

Latanie w obrębie ATZ (nieaktywowanego oraz aktywowanego)
usytuowanego w przestrzeni klasy G.

Artykuł piszę z punktu widzenia paralotniarza, ale przytoczone przepisy mają zastosowanie do wszystkich użytkowników polskiej przestrzeni powietrznej.

W Polsce mamy państwowe uprawnienia do latania na paralotniach – świadectwa kwalifikacji PGP. Czyni to z nas równoprawnych użytkowników przestrzeni powietrznej.

W wielu krajach, w których nie ma takich uprawnień paralotniarze użytkują przestrzeń powietrzną na zasadzie drugorzędności. Np. we Włoszech, gdzie są uprawnienia Aeroklubowe, paralotniarzom wolno latać tylko tam, gdzie samolotom nie wolno - do 300 m nad terenem licząc od najwyższej przeszkody terenowej w promieniu 3 km (oczywiście poza strefami, a więc również poza ATZ), co czyni przeloty termiczne nad płaskim bez rezerwacji przestrzeni niemożliwym. (inna sprawa, że Włosi przepisami zbytnio się nie przejmują).

W wielu krajach, np. w Wielkiej Brytanii informator w ATZ-cie czyli AFIS ma uprawnienia zbliżone do kontrolera ruchu.

Podobnie w Polsce, informator wojskowy w MATZ-cie jest traktowany przez pilotów wojskowych jak kontroler. Kiedyś „zawiadowca lotniska” był traktowany podobnie.

Według obecnie obowiązujących w Polsce przepisów w ATZ-cie obowiązują dokładnie te same zasady co w przestrzeni powietrznej, wewnątrz której znajduje się ATZ.

1. Jeżeli ATZ znajduje się w przestrzeni klasy G i nie jest aktywowany (do sprawdzenia na stronie Agencji Żeglugi Powietrznej zakładka AMC, zakładki: AUP oraz mapy http://www.amc.pansa.pl/?menu_lewe=aup&lang=_pl&opis=amc_aup , to zarządzający lotniskiem zarządza jedynie ruchem naziemnym, jak każdy inny właściciel terenu. ATZ w tym momencie nie istnieje a służba informacji lotniczej jest w FIS Polska.
2. Jeżeli ATZ znajduje się w przestrzeni klasy G i jest aktywowany, to przestrzeń powietrzna pozostaje przestrzenią klasy G, a jedynie służbę informacji lotniczej przejmuje AFIS danego lotniska.
3. W obydwu przypadkach nie ma obowiązku nawiązywania i pozostawiania w łączności radiowej z powietrza. Dobra praktyka lotnicza jednakże skłania do poinformowania AFIS o zamiarach przelotu przez ATZ. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby informację przekazać telefonicznie z ziemi. AFIS nie może nie wyrazić zgody! Może jedynie poinformować o wykonywanych operacjach lotniczych i prosić o nieutrudnianie ich.
4. Aby aktywować ATZ należy dysponować kwalifikowanym informatorem AFIS (z licencją), pełniącym służbę przez cały czas aktywności ATZ. Nadmieniam, że w chwili obecnej tylko w ATZ EPMO jest zapewniana certyfikowana służba AFIS , w ATZ: EPBC, EPML, EPWT jest zapewniana służba AFIS (informatory z licencją) ale bez certyfikacji ULC.
5. ATZ może teoretycznie utworzyć strefę RMZ – obowiązkowej łączności radiowej, ale wówczas musi zapewnić jak wyżej i to chyba przez 24 godziny na dobę. Jedyna taka strefa w Polsce jest w rejonie ATZ WARSZAWA/Babice, ATZ EPMO

Poniżej lista aktów prawnych mających zastosowanie.

ZAŁĄCZNIK 1 (dokumenty mające zastosowanie)

1. **USTAWA** z dnia 3 lipca 2002 r. **Prawo lotnicze**. Opracowano na podstawie: **Dz.U. 2002 Nr 130 poz. 1112, Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768.**
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni z dnia 18 grudnia 2013 r. Dz.U. 2014 poz 351

3. Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego. Dz. U. 2013 poz 471
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk. Dz. U. 2014 poz 1420
5. ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (SERA)
6. [EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information ...](https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/field_tabs/content/documents/nm/airspace/airspace-atmprocedures-afis-manual-1.0.pdf) dostępne np. tu: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/field_tabs/content/documents/nm/airspace/airspace-atmprocedures-afis-manual-1.0.pdf
7. Załącznik nr 11 ICAO.
http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/zal_11_1112.pdf
8. Prawo i praktyka w General Aviation Studium AFIS. Dr Piotr Kasprzyk (wiceprezes ulc ds. standartów lotniczych) http://dlapilota.pl/files/upld/4-studium_afis_p_kasprzyk_ulc_resize.pdf
http://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/konferencje/2012/4-studium_afis_p_kasprzyk_ulc_resize.pdf
9. Okólnik doradczy, dotyczy zasad dobrej praktyki lotniczej w zakresie standardowego kręgu nadlotniskowego w Polskiej Przestrzeni Powietrznej.
http://bip.ulc.gov.pl/_download/komunikaty/personel_lotniczy/Okolnik_doradczy.pdf

Poniżej lista korespondencji z urzędami dotycząca interpretacji powyższych Przepisów.

