



*Grzegorz Brychczyński
Ekspert Lotniczy*

Warszawa wrzesień 2019

*V-ce Przewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych
NOT Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP*

Forum Ekonomiczne w Krynicy Strategia Lotnicza – i co dalej?

Takie będą Rzeczypospolite, jakie ich młodzieży chowanie.

Jan Zamoyski (1542–1605) – polski polityk, mąż stanu, kanclerz wielki koronny i hetman wielki koronny,

W Krynicy-Zdroju odbyło się XXIX Forum Ekonomiczne – wysokiej rangi wydarzenie międzynarodowe, skupiające przedstawicieli kręgów gospodarczych i politycznych. Wśród konferencji, debat i spotkań nie mogło zabraknąć zagadnień dotyczących transportu, w tym dynamicznie się rozwijającego rynku lotniczego. To właśnie przyszłości lotnictwa i przestrzeni powietrznej poświęcony był panel „Narodowa strategia dla lotnictwa cywilnego”,

Uczestniczący w panelu Prezesi ULC i PAŻP w swoich wypowiedziach zajęli bardzo zdecydowane stanowisko w sprawie merytorycznej pozycji w Strategii kierowanych przez nich instytucji, wskazując bardzo precyzyjnie obszary, które muszą zostać uwzględnione w przyszłej rządowej strategii dla lotnictwa cywilnego.

Opracowanie do 2020 r. dokumentu dotyczącego rządowej polityki rozwoju sieci lotnisk z uwzględnieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego w połowie czerwca br. zapowiedział wiceminister infrastruktury Mikołaj Wild.

Jak na razie nic nie wskazuje na to, aby ten deklarowany dokument ujrzał światło dzienne. Jest to w mojej ocenie w dalszym ciągu deklaracja składana „in blanco”.

Pragnę przypomnieć, że Pan Mikołaj Wild złożył publicznie deklarację, że nie wyobraża sobie opracowanie STRATEGII z za biurka i ciszy gabinetów ministerialnych.

Puki co, mamy ocenę posługując się punktacją łyżwiarską za wrażenie 10 - za wykonanie 2 W sprawie Strategii strona rządowa posługuje się **czasem przyszłym niedokonanym**. Środowisko lotnicze też zna kwantyfikatory czasu. Dla środowiska lotniczego niestety jest to **CZAS NAJWYŻSZY** aby Strategia przy Jego udziale została opracowana i weszła w życie.

Sygnalizowana wcześniej na forum sejmowym przez Prezesa UL sytuacja Władzy Lotniczej jest następująca, cytat ” Skutki niemocy ULC nie są trudne do przewidzenia. Jednym z bardzo realnych zagrożeń jest obniżenie ratingu Polski przez EUASA (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego) To może spowodować, że Amerykanie, znani ze szczególnej dbałości o bezpieczeństwo, zamkną swoją przestrzeń powietrzną dla samolotów lecących z naszego kraju. Co to będzie oznaczać choćby dla LOT-u, który gros swoich zarobków generuje na trasach transatlantyckich?

Kolejnym zagrożeniem być może będzie brak zasobów do certyfikacji lotniska w Baranowie. Ewentualne przekazanie podmiotom zagranicznym części kompetencji ULC-u stawia pod

znakiem zapytania plany budowy megalotniska między Warszawą a Łodzią. Jak przygotowywać się do obsługi CPK, gdy urząd kontrolujący PAŻP będzie uznawany przez międzynarodowe instytucje za niewydolny?

Już raz zdarzyło się, że ULC musiał posiłkować się pomocą niemieckich kolegów, gdyż w naszym kraju nie było odpowiedniej ilości pracowników. Wówczas była to solidarna pomoc, teraz może skończyć się prawdziwą kompromitacją całej branży lotniczej w Polsce.....

W tym roku w Krynicy Zdroju, Pan Piotr Samson zdefiniował odważnie wobec strony rządowej warunki brzegowe jakie muszą zostać spełnione aby LOTNICTWO BYŁO BEZPIECZNE cytat.....

.....Przyszła rządowa strategia dla lotnictwa cywilnego powinna uwzględniać m.in. kwestie szkolenia kadr czy kwestie środowiskowe, mogące hamować rozwój branży – mówił na Forum Ekonomicznym w Krynicy prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson.

