



**Krajowe Towarzystwo Lotnicze alarmuje:
projektowane ograniczenia przestrzeni powietrznej nad Polską
sparaliżują działalność lotnictwa ogólnego.**

Warszawa 02 kwietnia 2007 r. –Projekt Dowództwa Sił Powietrznych kolejnego powiększenia tzw. stref TSA i dróg dolotowych MRT, wykorzystywanych przez samoloty wojskowe grozi paraliżem całego lotnictwa ogólnego w Polsce. Oznacza dalsze ograniczenia w systemie szkolenia pilotów, nieregularnych przewozach pasażerskich i towarowych. Zagroza działalności kilkudziesięciu aeroklubów, prywatnych ośrodków szkolenia oraz dziesiątkom lotnisk i lądowisk na terenie całego kraju. Zagroza to również bezpieczeństwu lotów wykonywanych przez lotnictwo cywilne. Całe zamieszanie ma związek z F-16.

Z projektu przedstawionego podczas konferencji „Elastyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną”, która odbyła się w siedzibie Agencji Ruchu Lotniczego wynika, że nad Polską powstanie siedem dużych stref pokrywających praktycznie cały obszar kraju.

- „Piloci latający ostatnio po Polsce wiedzieli, że jest źle, ale nie przypuszczali, że jest aż tak źle” - komentuje zaprezentowany projekt dalszego rozszerzenia stref wykorzystywanych przez wojsko Błażej Krupa, prezes zarządu Krajowego Towarzystwa Lotniczego - AOPA Poland. – „Wystarczy, że wojsko zarezerwuje w tym samym momencie tylko połowę swoich stref, a ruch nad Polską jest sparaliżowany. Setki małych samolotów, śmigłowców i szybowców będą mogły latać co najwyżej dookoła własnych lotnisk. Propozycje wojska są tym bardziej bulwersujące, że jak dowiedzieliśmy się na konferencji, do tej pory swoje strefy wojsko wykorzystywało w około 50%. Po co więc jeszcze je rozszerzać i to w tak ogromnym zakresie?”

Strefy Czasowo Wydzielone TSA (Temporary Segregated Aeras), o których mowa w projekcie, to obszary przestrzeni powietrznej, które wojsko rezerwuje na ćwiczenia według swoich potrzeb. Strefę powinno rezerwować tylko na konkretny czas, w którym odbywają się w niej loty. Dla przykładu, lotnisko w Mińsku Mazowieckim rezerwuje strefę TSA 02 na dwie godziny od 8-ej do 10-ej rano. W tym czasie inne samoloty nie mogą w tym obszarze latać. Po upływie tych dwóch godzin wojskowi z Mińska powinni strefę zwolnić, powiadamiając cywilne służby (ARL). Jednak w praktyce wygląda to zupełnie inaczej. Doświadczenie i statystyki ostatnich dwóch lat pokazują, że wojsko nagminnie rezerwuje strefy na całe dni i to bez względu na to czy wykonuje w nich loty czy też nie. Z danych państwowej Agencji Ruchu Lotniczego wynika, że strefy te w ubiegłym roku były wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem jedynie w 56%. Przez pozostały okres były zamknięte dla innych użytkowników choć nic się w nich nie działo. Niechlubnym rekordzistą w tej materii w tym roku okazało się lotnisko w ... Krzesinach, gdzie stacjonują najnowocześniejsze polskie samoloty. Jest to najlepszy dowód na to, że mimo iż od kilkunastu lat żyjemy w wolnej Polsce, organizacja wojska i sposób myślenia pozostała na wielu szczeblach na poziomie „minionej epoki”.

- „Zamykanie stref nad Polską powoduje konkretne straty materialne. Lecąc na trasę tak by ominąć zajęta choć nie wykorzystywana strefę, często trzeba było nadłożyć setki kilometrów. To dodatkowy koszt i strata czasu” – mówi Wiesław Kapitan, wiceprezes AOPA i szef ośrodka szkolenia lotniczego FTO IBEX - UL. – „W najnowszej propozycji wojska omińcie zajętych stref i wojskowych dróg dolotowych przestaje być w ogóle możliwe! Są one zbyt rozległe. Nie można lecieć pod nimi, po zarezerwowana jest przestrzeń do samej ziemi, nie można również przelecieć nad nimi, ponieważ rozciągają się do wysokości 6000 metrów. Jest to poziom nieosiągalny dla samolotów lotnictwa ogólnego”.



Z informacji przekazanych podczas konferencji wynika, że cała sprawa ma związek z zakupem samolotów F16. Jednak zdaniem ekspertów z Agencji Ruchu Lotniczego nic nie usprawiedliwia wprowadzenia aż takich ograniczeń w ruchu lotniczym.

