

Bielsko – Biała, 7 listopada 2019

Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe
ul. Nad Wisła 4A
04-987 Warszawa
email: psp@psp.org.pl

Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Departament Lotnictwa
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, oraz interpretacja Urzędu Lotnictwa Cywilnego opublikowana na łamach portalu dlapilota.pl w ramach cyklu „Lotnicze Absurdy”

Szanowni Państwo,

Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe z wielkim niepokojem przyjęło wprowadzenie w życie „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące” (zwane dalej „rozporządzeniem”) oraz jego oficjalną interpretację przedstawioną przez pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego na portalu dlapilota.pl

Rozporządzenie to jest z rozlicznych powodów zagrożeniem dla lotnictwa sportowego i rekreacyjnego (nie tylko paralotniarstwa), tworzy też wiele precedensów na skalę europejską (jeżeli nie światową), do których chcielibyśmy się odnieść.

Na początku chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę na sposób uchwalenia samego rozporządzenia. W naszej opinii etap konsultacji społecznych został przeprowadzony w sposób, który w ogóle nie przewidywał udziału środowiska lotniczego. Na stronach Rządowego Centrum Legislacji w katalogu Rządowego Procesu Legislacyjnego (adres: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12308450/katalog/12492458#12492458>) można znaleźć informację o konsultacjach, jednak w rozdzielniku nie znalazła się żadna organizacja reprezentująca interesy lotnictwa sportowego i rekreacyjnego. Nie ma tam ani Aeroklubu Polskiego, ani żadnej z wielu szkół lotniczych ani Polskiego Stowarzyszenia Paralotniowego.

Przypominamy też, że jeszcze w lutym 2017 roku, gdy zarząd PSP w toku rozmów z Departamentem Lotnictwa MiB powziął informację o planowanym rozpoczęciu prac nad nowym rozporządzeniem, wysłał oficjalny list na ręce ówczesnego Ministra Infrastruktury i Budownictwa z prośbą o dołączenie do podmiotów biorących udział w konsultacjach społecznych. Pismo to zostało nadane listem poleconym numer 00 359 00 773 101 465 63 11

Naszym głównym zastrzeżeniem jest zamiana pojęcia zwartej zabudowy miast na granice administracyjne. Nie zgadzamy się z opinią przedstawiciela ULC w poniższej treści:

Granice administracyjne są określone, co z kolei powoduje jasność w przypadku wątpliwości interpretacyjnych czy dany statek powietrzny znajdował się w tych granicach czy nie. Nie było takiej pewności w przypadkach licznych skarg napływających do ULC, gdzie nie sposób było określić czy statek powietrzny znajdował się, czy nie nad gęstą zabudową. Akty prawne powinny jasno precyzować regulowane w nich kwestie. Pojęcie „gęstej zabudowy” nie jest w zdefiniowane polskim prawodawstwie. Trudno zatem przestrzegać i egzekwować przepisy dotyczące niezdefiniowanych pojęć. Należy w tym miejscu dodać, że rozróżnialne granice gęstej zabudowy na mapach są w miarę dokładne w momencie wydawania kolejnej wersji mapy. Z upływem czasu (roczny cykl wydawniczy) granice znacząco odbiegają do rzeczywistości.

Chcielibyśmy przypomnieć, że jeszcze w 2011 roku Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe występowało z prośbą do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o interpretację używanego wtedy pojęcia „zwarta zabudowa miast”. Na nasze pytanie uzyskaliśmy następującą odpowiedź.

W odpowiedzi na pismo dotyczącego pojęcia „miasta rozróżnialnego na mapie lotniczej” wprowadzonego Rozporządzeniem MI z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (z późniejszymi zmianami) informuję że, mapy lotnicze publikowane przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, zarówno będące integralną częścią Zintegrowanego Pakiecie Informacji Lotniczych AIP, a przede wszystkim Lotnicza Mapa Polski ICAO 1:500 000, tworzone są z zachowaniem wymogów Załącznika 4 ICAO oraz Instrukcji Technicznej K-2 – Mapy topograficzne do celów gospodarczych. Przepisy te określają jakie informacji mają się znaleźć na konkretnych typach publikowanych map, ich skale, odwzorowania itp.

