

**OPINIA POLSKIEGO KLUBU LOTNICZEGO DOTYCZĄCA
PROJEKTU ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
W SPRAWIE KIERUJĄCEGO LOTAMI**

Powołując się na art. 120 ust. 4c Ustawy Prawo Lotnicze¹, który wszedł w życie z dniem 30 listopada 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1361), Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił projekt Rozporządzenia regulującego powołanie, zakres obowiązków oraz wymagania stawiane Kierującemu Lotami na lotniskach leżących w polskiej przestrzeni powietrznej. Projekt ten poważnie ingeruje w ustabilizowany od lat i dyktowany standardami oraz przepisami ogólnoeuropejskimi stan. W opinii profesjonalistów powoduje zaniepokojenie wynikające z nieprecyzyjnych lub wykluczających się zapisów, które w sposób diametralny zmieniają obraz bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej, głównie na lotniskach aeroklubowych.

Mając na uwadze przepisy międzynarodowe, jak stwierdzono w art. 120 ust. 4c Ustawy Prawo Lotnicze, należy wyjść z podstawowego założenia, że lotniska niekontrolowane (to jest takie, na których nie jest zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego) leżą, w FIR EPWW w przestrzeni powietrznej klasy G. Tym samym, według klasyfikacji przestrzeni, nie jest tam zapewniana separacja między statkami powietrznymi, a jedyną i ewentualnie zapewnianą służbą jest służba informacji powietrznej (realizowana przez FIS lub AFIS, w Polsce standardowo tylko na lotnisku Warszawa-Babice). W klasie G nie jest także wymagana łączność radiowa (z wyjątkiem nielicznych obszarów tzw. RMZ - Radio Mandatory Zone) oraz, co wynika z dostępnych z założenia służb ruchu lotniczego, nie wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego do wykonywania operacji w przestrzeni. Mając na uwadze powyższe warunki, niepokój powoduje wiele zapisów z proponowanego Rozporządzenia. Część z nich została poniżej wymieniona i opatrzona komentarzem.

1. "Użytkownik - podmiot korzystający z infrastruktury lotniskowej lotniska w celu wykonywania operacji lotniczych" (§ 2 pkt 2).

Tylko nieznaczna ilość lotnisk ogranicza swoją działalność do pojedynczych użytkowników. Naturalną funkcją tychże jest realizowanie misji rozwoju lotnictwa poprzez umożliwienie osobom niezwiązanym z danym lądowiskiem, także pilotom w lotach międzynarodowych, operowania na danym lotnisku. Co więcej, tendencja rozwoju w dziedzinie lotnictwa ogólnego (*general aviation*), wynikająca choćby z takich projektów jak DART²czy przekonania o konieczności szkolenia kolejnych pokoleń pilotów

1

"Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze przepisy międzynarodowe oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) okoliczności i sposób wyznaczania kierującego lotami;
- 2) wymagania, które musi spełniać kierujący lotami, oraz jego uprawnienia i obowiązki;
- 3) zakres dokumentacji i środki techniczne niezbędne do zapewniania kierowania lotami."

2

zawodowych i liniowych, wskazuje na potrzebę otwartości na operacje wielu użytkowników.

Tym samym, w zestawieniu z kolejnymi zapisami i poniższymi komentarzami, powstają pytania dotyczące możliwości i uzasadnienia „omówienia przebiegu lotów z personelem lotniczym uczestniczącym w lotach” (§6 pkt 3), szczególnie wobec pilotów, którzy przylatują a następnie odlatują z danego lotniska, bez intencji powrotu na to lotnisko. Ma to tym większe uzasadnienie gdy uzna się, zgodnie z treścią projektu, że powołanie Kierującego Lotami ma miejsce także podczas np. „lotów łączonych” (§3 pkt 1). Kierujący ma być powoływany także podczas lotów szkolnych. Należy tu jednak pamiętać, że w programach szkolenia lotniczego zawierają się także loty na samodzielne trasy, z lotem przestrzeniach innych lotnisk i/lub lądowaniami na innym lotniskach. Tym samym, według proponowanej treści Rozporządzenia, oznacza to może konieczność powołania Kierującego Lotami na każdym lotnisku przeznaczenia (szczególnie jeśli odbywają się tam inne loty a więc powołanie to dyktowane jest "potrzebami bezpieczeństwa", jak wskazano w treści projektu Rozporządzenia). W tym samym przypadku ponownie powstaje pytanie o to, który z Kierujących Lotami zobowiązany jest do omówienia przebiegu zakończonego lotu.