W tym kontekście wskazał, że kolejne obszary do zapisania do strategii to m.in. kwestia małego lotnictwa oraz powiązanego z nim kształcenia kadr. Zasygnalizował, że wobec spodziewanego wzrostu zapotrzebowania na pracowników branży, potrzebne może okazać się przedefiniowanie szkolnictwa lotniczego; dotyczy to zarówno pilotów, jak i kontrolerów ruchu czy pracowników obsługi technicznej.

„Co do samych pilotów, oni zaczynają wszyscy w małym lotnictwie. Musimy zastanowić się, co zrobić, żeby jak najefektywniej szkolić młodych ludzi, ale także promować lotnictwo jako takie. To może nie jest to lotnictwo na pierwszym planie, ale to lotnictwo jest bardzo ważne” – zaznaczył Samson.

W kontekście planowanej Strategii z wielką konsekwencją i determinacją są przez PAŻP wprowadzane nowoczesne funkcjonalne rozwiązania "ruchowe" w skali kraju i Europy.

Nie oglądając się na strategiczne decyzje rządowe PAŻP - w trosce o BEZPIECZEŃSTWO RUCHU LOTNICZEGO mając wysoce kompetentny zespół PAŻP, pod kierownictwem nie wiadomo dlaczego? do tej pory pełniącego obowiązki Szefa PAŻP Pana Janusza Janiszewskiego, którego korzenie i kompetencje zawodowe wywodzą się z za ekranu i mikrofonu kontrolera ruchu lotniczego wprowadza właśnie takie rozwiązania.

Zdolność aktywnego i kompetentnego wprowadzania zmian w bezpieczeństwie lotniczym w wymienionych instytucjach polega na możliwościach finansowych i dysponowaniu w związku z tym potrzebnym budżetem do wprowadzania zmian.

Odnosząc się do słów Jana Zamojskiego warunkiem bezpieczeństwa w lotnictwie jest profesjonalny i prawidłowy proces szkolenia pilotów i służb technicznych gwarantujących zdolność do lotu statków powietrznych

W ferworze głoszenia przyszłych i nie do końca wątpliwych sukcesów polskiej branży lotniczej aspirującej do pozycji światowego lidera lotnictwa cywilnego, zapominany jest podstawowy warunek gwarantujący taką pozycję, **to jest proces szkolenia lotniczego.**

Dyskusja dotycząca podstawowego szkolenia lotniczego jest wciąż aktualna. Przede wszystkim dotyczy ona celów, metod i jakości szkolenia. Zwłaszcza początkujący instruktor podejmujący się szkolenia innych musi rozumieć, że proces samokształcenia jest warunkiem, żeby stał się profesjonalnym pilotem i pedagogiem.

Początkujący, dobrze zapowiadający się instruktorzy, zrobią wszystko, byleby tylko zdobyć cenny nalot instruktorski, który pomoże mu wspiąć się na kolejny szczebel kariery, aż do uzyskania licencji do latania komercyjnego .

Droga do uzyskania podstawowej licencji pilota samolotowego staje się coraz bardziej idąca na skróty. Nie daje też w pełni możliwości osobie szkolącej się zaprzyjaźnić się z żywiołem jakim jest powietrze.

Istnieje takie powiedzenie, że droga lotnicza przyszłego pilota, który planuje swoją karierę w każdym rodzaju lotnictwa jest ważnym elementem szkolenia, jeżeli zaczyna się "na trawie". Co to oznacza ?

Ten kolokwializm profesjonalnie udowodnili KOLEDZY , którzy od trawy doszli do kompetencji i zaszczytu noszenia czterech pasków na mundurze. Nie będę w tym miejscu wspominał nazwisk , mając dla nich wielki szacunek za równą 1 do 1 ilość startów i lądowań i które przyczyniły się do chwały polskiej szkoły latania i sukcesów polskiej awiacji. Nie mogę jednak w tym miejscu nie wymienić jako dowodu na w mieniona wyżej tezę nazwiska doświadczonego pilota szybowcowego i liniowego Kapitana Tadeusza Wrony.

