

Urząd Lotnictwa Cywilnego
w Warszawie

Dotyczy: Uwagi do projektu rozporządzenia MTB i GM w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków.

W imieniu środowiska modelarskiego skupionego wokół Aeroklubu Jeleniogórskiego przesyłam uwagi do projektu rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków

W załączniku 6 rozdział 3 punkt 3.2:

3.2 Za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawności, odpowiedzialność ponosi operator bezzałogowego statku powietrznego, modelu latającego.

- Pozostawienie punktu w proponowanym brzmieniu autorytarnie obarcza operatora-modelarza winą za spowodowanie ewentualnego zdarzenia, nie uwzględniając domniemania niewinności (awaria sprzętu, uszkodzenia mechanizmów sterujących, uszkodzenia płatowca, zakłóceń zewnętrznych, innych użytkowników przestrzeni powietrznej i ich zachowań, zmiany warunków pogodowych i ich wpływu na stan płatowca, a nawet zachorowanie nagle, za które operator-modelarz nie ponosi odpowiedzialności, a nie może ich przewidzieć w momencie startu) Oczywiście zgadzamy się, że operator-modelarz jest odpowiedzialny za to co robi z modelem i gdzie nim leci. Sugerujemy zmianę zapisu w następującym brzmieniu:

„3.2 Operator bezzałogowego statku powietrznego, modelu latającego ponosi odpowiedzialność za wykonanie lotu.

W załączniku nr 6 rozdział 4 punkt 4.1 ust. 1):

1) przy widzialności pozwalającej na wykonywanie lotów w warunkach VLOS;

- Punkt pierwszy zasad wykonywania lotów zezwala na wykonywanie lotów w warunkach VLOS czyli: Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej VLOS (Visual line-of-sight operation). Operacje, w których pilot lub obserwator bezpilotowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezpilotowym statkiem powietrznym. **Według nas powinno to być jedyne kryterium ograniczające wykonywanie lotów modelami.**

W załączniku nr 6 rozdział 4 punkt 4.1 ust. 2):

2) do wysokości względnej umożliwiającej uniknięcie kolizji z innym użytkownikiem przestrzeni powietrznej 150 m;

- pozostawienie tego punktu w takim brzmieniu spowoduje wykluczenie możliwości wykonywania lotów w klasie F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1K, F1P, F1S, F1Q, FB (operator nie ma wpływu na wysokość lotu modelu – modle termiczne niekierowane), F3B szybowców zdalnie kierowanych wieloczynnościowych, F3J szybowców zdalnie kierowanych powyżej 2m rozpiętości do lotów termicznych, F3E szybowców zdalnie kierowanych z napędem elektrycznym do lotów termicznych, F5B Modele motoszybowców z napędem elektrycznym, F5D modele wyciągowe, F5F modele z

akumulatorami 10-celowymi, F5G duże modele szybowców z napędem elektrycznym, wszystkich modeli w klasach S1 do S9 (rakiety i modele kosmiczne). Modele te są ujęte w kodeksie FAI jako międzynarodowe klasy sportowe w modelarstwie lotniczym i kosmicznym. Modele w w/w klasach z założenia latają na wysokościach wyższych niż 150m, lub kontrolowanie wysokości lotu nie jest możliwe. Zwracam jeszcze uwagę, że dla szybowca wyczynowego pokonanie odcinka 150m wynosi zaledwie 4 sek, że nie wspomnę o modelach wyścigowych, które mogą rozwijać prędkość 400km/h i więcej, a rekord wysokości lotu modelu szybowca to obecnie 5651m, modelu helikoptera – 2940m, a modelu samolotu 8205 m (źródło www.fai.org)

- W klasie szybowców F3F szybowce zdalnie kierowane do lotów na zboczu często następuje sytuacja, kiedy operator znajduje się na szycie góry, klifu urwiska itd., gdzie lot na wysokości oczu operatora-modelarza, ale w odległości 10-20 metrów od krawędzi góry powoduje, że model może znaleźć się na wysokości względnej przekraczającej wskazane 150m. Przecież odległość ta mierzy się pionowo. Uniemożliwi to wykonywanie lotów również w tej klasie, choć trudno sobie wyobrazić, żeby pilot innego statku powietrznego np. szybowca wykonywał lot 10m od krawędzi góry.
- Pomiar wskazanej wysokości będzie praktycznie niemożliwy dla model nie wyposażonych w instrumenty elektroniczne lub pokładowe umożliwiające taki pomiar. Przepis jest po prostu nierealny.
- Proponujemy zapis w następującym brzmieniu:
„2) do wysokości górnej granicy strefy G w danym obszarze gdzie odbywają się loty modelarskie (dotyczy wyłącznie zorganizowanych lotnisk modelarskich , wyznaczonych obszarów gdzie prowadzone są loty modelami - przy aeroklubach lub innych prywatnych lądowiskach).”
Praktyka pokazuje, że większość lotów wykonuje się na zdecydowanie mniejszej wysokości rzędu 300-500m, a loty wysokościowe, przeloty i próby bicia rekordów powinny odbywać się za wiedzą i zgodą zarządzającego daną strefą.