2. „Kierującego lotami wyznacza zarządzający, [...] gdy planuje się prowadzenie [...] 2) lotów łączonych [...] 6) lotów lokalnych” (§3 pkt 2 i 6).

W powyższym miejscu Rozporządzenie wymienia także pokazy lotnicze, jako specyficzny typ i charakter operacji lotniczych. Należy jednak pamiętać, że rolę Kierownika Lotów (poza innymi osobami odpowiedzialnymi za przebieg i zadania niezbędne do realizacji pokazów) reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 roku w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz. U. z 2013 r. poz. 576).

Jeśli jednak odnieść się do lotów lokalnych (także szkolnych w formie kręgów nadlotniskowych) należy pamiętać, że z ich charakteru wynika ich krótkotrwałość (np. sześć standardowych kręgów nadlotniskowych oznacza około 40 minut lotu). Tym samym, w przypadku pojedynczych lotów szkolnych, powoływanie Kierującego Lotami będzie mogło mieć charakter okresowy i/lub krótkotrwały. Powstaje zatem pytanie o zapis z Rozporządzenia, mówiący że „informację o zapewnianiu kierującego lotami na danym lotnisku [...] publikuje się w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska)” (§3 pkt 4). Należy bowiem pamiętać, że informacje zawarte w AIP mają charakter stały i tak są traktowane przez załogi lotnicze i innych użytkowników przestrzeni powietrznej. Nagłe i nieplanowane zmiany przekazywane są najczęściej za pomocą depeesz NOTAM (Notice To Airmen). Wynika z tego, że w przypadku zmiany stanu rzeczy przedstawionego w AIP, depeusza taka powinna zostać każdorazowo wydana. Z drugiej strony jednak przygotowanie depeeszy, przekazanie jej do odpowiedniego biura NOTAM oraz obieg informacji wymaga co najmniej kilkunastu minut czasu (przyjmując że odbiorcy nieprzerwanie obserwują obieg i treść depeesz). Ponadto, piloci, którzy w momencie wydania NOTAMu już wykonują lot, nie mają

możliwości bieżącego dostępu do aktualnych depeesz. Dlatego informację o zmianie dostępności Kierującego Lotami (innej niż zapisanej w AIP) powinna przekazać dowódca statku powietrznego inna służba ruchu lotniczego, np. FIS (jeśli dysponuje łącznością z załogą, co poza strefami RMZ nie jest wymagane oraz jeśli posiada należyte zasoby, np. czas czy odpowiedni zasięg radiostacji do przekazania takiej informacji). Tym samym w pewnym konkretnym przypadku pilot, aż do momentu dołotu do danego lotniska, może nie być świadomy tego, czy w momencie podejścia i lądowania Kierujący Lotami będzie dostępny a zatem czy i na jakie wsparcie dowódca statku powietrznego będzie mógł liczyć (patrz niżej).

3. "Kierujący lotami: [...] 2) w zakresie kierowania lotami innymi niż samodzielne loty szkolne posiada: [...] b) ważne albo wygasłe uprawnienia instruktorskie [...] lub udokumentowane doświadczenie w kierowaniu lotami lub skokami spadochronowymi w lotnictwie państwowym, c) przeszkolenie zarządzającego lotniskiem w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku". (§ 4 pkt 2)

Zapis o uprawnieniach instruktorskich, tym bardziej wygasłych, rodzi szereg pytań o gotowość takiego Kierującego Lotami do realizowania, w rzeczywistości, zarządzania przestrzenią powietrzną i ruchem lotniskowym. Nie umniejszając znaczenia i wartości uprawnień instruktorskich należy pamiętać, że charakter zarządzania ruchem lotniczym znacząco różni się od realizowania procesu szkolenia (patrz niżej).

