

KWESTIONARIUSZ DOTYCZĄCY ELEMENTÓW PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ORAZ PROCEDUR RUCHU LOTNICZEGO

I DANE RESPONDENTA („*” – WYMAGANE)

IMIĘ NAZWISKO	KTL AOPA Poland		
OPERATOR/PILOT*	PILOT	STANOWISKO	
TYP STATKU POWIETRZNEGO*	Najczęściej samoloty do 5700kg		
TELEFON/FAX.	22 685 54 81 ext. 170	E-MAIL	Info@aopa.pl

II CZĘŚĆ PRZESTRZEŃ POWIETRZNA NIEKONTROLOWANA

1	Czy istniejąca struktura przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa jest zrozumiała dla jej użytkowników?	TAK ☒ NIE ☐
	Struktura jest zrozumiała w oparciu o definicje zawarte w aktach prawnych, rozporządzeniach. 	

2	Czy górna granica przestrzeni niekontrolowanej jest wystarczająca dla wykonywania operacji lotniczych GA?	TAK ☐ NIE ☒
---	---	---

Według jakich przepisów wykonywania lotów (IFR,VFR) respondent wykonuje loty w przestrzeni powietrznej klasy „G”?

X

	Tylko IFR	X	
	Mieszane (VFR/IFR)	X	

4	Szacunkowa liczba operacji lotniczych (IFR, VFR) wykonywanych w polskiej przestrzeni powietrznej w roku?		
	Loty w przestrzeni niekontrolowanej – przestrzeń powietrzna klasy „G”		
	VFR 15 000	IFR 1 000	
	Loty w przestrzeni kontrolowanej – przestrzeń powietrzna klasy „C”		
	VFR 5 000	IFR 2 000	

5	Z jakich źródeł informacji dotyczącej elementów przestrzeni powietrznej korzysta respondent planując lub wykonując loty w przestrzeni powietrznej klasy „G”?		
	Zaznacz właściwą rubrykę/rubryki		
	AUP	X	
	AIP	X	
	Depesza NOTAM	X	
	ASM 3	X	
	FIS	X	
	ARO (Biuro Odpraw Załóg)	X	

6	Z jakich źródeł informacji dotyczących ostrzeżeń nawigacyjnych korzysta respondent planując lub wykonując loty w przestrzeni powietrznej klasy „G”?		
	Zaznacz konkretne źródła		
	ASM 3	X	

	FIS	X	
	Depesza NOTAM	X	
	PIB	X	
	Nie korzystam	X	
Jeżeli „Nie korzystam” – proszę podać powody ASM - Należy zwrócić uwagę, że niejednokrotnie planowanie lotu z wyprzedzeniem udaremniane jest przez ASM3 na poziomie ASM2 poprzez publikowane AUP w przeddzień operacji. Dochodzi do tego wiarygodność ograniczeń publikowanych w AUP – dezaktywacja struktur elastycznych w okresie ważności AUP oraz brak informacji o zwolnieniu przestrzeni zarezerwowanych. FIS – najbardziej aktualna informacja, choć przydatna wyłącznie w trakcie wykonywania operacji. NOTAM – brak NOTAM-ów dotyczących większości lotnisk niekomunikacyjnych – powoduje niewyrobienie nawyku sprawdzania tego źródła informacji. NOTAM-y mające istotne znaczenie dla ruchu w klasie G powinny zawierać poza współrzędnymi geograficznymi również, informacje otwartym tekstem oraz odniesienie do znanego lotniska/pomocy w celu szybkiej weryfikacji jego istotności w procesie przygotowania lotu. PIB – Czytanie przeładowanych PIB nie zawsze stanowi zachętę do ich przeglądania. NIE KORZYSTAM zaznaczono w celu zwrócenia uwagi na powyższe uwagi. 			

7	Które ograniczenia w polskiej przestrzeni powietrznej są <u>najbardziej</u> uciążliwe w trakcie wykonywania lotów w przestrzeni klasy „G”?	
	Zaznacz konkretne ograniczenia	
	Aktywne strefy TSA	X
	Aktywne strefy TRA	☐

Aktywne strefy EA X

Aktywne trasy MRT X

Aktywne strefy MATZ X

Jeżeli TAK – proszę podać numer strefy/trasy i powody/godziny

Podawanie numeru trasy MRT/trasy/godziny jest niepoważne.

