



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA
CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LPL/0262-0002/01/09

Warszawa, 2009.03.20

**Krajowe Towarzystwo Lotnicze - AOPA
Poland**



W odpowiedzi na wniosek Krajowego Towarzystwa Lotniczego AOPA POLAND złożonego 17 lutego 2009 r. w trybie art. 241 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz mając na uwadze zawiadomienie o czynnościach podjętych w celu rozpatrzenia wniosku uprzejmie informuję, co następuje.

Przedłożony wniosek zawiera argumenty, które mają istotne znaczenie dla ulepszenia obowiązujących regulacji oraz stosowanych rozwiązań, w szczególności w odniesieniu do druku 154. Analiza stanowiska przedstawionego we wniosku przyczyniła się między innymi do wydania przez Urząd Lotnictwa Cywilnego komunikatu z dnia 27 lutego 2009 r. polecającego stosowanie obecnej wersji druku 154 wyłącznie jako informacji o aktualnie prowadzonej działalności szkoleniowej (pismo w załączeniu).

Urząd Lotnictwa Cywilnego zgadza się ze stanowiskiem wyrażonym w analizowanym wniosku, iż druk 154 powinien być stosowany jedynie do zatwierdzenia programu szkolenia do uzyskania uprawnienia na typ lub klasę statku powietrznego. Przesądza o tym chociażby sama nazwa druku wskazana w AMG JAR-FCL. Tym samym dotychczasowe stanowisko wskazujące na konieczność przedkładania przedmiotowego druku do zatwierdzania wszystkich szkoleń zgodnie z JAR-FCL, określone w piśmie z dnia 14 marca 2006 r. i potwierdzone w piśmie z 6 lutego 2009 r., uznano za zbyt daleko idące, tym bardziej, że żaden przepis powszechnie obowiązującego prawa nie przewiduje tak szerokiego użycia tego druku.

Mając powyższe na uwadze oraz uwzględniając postulaty środowiska lotniczego Urząd Lotnictwa Cywilnego podjął starania zmierzające ku nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.). Podjęte działania mają na celu wprowadzenie do krajowego porządku prawnego

prawidłowych zasad stosowania druku 154. Do czasu zakończenia prac legislacyjnych poleca się stosowanie druku 154 zgodnie z postanowieniami dokumentów regulaminowych ośrodków szkolenia lotniczego. Druk ten będzie jednakże traktowany jako informacja o prowadzonej działalności szkoleniowej i nie będzie wymagał zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu.

W odniesieniu do kwestii kręgu nadlotniskowego, Urząd Lotnictwa Cywilnego pragnie poinformować, iż podstawową regulacją jaką kieruje się Urząd powołując się na krąg właściwy do szkolenia lotniczego są przepisy działu 2 JAR-FCL 1 Podrozdział C AMC FCL 1.125, dotyczące zakresu szkolenia praktycznego na licencję pilota turystycznego. Prawdą jest, że przepisy te w sposób całkowicie zamierzony nie określają ani parametrów ani kształtu tego kręgu. Wskazują jednakże jakie czynności w ramach szkolenia powinien wykonywać uczeń. Ćwiczenia 12 i 13 określone w AMC FCL 1.125 wymagają wykonania ściśle określonych manewrów, które zgodnie z odrębnymi przepisami muszą być wykonane zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie statku powietrznego użytego do szkolenia. Trajektoria samolotu powstająca w rezultacie wykonania tych manewrów jest określana jako krąg nadlotniskowy. Stąd parametry i kształt kręgu są zmienne, zależne od osiągnięć samolotu i warunków meteorologicznych i nie mogą być z góry narzucone. Podobne reguły dotyczą pierwszego lotu samodzielnego – ćwiczenie 14. Reasumując, krąg nadlotniskowy w rozumieniu JAR-FCL nie jest lotem po wyznaczonej trasie, ale sekwencją ściśle określonych manewrów. Tymczasem, trasa okrężna zdefiniowana dla lotniska EPBC wymaga dostosowania się pilota do precyzyjnie zdeterminowanej trajektorii lotu. Zdaniem Urzędu, prawidłowa, zgodna z JAR-FCL realizacja tych ćwiczeń, przy obecnym sposobie organizacji ruchu nad lotniskiem Babice nie jest możliwa.

Mając powyższe na uwadze Urząd podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w piśmie z 6 lutego 2009 r., w którym zawarł wyjaśnienia co do zasad wykonywania lotu po kręgu nadlotniskowym.