Zapis o przeszkoleniu „zarządzającego lotniskiem w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku” (mowa zapewne jest o lotniskach niekontrolowanych) nie jest jasny, mając na uwadze, że tylko nieliczne lotniska niekontrolowane realizują formalne i opisane procedury zarządzania ruchem. Jednocześnie projekt Rozporządzenia nie reguluje zakresu i częstości szkoleń odświeżających dla Kierujących Lotami lub metod sprawdzania wiedzy o zmianach w procedurach (jeśli takie istnieją) oraz w przepisach ogólnych i lokalnych.

Powstaje także pytanie o to, czy Zarządzający lotniskiem będzie miał możliwość realizowania funkcji Kierującego Lotami a tym samym kto, w takim wypadku, ma realizować wspomniane przeszkolenie i weryfikację wiedzy.

4. "Kierujący lotami jest uprawniony do: [...] 2) kierowania ostrzeżeń i poleceń do załóg statków powietrznych w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa". (§5 pkt 2)

Projekt Rozporządzenia wprowadza osobę Kierującego Lotami w całościowy system zarządzania przestrzenią powietrzną. Co więcej nadaje mu prawo, między innymi, do "**kierowania ostrzeżeń i poleceń do załóg statków powietrznych w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa**". Należy zauważyć, że to znacznie i poważnie dezorganizuje ustandaryzowaną strukturę przestrzeni oraz zmienia pozycję pilota w owej strukturze. Dotychczas bowiem, zgodnie z klasyfikacją przestrzeni (oraz treścią szkoleń teoretycznych i praktycznych, w zakresie łączności oraz bezpieczeństwa wykonywania lotu), dla zapewnienia możliwości wykonywania lotu to właśnie pilot, w przestrzeni

niekontrolowanej, zobowiązany jest do nieprzerwanego zapewnienia sobie separacji od innego ruchu oraz do utrzymywania świadomości sytuacyjnej w zakresie ruchu wokół jej/jego statku powietrznego. Tymczasem §6 punkt 2b) bezpośrednio mówi o **"udzielaniu pilotom [...] poleceń niezbędnych do wykonywania zadań lotniczych"**. Wśród nich należy wymienić uruchomienie silników, kołowanie, start, lądowanie, kołowanie po lądowaniu (patrz także punkt 2c) mówiący o **„organizacji naziemnego ruchu lotniczego”**). Naturalnym skojarzeniem takiej ilości i charakteru poleceń jest realizowanie służby na wzór kontroli ruchu lotniczego, co nie jest możliwe i dozwolone w przestrzeni niekontrolowanej i przez osoby inne niż licencjonowane do realizowania służby kontroli ruchu lotniczego.

Ponadto Kierujący Lotami jest uprawniony do **"[...] 3) wyznaczania dodatkowych osób pełniących funkcje pomocnicze podczas lotów oraz określania zakresów ich działania i odpowiedzialności"** (§5 pkt 3). Mając na uwadze powyższy komentarz powstaje pytanie o to, na jakiej zasadzie ustalany będzie zakres działania i odpowiedzialności oraz jak będzie weryfikowana realizacja owych podzielonych zadań. Przykładem może być podział na zadania związane ze startami i lądowaniami oraz ruchem naziemnym (w formie zezwoleń lub poleceń, gdzie nawet w zakresie kontroli ruchu lotniczego to zezwolenie, a nie polecenie, jest podstawowym narzędziem pracy, co wynika z zapewnionej przepisami ogólnymi autonomii dowódcy statku powietrznego przy dokonywaniu ostatecznej decyzji, mającej bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo lotu i statku powietrznego). Ponownie, sugeruje to działania podobne do realizowanych przez służby kontroli ruchu lotniczego. I ponownie każe zadać pytanie o to, jakiego wsparcia, podczas aktywności Kierującego Lotami, może spodziewać się pilot oraz czy, zgodnie z klasyfikacją przestrzeni, to nadal dowódca statku powietrznego realizuje zabezpieczenie separacji z innym ruchem czy raczej oczekiwane będzie od niego „poddanie się” poleceniom Kierującego Lotami (patrz niżej).

5. Paragraf 6 punkt 1b) mówi, między innymi, o obowiązku sprawdzenia, przez Kierującego Lotami, "części lotniska, która będzie użytkowana podczas lotów".

Odpowiednia jakość i dostępność infrastruktury lotniska mają, bez wątpienia, krytyczne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa operacji lotniczych. Tym samym całkowicie uzasadniony jest zapis o okresowej kontroli tej infrastruktury.

