

Raport

z konsultacji społecznych
omawiających aktualne problemy w polskim lotnictwie ultralekkim
oraz propozycje rozwiązań
przedstawione przez środowisko
pilotów, mechaników poświadczania obsługi,
producentów i importerów sprzętu lotniczego.

Spis treści

1	Wstęp.....	4
1.1	Rys historyczny.....	4
1.2	Cel konsultacji i warsztatów.....	5
2	Plan i przebieg konsultacji i warsztatów.....	5
2.1	Media społecznościowe.....	5
2.2	Konferencje zdalne.....	5
3	Wyniki konsultacji i warsztatów.....	5
3.1	Opinia środowiska i główne problemy.....	5
3.1.1	Chłodne podejście do inicjatywy zmian z powodu postawy ULC.....	5
3.1.2	Postawa ULC wobec już zarejestrowanych statków powietrznych.....	6
3.1.3	Niejasne zasady opt-out, poczucie bycia oszukanym, konflikt interesów u podstaw.	6
3.1.4	Sceptycyzm wobec nowego podmiotu.....	6
3.1.5	Problemy wynikające z bieżących przepisów.....	7
3.1.6	Nieżyłowe przepisy dotyczące instruktorów, brak kompatybilności z uprawnieniami wyższego stopnia.....	7
3.1.7	Niejasne przepisy dotyczące aktualizacji wpisów do danej kategorii.....	7
3.1.8	Niejasność dotycząca samolotów do szkoleń.....	7
3.2	„Lista życzeń” czyli propozycje dla nowej organizacji, która miałaby zrzeszać i nadzorować lotnictwo ultralekkie w Polsce.....	8
3.2.1	Stymulacja rozwoju lotnictwa	8
3.2.2	Coroczny zlot UL.....	8
3.2.3	Konieczność organizowania się.....	8
3.2.4	Znaczenie rozpowszechniania zmian kultury lotniczej i jej wpływ na bezpieczeństwo lotów.....	9
3.2.5	Określenie roli organizacji reprezentującej środowisko UL.....	9
3.2.6	Spółeczny nadzór nad działalnością organizacji nadzoru lotniczego.....	9
3.2.7	Ubezpieczenia OC i AC.....	10
3.2.8	Jasne przepisy i 600kg MTOM na świadectwach kwalifikacji pilotów i mechaników – uporządkowanie przepisów.....	10
3.2.9	Uporządkowanie pozostałych przepisów	10
3.2.10	Jasność i spójność przepisów.....	10
3.2.11	Modyfikacja aktualnego rozporządzenia w celu likwidacji problemów z ewidencją... 11	11
3.2.12	Rozbudowa samolotu o dodatkowe wyposażenie.	11
3.2.13	Podzespoły w lotnictwie ultralekkim.....	11
3.2.14	Dopuszczanie statków powietrznych do lotu bez „błogosławieństwa” producenta.... 12	12
3.2.15	Wzajemne uznawanie listy typów zatwierdzonych przez kraje współpracujące..... 12	12
3.2.16	Rozróżnienie samolotów do latania rekreacyjnego i do działalności komercyjnej (w tym szkoleniowej).....	12
3.2.17	Współpraca z innymi krajami europejskimi w zakresie lotów międzynarodowych.... 12	12
3.2.18	Wzajemne uznawanie uprawnień przez kraje współpracujące.....	13
3.2.19	Możliwość dalszego szkolenia i doskonalenia umiejętności.....	13
3.2.20	Możliwość kontynuacji szkolenia na większych samolotach.....	13
3.2.21	Możliwość wykonywania nieograniczonych startów i lądowań z własnego lądowiska.	14
3.2.22	Konieczność zapewnienia użytkownikom ultralekkich statków powietrznych jasnej wykładni prawa, zrozumiałej dla wszystkich, w tym również tych, którzy dopiero chcą dołączyć do lotniczej braci.	14

3.3	Dobre praktyki z innych krajów.....	14
3.3.1	Deklaracyjny system rejestracji statków powietrznych.....	14
3.3.2	Przewóz pasażerów.....	14
3.3.3	Lotnicze badania lekarskie.....	15
3.3.4	Centralna baza samolotów.....	15
3.3.5	Biuletyn dla pilotów.....	15
4	Inne materiały jako informacja zwrotna i inspiracja dla przyszłego nadzoru.	16
4.1	Wpis z mediów społecznościowych opublikowany przez jednego z pilotów, który podzielił się wrażeniami ze swojego pobytu w USA: 1.....	16
5	Lista osób uczestniczących w spotkaniach:.....	17
6	Źródła i odnośniki.....	18

1 Wstęp

1.1 Rys historyczny

Polskie lotnictwo ultralekkie jest najmłodszą gałęzią obejmującą loty załogowe i wywodzi się w prostej linii z pierwszych, amatorskich prób i nieuregulowanych prawem amatorskich lotów na statkach powietrznych najczęściej samodzielnej konstrukcji. Pierwsze z nich powstawały często w przydomowych warsztatach i wyposażane były jedynie w podstawową awionikę i proste silniki od motocykli czy małych samochodów dwusuwowych jak np. Trabant.

Nadzory lotnicze na całym świecie, widząc rosnące zainteresowanie taką formą latania, wprowadziły szereg dodatkowych kategorii i uprawnień lotniczych umożliwiających amatorom legalne pilotowanie statków poniżej określonej masy startowej, konstruowanie ich, dopuszczanie do lotu oraz szereg dodatkowych przepisów umożliwiających bezpieczne poruszanie się takich statków we wspólnej przestrzeni powietrznej. Licencjonowanie personelu lotniczego związanego z tą gałęzią lotnictwa zostało celowo uproszczone, ale też z założenia ograniczone. Dla przykładu statki ultralekkie nie mogą dziś przewozić więcej niż jednego pasażera czy wykonywać lotów według wskazań przyrządów. Nazewnictwo i szczegóły wykonawcze różnią się w poszczególnych krajach, ale co do zasady są to statki o maksymalnej masie startowej (MTOM) mniejszej niż 600 lub 450 kg w zależności od kraju.

Po pierwszych regulacjach prawnych, powstało w Europie i na świecie wiele małych firm, które zaczęły opracowywać i sprzedawać proste statki powietrzne dla amatorów, najczęściej motolotnie i samoloty. Były to początkowo konstrukcje jednostkowe, a następnie niskoseryjne, które były oferowane czy to w postaci zestawów do samodzielnego montażu (tzw. kitów), czy w postaci statków gotowych do lotu (RTF – ready to fly). Dzisiaj wiele z tych firm przekształciło się w sprawnie działające, spore przedsiębiorstwa oferujące bardzo nowoczesne i coraz bardziej złożone samoloty i wiatrakowce sprzedawane z powodzeniem na całym świecie.

