



foto: Andrzej Rutkowski

Babice – Zaborówek Potrzeba zmian

Pora zweryfikować kształt strefy EPR12, który już ma się nijak do zasięgu chronionej przez nią Puszczy Kampinoskiej

Podczas gdy spór się toczy o rzekomo niemetodyczny krąg Babic, pilnej zmiany wymaga inna, procedura związana z tym lotniskiem.

Informacja o tym zagrożeniu została zgłoszona przez jednego z pilotów do Zespołu Identyfikacji Niebezpieczeństw w Lotnictwie Cywilnym. Problem polega na bliskim mijaniu się statków powietrznych przy zachodnich dolotach i odlotach z lotniska Warszawa Babice na odcinku EPBC-WAR.

Zgłoszony przypadek:

Jesienią 2008 na odcinku WAR-EPBC minąłem się z Cessną 152 również lecącą na 900 ft alt. w odległości nie większej niż 100 m. Zobaczyłem ją w ostatniej chwili, gdzieś tak na drugiej. Nie było to przyjemne. Jej pilot nie widział mnie zresztą do końca.

Analiza problemu:

Trasa przez punkt WAR jest bardzo uczęszczaną i praktycznie jedyną drogą dla statków powietrznych general aviation odlatujących na kierunku zachodnie i z nich przylatujących na lotnisko Babice.

W rejonie tym występuje niekorzystna dla niekontrolowanego ruchu lotniczego konfiguracja przestrzeni powietrznej. Trasa biegnie na styku strefy kontrolowanej (CTR) lotniska Okęcie oraz strefy ograniczonej Puszczy Kampinoskiej (EP R12). Pilot w dolocie/odlocie

z EPBC nie może naruszyć żadnej z tych stref, co w praktyce oznacza, że cały ruch dolotowy i odlotowy z Babic odbywa się po jednej linii bez możliwości wypracowania separacji bocznej zapewniającej bezpieczne minięcie się statków powietrznych.

Sprawę skomplikowało obniżenie w tym rejonie dolnej granicy rejonu kontrolowanego (TMA) lotniska Okęcie z 1837 ft AMSL do 1082 ft AMSL. Oznacza to, że przy elewacji terenu około 105 m AMSL i określonej przepisami minimalnej wysokości lotu VFR (150 m nad terenem), separacja pionowa (jedyna z dostępnych w tym rejonie, przy braku separacji bocznej) dla minięcia się ruchu dolotowego z odlotowym, związanym z lotniskiem Babice, zmniejszono z 304 do 75 m.

Obliczenia: 105 m [elewacja terenu] + 150 m [minimalna wysokość lotu nad terenem] = 255 m = 837 ft – [minimalna wysokość lotu VFR w tym rejonie nad poziom morza]; 1082 ft [maksymalna wysokość lotu w tym terenie nad poziom morza] – 837 ft = 245 ft = 75 m [tyle pozostawiono pilotom wysokości na minięcie się].

Czynniki niekorzystne:

1. Niekorzystny kierunek – odlot odbywa się na zachód, co w godzi-

nach popołudniowo-wieczornych ogranicza możliwość dostrzeżenia opozyta.

2. Odcinek ten leży w bezpośrednim sąsiedztwie Puszczy Kampinoskiej, w rejonie której często powstaje zamglenie, znacząco ograniczające widzialność na zachód od lotniska EPBC i tym samym możliwość dostrzeżenia opozyta.

3. Na odcinku tym utrudniona jest możliwość identyfikacji radarowej przez FIS (zwłaszcza ruchu odlotowego z Babic, a więc wymagającego zidentyfikowania w tym rejonie). System radarowy nie widzi na tym odcinku części nisko lecących statków powietrznych. W wielu przypadkach identyfikacja radarowa przy odlocie z Babic nie jest możliwa przed minięciem przez statek powietrzny punktu WAR. Fakt ten powoduje brak możliwości udzielenia przez FIS pilotom statków powietrznych precyzyjnej informacji o opozytach.

4. To właśnie przez WAR przylatuje/dolatuje z Babic zdecydowana większość pilotów zagranicznych. Bariera językowa między pilotami niekiedy utrudnia im wypracowanie sposobu na bezpieczne minięcie się na tym odcinku.

Rekomendacje:

1. Najlepszym sposobem na poprawę istniejącej sytuacji wydaje

się być przekonstruowanie przestrzeni powietrznej w omawianym rejonie poprzez stworzenie szerokiego korytarza umożliwiającego bezpieczne mijanie się statków powietrznych przy braku informacji o położeniu opozyta na podstawie danych radarowych.