Jeśli jednak powołanie Kierującego Lotami ma charakter okresowy i dorywczy (w przypadku wykonywania określonych lotów oraz na podstawie subiektywnej opinii, zgodnie z: „[...] kierując się względami bezpieczeństwa [...]” czyli paragrafem 3), powstaje pytanie o średnią regularność i częstość kontroli infrastruktury lotniska. Ponadto należy zauważyć, że informacja o ewentualnych ograniczeniach, awariach lub zniszczeniach, zgodnie z treścią projektu, dostępna będzie w zasadzie tylko przez czas aktywności Kierującego Lotami. Rozporządzenie bowiem nie nakłada obowiązku przekazania takiej informacji do osób odpowiedzialnych za powiadomienie pozostałych użytkowników o stwierdzonym zdarzeniu (np. za pomocą depechy NOTAM) a nie będących Kierującymi Lotami, tym bardziej z zachowaniem ciągłości "służby".

6. Paragraf 6 podpunkt 2d) stanowi o "utrzymywaniu kontaktu z organem zarządzania ruchem lotniczym w celu uzgadniania z nim zezwoleń oraz przekazywania niezbędnych informacji".

Powyższy, lakoniczny i ogólny, punkt wprowadza ryzyko zdwojenia działań (z założenia i z racji wymagań wynikających z klasyfikacji przestrzeni pilot kontaktuje się z ASM, FIS, ewentualnie, w uzupełnieniu, z ATC odpowiedzialną za sąsiadującą przestrzeń) albo całkowitego ich ominięcia w wyniku przekonania pilota, że o wszystkich niezbędnych informacjach na temat sąsiadujących przestrzeni, ograniczeń w nich lub na polu manewrowym lotniska poinformuje ją/jego Kierujący Lotami. Ponadto **podpunkt 3b)**, w tym samym paragrafie, mówi o "**powiadomieniu organu zarządzającego ruchem lotniczym o zakończeniu lotów**". Tym samym organ ów (jeśli ma niezbędne zasoby do przyjęcia takiej informacji po każdym zakończeniu realizowania zadań Kierującego a zatem, zapewne także, przed ich rozpoczęciem), na podstawie takiej informacji, może uznać iż żadne inne loty mogą już nie odbywać się. Nawet pomimo faktu, iż według klasyfikacji przestrzeni jakiegokolwiek loty, w przestrzeni niekontrolowanej, nie wymagają informowania nadrzędnego organu zarządzającego ruchem lotniczym (chyba, że jest to ujęte w oddzielnych przepisach, np. LoA- Letter of Agreement). Tymczasem, na podstawie projektu Rozporządzenia, powoływanie Kierującego Lotami ma miejsce podczas określonych lotów i na podstawie subiektywnej oceny ilości i zapewne skomplikowania ruchu.

7. Paragraf 6 podpunkt 2j) projektu Rozporządzenia nakłada obowiązek informowania zarządzającego, przez kierującego lotami, o "naruszeniach przepisów lotniczych".

Mając na uwadze, że Kierującym Lotami może być osoba z wygasłymi uprawnieniami instruktorskimi, legitymująca się pojedynczym przeszkoleniem jedynie z zakresu przepisów zarządzania ruchem lotniczym na konkretnym lotnisku (jeśli takie istnieją), powstaje pytanie na jakiej podstawie stwierdzone będzie, przez tą osobę (lub wyznaczone przez nią osoby, realizujące określoną część obowiązków) naruszenie przepisów lotniczych oraz o jakich przepisach mowa. pamiętając że dotyczy to nadal przestrzeni niekontrolowanej, w której za bezpieczeństwo wykonania lotu odpowiada pilot.

W ramach realizowania powyższego wymogu, zapis z paragrafu 8 punkt 2 podpunkt 6) wskazuje na konieczność **tworzenia złożonego systemu rejestrowania "przebiegu lotu" oraz ewentualnych "sytuacji szczególnych"**. Ponownie sugeruje to skłanianie się ku rozwiązaniom stosowanych w kontroli ruchu lotniczego, jednak nie wiadomo dokładnie co składa się, według projektu, na "przebieg lotu" a tym bardziej w jaki sposób należy przechowywać powyższe informacje, mając na uwadze ochronę dobra czy danych osobowych użytkownika, pilota i osób zaangażowanych w realizowanie ruchu lotniczego. O ile punkt 3 reguluje czas przechowywania (24 miesiące) o tyle nie zostało zdefiniowane działanie wobec owych danych po upływie tego okresu ani to, kto i na jakich zasadach ma do nich dostęp.

