

CO DALEJ Z POKAZAMI LOTNICZYMI?

LIST OTWARTY DO PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Na wiosnę zeszłego (2018) roku Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadził szkolenie na temat organizacji pokazów lotniczych. Zaprezentowano tam nowe dokumenty opracowywane przez dyrektora i organizatora pokazów w celu otrzymania zgody na przeprowadzenie imprezy i obniżenie minimalnej wysokości lotów. Dokumenty te w mojej ocenie były nie do przyjęcia między innymi z takich powodów jak:

- nadmierne rozbudowanie dokumentacji (ponad 50 stron na wniosek o zgodę na przeprowadzenie pokazów, a do tego chyba 10 stron na wniosek o zgodę na obniżenie wysokości – i to przy małej ilości uczestników – przy większej ilości tabelki się rozrastają i stron przybywa);
- niepotrzebne powielanie tych samych danych w dokumentach (trzy tabele z listą uczestników, numerami licencji, typami statków powietrznych itp. W dodatku tabele te są tak zrobione, że nie można ich uzupełniać metodą „kopiuj-wklej”). Jeżeli w jednej tabeli podaję minimalną wysokość lotu to po co mam to umieszczać w kolejnej i po co w ogóle ta tabela?
- nadmiar danych, które mogą być sprawdzone w inny sposób (w końcu rejestry personelu latającego i statków powietrznych są prowadzone przez ULC) takich jak aktualności badań lotniczo-lekarskich, świadectwa rejestracji i zdatności do lotu, ubezpieczenia itp. Za aktualność tych dokumentów odpowiada bezpośrednio dowódca załogi wykonującej lot, a więc powinno wystarczyć jego oświadczenie, że wszystko jest w porządku;
- konieczność podawania danych do niczego niepotrzebnych: kategoria prędkościowa statku powietrznego (I, II, II) jest potrzebna ponieważ od niej zależy odległość linii pokazu od publiczności, ale do czego potrzebna jest kategoria statku powietrznego? Nie ma to żadnego wpływu na organizację pokazów – na przykład Extra 330 i Zlin 526 są w tej samej kategorii – AK1A3 (samolot akrobacyjny) ale ich możliwości są zupełnie różne, wręcz nieporównywalne;
- konieczność podawania we wniosku o obniżenie wysokości danych takich jak nalot w lotach akrobacyjnych, ilość udziałów w pokazach i zawodach lotniczych itp. kto to liczy?, (no może na etapie szkolenia). Ponadto jak przy współczesnej akrobacji policzyć ilość pętli, beczek itp.? a co jak trzeba będzie przedłużyć lub skrócić pokaz?;
- mieszanie do dokumentacji lotniczej (pokazowej) elementów organizacyjnych imprezy masowej. Zgodę na imprezę masową udzielają organizatorowi władze lokalne a nie ULC. Nas, jako lotników i organizatorów lotów, interesuje jedynie zabezpieczenie strefy pokazów przed wtargnięciem osób postronnych;
- konieczność zbierania (ponad 30 dni przed pokazami!) podpisów koordynatora zespołu reagowania awaryjnego, kierownika do spraw bezpieczeństwa imprezy masowej, przedstawiciela lokalnego sztabu zarządzania kryzysowego, koordynatora jednostek straży pożarnej, koordynatora jednostek służb medycznych, koordynatora jednostek ratownictwa wodnego, koordynatora jednostek policji i żandarmerii wojskowej itd. itp. Podpisy te trudno jest zebrać z takim wyprzedzeniem ponieważ wymaga to jeżdżenia po różnych