Uwzględniając przepisy dotyczące miast wprowadzone przez obowiązujące rozporządzenie oraz przepisy w zakresie map topograficznych obowiązek stosowania się do ograniczeń dotyczy lotów nad miastami rozróżnialnymi na mapie lotniczej ICAO bez uwzględniana innych map np. administracyjnych, drogowych publikowanych w mniejszych skalach zawierających granice administracyjne miast.

Podkład topograficzny, aktualizowany rokrocznie przez GUGIK, pokazywany na Lotniczej Mapie Polski ICAO, obejmuje zarysy osiedli (miast, wsi) w rzeczywistym ich położeniu i wielkości, a nie granice administracyjne.

Dodatkowo nie zgadzamy się z prezentowaną przez przedstawiciela ULC argumentacją, iż termin „zwartej zabudowy miast” nie jest prawnie zdefiniowany. Pragniemy przypomnieć, że pojęcie to występuje w obecnym brzmieniu Ustawy z dnia 3 lutego 1995 roku o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. 1995 nr 16 pozycja 78 wraz z kolejnymi zmianami). W jej tekście jednolitym ogłoszonym Obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 maja 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. 2017 pozycja 1161) w Artykule 4 punkt 29 pojęcie to pojawia się jako

29) zwartej zabudowie – rozumie się przez to zgrupowanie nie mniej niż 5 budynków, za wyjątkiem budynków o funkcji wyłącznie gospodarczej, pomiędzy którymi największa odległość sąsiadujących ze sobą budynków nie przekracza 100 m;

30) obszarze zwartej zabudowy – rozumie się przez to obszar wyznaczony przez obwiednię prowadzoną w odległości 50 m od zewnętrznych krawędzi skrajnych budynków tworzących zwartą zabudowę lub po zewnętrznych granicach działek, na których położone są te budynki, jeśli ich odległość od tych granic jest mniejsza niż 50 m.

Przepis ten jest uniwersalny i odnosi się zarówno do zabudowy wiejskiej, jak również zabudowy w obszarach miejskich. Jest on więc jednoznaczny i nie podlegający dyskusji metodą określenia, jakie części miast są faktycznie zwartą zabudową i które z nich powinny być w związku

z tym naniesione na mapę VFR. Uważamy również za niewłaściwą argumentację „*Nie było takiej pewności w przypadkach licznych skarg napływających do ULC, gdzie nie sposób było określić czy statek powietrznych znajdował się, czy nie nad gęstą zabudową.*” o niemożności określenia, gdzie znajdował się SP (w domyśle paralotnia z napędem). Istotnie, nie mając do dyspozycji dokładnego zapisu GPS lotu obserwator na ziemi nie jest w stanie określić jego dokładnej trasy ze względu na chociażby zjawisko perspektywy. **Zwracamy jednakże uwagę, że identyczny problem istnieje w przypadku granic administracyjnych.** Są one w zasadzie niewidoczne w otwartym terenie (zarówno z powietrza jak i z ziemi) i z większej odległości obserwator stojący na ziemi nie będzie w stanie określić czy paralotnia leci jeszcze w granicach administracyjnych, czy już poza nimi.

Dziwi nas natomiast fakt powoływania się na skargi napływające do ULC. Uważamy, że w przypadku złamania przepisów prawa przez pilota dowódcę SP adresatem takich informacji powinna być przede wszystkim Policja. Nie rozumiemy również dlaczego jeżeli takie przypadki były w pewnych miejscach nagminne ULC nie zwracał się bezpośrednio do środowiska lotniczego i jego reprezentantów (takich jak Polskiego Stowarzyszenia Paralotniowego) z napomnieniem o wzajemne zdyscyplinowanie pilotów. Prosimy przy tym o przesłanie informacji statystycznych dotyczących liczby i zakresu zgłoszeń dotyczących pilotów PPG naruszających minimalną wysokość lotu.