8. Paragraf 9 Rozporządzenia mówi o **dostępie kierującego lotami do informacji i środków łączności**.

O ile "miejsce prowadzenia działalności" sugerować może teren lotniska, o tyle wymieniony wskaźnik wiatru, radiostacja czy telefon wskazują na konieczność zapewnienia ich w miejscu wykonywania czynności i obowiązków Kierującego Lotami (i/lub wyznaczonych osób). Powstaje pytanie o koszty takiego wyposażenia wraz z zapewnieniem nieprzerwanego dostępu do zasilania, wyposażenia zapasowego, możliwości okresowego a jednocześnie ciągłego odświeżenia posiadanych informacji ("**aktualna prognoza i aktualne informacje meteorologiczne**"). Nie została także określona minimalna niezawodność i dokładność wyposażenia (względnie metoda informowania użytkownika/pilota, wykonującego lot na dane lotnisko, o awarii wyposażenia) np. wskaźnika wiatru czy choćby maksymalny oraz operacyjny zasięg radiostacji (informacja taka, odnosząca się do czynnych służb ATS, dostępna jest w AIP).

9. Studium przypadku – lotnisko EPBC, aktywny „Kwadrat” i AFIS

W poniżej przedstawionej rzeczywistej sytuacji ruchowej celowo pominięte zostały znaki rejestracyjne statków powietrznych, dane osobowe uczestników oraz dokładna data zdarzenia (sytuacja miała miejsce w 2016 roku, w dobrej pogodzie, podczas dnia). Ma to na celu ochronę osób uczestniczących oraz utrzymanie pełnej obiektywności przy analizie poniższej treści. Zdarzenie zostało zarejestrowane urządzeniem audio-video, z kabiny samolotu.

Statek powietrzny wykonywał dolot i podejście do betonowej drogi startowej 10 na lotnisku Warszawa-Babice. Podczas dolotu, w odległości kilku mil od lotniska (ok. 2 minuty lotu) pilot poprawnie i frazeologicznie zgłosił swoją aktualną pozycję. W odpowiedzi usłyszał słowo "ląduj", wypowiedziane przez osobę zajmującą pozycje Babice-Kwadrat (**polecenie** wypowiedziane przez odpowiednik **Kierującego Lotami**). W momencie, w którym podchodzący samolot znajdował się w odległości około 1 NM do progu pasa (czyli ok. 40-45 sekund czasu lotu), "Kwadrat" (**Kierujący Lotami**) wpuścił na drogę startową 10-28 inny samolot, przygotowujący się do startu. Kolokwialne określenie "wpuszcza" jest tutaj użyte w związku z użytym **poleceniem** do pilota drugiego samolotu ("zajmuj, startuj"). Pilot podchodzącego samolotu zareagował natychmiast, informując o swojej pozycji, po czym, w efekcie braku reakcji Kwadratu (**Kierujący Lotami**), podjął decyzję o odejściu na drugi krąg. W odpowiedzi, Kwadrat powiedział "dobra, my tu wiemy o co chodzi" po czym, w trakcie wykonywania przez pilota wymagającego pilotażowo kręgu południowego, na informację o konieczności złożenia raportu odpowiedział "a składaj". Pilot, po wykonaniu kręgu, wylądował na betonowej drodze startowej 10 po czym, pod opieką AFIS pokołował do hangaru (patrz punkt 4 powyżej).

Powyższa sytuacja zwraca uwagę na kilka faktów, także z perspektywy proponowanego Rozporządzenia:

(a) Babice-Kwadrat (odpowiednik **Kierującego Lotami**) nie są służbą ruchu lotniczego, w rozumieniu obowiązujących przepisów. Tym samym, status, uprawnienia i odpowiedzialność pozostają formalnie nieokreślone. Proponowane Rozporządzenie umieszcza jednak ten podmiot w systemie zarządzania ruchem lotniczym zatem

niezbędne jest jednoznaczne określenie nie tylko uprawnień ale także odpowiedzialności służby. Szczególnie mając na uwadze już istnienie służby FIS/AFIS oraz konkretnych wymagań wobec pilota w przestrzeni powietrznej klasy G.