Dzisiaj w obliczu wyjątkowego zapotrzebowania na personel lotniczy w liniach lotniczych zapanowała metoda szkolenia nazywana potocznie OD ZERA DO BOHATERA.

A więc uczy Marcin Marcina – licencja turystyczna , potem po 150 godzinach już instruktor a 200 i następnie w miarę wygodny fotel drugiego pilota w komercyjnej linii lotniczej.

To oznacza szybkość , wiarę w elektronikę i obniża zdolność zauważenia progów swojej niekompetencji, i jakoś to będzie.

W lotnictwie obowiązuje jednak **JAKOŚĆ**.

Prześledźmy kilka wypowiedzi na ten temat.

Branża lotnicza cierpi na uzależnienie od elektroniki pokładowej, powiedział Associated Press, Rory Kay, współprzewodniczący komitetu Federalnej Administracji Lotnictwa USA (FAA), który prowadzi badania procesu szkolenia pilotów.

„To jak piloci reagują na nagłą utratę zautomatyzowanych systemów statku powietrznego jest dużym problemem, którego dłużej w lotnictwie nie można ukrywać”, powiedział Bill Voss, prezes Flight Safety Foundation.

Paul Railsback, dyrektor operacyjny Air Transport Association, dodał z kolei, że linie lotnicze są świadome tych zagrożeń. „Uważamy, że najlepszym sposobem na rozwiązanie kwestii niedostatecznych umiejętności załóg, będzie zmiana podejścia do szkoleń lotniczych w celu **zapewnienia, że piloci poświęcą więcej czasu na ręczne latanie**”. **„Chcemy zachęcić pilotów do tego, żeby przestali polegać w 100 procentach na elektronice pokładowej.**

Myślę, że wiele linii lotniczych już zmierza w tym kierunku”, stwierdził Kathy Abbott, naukowiec FAA. **Piloci czasami przerzucają zbyt wiele odpowiedzialności na**

zautomatyzowane systemy i niekiedy nie mają wystarczającej praktyki w ręcznym lataniu, co powoduje, że w sytuacjach awaryjnych mogą wahać się przejąć kontrolę od komputera.

Potrzebna jest w środowisku lotniczym poważna dyskusja na temat szkolenia lotniczego. Mamy inny sprzęt i inne realia. Życie poszło do przodu i uczmy nowego, też po nowemu. Poprawmy metodykę szkolenia w elementach tego wymagających. Piloci muszą wiedzieć, co robić, ale też dlaczego właśnie tak. Zależymy od praw fizyki, przepisów i znajomości osiągow samolotów na których latamy. Zrozumienie tego wszystkiego pozwoli nam łatwiej opanować inne typy samolotów jak również ułatwi bezpieczne latanie u sąsiadów przy nieco innych przepisach lokalnych i w innej sytuacji ruchowej. Wiemy wszyscy, że każda dodatkowa umiejętność zwiększa poziom bezpieczeństwa.

Uczmy nowych rzeczy, które pojawiły się w ostatnich latach – na przykład wykorzystania glass cockpitu, a więc uczmy w pełnej zgodzie z programami szkolenia, bez chodzenia na skróty. Uczmy latania w przestrzeni kontrolowanej. Uczmy latania proceduralnego z wykorzystaniem pomocy kart/map podejścia według wskazań przyrządów wykonanych w standardzie ICAO, bo od niego ze względu na rosnący ruch niestety nie uciekniemy. Uczmy porządnej korespondencji radiowej, bo dziś jest to temat sam w sobie.

Zamiast zakrywać się mapą w strefie podczas szkolenia w zakrytej kabinie, uczmy interpretacji wskazań przyrządów podczas każdego lotu, nawet w warunkach VMC. Tam gdzie to możliwe korzystajmy z symulatorów. Jest ich w Polsce coraz więcej, a to naprawdę bardzo pomocne narzędzie. Upowszechnijmy latanie wg IFR, ujednościemy zasady egzaminowania poprzez unifikację wymagań podczas egzaminu.

Popracujemy wspólnie nad programami szkolenia wsłuchując się w cenne uwagi przede wszystkim doświadczonych instruktorów MARABUTÓW LOTNICZYCH. Nauczmy wreszcie kandydatów na instruktorów profesjonalizmu, co by to nie znaczyło.