Oznacza to wprost, że statek powietrzny lata po stałych trasach i dysponuje taką statystyką. Np. aktywność MRT 65 w godzinach 0700-0900 UTC powoduje zablokowanie możliwości wykonania lotu z rejonu Warszawy na południe w godzinach 9-11 czasu lokalnego co w praktyce uniemożliwia lotnicze dotarcie na spotkanie lub lot treningowy – nie istnieje możliwość „oblecenia” MRT65 z uwagi na jej rozciągłość równoleżnikową – w warunkach VMC gorszych niż podstawa chmur 2000ft AMSL. Podobnie gdy chcemy dostać się z rejonu Mielca/Rzeszowa w kierunku Krakowa/Katowic.

Aktywność MRT 32 uniemożliwia dotarcie/wylot z rejonu

Bydgoszczy. MRT 53 wyłącza możliwość dotarcia do/z Gdańska.

TSA są strefami zajmowanymi bez poszanowania potrzeb GA. Sam fakt uniemożliwiania przelotu przez aktywną TSA wyłącza taki fragment przestrzeni. Z uwagi na wielkość i rozciągłość pionową np. GND-FL660 nie ma możliwości ominięcia w rozsądnych granicach ekonomiczno-operacyjnych takich przestrzeni, co po dodaniu braku możliwości tankowania samolotu na większości polskich lotnisk stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa operacji lotniczych szczególnie w przypadkach omijania niebezpiecznych zjawisk pogody lub silnego wiatru. Przykładem jest TSA02 wraz z „spiczastymi” trójkątami swoich podstref – które nie mogą być aktywowane oddzielnie. Podobnie jest przypadku TSA 04 i 05 aktywowanie tych przestrzeni uniemożliwia ekonomiczny dołot w rejon Lublina, Stalowej Woli czy też Kielc. TSA 07 blokuje skutecznie możliwość lotu z rejonu Wrocławia na zachód. Z kolei TSA 06 blokuje operacje Łódź-Katowice-Wrocław.

.....
.....
.....
.....

- | | | |
|---|--|------------------------------|
| 8 | Czy wprowadzone ograniczenia czasowe i wysokościowe w strefach TSA02, TSA06, TSA07, TSA08 dla potrzeb wojskowych użytkowników przestrzeni ułatwiły loty GA? | TAK ☐ |
| | | NIE ☐ |

Jeżeli NIE – proszę podać powody

Ograniczenia czasowe miałyby sens gdyby nie kolidowały z typowymi godzinami wylotów/powrotów na główne lotniska w rejonie tych stref. Ograniczenia czasowe są, zważywszy na charakter operacji GA, znaczącym utrudnieniem w prowadzeniu działalności lotniczej. Propozycją rozwiązania tego problemu jest segmentacja pionowa stref zgodnie z treścią rozporządzenia MI w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni z dnia 25 listopada 2008 r. Dz. U. Nr 210 lub/i zamiana segmentów przestrzeni na TRA. W szczególności §8 (punkt 3) sugeruje taką możliwość. Należy zwrócić uwagę, że wykonanie operacji w „pionowym” segmencie TSA nie daje możliwości przelotu w przez TSA poniżej/powyżej jego aktywnego segmentu zgodnie z zapisami §13 rozporządzenia. Taka możliwość istniałaby gdyby TSA były segmentowane również pionowo i pokrywałyby się z równoważnymi strefami TRA aktywowanymi według potrzeb. Ponadto nie jest jasne w oparciu o jakie przepisy możliwe jest obecnie „aktywowanie” i wykorzystanie przez użytkownika TSA jedynie części tej przestrzeni powietrznej skoro ma ona sztywno zdefiniowane granice pionowe i poziome w AIP Polska. Przykładowo wg. dokumentu ENR 2.2.2.1-2 strefa TSA02B ma granice pionowe od GND do FL660. Jednak TSA02B w okresie od 1 maja do 31 sierpnia w godzinach od 0900 – 0700 UTC (od poniedziałku do piątku) jest dostępna dla jej użytkownika (wojsko) jedynie powyżej FL95 do FL660 co budzi wątpliwość co do obowiązującej segregacji przestrzeni powietrznej w przedziale wysokości od GND do FL95 w tym czasie oraz jej klasyfikacji (przestrzeń niekontrolowana czy niesklasyfikowana?) a zarazem kto odpowiada za separację ruchu powietrznego w przestrzeni, która formalnie nadal pozostaje częścią TSA o granicach pionowych od GND do FL660. Problem ten mógłby zostać rozwiązany poprzez utworzenie kilku pionowych segmentów TSA (lub / i TRA), przykładowo: „lower TSA02B” od GND do FL095 i „upper TSA02B” od FL100 do FL660 co pozwoliłoby na aktywowanie właściwego poziomego segmentu TSA na określony czas a nie na wyłączenie „aktywności” fragmentu (w pionie lub poziomie).