(b) zgłoszenia i komunikacja prowadzona przez lądującego pilota były prawidłowe i jasne oraz pozwalały na pełną świadomość sytuacyjną tak Babice-Kwadrat jak i innego ruchu (pod warunkiem ciągłego monitorowania częstotliwości radiowej). Pomimo tego „Kierujący Lotami” wydawał polecenia prowadzące do sytuacji zagrożenia.

(c) decyzja podchodzącego pilota została wymuszona decyzjami/instrukcjami („**poleceniami**”) Babice-Kwadrat i miała na celu zabezpieczenie siebie oraz innych uczestników ruchu lotniczego. O ile dla ruchu VFR regulacje nie przewidują i nie definiują zasad i zagrożeń dotyczących minimalnych, a mierzalnych odległości między samolotami oraz ryzyka związanego z wykonywaniem operacji w strugach zaśmigłowych poprzedzającego ruchu, o tyle zjawisko to ma nadal wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych (vide wypadek samolotu Robin DR400, D-EEOP, na lotnisku EDSH w dniu 9 września 2012 roku³ oraz pkt. 3.4.5.1 EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service⁴, wymienionego poniżej). Powstaje pytanie o to, czy przeszkolenie wymienione w Rozporządzeniu (patrz punkt 3 powyżej) będzie brać pod uwagę choćby powyższą tematykę.

Sytuacja opisana powyżej wskazuje na szereg zagrożeń wynikających tak z wyborów jak i statusu osób obsługujących pozycję Babice-Kwadrat:

(a) sformułowania "ląduj" lub "zajmuj, startuj", w swojej formie, sugerują posiadanie cech instrukcji („**polecenie**”). Jednocześnie wiadomo, jak wspomniano powyżej, że choćby wśród kontrolerów ruchu lotniczego istnieje przekonanie, iż forma frazeologiczna powyższych ("zezwalam lądować", "zezwalam startować") to zezwolenia, więc upoważnienia dowódcy statku powietrznego do działania zgodnie z warunkami zawartymi w tych zezwoleniach (z zabezpieczeniem prawa dowódcy do podjęcia ostatecznej decyzji). Mając na uwadze fakt, iż lotnisko Babice jest lotniskiem niekontrolowanym, a pilot zobowiązany jest do zachowania własnej separacji z ruchem (na podstawie uzyskanych informacji, poprzez monitorowanie częstotliwość radiowej i efektywną komunikację), powstaje konflikt między tym wymaganiami a korespondencją noszącą cechy instrukcji („**polecenia**”). Tym bardziej zatem niejasny pozostaje status sformułowań Babice-Kwadrat, szczególnie na lotnisku, gdzie część operacji wykonywana jest w trakcie szkoleń lotniczych, także w samodzielnych lotach uczniów.

3

<http://aviation-safety.net/wikibase/wiki.php?id=149039>

4

"The responsibility for wake turbulence avoidance rests entirely with the pilot-in-command. AFIS units shall, to the extent practicable, advise aircraft of the expected occurrence of hazards caused by turbulent wake. Such information will be provided by the warning 'caution wake turbulence' and may also include relevant information on the aircraft concerned.

Note.— Occurrence of turbulent wake hazards cannot be accurately predicted and AFIS units cannot assume responsibility for the issuance of advice on such hazards at all times, nor for its accuracy."

(b) pilot, słysząc podczas podejścia, że kolejny samolot otrzymuje instrukcję („**polecenie**”) zajęcia pasa i startu, przypomina o swojej pozycji. W efekcie otrzymuje informację o tym, że problemem jest samolot do startu, choć wcześniej pilot owego samolotu nie dostaje informacji o podchodzącym ruchu. Opierając się na zapisach ustandaryzowanego dokumentu obejmującego działania służby AFIS (jeśli, na potrzeby powyższego przyjmujemy, że Babice-Kwadrat nosi cechy AFIS lub przejmuje jej obowiązki), to jest EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service (AFIS), należy pamiętać, iż:

"4.2.6.2 A landing aircraft shall not normally be informed that the runway is free until the preceding departing aircraft has crossed the end of the runway-in-use, or has started a turn, or until all preceding landing aircraft have vacated the runway-in-use."

oraz

"4.2.1 An aircraft landing or in the final stages of an approach to land shall normally have priority over an aircraft intending to depart from the same or an intersecting runway."