Szybki rozwój technologii spowodował, że ultralekki statek powietrzny nie jest już dzisiaj tylko prostą, amatorską konstrukcją skręconą z duralowych rur i pokrytą płótnem żaglowym, ale często jest on zaawansowanym technicznie samolotem czy wiatrakowcem, zbudowanym z nowoczesnych laminatów aramidowo-węglowych, wyposażonym w ogrzewaną kabinę, najnowszą awionikę typu glass cockpit, transponder, układy antykolizyjne, chowane podwozie, śmigło nastawne w locie, autopilota, pełne oświetlenie do lotów nocnych czy nawet wyposażenie do wykonywania precyzyjnych podejść według przyrządów. Swoją konstrukcją, parametrami i wyposażeniem często znacząco przewyższa on samoloty certyfikowane stosowane powszechnie do szkolenia pilotów według programu dla licencji turystycznej (PPL-A), gdzie często dalej króluje nieśmiertelna Cessna 150.

Regulatorzy zdawali się długo nie zauważać tego zjawiska, spychając lotnictwo ultralekkie na margines tak szkoleniowy jak i rejestrowy, ale rosnąca popularność i dostępność cenowa ultralekkich statków powietrznych spowodowała ich szybki rozwój pomimo niesprzyjającego lobby w EASA. Dziś coraz więcej krajów podpisuje tzw. opt-out jako furtkę umożliwiającą rozwój tej gałęzi lotnictwa bez proceduralnych schodów i nadmiernej biurokracji europejskiej agencji bezpieczeństwa.

W Polsce od wielu lat trwają prace nad rozsądną liberalizacją przepisów w tym zakresie, ale bez negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotów. Grupa osób skupionych wokół Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych w Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji RP podjęła próbę rozmów z ULC na temat możliwości wydzielenia i utworzenia społecznego nadzoru

nad statkami ultralekkimi oraz wprowadzenia korzystnych zmian w przepisach aby pobudzić środowisko i rozwój tego hobby w Polsce.

1.2 Cel konsultacji i warsztatów

Głównym celem warsztatów było zebranie opinii ze środowiska pilotów, instruktorów, mechaników, importerów i producentów na temat głównych bolączek i niedomagań obecnego systemu prawnego oraz zebranie pomysłów na jego usprawnienie.

2 Plan i przebieg konsultacji i warsztatów

2.1 Media społecznościowe

Konsultacje zostały rozpoczęte od rozpowszechnienia informacji opracowanej przez SITK NOT w mediach społecznościowych. Wywołało to spore emocje, które początkowo podzieliły środowisko na entuzjastów rozmów i kontestatorów, uważających, że „szkoda czasu”, bo „oni” (bliżej nie określona grupa decydentów) i tak zrobi „po swojemu” czyli wbrew środowisku lotniczemu. W trakcie dyskusji pojawiały się zarówno konstruktywne głosy jak i niewybredne słowa krytyki, głównie z domysłami.

Wszelkie głosy, nawet te bardzo krytyczne, ale mające w sobie jakąkolwiek merytoryczną zawartość i argumentację zostały uwzględnione w wynikach. Głosy będące niemerytorycznymi domysłami, inwektywami czy próbą rozliczania wydarzeń i osób z przeszłości zostały pominięte jako nie wnoszące treści do przedmiotu konsultacji.

2.2 Konferencje zdalne

Główną metodą konsultacji były konferencje zdalne z wykorzystaniem platformy Google Meet. Przeprowadzono łącznie kilkanaście spotkań, z czego część w zamkniętych, małych grupach, a część jako ogólnodostępne dla wszystkich zainteresowanych. Omawiano na nich różne scenariusze i warianty przebudowy środowiska i nadzoru nad lotnictwem ultralekkim.

2.3 Raport z konsultacji

Ostatnim etapem było przygotowanie raportu. Po konferencjach wszystkie głosy zostały podsumowane i usystematyzowaliśmy wszelkie spostrzeżenia i wnioski, dzieląc je na tematy zgodne z opublikowanym schematem konsultacji. Przedstawione są one w punkcie 3 niniejszego opracowania.

Należy mieć na uwadze, że podczas przygotowywania raportu zdania respondentów nie były analizowane pod kątem zgodności ze stanem faktycznym, zgodnością z obowiązującymi przepisami i nie były w żaden sposób oceniane. Są one wyłącznie spostrzeżeniami zebranymi ze środowiska lotniczego, pogrupowanymi tematycznie i przygotowanymi do dalszej analizy przez organ zamawiający czyli Krajową Sekcję Lotniczą SITK RP.

3 Wyniki konsultacji i warsztatów

3.1 Opinia środowiska i główne problemy

3.1.1 Chłodne podejście do inicjatywy zmian z powodu postawy ULC

Część lotników posiada bardzo złe zdanie na temat praktycznego działania ULC, który otwarcie nazywa „urzędem przeciwlotniczym” i nie wierzy w możliwość współpracy z nim w zakresie polepszania warunków do rozwoju lotnictwa, będąc przekonany o celowym działaniu urzędników przeciwko środowisku. Respondenci podnosili fakt, że ich zdaniem, wielu urzędników ULC poza pracą w urzędzie nie jest w żaden sposób związanych z lotnictwem i nie posiada doświadczenia lotniczego co skutkuje nierozumieniem przez nich praktyk stosowanych w środowisku i przy rozpatrywaniu spraw lotniczych stosowaniem przez nich logiki niezgodnej z przyjętymi procedurami. Również interpretacja przepisów (ustaw i rozporządzeń) jest zdaniem lotników czyniona przez ULC na niekorzyść środowiska lotniczego. Część rozmówców była wręcz zdania, że ULC (lub też jego urzędnicy) są zainteresowany ograniczeniem ilości zarejestrowanych statków, gdyż generują one tylko niepotrzebną pracę.

Powyższa sytuacja ma fatalny wpływ nie tylko na atmosferę w środowisku, ale przede wszystkim na odpływ lotników do innych nadzorów. Według szacunkowych danych 3/4 polskich ultralekkich statków powietrznych lata obecnie na obcych znakach. Utrudnia to popularyzację i rozwój lotnictwa rekreacyjnego w Polsce.

3.1.2 Postawa ULC wobec już zarejestrowanych statków powietrznych

ULC na mocy własnych przepisów wymaga od właścicieli statków powietrznych zarejestrowanych przed 2018 rokiem (ze starym wpisem do ewidencji) przedstawienia dokumentów uzasadniających ich dalszy wpis do ewidencji. Dotyczy to nierzadko statków latających od 20 lat i na bieżąco utrzymywanych. Według informacji od pilotów i mechaników ULC żąda np. dzienników budowy lub zaświadczeń od producenta statków, które po raz pierwszy były rejestrowane w latach 90 doskonale wiedząc, że te dokumenty są nie do zdobycia.

Z kilku źródeł dotarły informacje, że interpretacja prawa przez urzędników ULC działa wstecz, podważając już wydane dokumenty.

Powyższe powoduje, że właściciele i piloci starszych statków powietrznych (motolotnie, samoloty) mają problem aby nie tyle zarejestrować swój statek, co utrzymać go w kategorii K4 (domyślnie do tej pory był to wyrób fabryczny), a rejestracja w kategorii K6 wymaga wytworzenia fikcyjnych dokumentów na potrzeby ULC.