- urzędach (często w innym mieście niż miejsce zamieszkania organizatora i dyrektora pokazów) i to wtedy gdy dana osoba jest w pracy (a przy pracy w systemie dyżurów to może być różnie), ponadto często słyszymy, że będzie to osoba, która akurat będzie na dyżurze, a grafiku na przyszły miesiąc jeszcze nie ma. Co więcej są to osoby zabezpieczające imprezę masową (zgoda od władz lokalnych), a my mamy się zajmować organizacją lotów pokazowych i tylko to powinno być przedmiotem zainteresowania ULC;
- tworzenie dokumentów nieprzydatnych jak Analiza Ryzyka – tabele zagrożeń i ryzyka. Dokument ten opiera się na przyjęciu określonych prawdopodobieństw i dotkliwości poszczególnych zagrożeń dokonywanych przez oceniającego wg jego uznania, na podstawie osobistego doświadczenia. Podobnie jest po uwzględnieniu środków zaradczych. W tej sytuacji dziwne by było gdyby ocena dyrektora pokazów i oceniającego urzędnika ULC były w 100% zgodne – zawsze więc można powiedzieć, że ocena wykonana jest niewłaściwie! Ponadto: analizę ryzyka można prowadzić na bardzo wiele sposobów. Metoda zastosowana w tabeli jest tylko jedną z nich. W działalności praktycznej nie jest istotna metoda analizy a osiągnięte efekty! Prowadzę tą analizę chyba nie najgorzej skoro jeszcze nie trafiłem pod sąd, a organizowałem i prowadziłem wiele pokazów lotniczych (w trakcie jednych zginął Marek Szufa). Tabelki też robię nie najgorzej (chyba „wyczułem” o co chodzi urzędnikom sprawdzającym) bo większych uwag nie miałem, ale z nich nie korzystam! Dla mnie jest to robienie „kwitu dla kwitu”. Możliwe, że dla kogoś jest to metoda przydatna – niech więc sobie robi, ale nie zmuszajmy innych do stosowania jednej metody. Oceniamy efekty a nie narzędzia;
 - ponadto sztuczne powiększanie objętości dokumentów – poprzez tworzenie osobnych rubryk do wypełnienia jak: czy będą wykonywane skoki spadochronowe?, czy będą loty grupowe?, czy będzie pozoracja lotów agro, ratowniczych i taktycznych itp. Po co urzędnikowi ULC te dane w osobnej tabelce skoro jasno wynika to z programu pokazów? Dlaczego pozorację lotów agro, ratowniczych itp. można prowadzić podczas imprezy masowej, a bez imprezy masowej już nie? Jaki to ma związek?

Uwag mam jeszcze wiele ale nie będę wszystkich wyliczać – zajęło by to za dużo miejsca i czasu. Poprzestanę więc tylko na tych najważniejszych. Nieprawidłowości w dokumentach jest bardzo wiele i to takich, które w mojej ocenie są niedopuszczalne i całkowicie je dyskwalifikują. Zgłosiłem te wszystkie zastrzeżenia zaraz na początku szkolenia w ULC. Po krótkiej dyskusji dowiedziałem się (wszyscy pozostali uczestnicy szkolenia również), że dokumenty te mają nam tylko pomóc i wcale nie musimy ich wszystkich wykonywać jeżeli uważamy je za zbyteczne. Przyjąłem to „za dobrą monetę” i rzeczywiście początkowo tak było, ale tylko początkowo. Stopniowo, z pokazu na pokaz, słyszałem, że jednak to trzeba dopisać, to dorysować, aż pod koniec sezonu wszystko wróciło do stanu wyjściowego – całość dokumentacji, bez wyjątku, trzeba było wykonywać. Doszło do tego, że prosty, bezpieczny element pokazów, który chciałem dodać do programu został wycofany ponieważ nie miałem zrobionej kolorowej tabelki z analizą ryzyka (dla wyjaśnienia – proszę wybaczyć ironię ale w tym przypadku inaczej nie umiem: miał to być koszący lot samolotu nad jadącym po pasie startowym lotniska najnowszym modelem samochodu „Jaguar”. Ponieważ pilotem samolotu miał być mistrz Europy w akrobacji samolotowej, kapitan linii lotniczych uważałem, że przelot po prostej nad pasem lotniska nie przekracza jego możliwości pilotażowych. Kierowcą samochodu miał być kierowca firmowy Jaguara, a więc miałem nadzieję, że da radę utrzymać się na kawałku betonu długości 2,5 km i szerokości 60 m nawet przy planowanej prędkości 220 km/h. Niestety: nie było tabelki –

pokaz się nie odbył). W nocy jeden z moich pomocników zrobił kolorową tabelkę (oprócz wykonawcy i inspektorów ULC nie wiem czy ktoś ją czytał) i pokaz mógł się odbyć. Dobrze, że inspektorzy ULC nie słyszeli komentarzy uczestników pokazów! Z tego samego powodu (brak tabelki) zrezygnowałem z pomysłu dodania w drugiej części imprezy pokazu jednego z zespołów akrobacyjnych. Zespół ten był zgłoszony do pokazów ale w innym miejscu (kilka kilometrów dalej i w innych godzinach) a ja nie miałem czasu na zrobienie tabelki. Zdarzyło się też, że rozpoczynałem pokazy (nie w tym roku) mając świadomość, że mam niedoróbkę w jednym (ściśle lotniczym) elemencie i będę musiał improwizować na bieżąco. Niedoróbka ta powstała ponieważ w czasie kiedy miałem to organizować musiałem poprawiać jedną z tabel (jakieś mało istotne elementy), a potem zabrakło mi czasu. Nie bałem się, że zostanie to wykryte bo niby dlaczego inspektor ULC miałby zauważyć niedoróbkę lotniczą? Ważne, że kwity się zgadzały!