9	Czy powinny zostać wprowadzone podobne ograniczenia w pozostałych strefach TSA ?	TAK ☒	NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać numery stref i segmentów oraz proponowane ograniczenia (czasowe, wysokościowe) Zaznaczono TAK aby zwrócić uwagę na fakt, że cała działalność wojskowa powinna być istotnie zredukowana w przestrzeni i na wysokościach umożliwiających operacje GA wykonywane na samolotach lekkich poniżej FL95. Zwracamy uwagę, że działalność GA jest pochodną sytuacji ekonomicznej podmiotów prowadzących taką działalność, wykorzystujących do swych celów statki powietrzne lub wspomagających swoją działalność biznesową statkiem powietrznym. Rozległe i długotrwałe zajmowanie przestrzeni powietrznej – bardzo utrudnia a nawet wręcz uniemożliwia prowadzenie działalności gospodarczej co stanowi pogwałcenie konstytucyjnej zasady sprawiedliwości społecznej i ustawy o swobodzie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie równego traktowania podmiotów gospodarczych. Co przekłada się bezpośrednio na ograniczenia w finansowaniu z budżetu państwa lotnictwa państwowego. W celu harmonijnego współistnienia i poszanowania wzajemnych interesów i relacji proponujemy rozwiązania jak w punkcie 8. 		

10	Czy w trakcie lotów w przestrzeni niekontrolowanej zdarzyło Ci się wykonywania przelotów przez MATZ lub aktywne strefy TSA, TRA	TAK ☒	NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać numer strefy oraz treść uzyskanej zgody Inaczej nie udało by się dolecieć na planowane lotnisko. 		

11	Czy zmiana wybranych wojskowych stref z TSA na TRA usprawniłaby wykonywanie lotów w przestrzeni klasy „G”?	TAK ☒	NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać numer strefy Zdecydowanie tak. Nie ma sensu podawanie numeru stref TSA gdyż powinna być to standardowa praktyka. Generalnie wszystkie strefy TSA winny docelowo zostać zamienione na TRA w całym zakresie wysokości i być nominowane jako TSA wyłącznie dla działań wymagających wyłączenia dostępności przestrzeni. Istnienie TSA jest naszym zdaniem uzasadnione w ograniczonym czasie i wyłącznie wtedy gdy wykonywane są operacje wymagające całkowitej segregacji takiej przestrzeni ze względu na charakter lub osiągi uczestniczących statków powietrznych. Lotu trasowe wojskowych statków powietrznych z prędkościami poniżej 250 kts nie wymagają aktywacji TSA w celu segregacji takiego ruchu z uwagi na całkowitą zgodność z przepisami wykonywania lotów w przestrzeni klasy G. Pragniemy zwrócić uwagę na zapisy §8.1. 2) który wyraźnie wskazuje...” których manewry nie są zgodne z przepisami o ruchu lotniczym” wspomnianego powyżej rozporządzenia Dz. U. Nr 210 poz. 1324. 		

12	Czy ewentualne strefy TRA wyznaczone dla potrzeb wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej powinny otrzymać klasę „G”?	TAK ☒	NIE ☐
----	---	---	------------------------------

	Skoro zgodnie z definicją przez TRA można przelecieć za zgodą użytkownika zasady ruch, warunki meteorologiczne winny być jednoznaczne i taką gwarancję daje sklasyfikowanie przestrzeni i przydzielenie stosownej klasy przestrzeni najlepiej zgodnie z klasyfikacją otaczającej przestrzeni, przykładowo klasa G od GND do FL95. Należy zwrócić uwagę na TRA opasujące lub wpisujące się w przestrzeń klasy C. Przyjęcie przez TRA klasy przestrzeni przyległej może pomóc przy koordynacji przelotów poprzez „automatyczne” przypisanie organu służb ruchu lotniczego odpowiedzialnego za koordynację przelotu. Nic nie stoi na przeszkodzie aby takiemu TRA została nadana klasa G z ewentualnymi dodatkowymi warunkami – tak jak to jest w przypadku RMZ. 	
--	--	--