Wszystko to daje poczucie, że ULC działa celowo przeciwko nim, celowo minimalizując ilość statków powietrznych w polskim nadzorze.

3.1.3 Niejasne zasady opt-out, poczucie bycia oszukanym, konflikt interesów u podstaw.

Piloci mają poczucie, że wprowadzenie opt-out zamiast przynieść spodziewane korzyści (uproszczenie procedur, integrację z sąsiednimi nadzorami, które skorzystały z opt-out) przyniosło w Polsce piętrzenie problemów, dodatkową biurokrację, niespójność przepisów i dodatkowy bałagan. Dodatkowo zmiana jest wykorzystywana przez producentów sprzętu w celu windowania wymagań i wypchnięcia z rynku starszych i prostszych statków powietrznych. Nie przyczynia się do to popularyzacji lotnictwa.

Według respondentów u podstaw leży konflikt interesów, gdyż ULC, jako podmiot zależny od EASA, wypisując lotnictwo ultralekkie spod nadzoru EASA (pod naciskiem społecznym) nie jest de facto zainteresowany ułatwieniem procedur i uproszczeniem przepisów.

Sprzymierzeńcem lotników może być tutaj wyłącznie nadzór społeczny, który w naturalny sposób będzie miał inną perspektywę patrzenia na małe lotnictwo niż urzędnik ULC, który często myli latanie amatorskie z lotami handlowymi.

3.1.4 Sceptycyzm wobec nowego podmiotu

Lotnicy zwrócili uwagę, że było już kilka prób uporządkowania przepisów w lotnictwie ultralekkim i każda z nich skończyła się fiaskiem. Niespójność środowiska i rozbieżne interesy poszczególnych grup nie ułatwiają zmian na lepsze. Nie bardzo wierzą, że kolejna próba nie rozbije się o „protestujące lobby”. Zauważono, że głównym przeciwnikiem rozwoju lotnictwa ultralekkiego są – o ironio - aerokluby, które usilnie trzymają się dawnych zasad i lotnictwa wyłącznie certyfikowanego, gdyż czerpią zyski z prowadzenia szkoleń na licencje pilotów oraz wynajmu samolotów certyfikowanych. W rozwoju lotnictwa ultralekkiego widzą oni przede wszystkim uszczuplenie swoich dotychczasowych dochodów.

3.1.5 Problemy wynikające z bieżących przepisów

Wielu kolegów opisało problemy z rejestracją używanych samolotów ultralekkich uprzednio zarejestrowanych w innym kraju. Przepisy wymagają aby producent danego samolotu wystąpił do ULC z wnioskiem o zatwierdzenie typu przesyłając szczegółowe dane statku. W przypadku samolotów już nieprodukowanych jest to warunek nie do spełnienia. Wyklucza to znaczną część statków powietrznych z możliwości rejestracji w polskim nadzorze, a tym samym działa na niekorzyść polskiego środowiska lotniczego.

3.1.6 Niezyciowe przepisy dotyczące instruktorów, brak kompatybilności z uprawnieniami wyższego stopnia

W chwili obecnej brakuje instruktorów śmigłowców ultralekkich. Są natomiast dostępni instruktorzy śmigłowcowi z uprawnieniami szkolenia na licencję pilota. Nie mogą oni jednak prowadzić szkoleń UL z powodu konieczności przejścia osobnej ścieżki certyfikacji i zbudowania nalotu na UL tak, jak pilot, który zaczyna od podstaw. Dostępny jest też tylko jeden pilot z uprawnieniami egzaminatora, ale jest on również instruktorem, co wyklucza go z egzaminowania pilotów-uczniów. Brak logicznego podejścia do przepisów blokuje rozwój tego segmentu lotnictwa.

3.1.7 Niejasne przepisy dotyczące aktualizacji wpisów do danej kategorii

W trakcie konsultacji został przedstawiony przypadek, w którym na podstawie rozporządzenia istnieje konieczność aktualizacji wpisów z kat. K6E do końca 2023 roku. Po złożeniu aktualizacji (samolot Pipistrel Sinus) do kategorii K4 została ona jednak odrzucona przez ULC z powodu, że zdaniem Urzędu nie jest to samolot fabrycznie produkowany w tej wersji. Jest to kolejne pokłosie absurdu zaniżania MTOM samolotów aby zmieściły się w dotychczasowych 450kg i absurdu przekonanie Urzędu, że fabryczny samolot Sinus może być tylko eksperymentalnie użytkowany z MTOM 600kg, skoro do tej pory był on na 450kg.

Problem ten dotyczy wielu statków powietrznych, gdyż praktyka zaniżania mas była powszechnie stosowana w Europie i w zasadzie wszystkie amerykańskie samoloty klasy LSA zostały „wykastrowane” do niższej masy aby umożliwić ich użytkowanie jako ultralekkie. Pomimo, że są one fabrycznie budowane na 600kg muszą teraz producenci udowadniać to od początku.

3.1.8 Niejasność dotycząca samolotów do szkoleń

Na stronie ULC mamy taki komunikat:

<https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/6134-informacja-w-sprawie-mozliwosci-wykonywania-lotow-na-ultralekkich-statkach-powietrznych-o-mtom-do-600-kg>

W jego ramach napisano, że **do szkolenia lotniczego w ramach świadectw kwalifikacji pilota UACP lub UAGP nie mogą być wykorzystywane statki powietrzne:**

- a) będące historycznymi statkami powietrznymi, spełniające kryteria zawarte w pkt 1 lit. a załącznika I do ww. rozporządzenia nr 2018/1139/UE,
- b) specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych, które prawdopodobnie będą produkowane w bardzo niewielkiej liczbie,
- c) dostarczane w postaci zestawów do samodzielnego montażu, w przypadku gdy co najmniej 51% zadań związanych z wytworzeniem i złożeniem ma być wykonanych przez amatora, lub nienastwione na zysk stowarzyszenie amatorów, na ich własny użytek, a nie w jakichkolwiek celach zarobkowych,
- d) repliki statków powietrznych, spełniające kryteria zawarte w pkt 1 lit. a załącznika I do ww. rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

Zgodnie z rozporządzeniem wyłączającym dla statków powietrznych każdej kategorii może być wydane dopuszczenie do wykonywania lotów, co jest wymagane do prowadzenia szkoleń (zał. 5a; Rozdział 6; Oddział 3 pkt. 6.3).

Pkt. 6.3.2. określa, że dopuszczenie może być wydane w każdej kategorii (nie zawęża do kat. kwalifikowanej; ale również dla amatorskiej, eksperymentalnej, historycznej i repliki), przez co przy wydaniu dopuszczenia do wykonywania lotów w każdej kategorii można na niej szkolić.

Zapis opublikowany na stronie ULC jest zdaniem osób biorących udział w konsultacjach niezgody z rozporządzeniem wyłączającym.

3.2 „Lista życzeń” czyli propozycje dla nowej organizacji, która miałaby zrzęcać i nadzorować lotnictwo ultralekkie w Polsce.