Najważniejszą sprawą podczas pokazów lotniczych jest bezpieczeństwo. W pierwszej kolejności bezpieczeństwo publiczności i osób postronnych, a następnie bezpieczeństwo uczestników, sił zabezpieczenia i organizatorów. Podporządkowane temu muszą być wszelkie działania organizatorów i wykonawców pokazów. Potrzebne są do tego jasne i jednoznaczne przepisy, wyraźny i jasny podział obowiązków, kompetencji i odpowiedzialności. Reszta zależy od doświadczenia, rozważań i rozsądku organizatorów, służb kierowania i zabezpieczenia oraz uczestników pokazów. Nie może być sytuacji, kiedy ludzie zamiast myśleć czy dany element będzie bezpieczny i co zrobić, żeby to bezpieczeństwo poprawić zastanawiają się jak wytłumaczyć to kontrolującym inspektorom ULC i czy wszystkie dokumenty są zrobione zgodnie z tymiś, nie do końca jednoznacznymi i logicznymi wymaganiami. Nie wszystko da się ująć w przepisach i dokumentach! To może dać tylko ogólne ramy, a działanie w określonych sytuacjach musi opierać się o doświadczenie i głęboką, praktyczną wiedzę lotniczą.

Co więc należy zrobić? Konieczne jest opracowanie nowych zasad przygotowania, organizowania i prowadzenia pokazów lotniczych. Wydaje się, że wystarczy opracować nowe wytyczne Prezesa ULC odnośnie organizacji pokazów. Nie jest tu chyba potrzebna zmiana ustawy Prawo lotnicze, więc nie powinno być to bardzo trudne i czasochłonne. W przepisach tych należy uwzględnić następujące zasady:

1. Oddzielić trwale i jednoznacznie pokazy lotnicze od imprezy masowej. Nawet jeżeli dyrektor pokazów jest jednocześnie organizatorem imprezy masowej (możliwe ale ja bym się na to nie zdecydował) to imprezę masową oceniają i wydają na to zgodę władze lokalne, a ULC zajmuje się tylko lotami pokazowymi. Drogi ewakuacji, zabezpieczenie ppoż, medyczne itp. interesują nas tylko w odniesieniu do strefy lotów pokazowych, części roboczej lotniska, miejsc przebywania załóg itp. Odnośnie rejonu publiczności interesuje nas tylko i wyłącznie zabezpieczenie części roboczej lotniska i terenu pod strefą pokazów przed wtargnięcie osób postronnych (publiczności ale nie tylko).
2. W związku z p.1 nie rozdzielać pokazów na te, które są częścią imprezy masowej i te, którym impreza masowa nie towarzyszy. Pokazy mają być zorganizowane i przeprowadzone w sposób bezpieczny i profesjonalny niezależnie od tego czy publicznością jest kilkaset czy kilka tysięcy ludzi. Te sprawy są niezależne i nie mają absolutnie żadnego związku.
3. W związku z p.1 zrezygnować z podawania osób funkcyjnych imprezy masowej. Co nas obchodzą nazwiska i zakres obowiązków koordynatora medycznego, ppoż i innych?

To sprawa organizatora imprezy masowej i nie ma nic wspólnego z lotnictwem i wykonywaniem lotów! Dyrektora pokazów lotniczych interesuje jedynie sposób łączności z przedstawicielem (kierownikiem, łącznikiem) ze sztabu antykryzysowego – sposób łączności a nie nazwisko, numer buta itp.