13	Czy aktywne trasy MRT stanowią poważne utrudnienie w wykonywaniu lotów przez GA w przestrzeni niekontrolowanej?	TAK ☒ NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać numery tras, powody (np.: granice pionowe, przebieg, czas aktywności) MRT uniemożliwiają wykonywanie lotów na niskich wysokościach a w przypadku pogarszających się warunków atmosferycznych praktycznie uniemożliwić bezpieczne i zgodne z przepisami zakończenie lotu bez konieczności naruszenia przestrzeni przydzielonej MRT. Sytuacja obecna to analogia do przejazdu ekspresu z Gdańska do Krakowa dla którego, zamknięto na 30 minut przed rozkładowym odjazdem wszystkie szlabany na przejazdach kolejowych na trasie, na okres całkowitego planowanego czasu przejazdu trasy. Naszym zdaniem sytuacja taka jest nadinterpretacją art. 119. ustawy prawo lotnicze, który daje prawo do równego dostępu do przestrzeni powietrznej na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników. 	

14	Czy trasy MRT powinny zostać ograniczone czasowo?	TAK ☒	NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać propozycje oraz uzasadnić (np. 2-4 h rano, 2-4h wieczorem i w jakich porach). Jest oczywiste, że trasa MRT nie jest wykorzystywana w całej długości w tym samym czasie tak więc określenie czasowe aktywnych segmentów lub bram przelotowych np. pomiędzy węzłem 13 a 14 było by ułatwieniem. Koordynowanie przelotu odbywało by się z pomocą służby informacji lotniczej. Rozwiązaniem ułatwiającym koordynację przelotu mogło by być złożenie FPL z podaną planowaną godziną przecięcia MRT lub/i obowiązek utrzymania łączności radiowej. 		

15	Czy istniejące granice poziome i pionowe stref ruchu lotniskowego MATZ poważnie utrudniają wykonywanie lotów przez GA w przestrzeni niekontrolowanej?	TAK ☒	NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać lotnisko i ograniczenia (za duże , za wysokie) Ponieważ, nie znane i nie opublikowane zastały przepisy ruchu lotniczego obowiązujące w takich przestrzeniach. Dodatkowo wojskowe procedury instrumentalne istniejące w tych przestrzeniach są niedostępne dla użytkowników cywilnych tak więc nie da się efektywnie i optymalnie wykorzystać tak wydzielonych przestrzeni. 		

16	Czy wyznaczane rejony EA dla lotnictwa państwowego (wojskowego) poważnie utrudniają wykonywanie lotów przez GA w przestrzeni niekontrolowanej?	TAK ☒	NIE ☐
----	---	---	------------------------------

	Jeżeli TAK – proszę podać rejony kraju w których są uciążliwe i powody (np. wielkość terminy, przedział czasowy) Ćwiczenia wojskowe blokują olbrzymie obszary i zwykle trwają znaczący czas, co praktycznie zamraża operacje GA w obszarze EA. 	
--	---	--

17	Czy wyznaczane rejony EA wprowadzające zakaz wykonywania lotów zgodnie z przepisami IFR poważnie utrudniają wykonywanie lotów przez GA w przestrzeni niekontrolowanej?	TAK ☒ NIE ☐
	Jeżeli TAK – proszę podać rejony kraju, w których są uciążliwe i powody (np. wielkość, terminy, przedział czasowy) Na przykład EA – np. EA91-95 strefa lotów falowych uniemożliwia przelot IFR z Wrocławia na południe na samolotach. Należy zwrócić uwagę, że EA ustanowione w trakcie trwania zawodów szybowcowych zajmują znaczny obszar kraju i w połączeniu z aktywowanymi poniżej MATZ i MRT stanowią barierę nie do przebycia blokując całkowicie ruch samolotów lekkich w przestrzeni klasy G i przeloty IFR. Obszar EA posiada znaczącą rozciągłość geograficzną, która uniemożliwia efektywne i ekonomiczne prowadzenie operacji IFR. Należy zauważyć, że organizator lotów w EA dysponuje łącznością radiową a statek powietrzny wykonujący operacje wg IFR ma obowiązek nie tylko złożyć FPL ale utrzymywać dwustronną łączność radiową z FIS i stosować się do złożonego planu lotu – tak więc jego pozycja jest znana i przewidywalna. Umożliwia to bezkolizyjne przeprowadzenie statku powietrznego przez aktywne EA. Zresztą przelot statku wg IFR jest ograniczony czasowo i statki wykonujące loty w EA mogą zostać o taki fakt powiadomione. Istnieją możliwości monitorowania dwóch częstotliwości radiowych na statku wykonującym lot wg IFR tak więc może on dysponować informacją od statków w EA o ich pozycji i intencjach. 	

