

Warszawa, dnia 18 czerwca 2020 r.

Na trasie do OPT-OUT Zlot UL w Narwi i Brodach 2020

W dniu 13 czerwca 2020 r. dzięki gościnności prezesa firmy Pronar, Pana Sergiusza Martyniuka, na lądowisku EPHN w pobliżu podlaskiej miejscowości Narew, położonej 35 km na południe od Białegostoku, odbył się Zlot ultralekkich statków powietrznych, na który przybyli lotnicy z całego kraju w liczbie kilkunastu załóg na samolotach, wiatrakowcach i motolotni.

Po wykwintnym posiłku, uczestnicy Zlotu zostali zaproszeni do zwiedzenia imponującego zakładu przemysłowego Pronar. Domeną tej firmy jest produkcja kół, podzespołów, elementów pneumatyki i hydrauliki siłowej oraz kompletnych urządzeń dla rolnictwa, usług komunalnych i budownictwa. Hale firmy mieszczą działy produkcyjne, magazynowe, badawczo - prototypowe i projektowe. Skala produkcji oraz zakres działania stawia tę firmę wśród najbardziej znaczących producentów i dostawców tego typu sprzętu na świecie!

Przy okazji Zlotu w Narwi odbyło się też spotkanie konsultacyjne zorganizowane przez Zespół do spraw lotnictwa ultralekkiego, w skrócie zwany Zespół UL.

Zespół UL, należy do Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP przy NOT. Przewodniczącym tej Sekcji jest gen. broni pil. w st. spocz. Lech Majewski, który zaszczyił uczestników Zlotu swoją obecnością i brał czynny udział w całym spotkaniu. Zespołowi UL przewodzi Andrzej Chmura, a w jego skład wchodzi wyłącznie aktywni piloci, którzy posiadają znaczne doświadczenie, ale nie są związani zawodowo z lotnictwem ultralekkim, a swoją działalność wykonują *pro bono*.

Celem Zespołu UL jest upowszechnianie i usprawnianie funkcjonowania oraz bezpieczeństwa w lotnictwie turystycznym, rekreacyjnym i sportowym w pełnym zakresie tego rodzaju aktywności ze szczególnym uwzględnieniem urządzeń latających (kiedyś zwanymi ultralekkimi statkami powietrznymi).

Tematem spotkania konsultacyjnego było określenie potrzebnych i oczekiwanych zmian w krajowych przepisach lotniczych dotyczących segmentu Urządzeń Latających. Prelekcję na spotkaniu Zespołu UL, w którym brali udział wszyscy uczestnicy Zlotu w Narwi, prowadził Dariusz Lewek. Po prelekcji odbyła się dyskusja.

Jak się okazuje najbardziej palącym problemem są górne ograniczenia masy startowej dla samolotów (UL) na poziomie 450kg. Choć już od kilku lat mamy możliwość dopuszczania do lotu urządzeń latających o masie startowej do 600kg w kategoriach „Amatorskiej”, „Replik”, „Historycznych” oraz „Eksperymentalnych”, to pozostaje problem pozostałej większości, zazwyczaj budowanej fabrycznie. Mamy więc do czynienia z fikcją, polegającą na notorycznym przekraczaniu masy startowej, która nie służy ani użytkownikom, ani producentom urządzeń latających.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. stworzyło pewną furtkę, dającą możliwość przejęcia przez państwa członkowskie części kompetencji EASA, na odrębnych zasadach określonych w rozporządzeniu (OPT-OUT).

W uproszczeniu można przyjąć, że praktycznie wszystkie rodzaje statków powietrznych, w tym samoloty, śmigłowce i szybowce, o masie startowej do 600 kg MTOM mogłyby podlegać regulacjom wewnętrznym państw członkowskich. Skorzystanie z możliwości jaką daje OPT-OUT jest więc koniecznością, a cały proces powinien być przeprowadzony jak najszybciej, tym bardziej, że kraje wiodące w produkcji UL już to uczyniły. Przyjęcie przez Niemcy, Francję i Czechy OPT-OUT, stawia te kraje w uprzywilejowanej pozycji konkurencyjnej.

Pozostaje pytanie w jaki sposób wprowadzić OPT-OUT aby jak najlepiej służył całemu środowisku UL:

- pozostawienie możliwości latania UL z OPT-OUT na podstawie Świadectwa Kwalifikacji
- UL z OPT-OUT powinny być wpisywane do „Ewidencji” na zasadach podobnych do pozostałych UL

- dla samolotów powinny zostać przyjęte wymagania techniczne (normy budowy) te same, które przyjęli Niemcy, Francuzi i Czesi
- po wprowadzeniu OPT-OUT wymagania dotyczące zdatości do lotu powinny funkcjonować na prostych zasadach, podobnych do tych które reguluje rozporządzenie tzw. „wyłączające”

Uzasadnienie potrzeby wprowadzenia zmian w zakresie UL70/UL115 (w tym podniesienie MTOM dla UL115 do 235kg):

- jest to obszar lotnictwa ultralekkiego, który ze względu na cenę sprzętu jest obecnie najbardziej dostępny i będzie dynamicznie się rozwijał w przyszłości
- w Ewidencji mamy znaczny przyrost liczby UL, ale wśród nich tylko kilka UL70/UL115, co daje podstawy sądzić, że pozostałe są użytkowane nielegalnie (dziura w systemie bezpieczeństwa)
- uregulowania dadzą możliwość legalnego latania bez odpowiedniego Świadectwa Kwalifikacji - na podstawie szkolenia i egzaminu teoretycznego.

Konferencja w Narwi była niezwykle cenna, ponieważ wnioski z niej będą przekazane przez Zespół UL twórcom prawa lotniczego. Członkowie Zespołu UL dołożą starań, by były wzięte pod uwagę.

Po posiłku, zwiedzeniu zakładów i konferencji, goście odbyli krótkie spotkanie z pilotem doświadczalnym Sławomirem Hetmanem, który arcyciekawie opowiadał o swoich lotniczych doświadczeniach.

Następnie Dariusz Lewek zaprezentował w locie motoszybowiec ultralekki z napędem elektrycznym o nazwie Gekon. Dariusz jest jednym z projektantów i wykonawców. Pomimo dość silnego i porywistego wiatru pilot Gekona, którego masa do startu nie przekracza 200 kg, zaprezentował dynamiczny start, strome wznoszenie, dobrą manewrowość i potwierdził pełnię użytkowych walorów swojej konstrukcji.

Po wyczerpaniu zaplanowanego programu spotkania w Narwi, piloci przebazowali się na położone około 50 km na północ lądowisko w miejscowości Brody. Tam na uczestników czekali już miejscowi lotnicy z rodzinami i przyjaciółmi oraz zastawione stoły. W Brodach do późnych godzin wieczornych w przemiłej, rodzinnej atmosferze trwały lotnicze rozmowy. Podczas całej imprezy nad wszystkim oraz każdym szczegółem czuwał Komandor Zlotu, niestrudzony organizator Zbigniew Kędziora.

Odloty na macierzyste lotniska i lądowiska nastąpiły następnego dnia w godzinach okołopołudniowych. Dobra pogoda, północno-wschodni umiarkowany wiatr wiejący w ogony i niewielka turbulencja uprzyjemniały powroty i były rekompensatą za wysiłek lotu na trasie pod silny wiatr w turbulენტnej masie powietrza poprzedniego dnia.

Artur Caban