4. Zrezygnować z podawania nazwisk, uprawnień, zakresu obowiązków i to potwierdzonych osobistym podpisem osób funkcyjnych kierowania pokazami i lotami. Pełną odpowiedzialność za kierowanie pokazami i lotami ponosi dyrektor pokazów. On też ma zorganizować kierowanie pokazami i lotami w sposób zgodny z przepisami i dostosowany do sytuacji terenowej i ruchowej. Są sytuacje kiedy wystarczy tylko dyrektor (będący jednocześnie kierownikiem lotów) – małe pokazy, z dużymi przerwami czasowymi pomiędzy poszczególnymi punktami. W innych sytuacjach (duże pokazy, duża częstotliwość lotów, w kilku miejscach – lotnisko, strefa pokazów itp.) konieczne będzie wyznaczenie kilku kierowników lotów i opracowanie systemu ich zmian i współpracy, zastępcy (pomocnika) dyrektora pokazów, szefa BL, kierownika programu pokazów, szefa technicznego, odpowiedzialnego za MPiS i tankowanie, chronometrażysty itp. Wszystkiego przewidzieć i opisać w przepisach nie da się! To wszystko zależy od warunków terenowych, lotniskowych, liczby statków powietrznych, intensywności lotów, widoczności z poszczególnych punktów kierowania i wielu innych warunków. Odpowiada za to dyrektor pokazów i on po analizie potrzeb i możliwości (tylko błagam nie wprowadzajcie kolejnej tabelki na tą analizę) decyduje jakie stanowiska kierowania trzeba zorganizować i jakimi ludźmi je obsadzić. On za to odpowiada i trzeba uwierzyć, że obsadzi te stanowiska ludźmi z odpowiednimi uprawnieniami, doświadczeniem i o odpowiednich predyspozycjach.
5. Nie narzucać organizatorowi i dyrektorowi pokazów sposobów prowadzenia analizy zagrożeń, potrzeb, możliwości itd. Każdy myślący człowiek takie analizy prowadzi i wnioski wprowadza w życie, ale sposobów przeprowadzenia tego jest wiele. Można to robić w formie tabelarycznej, można na mapie, analizując punkt po punkcie i na wiele innych sposobów. Inaczej prowadzi się analizę w miejscu gdzie pokazy były już kilkakrotnie prowadzone, inaczej w nowym miejscu, inaczej na małym lotnisku gdzie nie ma etatowych sił i środków zabezpieczających, a inaczej na lotnisku kontrolowanym czy czynnym lotnisku wojskowym. Zależy to także od indywidualnych preferencji i przyzwyczajęń. Nie liczy się sposób (narzędzie) – liczy się efekt!
6. Utrzymać, ale w sposób konsekwentny, uprawnienia dyrektora pokazów do dokonywania zmian w programie pokazów, obecnie możliwości te są ograniczone do zmian kolejności poszczególnych punktów programu i przesunięć czasowych. Nie ma możliwości dodania załóg czy statków powietrznych do pokazów (jeżeli nagle pojawi się taka możliwość – nawet jeżeli załoga jest znana i miała brać udział w innych pokazach, które zostały odwołane), wprowadzenia nowych punktów do programu. Uczestnicy, statki powietrzne i program muszą być zgłoszone wcześniej (30 dni) do ULC i są uwzględnione w otrzymanym zezwoleniu, Takie zmiany powinny być w gestii dyrektora pokazów. Przecież, jeżeli pilot potrafi wykonać lot pokazowy np. w Zielonej Górze to będzie go też potrafił wykonać w Białymstoku.
7. Zgoda na obniżenie wysokości lotów, loty w nietypowych ugrupowaniach itp.
W większości przypadków wykonywanie lotów zgodnie z zasadami lotów VFR (min.150 m wysokości w locie, 300 m w przypadku akrobacji) mija się z celem – nie po to organizuje się pokazy by publiczność niewiele widziała – trzeba więc obniżyć wysokość. Statki powietrzne na kursach kolizyjnych powinny tak manewrować aby minąć się w dużej

odległości poziomej lub pionowej – jak więc wykonać popularną w zespołach akrobacyjnych „mijanę”? większość samolotów odrzutowych i transportowych w ogóle nie wykonuje lotów VFR w przestrzeni G – jak więc zrobić pokaz? Obecnie trzeba wystąpić do Prezesa ULC o odstąpienie i zgodę na wykonanie takich lotów. Prezes podejmuje decyzję na podstawie danych podanych przez dyrektora pokazów. Przyjmuje więc na siebie odpowiedzialność za bezpieczeństwo tych lotów (nie zdejmując jej w nawet najmniejszym stopniu z dyrektora pokazów) na podstawie dokumentów a nie (przeważnie) na podstawie osobistej znajomości pilotów, warunków terenowych itp. Można to łatwo zmienić. Wzorujemy się na innych – każdy wyścig czy rajd samochodowy łączy się z połamaniem wielu przepisów ruchu drogowego. Jest to jednak legalne i nikt nie jest za to karany, dlaczego? – ponieważ odbywa się to na zamkniętych odcinkach dróg, niedostępnych dla innych użytkowników, lub specjalnych torach wyścigowych. Organizując pokazy lotnicze występujemy do PAŻP o wyznaczenie strefy pokazów (przeważnie EA...), do której wlot jest możliwy tylko po uzyskaniu zgody dyrektora pokazów i na zasadach przez niego ustalonych. Przyjmijmy więc zasadę, że wyznaczona do pokazów strefa EA... jest nieklasyfikowaną przestrzenią powietrzną, gdzie zasady wykonywania lotów ustala dyrektor pokazów lotniczych i on ponosi za to pełną odpowiedzialność. Nie ma się czego obawiać – każdy dyrektor pokazów dokładnie przeanalizuje komu i na co można pozwolić. My naprawdę jesteśmy ludźmi myślącymi.