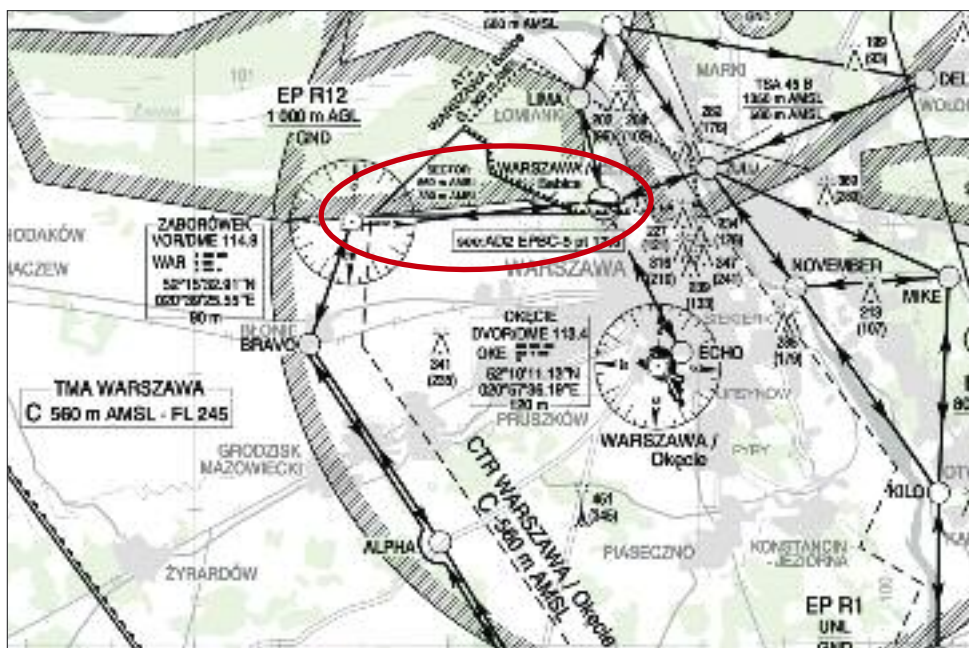
Należy przeanalizować możliwość podniesienia dolnej granicy TMA EPWA w tym rejonie, a także korekty granic CTR EPWA i zweryfikowania bieżącego kształtu strefy EP12, która przez lata przestała odpowiadać realnemu kształtowi chronionego kompleksu leśnego, który obecnie jest zdecydowanie mniejszy niż zasięg strefy.

2. Przeanalizować możliwości wykorzystania obiektów liniowych nawigacji VFR (krawędź lasu, trasa Babice Stare – Zaborówek), pozwalających jednoznacznie rozdzielić ruch przylatujący od odlotującego i opublikować tę procedurę jako obowiązującą.

3. Przeanalizowanie możliwości wprowadzenia separacji wysokościowej, oddzielającej ruch odlotujący z dołotowym na EPBC. Np. odloty 1500 ft alt., dołoty 1000 ft alt.

4. Apelowanie do pilotów o za instalowanie na statkach powietrznych transponderów, bądź podniesienie sprawności technicznej transponderów już zabudowanych. Przestrzeganie włączania transpondera przed każdym startem. Latanie z uruchomionym modem C.

Członkowie naszego Zespołu zdają sobie sprawę, że obecny



Na czerwono zaznaczono omawiany odcinek trasy na Babice

układ przestrzeni, a zwłaszcza dolna, granica TMA 1082 ft AMSL wynika z procedury zabezpieczenia startu po nieudanym podejściu na lotnisko Okęcie, lecz jednocześnie wskazują, że prawdopodobieństwo skorzystania z niej przez załogę statku komunikacyjnego jest w praktyce znikome. Jednocześnie wprowadzenie jej spowodowało zagrożenie dla codziennych standardowych operacji ruchu general aviation w rejonie lotniska o największym natężeniu ruchu lotnictwa ogólnego w Polsce.

Zagadnienie zwiększenia bezpieczeństwa lotów na omawianym odcinku nabiera szczególnego

Przy braku możliwości separacji bocznej, projektanci procedur pozostawili pilotom na minięcie się 75 m (!) w pionie...

znaczenia w kontekście zbliżających się Mistrzostw EURO 2012, których areną będzie przede wszystkim Warszawa. W kontekście ubogiej infrastruktury drogowej w naszym kraju oraz wzorem wcześniejszych edycji tej imprezy, należy się spodziewać dużego ruchu general aviation, zmierzającego do Warszawy. Przy niemożliwości wprowadzenia ograniczeń pojemności sektorowej w przestrzeni niekontrolowanej oraz praktycznego braku alternatywnych lotnisk dla ruchu VFR w rejonie Warszawy, to właśnie Babice będą musiały sprostać obsłudze niespotykanej dotąd w warunkach polskich liczby lotów general aviation, których operacje będą skupione w niewielkiej przestrzeni czasowej kilkunastu dni.

Zespół Identyfikowania Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym

Zachęcamy wszystkich, którzy byli świadkami wydarzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, do kontaktu z nami poprzez pozostawienie na naszej automatycznej sekretarce krótkiego opisu problemu i kontaktu do siebie. Oddzwonimy, poznamy problem, przeanalizujemy jego istotę, a następnie opublikujemy wnioski z niego płynące.



Tel. 608 003 343

Pomysłem na poprawę sytuacji jest np. rozseparowanie wysokościowe dołotów i odlotów z Babic. Wymaga to podniesienia TMA.



foto: Andrzej Rutkowski