3.2.1 Stymulacja rozwoju lotnictwa

Najistotniejsze jest zbudowanie rzeczywistości, która realnie będzie stymulować rozwój lotnictwa ultralekkiego a nie go hamować. Zdaniem uczestników konsultacji bardzo ważne jest wprowadzenie takich regulacji, które zachęcą chętnych ludzi do zdobywania uprawnień i do latania. Należy dążyć do jak najniższego progu „wejścia” w latanie, czyli stworzenia odpowiednich warunków do prowadzenia niedrogich szkoleń oraz promowania zakupu niedrogich i używanych statków powietrznych. Bez tego kroku nie da się dojść do latania nowymi i zaawansowanymi statkami. Przykład: rozwój motoryzacji po roku 1990 zaczął się od masowego importu używanych aut zza granicy. Napędziło to rynek i z czasem spowodowało duże zapotrzebowanie na nowe samochody. Podobną metodą można rozwinąć lotnictwo w Polsce. Powszechne korzystanie z przestrzeni powietrznej spowoduje naturalny rozwój zapotrzebowania na coraz to nowe statki powietrzne, co może pozytywnie stymulować również polski przemysł lotniczy.

3.2.2 Coroczny zlot UL

Środowisko powinno spotykać się i dyskutować. Samolotem wszędzie jest blisko, Coroczny zlot środowiska na jakimś lotnisku w centralnej Polsce byłby dobrym sposobem na integrację i na omawianie bieżących tematów organizacyjnych i bezpieczeństwa. Mógłby być jednocześnie

impresją popularyzującą ten rodzaj lotnictwa. Do rozwiązania pozostaje sposób organizacji i podmiot organizujący taki zlot oraz metody jego finansowania.

3.2.3 Konieczność organizowania się

Podczas konsultacji wielokrotnie padały zdania od konieczności zrzeszania się i budowania wspólnot środowiskowych. Wspólne korzystanie z jednej drogi startowej, jednego hangaru powoduje naturalną komunikację pomiędzy pilotami, wymianę doświadczeń, wzajemne komentarze i naukę. Podnosi to kwalifikacje, motywuje do rozwoju. W Polsce brakuje organizacji zrzeszającej środowisko lotników ultralekkich. Brakuje też wsparcia ze strony Państwa Polskiego w zakładaniu lądowisk, lotnisk i stowarzyszeń. Lotnicy dziś często korzystają samotnie z wynajętej łąki, z daleka od innych gdyż aerokluby najczęściej nie wspierają UL, a nie każde miasto dysponuje alternatywnym miejscem do zrzeszania się lotników.

3.2.4 Znaczenie rozpowszechniania zmian kultury lotniczej i jej wpływ na bezpieczeństwo lotów

Podczas konsultacji w wielu miejscach pojawiał się dylemat dotyczący sprzeczności pomiędzy liberalizacją przepisów a bezpieczeństwem. Tak zwana „stara szkoła” uczy, że jeśli pozwoli się na zbyt wiele to spowoduje to masowe nadużycia. „Nowa szkoła” mówi, że to właśnie nadmierna kontrola sprzyja nadużyciom, a poważne potraktowanie lotników i propagowanie wysokiej kultury latania za pomocą tzw. miękkich technik społecznych, lansowanie wysokiej odpowiedzialności jaka spoczywa na dowódcy statku powietrznego przynosi daleko idące pozytywne skutki. Zjawisko to wykorzystywane jest od lat w między innymi biznesie jako tzw. „just culture”. Podnoszenie kultury organizacji przynosi wielokrotnie większe benefity niż nadmierne regulacje, które podświadomie prowokują do ich obchodzenia o ile to możliwe.

Uczestnicy dyskutowali temat czy nasze środowisko jest gotowe na taką zmianę mentalną, temat pozostał bez rozwiązania, ale niewątpliwie zasługuje na uwagę i jest bardzo ważnym elementem planowania rozwiązań prawnych dla całego środowiska lotniczego, nie tylko ultralekkiego.

3.2.5 Określenie roli organizacji reprezentującej środowisko UL

Podczas konsultacji regularnie pojawiał się wątek organizacji reprezentującej środowisko lotników ultralekkich. Nie udało się jednak odnaleźć wspólnego poglądu na temat jak ta reprezentacja miałyby wyglądać. Uczestniczące osoby miały rozbieżne zdania, które w uproszczeniu możnaby sprowadzić do następujących modeli:

1. Organizacja zrzeszająca lotników, która jednocześnie stanowi nadzór nad lotnictwem ultralekkim. Wydaje więc dokumenty, prowadzi rejestr statków, ustanawia programy szkoleń i egzaminuje lotników zgodnie z prawem krajowym.
2. Organizacja zrzeszająca lotników, która jest tylko stowarzyszeniem o funkcji doradczej dla instytucji państwowych. Może prowadzić ona kluby, patronować lokalnym grupom lotników, organizować imprezy popularyzujące lotnictwo, ale reprezentowanie interesów lotników odbywa się głównie poprzez lobbowanie i ewentualnie ekspercki udział w pracach nad nowymi przepisami.
3. Organizacja będąca połączeniem funkcji stowarzyszenia zrzeszającego lotników i organu państwowego, o częściowych, wybranych kompetencjach przejętych od ULC, na przykład wyłącznie nadzór nad szkoleniami, ale pozostawienie prowadzenia rejestru organom państwowym.
4. Całkowita rezygnacja z próby tworzenia takiej organizacji w Polsce, skoro przez ostatnie

trzydzieści lat nie udało się tego zrobić. W zamian oddanie nadzoru sprawdzonej organizacji działającej w innym kraju, na przykład czeskiej LAA czy niemieckiej, która mogłaby czasowo lub na stałe przejąć obowiązki i wprowadzić przyjazne dla środowiska przepisy.

3.2.6 Społeczny nadzór nad działalnością organizacji nadzoru lotniczego

Pojawił się postulat aby istniało rozwiązanie polegające na możliwości nadzorowania poprawności działania nadzoru przez samych lotników w celu eliminowania niepraktycznych czy pozornie bezpiecznych rozwiązań. Zaproponowano aby nawet przy odrębnym od ULC nadzorze powstał rodzaj społecznej „rady nadzorczej” czy też „komisji rewizyjnej”, która składałaby się z doświadczonych, aktywnych pilotów i dbałaby aby partykularne interesy (głównie finansowe) określonych grup (np. producentów sprzętu czy ośrodków szkoleniowych) nie wpływały negatywnie na środowisko lotnicze poprzez lobbowanie rozwiązań korzystnych tylko dla ich własnych celów.

3.2.7 Ubezpieczenia OC i AC

Jednym z głównych kosztów utrzymania samolotu ultralekkiego, poza paliwem i obsługą, są ubezpieczenia lotnicze. Rozwiązaniem przyciągającym pilotów do polskiej organizacji lotniczej byłyby tanie, grupowe ubezpieczenia lotnicze dla jej członków.

Według niektórych kolegów ubezpieczenie takiego samego samolotu w Polsce i Czechach różni się trzy lub czterokrotnie na niekorzyść ubezpieczeń w Polsce. Wyrównanie tej oferty byłoby znaczącym krokiem do zachęcenia właścicieli statków powietrznych do powrotu pod polski nadzór.