8. Nawiązując do p.7. warto wprowadzić w Polsce, wzorem wielu innych państw, pozwolenie pokazu. Dokument ten powinien określać co i do jakiej minimalnej wysokości pilot ma prawo wykonywać. Pozwolenie to ułatwiło by pracę dyrektora pokazów, a pilotów uwolniło od każdorazowego występowania o zgodę na obniżenie wysokości. Ułatwiłoby to również naszym pilotom występy w innych krajach. Przemyslenia i przedyskutowania wymagałoby ustalenie zasad przyznawania takich uprawnień, ale to już inna sprawa.
9. Dowódcy wojskowi są ludźmi odpowiedzialnymi i możemy być pewni, że nie przysła nam na pokazy pilota nowicjusza. Jednocześnie, ze względów służbowych nie zawsze są w stanie podać nam składu załóg z ponad miesięcznym wyprzedzeniem. Nie wymagamy więc tego, nam wystarczą informacje: „pilot wojskowy”, „wojskowy statek powietrzny”. To dowódcy wojskowi ponoszą odpowiedzialność za przygotowanie załóg i statków powietrznych, a my nie mamy nawet kompetencji, żeby to ocenić. My zapewniamy wojsku odpowiednią strefę pokazową i czas pokazu, a odpowiedzialność za przeprowadzenie lotu ponosi wojsko, tym bardziej, że często wyznacza ono własnych kierowników lotów (kontrolerów, pilotów instruktorów).

Jakiś czas po przeprowadzonym szkoleniu na stronie internetowej ULC ukazał się podręcznik „PORADNIK. JAK ZORGANIZOWAĆ I PRZEPROWADZIĆ POKAZY LOTNICZE”. W praktyce nie zmienił on nic. Zmiany są niewielkie i mało istotne, można powiedzieć „kosmetyczne”. Co prawda nie trzeba już z miesięcznym wyprzedzeniem podawać nazwisk koordynatorów służb medycznych, przeciwpożarowych, porządkowych itp. ale dalej mamy się zajmować hydrantami, drogami ewakuacji publiczności, rejonami ześrodkowania itp. W dalszym ciągu więc wchodzimy jako lotnicy w kompetencje władz lokalnych i organizatora imprezy masowej. A co będzie jak ULC zakwestionuje poprawność organizacji imprezy masowej, a Prezydent Poznania, Krakowa czy Gdyni wyda na nią zgodę? Co wtedy? Zakwestionujemy jego kompetencje? Przecież oni organizują na swoim terenie dziesiątki imprez masowych rocznie, często dużo większych i o większym stopniu zagrożenia (festiwale młodzieżowe, mecze piłki nożnej) niż te, które towarzyszą pokazom

lotniczym! Nie dorównujemy (my: organizatorzy, dyrektorzy pokazów i ULC) im doświadczeniem, ale próbujemy ich uczyć.

Podręcznik w dalszym ciągu nakazuje nam kilkakrotne podawanie tych samych danych w różnych tabelach (nazwiska, numery licencji, wysokości lotów), podawania danych nikomu do niczego niepotrzebnych (klasyfikacja statków powietrznych) lub trudnych do zdobycia a niepotrzebnych (nalot w lotach akrobacyjnych, daty i miejsca udziałów w pokazach, zawodach, treningach). Chociaż podkreśla się, że to Dyrektor Pokazów odpowiada za organizację służb kierowania lotami i pokazami to jednocześnie wymaga się podawania wszystkich nazwisk, numerów licencji, doświadczenia, zakresu obowiązków i podpisów wszystkich osób funkcyjnych.