(c) po podjęciu decyzji o odejściu na drugi krąg, pilot prosi o zgodę na lot w południowym kręgu. Akurat ten konkretny lot był wielogodzinnym i wyczerpującym zadaniem (lot międzynarodowy). Tym samym moment, w którym pilot wykonuje ciasne zakręty w kręgu dwuzakrętowym, są co najmniej nieoptymalnym czasem na przyjmowanie niegrzecznych opinii ze strony Babice-Kwadrat. Nawet jeśli są one wynikiem stwierdzenia „**naruszenia przepisów lotniczych**” (patrz punkt 7 powyżej) Pilot może wtedy wykonywać lot w stanie zwiększonego stresu. Ponadto sytuacja ta może mieć miejsce wobec pilota mniej doświadczonego (także szkolącego się lub lecącego w samodzielnym locie z innego lotniska), u którego odpowiednia reakcja na sytuację przypominającą wtargnięcie na drogę startową i wykonanie ponownego podejścia może znacznie zubożyć zasoby poznawcze. Głębokie zakręty w kręgu południowym wymagają bowiem ścisłego monitorowania prędkości, odpowiedniej rekonfiguracji statku powietrznego, obserwacji przestrzeni wokół samolotu i na lotnisku (zgodnie z wymaganiami stawianymi pilotom w przestrzeni klasy G).

10. Podsumowanie

Powyższe komentarze obejmują jedynie część zapisów projektu Rozporządzenia. Mimo to wskazują na znaczące zmiany z systemie ruchu lotniczego w przestrzeni niekontrolowanej. Pomimo oczekiwanego ułatwienia dla użytkowników przestrzeni niosą za sobą ryzyko nieokreśloności zadań i odpowiedzialności (niezgodne z opisanymi standardami wynikającymi z klasyfikacji przestrzeni). Co więcej, w określonych okolicznościach mogą one doprowadzić do lub pogłębić stan zubożenia umiejętności pilota, który uzna za stosowne korzystanie ze "wspomagania", w zakresie świadomości sytuacyjnej o ruchu lotniczym, oferowanego przez, nie zawsze jednak dostępnego, Kierującego Lotami.

Projekt nie wspomina nigdzie kwestii znajomości i użycia języka angielskiego w korespondencji lotniczej, co w rzeczywistości "otwartego nieba", stawia pod znakiem zapytania gotowość Kierującego Lotami do należytego świadczenia "służby" na rzecz

pilotów niepolskojęzycznych, chcących skorzystać z infrastruktury lotniska w Polsce, podczas trwania innych lotów na tym lotnisku. Tutaj tworzenie świadomości sytuacyjnej jest zadaniem bardziej złożonym, wymagającym bowiem tak biegłości językowej jak i umiejętności w komunikowaniu krytycznych informacji do wszystkich użytkowników przestrzeni (w odpowiedniej formie i chwili).

Należy stwierdzić, że projekt Rozporządzenia może zwiększyć ryzyko sytuacji, w której adepci sztuki latania, w ramach programów szkolenia lub budowania doświadczenia w warunkach bardziej skomplikowanego ruchu lotniczego, pozbawieni zostaliby możliwości pozyskania wartościowego doświadczenia i ważnych umiejętności, niezbędnych w realizowaniu lotów innych niż lokalne. To, dla pilota budującego umiejętności na poziomie licencji zawodowej czy liniowej, jest wiedzą nie do przecenienia i zapewne wpływa na bezpieczeństwo ogółu operacji lotniczych. Co więcej, trwająca dyskusja na temat skoordynowanej strategii lotniczej dla naszego kraju bez wątpienia wymaga, by pilot, przechodząc z etapu lotów lokalnych i szkolnych do poziomu latania zawodowego, miał szansę, bez wspomagania wykraczającego poza to wynikające z uzasadnionego istnienia służb AFIS, FIS czy ATC, wykorzystać doświadczenie niezbędne do realizowania tej strategii.