Jeżeli istotą wprowadzenia Rozporządzenia jest ochrona ludzi przed hałasem generowanym przez jednostki napędowe należało by dokonać weryfikacji w oparciu o istniejące regulacje w tym zakresie. Obecnie obowiązującym aktem prawnym regulującym kwestię dopuszczalnego poziomu hałasu w decybelach jest *Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz.U. 2007 numer 120, pozycja 826 z późniejszymi zmianami). **Ustala ono wartość 60dB jako maksymalny dopuszczalny hałas pochodzący od przelotów statków powietrznych (wykorzystano Tabelę 2, rubrykę drugą i normę dla dnia jako, że paralotnie z napędem w zdecydowanej większości przypadków latają tylko w warunkach VFR dzień).**

Odnosząc tę wartość do hałasu generowanego przez współczesne napędy paralotniowe można szybko zauważyć, że już na wysokości 200..300 metrów nad terenem dźwięk generowany przez jednostkę napędową nie będzie mógł być potraktowany jako uciążliwy i będzie spełniał normy. Oczywiście w dalszym ciągu będzie słyszalny, lecz nie będzie bardziej irytujący dla otoczenia niż np. hałas ruchu ulicznego lub inne tło szumowe obecnie w terenach miejskich w ciągu dnia. *Naturalnie w każdej sytuacji można by odszukać osoby, którym dźwięk ten w dalszym ciągu będzie przeszkadzał, podobnie jak można odszukać osoby których irytuje dźwięk przejeżdżającego tramwaju, bawiących się dzieci czy szczekających psów.* Nie uważamy jednak za słuszne traktowanie tutaj sytuacji skrajnych jako normy i używanie ich jako podstawy do formułowania przepisów prawa. **Aby udowodnić tą tezę proponujemy i jednocześnie wyrażamy gotowość do uczestnictwa w eksperymencie pomiarowym mającym na celu ustalenie jakie natężenie dźwięku generuje kilka typów paralotni PPG lecących na różnych wysokościach nad teren i przy różnej prędkości obrotowej silnika.**

Jeżeli zaś istotą Rozporządzenia jest ochrona mienia i ludności znajdującej się na ziemi przed ewentualnymi skutkami zderzenia bądź upadku jakichkolwiek elementów SP z dużej wysokości, to wprowadzone ograniczenia w żaden sposób nie współgrają z faktami na temat motoparalotni i paralotni z napędem.

Polskiemu Stowarzyszeniu Paralotniowemu nie jest znany przypadek w którym jakkolwiek podzespół, wyposażenie pilota lub jego rzeczy osobiste oddzieliły się w niekontrolowany sposób od statku powietrznego a następnie spadły na ziemię i tam wyrządziły szkody w mieniu bądź ludziach. Nie znamy również sytuacji w której przygodne lądowanie pilota na skutek awarii sprzętu spowodowało uszczerbek na zdrowiu kogokolwiek poza nim samym lub wyrządziło znaczne szkody.

Typową awarią silnika dwusuwowego z zasilaniem gaźnikowym, uniemożliwiającą dalszy lot, jest zatarcie tłoka na skutek przegrzania. Bezpośrednią przyczyną tego typu awarii jest zubożenie mieszanki paliwo-powietrze bądź zastosowanie niewłaściwego oleju w zbyt dużej proporcji do paliwa. Awaria ta, choć jest jedną z częstszych przyczyn przygodnego lądowania (poza brakiem lub niewłaściwą jakością paliwa) nie powoduje „odpadnięcia” jakiegokolwiek elementu od napędu PPG. Po zatrzymaniu pracy silnika pilot paralogni jest w stanie kontynuować lot ślizgowy z doskonałością nie mniejszą niż ok 7 jednostek, nawet dla wysokowyczynowych konstrukcji samostatecznych. **Mając wysokość 400..500 metrów nad poziomem terenu można bez problemu dolecieć na bezpieczne lądowisko przygodne nawet znajdując się nad gęsto zabudowanym terenem miasta. Bardzo duża manewrowość paralogni i jej niska prędkość postępowania umożliwia lądowanie w zasadzie wszędzie.**

Kolejnym punktem wypowiedzi przedstawiciela ULC, z którym się nie zgadzamy jest argument przytoczony poniżej.

3. Temat do rozważenia, ale należy mieć na uwadze, aby nie „zaroilo” nam się od motoparalogni i motolotni lądujących na obszarze parków miejskich, bo to nie byłby przecież obszar gęstej zabudowy. Dodatkowo należy liczyć się z lawiną skarg obywateli pragnących wypocząć w zielonych zakątkach miast.