W punkcie 6.2.1.2. „Wydzieloną przestrzeń powietrzną, w której znajduje się strefa pokazu” czytamy: „EA – Rejon czasowo rezerwowany – Exercise Area – Element przestrzeni wprowadzony doraźnie dla zabezpieczenia jednorazowych imprez lotniczych takich jak: ćwiczenia wojskowe, zawody sportowe, pokazy lotnicze itp. Zasady panujące w EA ustala się każdorazowo wg potrzeb. Za ruch lotniczy i jego bezpieczeństwo wewnątrz EA, podobnie jak w TSA, odpowiada organizator pokazu lotniczego zamawiający strefę po jej aktywowaniu. Wszelkie wloty i przeloty w rejonie EA po jego aktywowaniu tylko za zgodą organizatora pokazu lotniczego. Na pokazy lotnicze zamawia się Rejon EA od GND.” Bądźmy więc konsekwentni – pozwólmy Organizatorowi i Dyrektorowi Pokazów ustalać także minimalne wysokości lotów dla poszczególnych załóg, bez pisania o zgodę do Prezesa ULC.

Na zakończenie podręcznika podane jest „Przykładowe wypełnienie wniosku ...”. Nie będę się szczegółowo rozwodził nad poszczególnymi punktami bo musiałbym powtarzać wszystko to co napisałem do tej pory. Ale dwa punkty muszę omówić. Wiem, że opisywana jest sytuacja teoretyczna, nieistniejącego lotniska, że jest to tylko przykład, ale nawet takie przykłady muszą mieć jakiś sens!

I. ZAŁĄCZNIK Nr 9 Analiza ryzyka - tabele zagrożeń i ryzyka.

W tabeli tej czytamy: „*Awaria hamulców powodująca skołowanie w strefę publiczności*” i zakres działania obniżającego poziom ryzyka: „*Informacja załogi o sytuacji awaryjnej do Kierownika Lotów*”. O co tu chodzi? Jeżeli nastąpi awaria hamulców to nawet po natychmiastowym wyłączeniu zespołu napędowego samolot albo zatrzyma się po przełożeniu kilkunastu metrów, albo wjedzie w publiczność po paru sekundach. Tak czy inaczej nie ma czasu na informowanie kierownika lotów i jakiegokolwiek przeciwdziałanie! Nawet gdyby było kilka – kilkanaście sekund to co można zrobić? Krzyknąć przez megafony: „UCIEKAJCIE! ZARAZ SAMOLOT W WAS WJEDZIE!”? To zamiast kilku zabitych i kilku rannych będziemy mieli dziesiątki zdeptanych na śmierć przez tłum w panice i dziesiątki, a może setki rannych! Można zrobić tylko jedno: wcześniej tak zaplanować ruch naziemny statków powietrznych aby taka sytuacja nie mogła się wydarzyć – ale o tym w tabelce nic nie ma!

„*Zderzenie się SP w powietrzu podczas pokazu grupowego*” i „*Szczegółowa obserwacja pokazu przez wyznaczone osoby funkcyjne, przekazywanie informacji o sytuacji pomiędzy załogami oraz wcześniejsza informacja załóg przez kierownika o odchyleniu SP od nakazanych parametrów lotu*”. Szczegółowa obserwacja ruchu w strefie odpowiedzialności jest podstawowym obowiązkiem kierującego każdymi

lotami w tym pokazowymi – po co więc o tym pisać? Prawidłowa ocena wzajemnego przestrzennego położenia statków powietrznych możliwa jest tylko z ich kabin a nie z ziemi (perspektywa, paralaksa itp.) – między innymi na tym polega atrakcyjność „mijanek”, które dla publiczności wyglądają na lot „na zderzenie” chociaż naprawdę samoloty mijają się w sporej, bezpiecznej odległości. W locie grupowym czas od popełnienia przez pilota błędu do zderzenia jest na tyle krótki, że nie pozwala na jakąkolwiek reakcję kierującego lotami. Ponadto nieuzasadnione „wcinanie się” w korespondencję na wydzielonym kanale w czasie pokazowego lotu grupowego stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa, a i tak przeważnie będzie spóźnione.

I dalej: „Przekroczenie linii pokazu”, „Przekroczenie minimalnej wysokości lotu” i przeciwdziałanie: „Odpowiednie przygotowanie pilotów do udziału w pokazie oraz zdecydowana reakcja na naruszenia do przerwania pokazu”; „Awaria silników lotniczych (z napędem odrzutowym) na ziemi” i przeciwdziałanie: „Utrzymanie czystości płaszczyzn postojowych, dróg kołowania oraz dróg startowych, zakaz wstępu osobom nieuprawnionym” itd. itp.

