



fol. Andrzej Rutkowski

# Nieznajomość przestrzeni

Lotniczy sezon 2009 ledwie się zaczął, a już pojawiły się problemy pilotów, którzy przed startem niewystarczająco przygotowują się do lotu

Zachęcamy wszystkich, którzy byli świadkami wydarzenia mającego wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych, do kontaktu z nami poprzez pozostawienie na naszej automatycznej sekretarce krótkiego opisu problemu i kontaktu do siebie. Oddzwonimy, poznamy problem, przeanalizujemy jego istotę, a następnie opublikujemy wnioski z niego płynące.



Tel. 608 003 343

**P**roblem: piloci latający w przestrzeni klasy G często startują bez znajomości zajętości przestrzeni powietrznej na trasie ich lotu.

**Przypadek 1.** Pilot śmigłowca, podczas nocnego lotu VFR pomiędzy łódziskimi oddalonymi od siebie o około 100 NM, nie jest w stanie ominąć aktywnej strefy TSA lotniska wojskowego (rozciągającej się od ziemi do dolnej granicy przestrzeni kontrolowanej), tłumacząc się awarią GPS i niemożliwością wykonania sugestii FIS (tj. lotu na wskazaną miejscowość oddaloną ok. 10 NM od zamierzonej trasy lotu). Pilot nie jest w stanie w tym celu posłużyć się mapą do nawigacji VFR. Nawiguje w oparciu o znany sobie kąt drogi magnetycznej z lotniska A na lotnisko B. Lot odbywa się w rejonie braku pokrycia radarowego przez FIS. Dodatkowo pilot śmigłowca zgłasza niesprawność transpondera (co jest dodatkowym czynnikiem utrudniającym jego identyfikację radarową) i możliwość podania sugestii radarowych dla ominięcia aktywnej strefy.

Dzięki życzliwości i wydatnej pomocy strony wojskowej, śmigłowiec przelatuje po prostej, zgodnie z pierwotnie założoną trasą, naruszając TSA, w której nie miał prawa się znaleźć i powodując utrudnienia w wykonaniu zadania przez lotnictwo wojskowe.

**Przypadek 2.** Pilot w locie turystycznym z Babic w rejon jednego

z łódziskimi w powiecie olsztyńskim zgłasza lot po prostej. Od informatora FIS otrzymuje wiadomość, że na trasie jego lotu aktywne są, od ziemi ponad górną granicę przestrzeni niekontrolowanej, strefy TSA zarezerwowane dla lotnictwa wojskowego i że jedyną możliwością kontynuowania lotu jest w danej sytuacji ich ominięcie przez Brodnicę, co oznacza nadrobienie kilkuset kilometrów i dodatkowe kilkadziesiąt minut lotu. Zaskoczony pilot kontynuuje lot zgodnie ze wskazówkami FIS bez naruszenia aktywnych TSA.

**Analiza problemu:** Oba przypadki świadczą o braku właściwego przygotowania pilotów do lotu i prowadzą do powstania sytuacji, jeśli nie niebezpiecznej, to przynajmniej kłopotliwej dla pilota.

Jednocześnie częste skarżenie się lotników, że wojsko traktuje przestrzeń powietrzną jako swoją własność, rezerwując jej za dużo i na zbyt długi czas, w żadnym z tych przypadków nie ma zastosowania.

W pierwszym przypadku: kolizyjna z trasą lotu przestrzeń rzeczywiście aktywna była przez kilka godzin, lecz zajęte sektory – od ziemi do przestrzeni kontrolowanej – zajmowały relatywnie niewielką przestrzeń.

W drugim: zajęte przestrzenie były względnie duże, stąd ich omijanie było bardzo kłopotliwe – prawie niemożliwe ze względu na znane problemy z nabyciem paliwa lotniczego w naszym kraju, jednak ich aktyw-

ność trwała zaledwie godzinę – rozpoczęła się kilkanaście minut przed startem wspomnianego statku powietrznego. W związku z tym, odłożenie startu w czasie, po zapoznaniu się przed startem z zajętością przestrzeni, byłoby mniej kłopotliwe niż czasochłonne omijanie rozległych stref i potrzeba modyfikacji trasy lotu.

**Rekomendacje:** Pamiętajmy, że od czasu wprowadzenia w Polsce koncepcji elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej, pilot ma obowiązek zapoznania się przed startem z jej zajętością i odpowiedniego zmodyfikowania trasy tak, by nie naruszać aktywnych stref zarezerwowanych na wyłączność przez ich użytkowników. Takimi strefami są: TSA, część stref EA, strefy D oraz wojskowe trasy MRT. Natomiast: TRA, ATZ, MATZ i niektóre EA dopuszczają możliwość przelotu przez nie innych statków powietrznych na warunkach uzgodnionych z ich użytkownikiem, czyli w praktyce po nawiązaniu łączności radiowej z jej użytkownikiem przed wlotem w daną strefę i uzyskaniem warunków przelotu przez nią.

Najpewniejszym sposobem sprawdzenia zajętości przestrzeni jest telefon do ASM3 (+48 22 574 5733) wykonany na etapie wstępnego planowania trasy. Polecamy również stronę internetową [www.amc.pansa.pl](http://www.amc.pansa.pl) zakładka „elementy przestrzeni” i następnie zaznaczenie checkboxu AUP/UUP.

Zespół Latajmy Bezpiecznie