Inna grupa kolegów podała jednak przykłady, że ubezpieczenia OC w Polsce są na podobnym poziomie jak w Czechach, gdyż są brokerzy specjalizujący się w ubezpieczaniu ultralekkich statków powietrznych i mają wypracowane dobre oferty w tym zakresie.

Bez względu na obecną sytuację, nowy podmiot powinien mieć na uwadze aby oferta ubezpieczeniowa była atrakcyjna dla polskich użytkowników statków powietrznych.

3.2.8 Jasne przepisy i 600kg MTOM na świadectwach kwalifikacji pilotów i mechaników – uporządkowanie przepisów

Ograniczenie masy startowej do 450kg dla samolotów ultralekkich zdaniem środowiska lotniczego stanowi poważne zagrożenie bezpieczeństwa. Wymusza to „odchudzanie” konstrukcji przez konstruktorów, a i tak przy masie własnej samolotu rzędu 300kg pozostaje do dyspozycji na dwóch pilotów, bagaż i paliwo zaledwie 150kg. Oznacza to, że osoby o normalnej wadze, rzędu 80kg nie mogą już wykonywać dwuosobowych lotów (np. lot szkolny z instruktorem), a nawet jeśli ważą mniej to powinni latać bez paliwa aby spełnić wymogi ustawodawcy. Temat był dyskutowany wielokrotnie i wiele krajów UE wprowadziło już w tym zakresie opt-out eliminujący ten nieżyciowy przepis.

W chwili obecnej, pomimo wprowadzenia w Polsce opt-outu, świadectwa kwalifikacji pilotów i mechaników poświadczania obsługi dalej upoważniają jedynie do pilotowania i obsługi samolotów do 475kg (wliczając spadochron ratunkowy). Zdaniem środowiska powinna być dokonana jak najszybciej automatyczna konwersja świadectw do 600kg, z powodu aktualnej zmiany przepisów. Ten sam postulat dotyczy śmigłowców i wiatrakowców.

3.2.9 Uporządkowanie pozostałych przepisów

Konieczne jest też uporządkowanie przepisów innych niż dotyczące statków do 600kg, bo przyjęte przez ULC liczby sprzeczne są z logiką. Na przykład kategoria 115kg (masa własna statku)

ograniczona jest od góry do MTOM 200kg. Powoduje to, że na pilota i paliwo pozostaje 85kg. Odliczając przepisowe paliwo (20l czyli około 16kg) pozostaje 59kg na pilota w kombinezonie, butach i hełmie. Powoduje to, że ta pozornie atrakcyjna kategoria jest w praktyce abstrakcyjna i nieosiągalna.

3.2.10 Jasność i spójność przepisów

Obecnie obowiązujące przepisy są efektem wieloletnich zmian i poprawek zarówno ustawy Prawo Lotnicze jak i rozporządzeń wprowadzanych przez kolejne rządy. Zdaniem lotników idealnym rozwiązaniem byłoby takie uporządkowanie (lub napisanie od nowa) przepisów krajowych dla statków ultralekkich, żeby w jasny i przejrzysty dla wszystkich sposób opisywały one zasady obowiązujące po wprowadzeniu opt-out.

Takie nowe, dobre prawo to nie tylko jasne i proste procedury rejestracji statków powietrznych, ale też jasne i pozbawione nadmiernej biurokracji przepisy w zakresie eksploatacji statków, systemu szkoleń itp.

W chwili obecnej wiele osób początkowo zainteresowanych lotnictwem, po kontakcie ze złożonością i niespójnością polskich przepisów albo studzi swój zapał do takiego hobby albo, za namową innych kolegów, od samego początku szkoli się pod nadzorem czeskim lub słowackim unikając kontaktu z polskimi urzędami.

3.2.11 Modyfikacja aktualnego rozporządzenia w celu likwidacji problemów z ewidencją

Podczas jednego ze spotkań pojawiła się propozycja rozwiązania problemów przedstawionych w punkcie 3.1. poprzez modyfikację rozporządzenia i wykreślenie z rozporządzenia konieczności wpisania statku na listę typów zatwierdzonych. W kolejnych rozmowach pojawiały się kolejne propozycje, które w swojej istocie dążyły do tego samego celu: zapewnienia możliwości latania na wszystkich dotychczasowych fabrycznych statkach powietrznych bez konieczności rozpoczynania certyfikacji takiego statku od początku na potrzeby nowych przepisów. Konieczne jest znalezienie takiego rozwiązania aby samolot, który do tej pory latał (np. w innym nadzorze) po zarejestrowaniu go na SP mógł bez przeszkód być eksploatowany zgodnie z krajowym prawem. Autorskie pomysły szczegółowe na rozwiązanie tego problemu pojawiły się już po zakończeniu konsultacji, a ze względu na swoją obszerność i autorski charakter wykraczają poza niniejszy raport.

3.2.12 Rozbudowa samolotu o dodatkowe wyposażenie.

Ponieważ samoloty ultralekkie są w swojej istocie „wyjęte” spod przepisów EASA i nie posiadają certyfikatów typu, mogą być rozbudowywane samodzielnie, zgodnie z dobrą praktyką lotniczą o dodatkowe wyposażenie. Rozbudowa kokpitu o dodatkowe urządzenia pokładowe (np. dodatkowy woltomierz czy drugi prędkościomierz) nie jest większym problemem, ale podobnie należałoby podejść do rozbudowy np. o oświetlenie do lotów nocnych, wymianę silnika na inny, montaż transpondera czy przestawnego śmigła. Dopuszczenie samolotu po takich zmianach powinno być możliwe na podstawie wpisu mechanika poświadczającego obsługę, który stwierdzi poprawnie zainstalowane oświetlenie wymagane przepisami.

3.2.13 Podzespoły w lotnictwie ultralekkim.

Co do zasady samoloty ultralekkie są statkami powietrznymi przeznaczonymi do amatorskiego latania, głównie rekreacyjnego, a bardzo często są to również statki budowane amatorsko z kitów czy papierowych projektów. Na świecie przyjęte jest, że statki te mają być tak zaprojektowane aby

wykorzystywać w nich podzespoły z rynku konsumenckiego. Ma to na celu ułatwienie amatorom zdobycie części do budowy statku (najczęściej samolotu czy motolotni), a w późniejszym czasie łatwy jego serwis i bezpieczną eksploatację. Części produkowane na masową skalę wykazują się wysoką powtarzalnością i użycie np. śrub „nie lotniczych”, ale o odpowiednich parametrach wytrzymałościowych, przeliczonych przez konstruktora, powoduje nie tylko obniżenie ceny ich zakupu, ale przede wszystkim, z powodu ich powszechnej dostępności, łatwość wymiany w każdej chwili kiedy zajdzie taka potrzeba.

Lotnicy podnieśli kwestię, że powinno być to jasno wpisane w przepisach, że takie praktyki są dozwolone, a nawet zalecane.