Reasumując: na 11 przewidywanych zagrożeń dwa punkty są kompletnie bez sensu, a z pozostałych wynika, że należy przestrzegać przepisów i prawidłowo wykonywać swoje obowiązki. Czy naprawdę jest do tego potrzebna ta „śliczna” tabelka?

II ZAŁĄCZNIK Nr 10 Informacje z wizji lokalnej terenu, na którym odbędzie się pokaz lotniczy

To muszę zacytować prawie w całości: „*Miejscowość: Sarnów to miasto we wschodniej Polsce, w województwie mazowieckim, w powiecie siedleckim. Znajduje się około 100 km na wschód od Warszawy. Współrzędne geograficzne: 52°10'10"N 22°17'47"E Wysokość nad poziomem morza: 150m*

Miejsce pokazu: Lądowisko EPSR RWY 062/242, 1078x50m, 52°10'15"N 22°17'49"E”

PYTANIE: co to za współrzędne? Środka lądowiska? Środka pasa? Centralnego punktu pokazu? Środka strefy EA? (o ile jest okrągła) czy jeszcze czegoś innego?

Lądowisko wpisane do ewidencji, nr ewidencji ULC 996

Ukształtowanie terenu: Sarnów położony jest w Wysoczyźnie Sarnowskiej, która geograficznie jest częścią Niziny Południowopodlaskiej. Jest to równina denudacyjna, ulegająca erozji i wietrzeniu, pozbawiona pokrywy lessowej, w przeciwieństwie do okolicznych mezoregionów.” PYTANIE: gdyby lądowisko było położone na Pojezierzu Pomorskim, na równinie akumulacyjnej pokrytej lessem tak jak i okoliczne mezoregiony – to jaki miałoby to wpływ na wykonywanie lotów i organizację pokazów lotniczych? To może dopiszmy jeszcze, że sześćdziesiąt parę milionów lat temu biegały po niej dinozaury (swoją drogą to mógłby być ciekawy temat pracy naukowej: „Gniazdowanie *Tyrannosaurus rex* a bezpieczeństwo współczesnych pokazów lotniczych”. Myślę, że można by się na tym nawet doktoryzować, a może i habilitować). Chciałbym raczej wiedzieć: czy występują (gdzie i jak licznie) miejsca dogodne do lądowań awaryjnych, zrzutu awaryjnego paliwa, charakterystyczne obiekty terenowe (punktowe, liniowe, powierzchniowe) ułatwiające orientację geograficzną, wyznaczenie stref wyczekiwania, kierunków nalotu do strefy pokazów itp. Ważne są też, w strefie pokazów i strefie EA, większe skupiska ludności, miejscowości sanatoryjne i uzdrowiskowe, większe zakłady przemysłowe, poligony wojskowe, rezerwaty i Parki Narodowe, Jeżeli już musimy coś pisać to piszmy rzeczy istotne a nie wszystko co znajdziemy w internecie i co „mądrze” brzmi!

W granicach Sarnowa znajduje się kilka lasów. Dominuje przede wszystkim Las Sarnecki, położony na wschód od zabudowy miejskiej. Drugim lasem jest Las Duża Brzoza. W obrębie gminy znajduje się tylko niewielka część lasu, przed ul. Wrzosową. Na południe od zabudowy miejskiej, w obrębie jeziora Wiktor, znajduje się również niewielki kilkuczęściowy Las Bażantarnia.” PYTANIE: jakie znaczenie mają te lasy? Co to znaczy, że „las dominuje” bo nie rozumiem? Czy stanowią istotne zagrożenie w przypadku lądowania awaryjnego poza lotniskiem? Co nas obchodzi na terenie jakiej gminy położony jest dany obiekt (las)? Czy są znaczącymi obiektami orientacyjnymi? *Przeszkody w rejonie kręgu nadlotniskowego:*

Lądowiska awaryjne:

Liczba dostępnych miejsc na wystawę statyczną: 25 Liczba dostępnych miejsc do pokazu dynamicznego: 15 Pozostałe miejsca do bezpiecznego postoju statków powietrznych: 10” PYTANIE: jaka jest nośność terenu lotniska/lądowiska – czy możliwe jest wykorzystanie nawierzchni trawiastych, czy jedynie utwardzonych? Jaki wpływ na nośność mają intensywne opady atmosferyczne (wizję lokalną przeprowadzamy na etapie planowania pokazów, a więc na ponad miesiąc przed pokazami).