Nie uważamy aby paralognie PPG startujące z terenów przylegających do parków, lub z samych parków były dużą przeszkodą dla okolicznych mieszkańców. Należy mieć bowiem na uwadze zapisy *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków*. Już w tym momencie „obywatele pragnący wypocząć” są chronieni dzięki Załącznikowi numer 2 „Paralognie”, Rozdział 5 punkt 5.6.10, podpunkt 3, litera a) oraz b)

a) nad zwartą zabudową miast, osiedli i siedzib ludzkich lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż: – dla paralogni, paralogni z napędem i motoparalogni – 150 m (500 ft), – dla parapanu – 300 m (1 000 ft) – nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 300 m od danego statku powietrznego, z tym że nad obszarami miast o liczbie mieszkańców co najmniej 25 000 – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy,

b) krążąc lub przelatując wielokrotnie na wysokości mniejszej niż 150 m nad pojedynczymi siedzibami ludzkimi, w przypadku lotów z włączoną jednostką napędową,

Przepisy te chronią przed hałasem jednostki napędowej i to w sposób bardziej surowy niż „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019r. W sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące”, gdyż jest tu mowa o pojedynczych siedzibach ludzkich a nie zwartej zabudowie, czy konkretnej liczbie mieszkańców miejscowości w których te siedziby ludzkie się znajdują. Wprawdzie pojawiające się powyżej pojęcie „zgromadzenie osób” jest prawnie rozumiane w odmienny sposób niż to konkretne jego użycie, to jednak może ono być tutaj interpretowane jako w zasadzie dowolne duże (małe) skupisko osób na wolnej przestrzeni.

Dodatkowo przytoczone „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019r. W sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące” zwalnia m.in. paralognie (w tym z napędem) z wymogu wykonywania lotów wyłącznie z zarejestrowanych lotnisk oraz lądowisk

§ 6. 1. Statki powietrzne, o których mowa w § 2, mogą startować i lądować również z innego miejsca niż lotnisko lub lądowisko, jeżeli:

- 1) pozwalają na to ich właściwości techniczne z uwzględnieniem wymagań dotyczących wymiarów terenów;*
- 2) szczegółowe wymagania techniczno-eksploatacyjne, podane w ich instrukcjach użytkowania w locie,*

nie stanowią inaczej.

2. Odpowiedzialność za wybór miejsca, o którym mowa w ust. 1, ponosi dowódca statku powietrznego.

3. Start lub lądowanie z miejsca, o którym mowa w ust. 1, wykonuje się w sposób niestwarzający zagrożenia dla osób lub mienia.

Rozporządzenie to obowiązuje od wielu lat i zapis ten jest jednym z najważniejszych. Ze względu na charakterystykę i osiągi typowej paralotni (zarówno z napędem jak i bez) nie ma w zasadzie praktycznej możliwości startu i lądowania z jakiegokolwiek rejestrowego lotniska. W zdecydowanej większości przypadków już sami piloci wolą wykonywać loty z miejsc dedykowanych, tj. przeznaczonych wyłącznie dla paralotni. Miejsc znajdujących się z dala od lotnisk na których odbywa się ruch statków powietrznych o dużej prędkości przelotowej, wytwarzających duże turbulencje i wiry zaśmigłowe.

Państwa interpretacja wyrażona przez przytoczone wyżej słowa sugeruje, że wg nowych przepisów start paralotni z obszarów leżących wewnątrz granic administracyjnych miast powyżej 25 tysięcy dopuszczalny jest wyłącznie z terenu lotnisk i lądowisk zgodnie z ich procedurami. PSP nie podziela tej interpretacji i uważa ją za niewłaściwą. Paragraf 5 punkt 3 „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019r. W sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące”

§ 5. 1. Zakazów wykonywania lotów, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, nie stosuje się do lotów:

3) wykonywanych zgodnie z procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk, położonych wewnątrz tych stref albo jeżeli wykonywanie tych procedur jest niemożliwe do wykonania bez wlotu do tych stref

nie odnosi się w żaden sposób do statków powietrznych, które są zwolnione z konieczności startu i lądowania wyłącznie z terenu zarejestrowanych lotnisk i lądowisk, jakimi są paralotnie oraz paralotnie z napędem. Jasnym jest, że wykonanie startu i lądowania z jakiegokolwiek typu nieruchomości znajdującej się w granicach miast wymaga, aby pewna część lotu obejmująca odlot i podejście do lądowania odbywała się na wysokości dużo niższej niż ta wspomniana w treści Rozporządzenia. Uważamy, iż co do zasady powinno się stosować przepisy jak najbardziej szczegółowo opisujące dane zagadnienie i w naszej opinii nadrzędnym przepisem jest tutaj ten z „Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków.”