3.2.14 Dopuszczanie statków powietrznych do lotu bez „błogosławieństwa” producenta.

Respondenci podnosili fakt, że producenci statków powietrznych i podzespołów próbują stworzyć własny nadzór metodami tzw. „ASO” nad statkami powietrznymi. Bez nadzoru i zgody producenta niemożliwe są niektóre proste nawet czynności obsługowe jak wymiana świec czy oleju. Jest to kalka z lotnictwa certyfikowanego, gdzie mechanicy zdobywają przeszkolenie na typ u producentów.

Zdaniem respondentów nadzór producenta nad statkiem powietrznym powinien kończyć się z okresem gwarancyjnym, w którym producent ma prawo narzucać obsługę statków zgodnie z własnymi wymaganiami i przez wskazanych przez nich ludzi. Po tym czasie czynności obsługowe powinny być uwolnione i wykonywane przez dowolnych mechaników, oczywiście zgodnie z zasadami sztuki i z wykorzystaniem dokumentacji technicznej producenta.

Paradoksem jest to, że dziś sami producenci nie biorą odpowiedzialności za lotnicze parametry oferowanych produktów (vide Rotax), ale wymagają od mechaników szkoleń firmowych i stosowania procedur takich jakby były to certyfikowane produkty lotnicze.

3.2.15 Wzajemne uznawanie listy typów zatwierdzonych przez kraje współpracujące

Każdy fabryczny ultralekki statek powietrzny, jeśli posiada odpowiednią dokumentację powinien mieć możliwość zarejestrowania go w kategorii K4 jako typ zatwierdzony. Uzupełnienie dokumentacji technicznej często przekracza możliwości pilota i powinno być wspierane przez organizację. Wzajemne uznawanie typów powinno być podstawową praktyką. Oznacza to, że jeśli w Niemczech, Czechach czy innym kraju istnieje już w rejestrze dany typ samolotu czy wiatrakowca, nie powinno być problemów z jego rejestracją w Polsce. Parametry techniczne tych statków powinny być jawne i jednakowe w poszczególnych nadzorach. Dotyczy to zwłaszcza samolotów już nieprodukowanych, do których producent nie jest w stanie dostarczyć bieżących dokumentów.

3.2.16 Rozróżnienie samolotów do latania rekreacyjnego i do działalności komercyjnej (w tym szkoleniowej)

Podczas spotkań powstało pytanie czy i jak odróżniać statki powietrzne, na których wolno prowadzić np. szkolenia pilotów. Rozważano czy powinny być szczegółowe przepisy, którym muszą podlegać statki przeznaczone do działalności komercyjnej – loty zarobkowe, szkolenia, fotografia lotnicza, usługi lotnicze. Nie ustalono dobrego rozwiązania, temat pozostawiono do rozwiązania przyszłemu nadzorowi

3.2.17 Współpraca z innymi krajami europejskimi w zakresie lotów międzynarodowych

Współczesne samoloty ultralekkie pozwalają na coraz dłuższe i bezpieczniejsze podróże. Zasięg wielu samolotów znacznie przekracza 500km, co powoduje, że lot z Krakowa do Budapesztu możliwy jest bez międzylądowania. Wskazane były by uproszczone procedury dla lotów międzynarodowych. Skoro poruszanie się samochodem wewnątrz Shengen nie wymaga od kierowcy żadnych dodatkowych procedur wskazane byłoby aby podobnie było z podróżami samolotem. Lot wewnątrz Shengen powinien być możliwy z własnego lądowiska przy domu, o ile ktoś oczywiście takie posiada.

3.2.18 Wzajemne uznawanie uprawnień przez kraje współpracujące

Współpraca z innymi nadzorcami powinna docelowo doprowadzić do wzajemnego uwspólnienia wymagań i wzajemnego uznawania uprawnień. Szkolenia nie różnią się zasadniczo od siebie i nie ma zdaniem lotników przeciwwskazań aby pilot wyszkolony w Czechach nie mógł pilotować statku powietrznego na przykład na Polskich znakach. W chwili obecnej jest to niemożliwe z powodów formalnych przepisów, ale logika wskazuje, że jest to sztuczna bariera. Ideałem byłoby stworzenie uniwersalnej „małej licencji” wzorem PPL, ale dla samolotów ultralekkich, ale krokiem w tym kierunku powinna być najpierw bezproblemowa nostryfikacja uprawnień zdobytych w innych nadzorach.

3.2.19 Możliwość dalszego szkolenia i doskonalenia umiejętności

W chwili obecnej dodatkowymi uprawnieniami dla pilotów UL są: CVFR, NVFR, holowanie bannerów. Wpisywane są one przez instruktora do świadectwa kwalifikacji. Pojawiły się głosy, że w związku z coraz to nowszymi rozwiązaniami stosowanymi w ultralekkich statkach powietrznych (autopilot, przestawne śmigło, chowane podwozie) oraz coraz lepszymi osiągnięciami niektórych konstrukcji zachodzi konieczność zróżnicowania np. prostego, „rurowego” samolotu krytego płótnem o $V_c=90\text{km/h}$ od kompozytowego dolnopłata z $V_c=280\text{km/h}$. To są zupełnie inne samoloty o zupełnie innej technice pilotażu.

Rozsądnym rozwiązaniem byłoby prawdopodobnie zdefiniowanie nowego pojęcia typu „samolot zaawansowany”, określenie jego kryteriów i określenie nowego uprawnienia do pilotowania takich statków, wpisywanego przez instruktora do świadectwa kwalifikacji tak, jak do tej pory wpisywane są loty nocne czy CTR. Zdaniem respondentów nie jest nawet konieczne określanie ilości godzin wymaganych do takiego przeszkolenia, ale ważne jest aby instruktor uznał i poświadczył, że pilot jest gotowy do pilotażu samolotu zaawansowanego technicznie.

3.2.20 Możliwość kontynuacji szkolenia na większych samolotach

Szkolenia na licencję pilota (LAPL czy PPL) są wbrew pozorom bardzo zbliżone do szkoleń na świadectwo kwalifikacji z zastrzeżeniem, że są dłuższe i bardziej rozbudowane. Byłoby wysoce wskazane, aby szkolenie na licencję LAPL mogło być kontynuacją szkolenia na UACP tak jak PPL jest kontynuacją LAPL. Powinna być jakaś uproszczona ścieżka przejścia ze świadectwa kwalifikacji na licencję EASA – LAPL lub PPL po uzupełnieniu przez pilota jedynie różnic w wyszkoleniu. Stworzenie takiej możliwości powodowałoby motywację pilotów do dalszej nauki, co przełożyłoby się bezsprzecznie na realne podniesienie bezpieczeństwa w powietrzu. Jak mówią wszystkie dostępne statystyki - pilot lepiej wyszkolony to pilot bardziej bezpieczny. System certyfikacji powinien motywować pilotów do rozwoju, do zdobywania kolejnych kwalifikacji i uprawnień, w tym IR aby aktywnie zapobiegać wypadkom lotniczym.

Dziś nie jest to możliwe, gdyż szkolenie na licencję LAPL lub PPL nie uznaje wiedzy i

doświadczenia zdobytego na samolotach ultralekkich, traktując tę dziedzinę lotnictwa jak coś całkowicie niezwiązanego z lataniem. Pilot UL, nawet z dużym nalotem, musi zaczynać szkolenie od tego samego miejsca co całkowity nowicjusz, który dopiero rozpoczyna swoją przygodę z lotnictwem.