18	Czy istniejące granice poziome i pionowe stref ruchu lotniskowego ATZ umożliwiają wykonywanie operacji lotniczych?	TAK ☐ NIE ☒
	Jeżeli NIE – proszę podać lotnisko i ograniczenia (za małe, za niskie) Zaznaczone NIE, ponieważ nie jesteśmy w stanie zrozumieć intencji autora pytania. Z naszego punktu widzenia aktywacja ATZ winna być nierozdzielnie związana z zapewnieniem działania służby informacji lotniskowej AFIS 	

19	Czy istniejące granice poziome i pionowe TRA wyznaczonych dla potrzeb cywilnych użytkowników przestrzeni powietrznej zapewniają sprawne wykonywanie operacji lotniczych i szkolenia lotniczego?	TAK ☐ NIE ☒
	Jeżeli NIE – proszę podać numer strefy i ograniczenia (np. za mała , za niska, kolizyjna z przestrzenią kontrolowaną) Przeważająca większość stref TRA (niezależnie czy ich głównym użytkownikiem jest wojsko czy cywilny użytkownik) ma status niesklasyfikowanej przestrzeni powietrznej co budzi wątpliwości co do przepisów obowiązujących w aktywnej strefie TRA przez którą ma przelecieć statek powietrzny za zgodą użytkownika tej strefy. 	

III CZĘŚĆ

PRZESTRZEŃ POWIETRZNA KONTROLOWANA

20	Czy granice poziome i pionowe stref kontrolowanych lotnisk CTR są wystarczające dla wykonywania operacji lotniczych przez lotnictwo GA?	TAK ☐ NIE ☐
	Jeżeli NIE – zaznacz i podaj powód (np. za małe/za niskie) CTR Bydgoszcz (EPBY) ☐ CTR Gdańsk (EPGD) ☐ CTR Kraków (EPKK) ☐	

CTR Katowice (EPKT)	☐	.....
CTR Łódź (EPLL)	☐	.....
CTR Poznań (EPPO)	☐	.....
CTR Rzeszów (EPRZ)	☐	.....
CTR Szczecin (EPSC)	☐	.....
CTR Warszawa (EPWA)	☐	.....
CTR Wrocław (EPWR)	☐	.....
CTR Zielona Góra (EPZG)	☐	.....
UWAGI: Wielkość i kształt CTR jest w stałym obszarze zainteresowań KTL AOPA Poland. Wydaje się, że ich obecny kształt jest dostateczny i w większości przypadków adekwatny do celu dla którego zostały utworzone. Nie oznacza to jednak, że jest on optymalny względem ruchu GA oraz optymalny pod kątem opisu geograficznego, minimalizującego niezamierzone naruszenie jego granic poziomych. KTL AOPA Poland jest żywotnie zainteresowana uczestnictwem w pracach konsultacyjnych których celem jest zmiana granic pionowych i poziomych przestrzeni kontrolowanych FIR Warszawa. Problemem podstawowym najczęściej nie jest jego wielkość ale jego dostępność dla lotów GA – możliwość przelotu lub wlotu i procedury z tym związane. Brak elastyczności w działaniu służb ATS prowadzi do niepotrzebnych napięć. Nie jesteśmy jednak w stanie nawet przy dużej lotniczej wyobraźni zrozumieć sensu istnienia „narożników” w CTR-ach – przecież tam mogą „wisieć” tylko śmigłowce... 		

21	Czy aktualne granice rejonów kontrolowanych lotnisk TMA stanowią utrudnienie dla wykonywania lotów w przestrzeni niekontrolowanej?	TAK ☒ NIE ☐
	Jeżeli TAK – zaznacz i podaj powód (np. za duże, za niskie) TMA Gdańsk (EPGD) ☐ TMA Kraków (EPKK) ☐ TMA Łódź (EPLL) ☐	