Przedstawiana przez państwa, uważana przez nas za niepoprawną interpretacja nowego rozporządzenia de facto pozbawia właścicieli i dzierżawców lądowisk paralotniowych możliwości dysponowania własną nieruchomością, często pomimo powzięcia kosztownych inwestycji w przygotowanie tejsze do pełnienia roli lądowiska paralotniowego. Spycha również paralotniarstwo coraz bardziej do sytuacji w której będzie to sport, uprawiany wyłącznie w swoistych „rezerwatach”. **Dodatkowo tworzy niebezpieczny precedens prawny w którym to prawo będzie w subiektywny sposób interpretowane według bieżącej potrzeby. Strony (w domyśle przeciwne paralotniarstwu) będą powoływały się na wygodne dla nich przepisy, całkowicie zapominając o innych, regulujących szczegółowo pewne kwestie związane z tym sportem.**

Nieco osobnym problemem, który powstał po wprowadzeniu Rozporządzenia w jego aktualnym brzmieniu jest organizacja zawodów motoparalotniowych, a co ważniejsze trening do nich. Istnieje bardzo wiele różnych konkurencji (dyscyplin) motoparalotniowych z których duża część jest z definicji rozgrywana na małej wysokości. Przede wszystkim są to slalom wokół pylonów, celność lądowania oraz przeróżnego typu konkurencje sprawnościowe. Do tej ostatniej grupy zalicza się slalom wokół tyczek wysokości 2..3 metrów, przenoszenie obiektów do celu i wiele tym podobnych. Nie sposób uczestniczyć i trenować do tego typu dyscyplin inaczej, niż przez

lot na bardzo małej wysokości, wynoszącej często kilka metrów nad ziemią. O ile same zawody są imprezą zorganizowaną, zgłoszoną do kalendarza z kilkutygodniowym wyprzedzeniem o tyle zawodnik aby myśleć o osiągnięciu jakiegokolwiek liczącego się wyniku musi regularnie trenować (najlepiej w urozmaiconym terenie aby nie uczyć się jednej, konkretnej sekwencji lotu na pamięć). Do tej pory trening taki nie stanowił problemu, gdyż istniejące *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków* dopuszcza wykonywanie tego typu lotów we wcześniej zaplanowanych miejscach znajdujących się z dala od siedzib ludzkich. Dotychczasowo traktowano takowe jako mały fragment przestrzeni powietrznej w bezpośredniej bliskości lądowiska, który jest znany pilotowi jako nie posiadający żadnych przeszkód terenowych (zabudowania, linie elektroenergetyczne, maszty telekomunikacyjne itp.)

Najważniejsza uwaga do Rozporządzenia, i jego interpretacji dotyczącej startów i lądowań z terenów miast, odnosi się do wspomnianych przez przedstawiciela ULC „zielonych zakątkach miast”. W naszej opinii nijak nie współgra ona z faktyczną geografią Polski. Jako przykład jak bardzo szkodliwe jest obecne rozporządzenie można przytoczyć wiele konkretnych przykładów z terenu w zasadzie całego kraju.

Bielsko – Biała.