Nie motywuje to pilotów do podnoszenia swoich kwalifikacji, co więcej, już na starcie wymaga to od nich podjęcia świadomej decyzji, że nie będą mogli się dalej rozwijać wkraczając na drogę latania samolotami ultralekkimi.

3.2.21 Możliwość wykonywania nieograniczonych startów i lądowań z własnego lądowiska.

Samoloty ultralekkie, jako niepodlegające przepisom EASA mogą wykonywać operacje lotnicze z terenów nie będących lotniskami czy lądowiskami. Według ULC liczba tych operacji ograniczona jest jednak do 14 dni w ciągu następujących po sobie 12 miesięcy. Wyklucza to regularne użytkowanie własnej drogi startowej (np. na własnej, prywatnej łące) jako podstawowego miejsca, z którego wykonuje się operacje lotnicze własnym samolotem. Zdaniem pilotów biorących udział w konsultacjach jest to kolejny czynnik hamujący lotnictwo amatorskie, a jak pokazał casus jednego z kolegów – może być nawet przyczyną kłopotów z prawem.

3.2.22 Konieczność zapewnienia użytkownikom ultralekkich statków powietrznych jasnej wykładni prawa, zrozumiałej dla wszystkich, w tym również tych, którzy dopiero chcą dołączyć do lotniczej braci.

Zdaniem wielu rozmówców, współcześnie obowiązujące przepisy, zaczynając od ustawy Prawo Lotnicze, poprzez Rozporządzenia ministerstwa, na wytycznych ULC kończąc są nieczytelne lub bardzo trudno zrozumiałe i wymagają poświęcania ogromnej ilości czasu na zrozumienie często bardzo zagmatwanych przepisów.

Piloci i mechanicy widzą konieczność przełożenia złożonego języka prawnego na proste i zrozumiałe komentarze do obecnego prawa, które powinny być jasne, zrozumiałe dla wszystkich, wiążące i dostępne albo na dedykowanej stronie internetowej albo w dedykowanej zakładce na stronie ULC dla wszystkich chętnych.

Powinny być one napisane tak, aby młody człowiek, który chciałby nauczyć się latać i kupić sobie samolot ultralekki mógł przeczytać je i zrozumieć bez konieczności wertowania odnośników do wielu, rozrzuconych po rządowych repozytoriach dokumentów.

3.3 Dobre praktyki z innych krajów

3.3.1 Deklaracyjny system rejestracji statków powietrznych

W niektórych krajach europejskich (Francja, Włochy), przy rejestracji ultralekkich statków powietrznych stosowany jest system deklaracyjny, polegający na tym, że właściciel, producent czy konstruktor - amator, oświadcza podczas rejestracji, że statek spełnia wymagania techniczne pozwalające na jego rejestrację i bezpieczne użytkowanie. Wymagania te jasno są określone w przepisach i łatwe do zweryfikowania. Powoduje to znaczące uproszczenie biurokracji i zwalnia urzędników z odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku powietrznego. Taka konstrukcja prawa pozwala na rozwój lotnictwa amatorskiego, a jak wykazują statystyki, nie ma negatywnego wpływu na pogorszenie bezpieczeństwa lotów.

Inna praktyka mówi, że nadmierne komplikowanie prawa i przeregulowanie jakiejś branży prowadzi głównie do bardziej złożonych mechanizmów obchodzenia przepisów.

3.3.2 Przewóz pasażerów

Amerykańska FAA wprowadziła przepis, że prawo do przewozu pasażerów posiada pilot, który posiada bieżącą praktykę lotniczą i w ciągu ostatnich 90 dni wykonał przynajmniej trzy starty i lądowania. Brak ciągłości tej praktyki skutkuje automatycznym wygaśnięciem uprawnienia do przewozu pasażerów. Jest też ono automatycznie przywracane po wykonaniu wymaganych operacji lotniczych. Egzekwowanie tego przepisu odbywa się wyłącznie na podstawie wpisu do logu pilota. Przepis ten, właściwie interpretowany, wymusza utrzymywanie bieżących nawyków poprzez przerwy w lataniu nie dłuższe niż 3 miesiące, co przynajmniej teoretycznie ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo przy lotach z pasażerem.

Wprowadzenie podobnej reguły (długość przerwy w lataniu pozostaje do dyskusji) mogłoby zdaniem środowiska mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo lotów. Oczywiście wspomniana przerwa w bieżącej praktyce lotniczej nie powodowałaby utraty żadnych innych zdobytych uprawnień i miałaby wpływ tylko na możliwość przewozu pasażera do czasu uzupełnienia startów i lądowań.

Część respondentów podnosiła niską jakość kultury lotniczej w naszym kraju i skłonność do „kombinowania”. Ich zdaniem przepis taki byłby martwy, gdyż nikt w rzeczywistości nie przestrzegałby go, a zwłaszcza osoby mające w perspektywie zarobienie szybkich pieniędzy za lot widokowy.

Pozostaje więc do rozwiązania sposób nadzoru nad egzekwowaniem przepisu, ale w sytuacji konieczności nadzoru przepis jako taki przestaje mieć sens. Być może jednak nasze środowisko łamie przepisy właśnie z powodu przeregulowania i nadmiernej kontroli?

Tak czy inaczej – próba kopiowania dobrych praktyk, a zwłaszcza wysokiej kultury i lotniczej promującej odpowiedzialność pilotów, warta jest naszym zdaniem podjęcia.

3.3.3 Lotnicze badania lekarskie

Jak wskazują statystyki wypadki czy incydenty lotnicze praktycznie nie zdarzają się z powodów zdrowotnych, a jeśli zdarzają, to nie ma korelacji między liczbą wymaganych badań a liczbą wypadków. W Stanach Zjednoczonych, do uzyskania licencji w kategorii LSA, upoważniającej do pilotowania samolotów do 600kg wystarczające jest posiadanie ważnego prawa jazdy jako dokumentu poświadczającego odpowiedni stan zdrowia, o ile nie zostaną wydane dodatkowe wymagania przez FAA. We Francji badania lekarskie wydawane są dożywotnio, podobnie w Anglii, gdzie pilot składa tylko oświadczenia czy nie zachorował na chorobę, która wyklucza go z latania. Być może taka praktyka byłaby możliwa w Polsce. Ułatwiłaby ona dostęp do lotnictwa amatorskiego.

3.3.4 Centralna baza samolotów

W nadzorze włoskim istnieje rozwiązanie podobne do polskiego CEPiKu stosowanego w motoryzacji. Każdy samolot posiada swój prosty dowód rejestracyjny, w którym jest kod QR, z którego można od razu ustalić wszystkie dane samolotu, aktualny nalot i stan techniczny. Ułatwia to prowadzenie ewidencji, obniża jej koszty i porządkuje zarządzanie statkami powietrznymi w nadzorze. Czy jest to dobre rozwiązanie – tego nie wiemy, ale na pewno nie może to być „bat” na pilotów, a raczej ułatwienie w prowadzeniu dokumentacji i korespondencji z nadzorem.