W załączniku nr 6 rozdział 4 punkt 4.1 ust. 6):

6) *poza otoczeniem lotniska, czyli w odległości powyżej 5 km od jego granicy;*

- Ustawodawca nie określił, o jakie lotniska chodzi, więc mówimy o wszystkich lotniskach. W rejonie gdzie mieszkamy tj. w Jeleniej Górze znajdują się dwa lotniska: pierwsze w Jeleniej Górze przy ulicy Łomnickiej, drugie na Górze Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim. Zapis w tym kształcie uniemożliwi wykonywanie lotów modelami na obszarze: Jelenia Góra – dzielnice Zabobrze (wszystkie numery), Centrum, Maciejowa, Skowronków, Orzeszkowej, Czarne, Paulinum, aż po przylegające miejscowości: Łomnica, Wojanów, Bobrów, Komarno, Dziwiszów, Chrośnica, Janówek, Czernica, Płoszczyna, Płoszczynka, Jeżów Sudecki (historyczny ośrodek szkolenia szybowcowego, Zakłady Remontowe Szybowców, Góra Szybowcowa, siedziba powstającej dla młodzieży modelarni lotniczej w gminie Jeżów Sudecki, jednej z nielicznych na terenie powiatu Jeleniogórskiego!), Siedlęcín, aż po obiekt „Perła Zachodu”. Praktycznie więc pół Jeleniej Góry i kilka okolicznych gmin będzie zupełnie wyłączonych w jakichkolwiek lotów modelami. Jest to rejon dużego skupiska ludzi związanych z lotnictwem i o ogromnych tradycjach.
- Proponuję więc, aby ten zapis zmienić na:
"6) poza otoczeniem lotniska cywilnego, transportowego i wojskowego, czyli w odległości powyżej 5 km od jego granicy z wyłączeniem lotnisk aeroklubowych, sportowych i prywatnych;"

W załączniku nr 6 rozdział 4 punkt 4.1:

- Ponieważ w naszym kraju są rejonu wybitnie nadające się do uprawiania modelarstwa

szybowcowego (tereny góryste naszego kraju, Sudety, Karpaty, itd), jednak są one częściowo objęte ochroną parków narodowych. Biorąc pod uwagę, że model szybowca jest cichy, nie ma wpływu negatywnego na ochronę roślin, zwierząt i krajobrazu proponujemy, analogicznie jak dla lotni i paralotni, umożliwienie startów, lotów i lądowań na terenach tych parków za zgoda zarządcy. W praktyce takie rozwiązanie jest spotykane u naszych południowych sąsiadów, w Czechach, na Słowacji a także we Francji, gdzie na terenie parku narodowego odbywają się zawody modelarskie z cyklu Eurotour w kategorii F3F – szybowców zdalnie kierowanych do lotów na zboczu. W tym roku na Słowacji w miejscowości Donovaly będą miały też Mistrzostwa Europy w tej samej klasie modeli. Proponujemy dodanie w punkcie 2.1 Załącznika nr 6 ustępu 10) w brzmieniu:

„10) Dopuszcza się wykonywanie startów, lotów i lądowań bezzałogowych statków powietrznych, modeli latających bez napędu na terenach parków narodowych lub rezerwatów przyrody, jedynie za zgodą zarządzającego tym terenem.

Załącznik 7 mówi o ubezpieczeniu OC i stawkach tego ubezpieczenia.

W załączniku nr 7 w Rozdziale 1 punkt 1.1 czytamy:

"1.1. Niniejsze przepisy określają wymagania dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób eksploatujących: lotnie, paralotnie przeznaczone do startu pieszego, spadochrony oraz modele latające o masie do 20 kg, zwanych dalej „osobami eksploatującymi”- za szkody wyrządzone w związku z ruchem tych statków, zwanego dalej "ubezpieczeniem OC", a w szczególności zakres ubezpieczenia OC, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia."

- Zwracamy uwagę, że załącznik **nie ujmuje** bezzałogowych statków powietrznych między 20 a 25 kg MTOM. Według mnie są one pominięte! Skutkuje to koniecznością zawarcia umowy ubezpieczenia OC operatora-modelarza modelu o masie startowej w podanym zakresie jak dla statku powietrznego o masie poniżej 500kg.

W załączniku nr 7 w rozdziale 1 punkt 3.2 ust 2):

„2) wysokość sum ubezpieczenia odpowiada wysokościom limitów zawartych w niniejszych przepisach lub przepisach rozporządzenia nr 785/2004."

i dalej w rozdziale 2 punkt 9 i 9.1:

„9. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC, o którym mowa w pkt 6.1, osób eksploatujących modele latające o masie od 5 do 20 kg, w zakresie szkód wyrządzonych osobom trzecim w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 3000 SDR.

9.1. Osoby eksploatujące modele latające o masie do 5 kg nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia OC."

Gdy pojawia się "lub" zawsze jest możliwość wyboru. zaglądamy więc do wspomnianego rozporządzenia i tam jest napisane w art. 2 punkt 2. lit b) i lit e):

„2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

...

b) modeli statków powietrznych posiadających MTOM poniżej 20 kg;

...

e) latawców;

...”

- **Proponujemy ujednoczenie treści Załącznika nr 7 tak, aby był zgodny w treści z rozporządzeniem 785/2004**

Załącznik nr 7 punkt 4:

4. Równowartość w złotych kwot podanych w SDR ustala się przy zastosowaniu kursu średniego

ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu:

1) wyrządzenia szkody - dla jej likwidacji;

2) zawarcia umowy ubezpieczenia - dla jej zawarcia.

- Zwracamy uwagę, że w momencie wystąpienia zdarzenia może się okazać, że ze względu na zmianę kursu SDR ubezpieczenie OC może okazać się zbyt niskie.

Oczekujemy jednoznacznego wskazania wartości sumy ubezpieczenia OC np. w drodze ogłoszenia, rozporządzenia lub ustalenia wartości polisy w dniu zawarcia umowy ubezpieczenia.