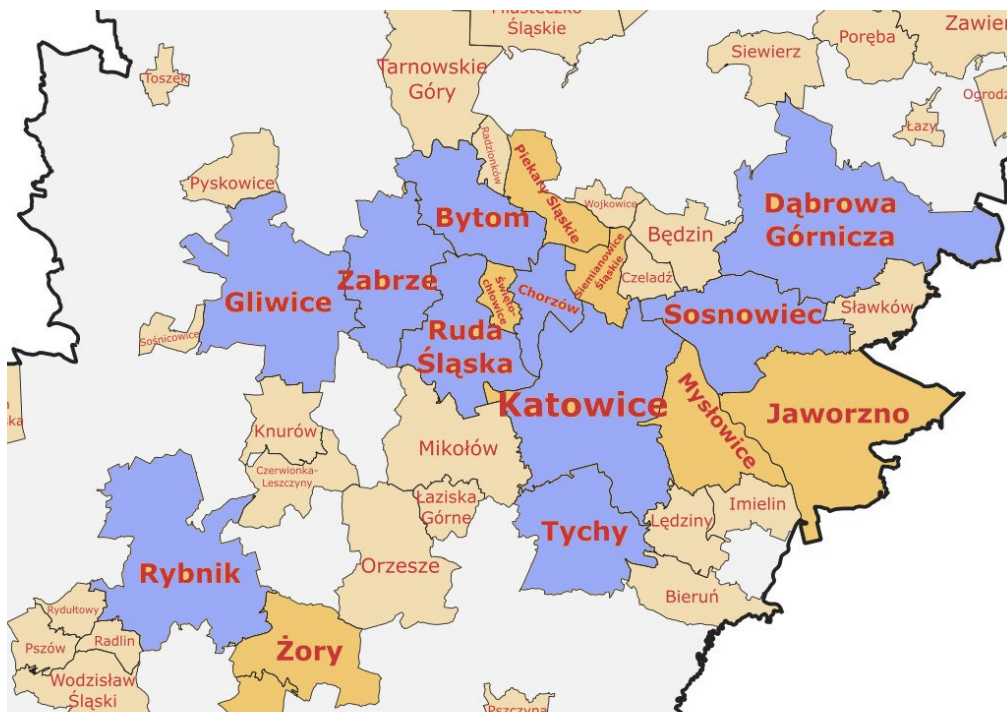
Miasto położone w rejonie górskim obejmujące swoimi granicami administracyjnymi szczyty na grani Beskidu Małego i Beskidu Śląskiego oraz Bramę Wilkowicką. Najwyższym punktem miasta jest szczyt Klimczok, o wysokości około 1200 metrów AMSL. Zgodnie z obecnym brzmieniem „Rozporządzenia” pilot PPG chcący przelecieć z rejonu Pszczyny bądź Czechowic – Diedzic do Kotliny Żywieckiej musi wykonywać lot z wysokością sięgającą 2700 metrów AMSL. Wznoszenie się na tak dużą wysokość oznacza konieczność utrzymywania dużej mocy silnika przez znaczny czas. Przekłada się to jednoznacznie na dużo większe jednostkowe zużycie paliwa oraz wydatnie skraca żywotność silnika, który najczęściej nie jest przystosowany do pracy z mocą bliską startowej przez kilkadziesiąt i więcej minut. W przypadku mocno wysiłonych silników chłodzonych powietrzem grozi to przegrzaniem silnika, zatarciem lub inną poważną awarią uniemożliwiającą dalszy lot.

Wznoszenie się na wysokość 2700 metrów mogłoby być też praktycznie niemożliwe ze względu na potencjalnie dużą prędkość wiatru wiejącego na tak znacznej wysokości. Pilot paralotni z napędem mógłby nie być w stanie przelecieć nad terenem Bielska – Białej utrzymując 2700 metrów AMSL pomimo tego, że byłby w stanie uczynić to przykładowo na 1000 metrów AMSL (czyli około 500 metrów nad wysokością Bramy Wilkowickiej – jednej z wyżej położonych zabudowanych części miasta.). **Wytracenie tak ogromnej wysokości jaką jest 2700m AMSL tuż za granicą administracyjną miasta mogło by trwać nawet kilkadziesiąt minut.** Cały przebieg lotu z tak intensywnym wznoszeniem a następnie opadaniem nie zwiększyłby w żaden sposób bezpieczeństwa pilota czy osób na ziemi, nie zmniejszyłby też w żaden istotny sposób hałasu. Uczyniłby jedynie tego typu przelot praktycznie niemożliwym ze względu na ograniczone osiągi motoparalotni.

Najważniejszą konkluzją tego przypadku jest jednak fakt, że wprawdzie Bielsko – Biała jest bardzo duża obszarowo, jednak jedynie pewna jej część jest faktycznie gęsto zabudowana. Zdecydowanie nie możemy się zgodzić z argumentacją, że tereny rolnicze czy cały las leżący w granicach miasta jest miejscem wypoczynku lub rekreacji. Przyglądając się zresztą opisywanej sytuacji łatwo można dojść do konkluzji, że las znajdujący się zaledwie kilkanaście metrów od granic administracyjnych miasta nie różni się absolutnie niczym od tego znajdującego się poza jego terenem, który nie jest już w taki sposób uprzywilejowany.

