowy segment MATZ EPRA, aktywowany na identycznych zasadach co obecna strefa TRA (zgodnie z AUP).

Mając na uwadze bliskie sąsiedztwo wojskowej strefy ruchu lotniskowego z ATZ Radom Piastów oraz odbywający się w niniejszym rejonie wzmożony ruch GA, w tym szybowcowy, we współpracy ze specjalistami SSRL SZ RL wypracowano dwie propozycje przebiegu procedur wraz z dwiema propozycjami zmiany granic stref wojskowego ruchu lotniskowego lotnisk EPRA, które następnie zostały przedłożone do konsultacji społecznych.

Uznana przez Aeroklub Radomski za korzystniejszą propozycja zmiany granic MATZ EPRA polega na:

- a) podniesieniu dolnej granicy wschodniej części MATZ EPRA do 2000ft AMSL;
- b) nieznacznym zmniejszeniu od strony zachodniej segmentu od GND;
- c) wprowadzeniu dodatkowych segmentów MATZ EPRA od strony zachodniej w granicach 1500-3500ft AMSL:
 - segment „C” MATZ EPRA zabezpieczający holding procedury *PAR (RSL) RWY 25* oraz segment podejścia do lądowania na kierunek pomocniczy [*PAR (RSL) RWY07*];

- segment „D” MATZ EPRA zabezpieczający segment podejścia do lądowania na kierunek pomocniczy
[PAR (RSL) RWY07];

d) zmianie TRA35 na dodatkowy segment MATZ EPRA (wysokości postają bez zmian) oraz dopasowanie go do granic segmentów „A” oraz „B” (z ominięciem TMA EPWA);

Ponadto wychodząc naprzeciw lotnictwu General Aviation segmenty B, C, D MATZ EPRA będą aktywowane zgodnie z NOTAM/AUP. Tym samym - ze względów bezpieczeństwa - zaistnieje konieczność wprowadzenia do AIP Polska dodatkowego zapisu mówiącego, że w przypadku nieaktywności ww. segmentów „*loty innych użytkowników w przestrzeni wyznaczonej granicami segmentu są możliwe jedynie po wcześniejszym nawiązaniu łączności z FIS (nie później niż na 5minut przed planowanym wlotem). W czasie wykonywania lotu w ww. przestrzeni użytkownik powinien pozostać na łączności z FIS*”.