Piloci muszą mieć odpowiednie umiejętności, aby poradzić sobie z trudnymi sytuacjami typu wiatr boczny, uskok wiatru przy lądowaniu czy bezpieczny lot na prędkości bliskiej przeciągnięciu. Trzeba zawsze mieć świadomość tego, że rzeczywiste podejmowanie decyzji w samolocie łączy się z ogromną presją, czasami z deficytem czasowym i konsekwencjami, które wykraczają poza same manewry. Tego po prostu musimy się nauczyć.

Aby latać bezpiecznie i profesjonalnie potrzebna jest ścisła współpraca środowiska lotniczego i Polskiego Nadzoru Lotniczego - Departamentu Lotnictwa Cywilnego oraz ULC, który to z mocy prawa nadzoruje wykonywane czynności lotnicze i nadaje uprawnienia i licencje dla cywilnego polskiego personelu lotniczego.

Myślę, że będę wyrazicielem życzenia społeczności lotniczej czynnie wykorzystującej swe uprawnienia lotnicze, aby Urząd Lotnictwa Cywilnego w kontaktach z naszą społecznością nie tylko dbał o swój autorytet urzędniczy, ale również wypracowywał relacje partnerskie. Otwartym więc zostaje pytanie o doświadczenie lotnicze, które jest udokumentowane godzinami nalogu dowódczego i instruktorskiego oraz ważnością licencji pilota osób

zatrudnionych w ULC, wchodzących w skład korpusu PT Urzędników Administracji Rządowej. Z racji pełnienia swych funkcji decydują one w imieniu Prezesa ULC w sprawach wykonywania sensu stricto rzemiosła lotniczego przez polski personel lotniczy.

Na kwalifikacje wartościowego pilota składają się nie tylko umiejętności pilotażowe, lecz również cały szereg cech osobowościowych takich jak spostrzegawczość, odwaga, zdyscyplinowanie, zrównoważenie, odporność psychiczna, zamiłowania lotnicze itp. Wykształcenie tych cech wyłącznie przez nauczanie nie jest możliwe, gdyż większość z nich leży nie w sferze intelektualnej, lecz emocjonalnej, moralnej, motywacyjnej, ambicjonalnej natomiast cechy te można w dużym stopniu zdefiniować i ocenić w trakcie szkolenia podstawowego.

Wobec współczesnej informatycznej techniki lotniczej wspomagającą sztukę pilotowania w dalszym ciągu podstawowym determinantem wykonania zadania i bezpiecznego lotu od startu do lądowania jest jednak pilot.

Młody PILOT otrzymuje od losu dwa worki: jeden pełny ze szczęściem zaś drugi pusty na doświadczenie. Cała sztuka rozumnego wykorzystywania tych prezentów polega na napełnieniu worka przeznaczonego na doświadczenie, zanim worek ze szczęściem zostanie opróżniony.

Na zakończenie pozwalam sobie przytoczyć nie do podważenia argument dotyczący doświadczenia lotniczego i procesu szkolenia lotniczego. Niech chlubnym przykładem tego i też zawartych w artykule będą głośne wydarzenia lotnicze z udziałem **Kapitana Tadeusza Wrony oraz Kapitana Chesley "Sully" Sullenbergera**.

Abstrahując od orzeczenia Komisji Badań Wypadków Lotniczych należy z uznaniem podkreślić mistrzostwo w lotniczym rzemiosle obydwu KAPITANÓW. Dlaczego – a no dlatego, że są do dnia dzisiejszego czynnymi pilotami szybowcowymi. To rzemiosło, którego podwaliny zostały zbudowane przez NICH "na trawie".

Pozwoliło to w przypadku Kapitana Wrony bezpiecznie wykonać, samolotem o wielotonowej masie startowej, lądowanie na pracujących silnikach skonfigurowanym typowym profilem lądowania dla szybowca. W przypadku Kapitana Chesley "Sully" Sullenbergera, w którego samolocie silniki przestały pracować, zbudować bezpieczny "szybowcowy" krąg podejścia do lądowania w i typowy szybowcowy sposób wylądować na wodzie.

W obu przypadkach lądowania te, dzięki osiągniętemu mistrzostwu w zawodzie pilota obyły się bez ludzkich ofiar.