Aglomeracja Górnośląska i Zagłębiowska

Nowe rozporządzenie jest najbardziej szkodliwe w stosunku do wykonywania lotów (nie tylko paralotniowych) w rejonie Górnego Śląska, Zagłębia a częściowo Śląska Cieszyńskiego czy Rybnickiego Okręgu Węglowego. Obszar ten jest skupiskiem sąsiadujących ze sobą miast z których w zasadzie wszystkie posiadają więcej niż 100 tysięcy mieszkańców.



Ilustracja 1: Miasta powyżej 100 tys mieszkańców zostały oznaczone kolorem niebiesko-szarym. Źródło:

Według Państwa interpretacji cały obszar zaznaczony na powyższej ilustracji kolorem niebiesko-szarym jest w zasadzie wyłączony z jakiegokolwiek działalności paralotniowej. Z jednej strony zabronione byłoby wykonywanie startów i lądowań z jego wnętrza, z drugiej strony ze względu na obecność TMA EPKK/EPKT i konieczność utrzymywania wysokości 1500m AGL jest on w zasadzie niemożliwą do ominięcia barierą, nie tylko zresztą dla paralotni z napędem a w zasadzie dla każdego statku powietrznego, który moglibyśmy zakwalifikować do szeroko pojętej kategorii „ULM”.

Chcemy przy tym zauważyć, że jedynie relatywnie niewielka część tego obszaru stanowi obszar gęsto zabudowany. Katowice są miastem o największym procentowym udziale terenów leśnych w skali całego kraju. Ogromna część Śląska i Zagłębia to tereny post-górnictwa lub ogólnie post-industrialne, często w znacznym stopniu zaniedbane lub będące pozostałościami po zamkniętych i zasypanych kopalniach. W naszej opinii zdecydowanie nie można przypisać im cech rekreacyjnych i wypoczynkowych. Z drugiej strony nie są one zabudowane w sposób na tyle znaczny, aby nie znajdowała się tam mnogość potencjalnych, przygodnych lądowisk, które pilot może wykorzystać w sytuacji awarii jednostki napędowych. **Na Śląsku i w Zagłębiu mieszka bardzo duża ilość pilotów motoparalotniowych, którzy przy obecnej Państwa interpretacji są w zasadzie wykluczeni z prowadzenia swojej działalności. Z powodów wymienionych powyżej aby wykonywać loty PPG musieli by przejeżdżać prawie pół województwa Śląskiego w poszukiwaniu startowiska zgodnego z Państwa interpretacją przepisów.**

Podsumowując nasze stanowisko chcielibyśmy zwrócić się z konkretnym apelem o zmianę tego szkodliwego dla całego środowiska paralotniowego prawa. Nasze wnioski zawierają się w następujących punktach

- Zmiana zapisu „zakaz wykonywania lotów nad obszarami miast w ich granicach administracyjnych” na zakaz wykonywania lotów nad obszarami miast w obszarze zwartej zabudowy odnoszący się jednocześnie do definicji zawartej w *Ustawie z dnia 3 lutego 1995 roku o ochronie gruntów rolnych i leśnych* aby uszczegółwić o jakim obszar zwartej zabudowy jest mowa.
- Wydzielenie osobnych (mniej restrykcyjnych) limitów minimalnej wysokości dla paralotni, paralotni z napędem i motoparalotni, z uwzględnieniem osiągow i ograniczeń tych typów statków powietrznych.
- Wprowadzenie jawnych zapisów w paragrafie 5 rozporządzenia wykluczających z ograniczenia paralotnie i motoparalotnie startujące oraz lądujące z/na terenów nie będących ewidencjonowanym lądowiskiem.

W celu wypracowania konkretnych rozwiązań, jako Polskie Stowarzyszenie Paralotniowe proponujemy i wyrażamy chęć wzięcia udziału w rozmowach na tematy poruszane w niniejszym piśmie. W celu zachowania rozsądnej jego długości pominęliśmy wiele innych specyficznych dla naszego sportu problemów, które chętnie wyjaśnimy bardziej szczegółowo.

Z Poważaniem,

Mateusz Lubecki

Sekretarz Zarządu
tel: +48 660 43 44 46
mateusz.lubecki@psp.org.pl