- „F16 albo inne super nowoczesne samoloty wielozadaniowe stacjonują we wszystkich europejskich krajach łącznie z naszymi najbliższymi sąsiadami. Wiele z tych państw ma powierzchnię znacznie mniejszą od Polski, a mimo to nikomu nie przyszło do głowy wprowadzanie tak absurdalnych i szkodliwych decyzji administracyjnych. Czas przypomnieć decydom art. 119 Prawa Lotniczego „Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników” – mówi Błażej Krupa. Przestrzeń nad Polską jest przestrzenią cywilną, a lotnictwo wojskowe jest tylko jednym z jej użytkowników.

- „Nie jesteśmy ani przeciwko lotom samolotów wojskowych, ani przeciwko ćwiczeniom w powietrzu. Ale jesteśmy przeciwko przeświadczeniu wojska, że ich racje stoją wyżej niż racje ekonomiczne całego lotnictwa cywilnego, w tym lotnictwa ogólnego. Absurdalne przeświadczenie i twierdzenie, że lotnictwo ogólne to zabawa, które wciąż pokutuje i wśród niektórych wojskowych, ale również wśród polityków, parlamentarzystów oraz części instytucji rządowych, powtarzane przez ostatnie kilkanaście lat doprowadziły również do tego, że dzisiaj mamy już chyba więcej F-16 na polskiej ziemi, niż pilotów, którzy naprawdę mogą nimi latać” – mówi Błażej Krupa.

KTL AOPA Poland jest pierwszą organizacją lotniczą w Polsce, która protestuje przeciwko projektowi dalszego ograniczenia przestrzeni powietrznej nad Polską. Przypomina, że ruch lotniczy na polskim niebie jest ciągle niewielki, a w porównaniu do naszych sąsiadów wręcz znikomy. Podobnie wygląda sprawa ilości lotnisk i lądowisk, których u nas ciągle jest bardzo mało. Każde dodatkowe utrudnienie, a takim jest właśnie wojskowy projekt, pogłębia i tak ciężką już sytuację lotnictwa ogólnego, które uczy lotniczego abecadła wszystkich pilotów. Jednym z najbardziej widocznych i jednocześnie niebezpiecznych skutków dla Polski takiego stanu rzeczy jest brak pilotów nie tylko do pracy w krajowych liniach lotniczych, lotnictwie sanitarnym i aeroklubach, ale również w wojsku, w tym do latania na F-16 włącznie!

- „Mamy nadzieję, że projekt wojskowy, z racji na swoją absurdalność, nie przejdzie. Czekamy niecierpliwie na stanowisko w tej sprawie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Aeroklubu Polski oraz wszystkich środowisk lotniczych. Nasz zgodny protest, jako głównych użytkowników przestrzeni powietrznej powinien zostać uwzględniony” – mówi Błażej Krupa.

W Polsce jest obecnie zarejestrowanych ponad 1150 samolotów (wliczając w to linie lotnicze). Dla porównania w USA latających samolotów lotnictwa ogólnego jest 210.000, w Niemczech 11.000, w Szwajcarii 3.500, w Austrii 1.300 a w Czechach 1000.

Jeden samolot przypada w USA na 1.400 mieszkańców, w Szwajcarii na 3.700, w Niemczech na 10.400, w Austrii na 11.000, a w Polsce na około 33.500 mieszkańców!

W Polsce tylko niecałe 6000 osób posiada ważną licencje pilota samolotowego lub śmigłowcowego !!!

Znaczenie lotnictwa ogólnego staje się jeszcze większe, jeśli uświadomimy sobie, że każdy pilot linii lotniczych i wojskowy musi zaczynać swą drogę do doskonałości zawodowej w kabinie małego samolotu tegoż lotnictwa ogólnego. Co więcej, tak istotne usługi świadczone społeczeństwu przy pomocy samolotów i śmigłowców: w policji, lotniczym pogotowiu ratunkowym, w czasie poszukiwań i operacji ratunkowych, patrolowanie i walka z pożarami lasów powodują, że nasze życie staje się bardziej bezpieczne. Rozwój małego lotnictwa i towarzyszącej mu infrastruktury to szansa na tysiące miejsc pracy.



KRAJOWE TOWARZYSTWO LOTNICZE AOPA POLAND powstało w 1996 roku. Zrzesza pilotów oraz właścicieli prywatnych samolotów i helikopterów. KTL AOPA POLAND jest [41 krajowym członkiem IAOPA](#) - International Aircraft Owners and Pilots Association, największej międzynarodowej organizacji zrzeszającej ponad 485.000 pilotów i właścicieli statków powietrznych w 64 krajach świata. Główne cele organizacji to podnoszenie bezpieczeństwa latania, sprawności technicznej i ekonomicznej lotnictwa ogólnego, informowanie społeczeństwa o korzyściach wynikających z rozwoju lotnictwa ogólnego, eliminowanie szkodliwych dla lotnictwa przepisów, opłat i podatków oraz ograniczeń w dostępie do przestrzeni powietrznej i lotnisk. IAOPA jest jedyną organizacją lotniczą posiadającą swoich przedstawicieli w: ICAO, JAA - Europejskich Władzach Lotnictwa Cywilnego, EUROCONTROL - Europejskiej Organizacji Nadzoru Przestrzeni Powietrznej oraz Komisji Europejskiej.