



P-RNAV z korzyścią dla ruchu lotniczego nad Warszawą

Dzięki wdrożeniu w rejonie kontrolowanym warszawskiego lotniska (TMA Warszawa) procedur precyzyjnej nawigacji P-RNAV, udało się w ubiegłym roku znacząco zmniejszyć średnie opóźnienie w ruchu lotniczym.

O wielkości tego sukcesu świadczy to, że został on osiągnięty w czasie remontu jednej z dwóch dróg startowych na Lotnisku Chopina.

17 grudnia 2009 r. w rejonie kontrolowanym warszawskiego lotniska (TMA Warszawa) zostały wprowadzone procedury precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV.

Dziś, po roku od tego pierwszego w Polsce wdrożenia P-RNAV, można powiedzieć, że cele projektu:

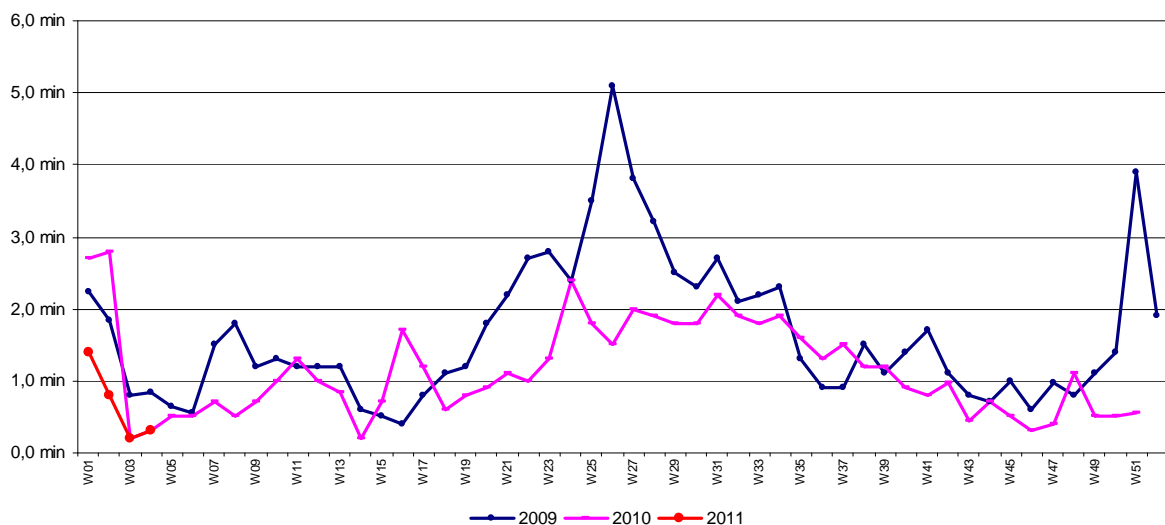
- zwiększenie przepustowości przepływów ruchu lotniczego,
- podniesienie dokładności nawigacji,
- optymalizacja profili zniżania i wznoszenia,

zostały osiągnięte!

Przez rok funkcjonowania P-RNAV zwiększono pojemność przestrzeni powietrznej i punktualność operacji lotniczych.

Dzięki temu zmniejszyło się zużycie paliwa i emisja spalin oraz natężenie hałasu. Modyfikacja organizacji przepływu ruchu, która miała miejsce w grudniu 2009 r., była konieczna również w związku z EURO 2012.

Średnie opóźnienie ATFM na operację lotniczą



P-RNAV, czyli Dokładna Nawigacja Obszarowa to sposób na uwolnienie trasy przelotu samolotów od punktów wyznaczanych przez pomoce nawigacyjne. Teraz trasa może przebiegać w dowolny sposób, nawet po linii prostej między lotniskiem wylotu, a miejscem przylotu. W związku z wprowadzeniem nowych procedur, zaistniała możliwość "ściśnięcia" struktur przestrzeni powietrznych. Nawigacja P-RNAV jest dokładniejsza, a więc umożliwia większą pojemność TMA Warszawa i zwiększenie bezpieczeństwa lotów.

W dłuższej perspektywie P-RNAV pozwoli na obsługiwane kolejnych lotnisk komunikacyjnych dla aglomeracji (takich jak Modlin) i zapewni płynną obsługę zwiększonego w związku z EURO 2012 ruchu lotniczego. P-RNAV to niezwykle korzystne rozwiązanie dla komercyjnych linii lotniczych. Dzięki procedurze przewoźnicy osiągną wymierne korzyści: skrócenie tras i czasu przelotu oraz oszczędność paliwa i zmniejszenie emisji CO₂.

Równoległe do P-RNAV na warszawskim lotnisku, wdrożono również CDA (Continuous Descent Approach), czyli „Ciągłe Zniżanie do Podejścia”. CDA pozwala pilotom na stopniowe obniżanie lotu na znacznym dystansie, bez konieczności pokonywania pewnych odcinków lotem płaskim, co powoduje zmniejszenie hałasu lotniczego i zużycie paliwa.

Przygotowania do wprowadzenia tej zmiany trwały prawie dwa lata i obejmowały m.in. stworzenie kompletu procedur nawigacyjnych dla wszystkich tras podejścia i odlotu z obu pasów startowych warszawskiego lotniska oraz ich przetestowanie na symulatorach w ośrodku EUROCONTROL w Budapeszcie. Na wypadek, gdyby zawiódł któryś z elementów systemu, przygotowano też zestaw procedur awaryjnych.

Obecnie funkcjonowanie P-RNAV w obszarze TMA Warszawa opiera się wyłącznie na systemie naziemnych pomocy nawigacyjnych obsługiwanych przez PAŻP. W przyszłości będzie jednak można do tego celu wykorzystywać także europejski system nawigacji satelitarnej EGNOS.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej została powołana 1 kwietnia 2007 roku na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z dnia 29 grudnia 2006 r.). Naszym zadaniem jest poprzez zapewnienie bezpiecznego, płynnego i efektywnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej

Grzegorz Hlebowicz
Rzecznik Prasowy
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
www.pansa.pl
tel. 0-22 574 67 74
fax. 0-22 574 67 79
e-mail: rzecznik@pansa.pl