Stan nawierzchni drogi startowej, dróg kołowania i miejsc postojowych został sprawdzony, a informacje zostały przekazane załogom statków powietrznych.” PYTANIE: co załogi statków powietrznych obchodzi stan dróg kołowania, startowych itp. przed ponad miesiącem (wizję lokalną przeprowadzamy na etapie planowania pokazów)? Dla nich istotny jest aktualny stan tych powierzchni podawany na odprawie przedlotowej i w razie potrzeby – na bieżąco, a nie historia lotniska.

Warto zaznaczyć, że wizja lokalna, rekonesans itp. są dokumentami roboczymi na etapie planowania i organizacji pokazów. Do ULC mamy dostarczyć gotowe dokumenty wykonawcze, po co więc dokument roboczy? Nieważny jest stan wyjściowy, ważny jest stopień przygotowania i stan faktyczny w momencie rozpoczęcia pokazów.

Dla powyższych „dokumentów” widzę tylko jedno pozytywne zastosowanie: jeżeli ktoś kiedyś będzie tworzył kabaret lotniczy to ma już dwa gotowe numery – wystarczy przeczytać i lotnicza widownia będzie „wyła ze śmiechu”.

Kiedyś jeden z kontrolujących mnie inspektorów ULC, po „krótkim śpięciu” między nami, powiedział mi – „szanujmy się”. Zgadza się z nim w pełni – SZANUJMY SIĘ! My Was naprawdę szanujemy, Wasze wykształcenie (często wyższe niż nasze – chociaż nie zawsze), Waszą wiedzę, Wasze stanowiska i osiągnięcia, Uszanujcie jednak i Wy nasze doświadczenie zdobyte latami przez setki i tysiące wylatanych godzin, przez setki i tysiące godzin spędzonych na kierowaniu lotami, na braniu na siebie bezpośredniej odpowiedzialności za innych ludzi. Żadna teoria nie da tego co daje praktyka latania, szkolenia i codziennej pracy na lotnisku. My naprawdę nie jesteśmy bandą przygłupów szukającą tylko okazji żeby się efektownie zabić. My naprawdę wiemy co robimy i jakie ryzyko ponosimy.

Czy mam prawo, czy mam wystarczającą wiedzę i doświadczenie aby wypowiadać się na temat organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych?

A więc kilka słów o sobie:

Przygodę z lotnictwem rozpocząłem na początku lat 70-tych (wcześniej była modelarnia, ale to mało ważne) w Aeroklubie Warszawskim (szybowce, samoloty). Potem była Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza i w sumie 27 lat służby w lotnictwie wojskowym – cały czas jako pilot. Zajmowałem stanowiska: pilot, starszy pilot, dowódca klucza, szef strzelania powietrznego eskadry, dowódca eskadry, zastępca dowódcy pułku ds. liniowych, inspektor w Szefostwie Wojsk Aeromobilnych. W międzyczasie, oprócz wielu kursów i szkoleń, ukończyłem Akademię Sztabu Generalnego Wojska Polskiego (kierunek: Lotnictwo Operacyjne) i Podyplomowe Studia Organizacji i Zarządzania. Po odejściu z wojska od 15 lat pracuję jako pilot śmigłowca HEMS w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym. Mam ok. pięciu tysięcy godzin nalotu, ponad tysiąc godzin spędziłem na kierowaniu lotami (wojskowymi i cywilnymi). Nie licząc wcześniejszych imprez wojskowych, z pokazami lotniczymi zetknąłem się na początku lat 90-tych podczas Międzynarodowego Pikniku Lotniczego w Góraszce – początkowo jako uczestnik (na śmigłowcu Mi-24), a następnie jako jeden z organizatorów, szef BL, zastępca dyrektora pokazów. Kilka ostatnich „Góraszek” pełniłem rolę dyrektora pokazów. Następnie jako dyrektor pokazów pracowałem w czasie Płockich Pikników Lotniczych (wszystkich nad Wisłą), a ponadto w Poznaniu (Aerofestival), Bednarach, Warszawie („Wianki” nad Wisłą), Bełchatowie, Kołobrzegu, Gliwicach, Gdyni (Aerobaltic), Toruniu, Świnoujściu, Zakopanem, Zielonej Górze, prawie wszystkich imprezach Red Bull w Polsce i na Łotwie, i wielu innych pomniejszych.

Wydaje mi się, że upoważnia mnie to do zabrania głosu w sprawach zarówno teorii jak i praktyki organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych.

Z wyrazami szacunku

Arkadiusz Choiński