TMA Poznań (EPPO)	☐	.....
TMA Rzeszów (EPRZ)	☐	.....
TMA Szczecin (EPSC)	☐	.....
TMA Warszawa (EPWA)	☐	.....
TMA Wrocław (EPWR)	☐	.....
UWAGI: Wielkość TMA jest zdecydowanie zawyżona i powoduje wiele komplikacji dla operacji GA na samolotach o słabych i średnich osiągnięciach wykonujących loty w dolnej przestrzeni powietrznej FIR Warszawa. Szczególnie uciążliwymi są TMA Kraków-Katowice, TMA Gdańsk gdzie dolne granice niektórych sektorów TMA uniemożliwiają wykonanie lotu VFR w przestrzeni klasy G. Przykładowo aktualne parametry dolnych sektorów TMA EPKK (LTMA EPKK sektor A i B) oraz punktów VFR nadal nie pozwalają na bezpieczny lot w przestrzeni klasy G. Ta kuriozalna sytuacja została dostrzeżona i opisana m.in. w artykule pt. „Strzeż się tych miejsc” w miesięczniku PLAR nr 7/2010 oraz SP 2/2010 „Lotnicza Mapa Polski”. Ekspansja TMA zdecydowanie utrudnia ruch szybowcowy, optymalizowanie wysokości przelotowych, „schodkowość” lotu i wielokrotnie niepotrzebne koordynacje FIS/ATC w sprawie przelotów na małych i średnich wysokościach. 		

IV CZĘŚĆ INNE UWAGI

22	Czy opublikowane punkty oczekiwania lub procedury VFR dla lotnisk kontrolowanych są zrozumiałe i zapewniają sprawne wykonanie lotu?	TAK ☒
		NIE ☐
Jeżeli NIE – zaznacz i podaj powód CTR Bydgoszcz (EPBY) ☐ CTR Gdańsk (EPGD) ☐ CTR Kraków (EPKK) ☐ CTR Katowice (EPKT) ☐		

CTR Łódź (EPLL)	☐	.....
CTR Poznań (EPPO)	☐	.....
CTR Rzeszów (EPRZ)	☐	.....
CTR Szczecin (EPSC)	☐	.....
CTR Warszawa (EPWA)	☐	.....
CTR Wrocław (EPWR)	☐	.....
CTR Zielona Góra (EPZG)	☐	.....
UWAGI: W kontekście ostatnich modyfikacji i kierunku zmian. 		

23	Czy wykonując loty VFR w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej korzystanie z GPS stanowi główne źródło nawigacji?	TAK ☐
		NIE ☒

24	Czy powinny być opracowane procedury GNSS dla lotnisk niekontrolowanych?	TAK ☒
		NIE ☐

	Jeżeli TAK – proszę podać lotnisko i rodzaj procedur W celu zapewnienia bezpieczeństwa dostępu do lotniczej pomocy medycznej, sytuacjach szczególnych, klęsk żywiołowych oraz w szkoleniu i treningu oraz w bieżącej działalności lotniczej wszystkie lotniska o utwardzonej drodze startowej powinny dysponować procedurami instrumentalnymi niezależnie od klasy przestrzeni w której się znajdują. Było by wskazane by inne lotniska i lądowiska dysponowały takimi procedurami. Dodatkowo wydaje się celkowe aby w rejonach lotnisk i lądowisk „terenowych” w odniesieniu do których zaprojektowanie procedur instrumentalnych nie jest optymalne, celowe lub niemożliwe istniały procedury przebijania chmur umożliwiające bezpieczne przejście do lotu VFR. Procedury takie mogą być nałożone na istniejące pomoce radiowe tzw. „OVERLAY” np. procedury przebijania chmur dla EPOD, EPKE oraz lądowisk położonych w rejonie mogą być zbudowane w oparciu o VOR MRA; dla EPWS w oparciu o TRZ itd... itp... 	
--	---	--

25	Czy uważasz obecny kształt oraz zawartość informacji dostępnych w AIP VFR za przydatny dla pilotów GA?	TAK ☐ NIE ☒
	Jeżeli NIE – proszę podać dane, które powinien dodatkowo zawierać AIP VFR Polska jest wydawniczą pomyłką PAŻP. Publikacja ta jest niekompletna, myląco wybiórcza i w związku z tym nie spełnia wymagań operacyjnych w całym zakresie. 	

26	Inne uwagi dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną , współpracy z organami PAŻP(ASM1, ASM2, ASM3, FIS) lub publikacji związanych z użytkowaniem przestrzeni powietrznej.	
	Temat zbyt szeroki aby zmieścić się w miejscu nań przeznaczonym przez autora ankiety. Wiele postulatów została już zawarta w odpowiedziach na pytania ankiety. 	

27	UWAGI:	
	KTL AOPA Polska jest gotowa uczestniczyć we wszelkich inicjatywach podnoszących komfort i bezpieczeństwo operacji lotniczych w polskiej przestrzeni powietrznej. 	