1.Opinia inspektora Henryka Głównki z PAŻP

Wszystkie ATZ w Polsce są sklasyfikowane jako przestrzeń klasy G.

Z wymogów tej klasy (Aneks II ICAO dodatek 4)wynika, że:

IFR - mają obowiązek złożenia FPL i utrzymywania dwustronnej łączności z właściwym organem służby informacji powietrznej (w tym przypadki z AFIS (o ile istnieje). Nie jest wymagana uzyskanie zezwolenia ATC.

VFR - nie mają obowiązku złożenia FPL i utrzymywania dwustronnej łączności z właściwym organem służby informacji powietrznej (w tym przypadku z AFIS (o ile istnieje). Nie jest wymagana uzyskanie zezwolenia ATC.

Wniosek - nie ma wymogu uzyskania zezwolenia organu AFIS na przelot przez aktywny ATZ, ale ze względu bezpieczeństwa (skoki spadochronowe, intensywne loty szkolne) Ogólnie stosowaną praktyką jest nawiązanie łączności z AFIS (lub kierownikiem lotów RADIO XXXXXXXX zgodnie z AIP VFR) podanie swojej pozycji, zamiarów ... i uzyskanie informacji o ruchu w ATZ, możliwe też jest uzyskanie rady do uniknięcia kolizji.

Eurokontrol nawet zaleca, że w przypadkach gdy nie ma procedur ,przepisów - stosowanie zachowań, procedur stosowanych praktyk które się sprawdziły w życiu i poprawiają bezpieczeństwo ruchu lotniczego – tzw " best practis".

Publikacja strefy ATZ w AUP i jej aktywacja nie oznacza rezerwacji tylko dla jednego użytkownika czy zamknięcia przestrzeni ale stanowi informację dla innych użytkowników o ruchu w tym rejonie co podnosi bezpieczeństwo wszystkich użytkowników.

Nadmieniam, że w chwili obecnej tylko w ATZ EPMO jest zapewniana certyfikowana służba AFIS , w ATZ: EPBC, EPML, EPWT jest zapewniana służba AFIS (informatorzy z licencją) ale bez certyfikacji ULC.

Henryk Główka

Ośrodek Planowania Strategicznego ASM

Biuro Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i Przygotowania Operacyjnego

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

(0) 22 574 57 26 / 29 (fax.)"

2.Zgłoszenie zdarzenia polegającego na udzieleniu paralotni pierwszeństwa przez samolot jako incydentu do PKBWL.