3.3.5 Biuletyn dla pilotów

Czeski nadzór wydaje miesięczny, darmowy biuletyn dla wszystkich pilotów ultralekkich (samoloty, wiatrakowce, śmigłowce i motolotnie). Są tam ujmowane wszystkie aktualne zalecenia

bezpieczeństwa wynikające z bieżących analiz incydentów oraz wszystkie przydatne informacje dotyczące na przykład przestrzeni powietrznej czy imprez lotniczych.

Zapoznawanie się z bieżącymi zaleceniami bezpieczeństwa i analizą incydentów z przeszłości ma fundamentalne znaczenie dla podnoszenia realnego bezpieczeństwa w powietrzu. Co prawda, najlepiej uczymy się na własnych błędach, ale w lotnictwie najlepszą formą jest nauka na błędach innych, zwłaszcza, że cena błędu to często życie ludzkie.

Periodyk wydawany w tym celu trudny jest więc do przecenienia.

4 Inne materiały jako informacja zwrotna i inspiracja dla przyszłego nadzoru.

4.1 Wpis z mediów społecznościowych opublikowany przez jednego z pilotów, który podzielił się wrażeniami ze swojego pobytu w USA: ¹

„Drodzy Awiatorzy - taka seria przemyśleń na szybko.

Jak pewnie wielu z Was i ja korzystając z podróży do USA i nadarzającej się okazji postanowiłem przeprowadzić walidację swojej licencji. Ze względu na dosyć długi pobyt mam frajdę z obserwacji latania i lotników w kilku stanach i tak mnie naszło.

Refleksja 1 - FAA i urzędnicy - Proces łatwy i akurat w moim wypadku związany z przygodami, ale co do zasady gładka sprawa. Biorąc pod uwagę to, że z autoryzowanym reprezentantem FAA spotkałem się w Starbucks 'ie to przyznaje ze w obliczu doświadczeń ze spotkań z rodzimym urzędem było to już sporym szokiem poznawczym. To co jednak wzbudziło mój największy podziw to otwartość, chęć pomocy urzędnika i absolutny brak chęci pokazania kto tu rządzi i użycia władzy - ponieważ akurat system IACRA był w trakcie prac to cały proces dokończyliśmy... przez FaceTime już z kolejnego miasta do którego musiałem jechać - wszystko z luzem, uśmiechem i szczerą chęcią pomocy. Jeszcze tego samego dnia dostałem dokument i miły telefon od Terrence 'a z pouczeniem jak to teraz dalej działa.

Refleksja 2 - latanie i swoboda z tym związana - doświadczyłem lądowań na lotniskach kontrolowanych, niekontrolowanych i w środku niczego, ale również nieopodal przydrożnej knajpy - ot tak, na obiad, zupełnie tak jak robię to w Polsce samochodem będąc w drodze. Ja wiem że wszystko jest większe w USA, w tym obszar, ale nikogo to co robimy nie zaskoczyło, wywoływały taką samą serdeczność i uśmiech pod hangarem na lotnisku jak i w w/w knajpie. Po drodze przyłączali się do nas inni lotnicy i śmigłowcowi i samolotowi - każdy postój to mila pogawędka i nowe znajomości - ponownie z uśmiechem luzem i otwartością.

Wstęp na każde z tych lotnisk to kod do bramy lub w najgorszym wypadku telefon do kogoś kto Ci tę bramę otworzy. Dostawa paliwa pod samolot działa albo tak że masz je na wyciągnięcie ręki, albo cysterna podjeżdża w mgnieniu oka i tu również luz i uśmiech bez ton papierów i pytań o to czy trzy pokolenia temu Twoja rodzina płaciła akcyzę, czy może nie.

Refleksja 3 - ceny, dostęp - tak tu jest inaczej i mimo podniesienia cen nadal wynajęcie Cessny 182 jest tańsze niż w Polsce, tak jest droższe paliwo, ale pomimo to nadal znacznie tańsze niż w Polsce i wreszcie NIE - nikt tu nie rozumie dlaczego pojedyncza operacja startu i lądowania na EPBC czy EPMO kosztuje tyle ile teraz kosztuje. Dzięki Lukaszowi miałem okazję przelecieć się z bardzo dobrym amerykańskim „akrobatą” Sammym Masonem... rodzina ma 8 samolotów w tym 2 Stearmany i tak nie jest to zwykły przypadek choćby mojej osoby zbierającej na każdą godzinę lotu, ale Sammy który usłyszał o opłatach w Polsce miał oczy większe niż nalot wspomnianego Łukasza - on płaci ryczałt 25USD miesięcznie za korzystanie z hangaru i lotniska w Santa Paula 🇺🇸

Refleksja 4 -kultura, społeczność - gdziekolwiek nie wpadniesz - uprzejmość, gościnność. Po godzinach w maleńkim Santa Paula które pewnie ma rozmiar naszych Grądów w lotniskowej knajpie był full, grała muzyka, a przy barze rozmowy toczył właściciel lokalnej szkoły lotniczej, nie wspominam o jedzeniu które po prostu było dobre i nie było bigosem, albo kielbasą z grilla. Widać że się lubią, lubią po całym dniu pogadać o tym co na lotnisku i co w lataniu i lokalnej społeczności. Nie wspominam też o hangarach, w których mają swoje apartamenty i widok z kuchni na zaparkowany obok salonu śmigłowiec...

Ten post piszę na kolanie i pewnie jest w nim wiele uproszczeń, zanim spadnie na mnie fala poprawek i wyjaśnień ze to nie do końca tak bo widziałem tylko ten różowy wycinek to zastanawiam się czy małe kroki związane z uprzejmością, zmianą podejścia urzędu i generalnie rozwojem latania GA w w/w obszarach mają szansę się wydarzyć? Co sądzicie? ”

5 Lista osób uczestniczących w spotkaniach:

Andrzej Barczak

Krzysztof Będkowski

Sławomir Bogusz

Tomasz Borkowski

Grzegorz Brychczyński

Andrzej Chmura

Ryszard Dworak

Andrzej Fijołek

Łukasz Filipek

Krzysztof Gawidziel

Janusz Grzywa

Ireneusz Hajdasz

Dominik Hyski

Jarosław Karwat

Zbigniew Kędziora

Rafał Kosecki

Tomasz Kryś

Lech Majewski

Michał Nowak

Marek Paszowski

Marek Marciniak

Sebastian Pędziak

Sebastian Pietrzak

Jan Rybak

Marek Sudomirski

Dariusz Szyszka

Robert Walc

Jakub Waszkiel

Stefan Weker

Wiesław Wędzonka

Remigiusz Wolak

Krzysztof Wronowski

Janusz Zawiało

Janusz Zdulski

oraz sześć osób, które nie wyraziły zgody na ujawnienie ich personaliów.

Łącznie w konsultacjach udział wzięło 41 osób.

6 Źródła i odnośniki

1. <https://www.facebook.com/groups/awiatorzy/permalink/5855892974464671/>