

, dn. 08.03.2026r.

Dane wnoszącego petycję:

Nie wyrażam zgody na upublicznienie mojego adresu zamieszkania oraz adresu poczty elektronicznej.

Adresat:

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

PETYCJA

o: ZANIECHANIE PRAC NAD ROZSZERZENIEM STREF OGRANICZONYCH (R)

Działając w interesie bezpieczeństwa publicznego, spójności systemu szkolenia lotniczego oraz w oparciu o zasady racjonalnej gospodarki przestrzenią powietrzną, składam oficjalny sprzeciw wobec planów ustanawiania dodatkowych stref Restricted (R) nad aglomeracjami miejskimi, i wnoszę o zaniechanie prac nad tym projektem. Poniżej przedstawiam merytoryczne uzasadnienie wykazujące szkodliwość i redundancję proponowanych zmian.

1. Redundancja w obliczu istniejących struktur CTR/TMA

Większość przestrzeni nad dużymi miastami w Polsce stanowią strefy kontrolowane lotnisk (CTR) lub rejonry kontrolowane węzłów lotnisk (TMA). Ruch statków powietrznych (w tym VFR) odbywa się tam wyłącznie na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego (ATC). Wprowadzenie statycznych stref R w obszarach objętych aktywnym nadzorem radarowym i radiowym jest działaniem nielogicznym, które komplikuje procedury bez podnoszenia realnego poziomu bezpieczeństwa.

2. Naruszenie przepisów SERA i ignorowanie istniejących minimów

Zgodnie z SERA.5005 (f), loty VFR nad obszarami gęsto zaludnionymi i tak podlegają rygorystycznym ograniczeniom wysokościowym: minimum 1000 ft (300 m) nad najwyższą przeszkodą w promieniu 600 m oraz obowiązek utrzymywania wysokości umożliwiającej bezpieczne lądowanie awaryjne. Strefy R są zatem zbędną nadregulacją, gdyż obecne prawo już teraz gwarantuje separację od budynków i mienia na ziemi.

3. Błąd logiczny w argumentacji akustycznej

Wykorzystanie uciążliwości hałasu jako przesłanki do tworzenia stref R stoi w sprzeczności z fizyką dźwięku. Zgodnie z prawem odwrotnych kwadratów skuteczniejszym narzędziem walki z hałasem jest egzekwowanie dyscypliny wysokościowej wewnątrz istniejących struktur (CTR), a nie poziome zamykanie przestrzeni. Strefy R doprowadzą do kumulacji ruchu w tzw. „wąskich gardłach”, co zamiast redukcji hałasu, spowoduje jego drastyczny wzrost w korytarzach omijających strefy.

4. Zagrożenie dla bezpieczeństwa: Efekt „Wąskiego Gardła” i FUA

Proponowane zmiany uderzają w koncepcję FUA (Flexible Use of Airspace). Zmuszanie pilotów do lotu w nienaturalnie zwężonych korytarzach pomiędzy strefami R:

- Zwiększa ryzyko kolizji poprzez nienaturalne zagęszczenie ruchu na małej powierzchni.
- Drastycznie podnosi obciążenie poznawcze pilota (Cognitive Overload), odciągając uwagę od obserwacji otoczenia na rzecz monitorowania granic stref.

5. Paraliż szkolenia PPL(A) i lotów nawigacyjnych

Zgodnie z wymaganiami EASA Part-FCL, szkolenie i egzamin praktyczny do licencji PPL(A) wymagają realizacji lotów o charakterze nawigacyjnym z wykorzystaniem punktów orientacyjnych. Miasta są kluczowymi węzłami nawigacyjnymi. Ich blokada uniemożliwia rzetelną weryfikację umiejętności nawigacji wzrokowej (VFR). Egzaminatorzy nie będą mogli zweryfikować biegu kandydata w procedurach dolotu/odlotu w złożonym środowisku, co obniży jakość przyszłych kadr lotnictwa cywilnego i liniowego.

6. Podsumowanie

Jako pasjonat lotnictwa i matematyki, wskazuję na konieczność opierania przepisów na danych i logice operacyjnej, a nie na redundancji. Obecny system nadzoru ATC oraz przepisy SERA są wystarczające. Każda dodatkowa strefa R nad miastem to nieuzasadnione uderzenie w rozwój polskiego lotnictwa i bezpieczeństwo operacyjne.

Wnoszę o zaniechanie prac nad w/w projektem.