ZGŁOSZENIE ZDARZENIA LOTNICZEGO									
Składający zawiadomienie - kontakt:		KONALSKI JERZY 601665145 mail ht?adriana.com.pl							
Data i czas zdarzenia		Miejsce zaistnienia zdarzenia				Współrzędne geograficzne			
Data (rr-mm-dd)	Czas (gg:mm)	Miejsce ¹⁾				Szerokość geogr.	☐	☐	N/S
Lokalna	UTC	Kraj ²⁾				Długość geogr.	☐	☐	E/W
16.05.2015	10.53 do 16.00	EPNT	POLSKA						
Rodzaj statku pow.		Producent / Model statku powietrznego				Rodzaj operacji lotniczej ³⁾			
samolot		Cerna Aircraft Company				SZKOLENIE LOTNICZE			
Znaki rejestr.		Model				Cerna 150			
SP-KIK		Rodzaj napędu:				silnik tłokowy			
Faza lotu:		Zdarzenie na ziemi? ⁴⁾							
start - lot po krygu		Tak ☐ Nie ☒ Nie wiadomo ☐							
Numer lotu (rejsu):		Miejsce ostatniego startu (kraj, lotnisko) ⁵⁾		Miejsce planowanego lądowania (kraj, lotnisko) ⁶⁾		Uszkodzenia lotniska			
		EPNT		EPNT		Tak ☐ Nie ☒ Nieznane ☐			
						Straty stron trzecich			
						Tak ☐ Nie ☒ Nieznane ☐			
Liczba osób poszkodowanych w zdarzeniu lotniczym ⁷⁾		Uszkodzenia st.pow.							
	Ofiary śmiertelne	Powstanie ranni	Lekkie ranni	Bez obrażeń	Nie ustalono	Zniszczony ☐	Znaczna ☐	Lekkie ☐	Nie ma ☐ Nieznane ☐
Piloci						Użytkownik statku powietrznego			
Załoga kabinowa ⁸⁾						Kraj			
Pasażerowie						POLSKA			
Osoby postronne						Nazwa podmiotu lotniczego			
Suma	0	0	0	0	0	ADRIANA AVIATION			
Typ użytkownika (tylko dla lotnictwa ogólnego)									
ADRIANA AVIATION									
Opis okoliczności zdarzenia lotniczego ⁹⁾									
O godz. 1053 wykonałem do lotu po krygu. Przed 1 załogiem na wysokości 500 ft AGL zamierzam parafalować. Aby uniknąć zderzenia wykonanym manewr w lewo. W tym celu wykonano było również loty na samolocie PA-39 gdzie również miały miejsce podobne zderzenia. Aby uniknąć sytuacji niebezpiecznej zmuszony byłam przemieścić samolot w kierunku po krygu na samolocie C-150. W związku z tym mam zastrzeżenia dotyczące tego zdarzenia i schemat lotu po krygu z zamierzonym manewrem lądowania.									
Decyzja przewodniczącego PKBWL o badaniu zdarzenia lotniczego (wypełnia tylko PKBWL)									
Kwalifikacja zdarzenia	Incident				Nr ewidencyjny zdarzenia	813/15			
Badanie prowadzi / nadzoruje	PKBWL								
Kierujący Zespołem Badawczym / Nadzorujący z PKBWL	Robert Ochwat								
Powiadomić:	☐ Operatora / Użytkownika		☐ Władze państwa właściciela, producenta i konstruktora		☐ ICAO		☐ EASA		
Kontakt z PKBWL:					Podpis i pieczęć Przewodniczącego PKBWL				
Telefon alarmowy: +48 500 233 233					Państwowej Komisji				
telefon: +48 22 630 11 31					Badania Wypadków Lotniczych				
faks: +48 22 630 11 17					Maciej Łasek				
e-mail: pkbwl@mir.gov.pl					Dr inż. Maciej Łasek				
Uwagi:									
- W przypadku braku informacji dotyczącej określonego pola (rozwinąć) proszę pozostawić to miejsce niewypełnione.									
- Odniesienia 1) do 8) znajdują się w zakładce Pomoc									



3. Zmiana kwalifikacji powyższego na „inne zdarzenie”. (Raport nie będzie wydany)

Proszę o wyjaśnienie, co oznacza, że zgłoszenie nr 813/2015 zakwalifikowane wstępnie jako „incydent” zmieniło kwalifikację na cytata **W nawiązaniu do naszej rozmowy telefonicznej, informuję że po analizie materiałów związanych ze zgłoszeniem nr 833/15 przewodniczący PKBWL podjął decyzję o zmianie kwalifikacji na „zdarzenie”**. (powielił Pan mój błąd, prawidłowy nr zgłoszenia z Watorowa to **813/15**)

Dzień dobry,

Art. 135, a zwłaszcza art. 135a ustawy Prawo Lotnicze definiuje rodzaje zdarzeń oraz sposób procedowania Komisji w tym zakresie.

„wypadek lotniczy, poważny incydent lotniczy, incydent lotniczy albo inne zdarzenie, o którym mowa w art. 135a.”

(Przepraszam za błąd w numerze zdarzenia w treści maila/ w temacie był prawidłowy)

1. Pierwotna kwalifikacja, jako „incydent” opierała się na wstępnej ocenie treści przesłanego zdarzenia. W wyniku analizy dostępnych przepisów, w tym przesłanych przez Pana dokumentów, Przewodniczący zmienił kwalifikację na „zdarzenie” w oparciu o art. 135a PL
2. Co do zasady, Komisja wydaje raporty do I,PI i W, zatem w omawianym przypadku takiego nie będzie.

To „inne zdarzenie” z art. 135 ma swoją definicję w art. 135a i oznacza m.in. ... „innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu”.

