

Bielsko-Biała, 6 grudnia 2018

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Ośrodek ASM-1
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

OPINIA DOTYCZĄCA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W SPRAWIE TRAS MRT

W odpowiedzi na konsultację społeczne dotyczące reorganizacji sieci tras MRT, Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe przedstawia swoją szczególną opinię odnoszącą się do ich wpływu na wykonywanie działalności paralotniowej na Podkarpaciu i we wschodniej Małopolsce.

Na wstępie pragniemy zwrócić uwagę na fakt postępującego na przestrzeni ostatnich kilku lat zwiększania się ilości różnego rodzaju elastycznych i permanentnych elementów przestrzeni powietrznej, takich jak TRA Straży Granicznej, TRA w okolicy lotniska Arłamów, jak również TRA przeznaczonych do wykonywania lotów chmurowych przez szybowce. Podkarpacie niegdyś będące "białą wyspą" na mapie FIR EPWW, aktualnie staje się miejscem w którym lotnicza działalność rekreacyjna i sportowa jest coraz bardziej utrudniona.

• Wpływ na startowiska w rejonie Dukli

Planowany układ MRT, w szczególności trasa MRT 121 w istotny sposób wpłynie na możliwość wykonywania lotów w rejonie startowisk takich jak:

1. Cergowa (górze w pobliżu miejscowości Dukla)
2. Mszana (w szczególności startowiska południowe)

Trasa MRT 121 przykryje w całości startowisko paralotniowe na górze Cergowa, oraz będzie przebiegała bardzo blisko startowisk w miejscowości Mszana koło Dukli. Planowane granice pionowe, wynoszące w tym przypadku 2300ft przewyższają wysokości samej Cergowej (około 2000ft), jak również startowisk w Mszanie (około 1500ft).

W momencie aktywowania MRT 121 startowisko na Cergowej będzie w oczywisty sposób niedostępne. Pilot wykonujący lot z okolic Mszany będzie w zasadzie pozbawiony możliwości odlotu na trasę przelotu, gdyż dryfując wraz z kominem termicznym w kierunku północnym będzie "wpychany" w aktywną trasę MRT.

Pragniemy jednocześnie podkreślić, iż ograniczenia godzinowej dostępności MRT do aktywacji byłyby dla nas akceptowalne jedynie w przypadku dostępności wyłącznie w nocy, tj od SS do SR. Ze względu na klimat i typowe warunki pogodowe już aktywacja w

godzinach od 8 UTC do 10 UTC mogłaby stanowić istotną przeszkodę, a w przypadku "słabego i krótkiego warunku" praktycznie uniemożliwiła by przeloty a nawet loty lokalne.

- **Wpływ na startowiska w rejonie Leska i Ustrzyk Górnych**

Trasa MRT121 wpłynie również negatywnie na startowiska paralotniowe:

1. Niedawno utworzone startowisko na "Górze Szybowcowej" w Ustjanowej.
2. Startowisko w Ośrodku Szybowcowym w Bezmiechowej Górnej
3. Startowisko "Szukalowy Garb" w okolicach Krościenka

Pierwsze dwa miejsca wykonywania lotów zostaną przykryte całkowicie przez planowane MRT, natomiast lokalizacja "Szukalowego Garbu" wytworzy komplikację podobną do tych w przypadku startowisk w miejscowości Dukla. Wprawdzie Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe reprezentuje wyłącznie interesy pilotów paralotniowych i lotniowych aczkolwiek zwracamy uwagę na bardzo intensywną działalność Akademickiego Ośrodka Szybowcowego PRz w Bezmiechowej Górnej, jak również lądowiska szybowcowego w Weremieniu koło Leska.

Trasa MRT 121 będzie miała istotny wpływ nie tylko na loty paralotniowe i lotniowe (swobodne jak i napędowe) ale również ogólnie na działalność General Aviation. Operację lotniczą pilotów szybowców, samolotów ultralekkich, motolotni itp.

Podsumowując sytuację w odniesieniu do MRT 121 należy stwierdzić, że jej aktywacja uniemożliwi praktycznie w całości możliwość uprawiania paralotniarstwa swobodnego w rejonie Podkarpacia. Jednocześnie zablokowane zostaną w zasadzie wszystkie liczące się startowiska z potencjałem termicznym.

Naszą propozycją byłaby całkowita zmiana przebiegu projektowanych MRT. Podstawowym założeniem przy jej opracowywaniu było to, że celem MRT 121 jest umożliwienie dolotu w rejon Jeziora Solińskiego:

1. MRT 121 powinna być odnogą od MRT 122 zaczynającą się w okolicach miejscowości Barycz (49.8110N / 22.0406E)
2. MRT 121 powinna przebiegać dalej w oparciu o punkty zwrotne:
 - a. Brzozów (49.6927N / 22.0220E)
 - b. Bukowsko (49.4795N / 22.0603E)
 - c. Hoczew (49.4242N / 22.3244E)
 - d. Góra Płasza (49.3981N / 22.4468E)
3. Szerokość MRT nie powinna przekraczać $1\frac{3}{4}$ mili morskiej, tj. około 10600 stóp czyli około 3.2 kilometra.
4. Wymienione w punkcie 2 punkty zwrotne powinny przebiegać przez środek MRT, tj. MRT powinno rozciągać się na odległość nie większą niż $\frac{7}{8}$ mili morskiej w kierunku prostopadłym do linii łączącej poszczególne punkty zwrotne.
5. MRT 121 nie powinna przechodzić na wschód, południe lub północ od Jeziora Solińskiego, gdyż kolidowałoby to z odbywającą się w tych rejonach działalnością

paralotniową. Zamknęłoby to również możliwość wykonania długiego przelotu po starcie ze startowiska znajdującego się po słowackiej stronie granicy w rejonie miejscowości Roztoki Górne.

Dodatkowa propozycja odnosi się do węzła MRT 119, 120, 124 i 123. Uważamy, że trasy 119 i 122 powinny przebiegać bardziej na północ i łączyć się bezpośrednio z MRT123 na południowo wschodnim trawersie Tarnowa, co nieco ułatwi wykonywanie przelotów ze startowisk położonych w Beskidzie Wyspowym.

Ogólnym wnioskiem wynikłym z analizy przedstawionej propozycji jest też fakt, że trasy MRT wydają się być dużo szersze niż jest to faktycznie konieczne z punktu widzenia parametrów w locie statków powietrznych mających się w tychże MRT poruszać. Uważamy, że wszystkie proponowane trasy MRT powinny mieć zdecydowanie mniejszą szerokość, wynoszącą nie więcej niż 3 ½ mili morskiej, co z jednej strony powinno zaspokoić realne potrzeby strony wojskowej a z drugiej zmniejszy niekorzystne oddziaływanie na GA

Jesteśmy gotowi do podjęcia negocjacji ze stroną wojskową podczas ewentualnego spotkania zorganizowanego w siedzibie PAŻP w Warszawie. Zwracamy się jednocześnie z prośbą aby ewentualne spotkanie zostało zorganizowane nie wcześniej niż w połowie stycznia 2019 ze względu na okres świąteczny i konieczność należytego przygotowania się do tego typu rozmów.

Za Zarząd

Mateusz Lubecki
Sekretarz