Z poważaniem

Robert Ochwat

4. Odpowiedź Dyrektora Departamentu Żeglugi Powietrznej ULC na pytanie Dyrektora Departamentu Personelu Lotniczego ULC na pytanie dotyczące zgodności z prawem opinii inspektora Henryka Głównki z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Grzybowska Katarzyna

Od: Miłkowski Krzysztof
Wysłano: 28 maja 2015 13:04
Do: Grzybowska Katarzyna
Temat: FW: Zgłoszenie zdarzenia

Odpowiedź LOŻ

Krzysztof Miłkowski

Naczelnik Inspektoratu Certyfikacji i Nadzoru/Head of Certification and Oversight Inspectorate

Departament Personelu Lotniczego/ Personnel Licensing Department

tel. +48 (22) 520 7445 tel. kom.: +48 694 409 509

e-mail: kmilkowski@ulc.gov.pl

Urząd Lotnictwa Cywilnego, ul. M. Flisa 2, 02-247 Warszawa

tel.: 22 520 72 00, fax.: 22 520 74 38

Zanim wydrukujesz tę wiadomość upewnij się, czy jest to konieczne. Pomyśl o środowisku.



Wiadomość ta jest przeznaczona wyłącznie dla jej zamierzonego adresata i może zawierać informacje zastrzeżone i prawnie chronione. Jeżeli przez pomyłkę otrzymali Państwo tę wiadomość, prosimy o poinformowanie nadawcy o tym fakcie i usunięcie wiadomości wraz z załącznikami. Kopiowanie, ujawnianie lub rozpowszechnianie załączonej informacji bez zgody jej nadawcy jest zabronione. Dziękujemy.

From: Bączewski Wiesław

Sent: Thursday, May 28, 2015 12:59 PM

To: Grzegorzczak Tomasz

Cc: Kolmas Anna; Miłkowski Krzysztof; Kaźmierczak Karol; Marszałek Paweł; Winiarski Marek; Wiśń Andrzej

Subject: RE: Zgłoszenie zdarzenia

Szanowny Panie Dyrektorze

Uprzejmie informuję, że stanowisko LOŻ w zakresie wykonywania lotów w strefie ATZ jest zbieżne ze stanowiskiem przedstawionym przez P. Główkę z PAŻP. Jednocześnie informuję, iż aby wymóc na pilotach statków powietrznych obowiązek nawiązywania łączności, należałoby ustanowić strefę RMZ (Radio Mandatory Zone) oraz opublikować ją w AIP Polska, zgodnie z pkt. SERA 6005 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 (SERA).

Z poważaniem

Wiesław BĄCZEWSKI

Dyrektor

Departamentu Żeglugi Powietrznej

tel. +48 22 520 72 67

faks: +48 22 520 72 26

tel. kom. +48 606 948 006

e-mail: wbaczewski@ulc.gov.pl

From: Grzegorzczak Tomasz

Sent: Thursday, May 21, 2015 9:36 AM

To: Bączewski Wiesław

Proszę o podanie, jaką klasę

Zakładka „przestrzeń powietrzna FIS” jest napisane:

FIS zajmuje się statkami powietrznymi latającymi od poziomu ziemi do FL95 (około 2900 m AMSL). FIR Warszawa, w zakresie tych wysokości podzielony jest na pięć sektorów FIS.

Przestrzeń powietrzna w sektorach FIS, **z wyłączeniem** CTR, TMA, EA, TSA, TRA, **ATZ**, MATZ, EPD **ma nadaną klasę G wg kryteriów ICAO.**

W przestrzeni naszej odpowiedzialności (przestrzeń klasy G) piloci nie mają obowiązku nawiązywania łączności radiowej z FIS (wyjątek stanowi tu strefa RMZ lotniska Okęcie). Mimo to gorąco zachęcamy do nawiązywania łączności z nami bądź przynajmniej pozostawania na nasłuchu.

Pan Henryk Główka z Ośrodka Planowania Strategicznego ASM stwierdził cytując

„Wszystkie ATZ w Polsce są sklasyfikowane jako przestrzeń klasy G”.

Natomiast na waszej stronie zakładka „przestrzeń powietrzna FIS” jest napisane:

Przestrzeń powietrzna w sektorach FIS, **z wyłączeniem** CTR, TMA, EA, TSA, TRA, **ATZ**, MATZ, EPD **ma nadaną klasę G wg kryteriów ICAO.**

Proszę o podanie jaką w końcu klasę ma przestrzeń w aktywnym ATZ?

Po wnikliwej analizie obowiązujących przepisów uważam, że po aktywowaniu ATZ klasa przestrzeni się nie zmienia, a jedynie obowiązki FIS Polska przejmuje AFIS danego lotniska, w związku z czym zapis na stronie

http://www.fis.pansa.pl/?menu_lewe=fis&lang=_pl&opis=fis_przestrzen_pow

jest niewłaściwy, gdyż sugeruje, że w ATZ przestrzeń nie ma klasy G