

**Witold NIEMIEC**

**Politechnika Rzeszowska**

**Alicja BONARSKA-TREIT**

**Agnieszka PAJOR**

**Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nowym Sączu**

## **WYKORZYSTANIE TRANSPORTU LOTNICZEGO W TURYSTYCE OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH**

W artykule przedstawiono podstawowe problemy związane z wykorzystaniem samolotu w turystyce osób niepełnosprawnych. Scharakteryzowano niepełnosprawność oraz pokazano przykłady rozwiązań technicznych umożliwiających korzystanie przez niepełnosprawnych ruchowo z samolotu w celach turystycznych. Zaprezentowano wybrane atrakcje turystyczne w okolicy lotniska w Łososinie Dolnej, proponowane trasy przelotu oraz podstawowe wyposażenie zaplecza sanitarnego na lotnisku.

### **1. Wprowadzenie**

Osoby niepełnosprawne, zgodnie z obowiązującym prawem, powinny mieć zapewnione warunki nieograniczonego udziału w życiu społecznym, a zatem i w zakresie odpoczynku, rekreacji oraz turystyki. Problem pełnego udziału w zorganizowanym świecie w przypadku osób niepełnosprawnych komplikuje się w związku z koniecznością ponoszenia dodatkowych obciążeń finansowych na specjalistyczne urządzenia techniczne, umożliwiające funkcjonowanie tych osób oraz ich korzystanie z wytworzonych dóbr materialnych. Specjalistyczne rozwiązania są zazwyczaj kosztowne, ponieważ produkuje się je w małych seriach lub wręcz na indywidualne zamówienie. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku korzystania z walorów turystycznych, gdzie ich „konsumpcja” wymaga odpowiedniego, specjalistycznego wyposażenia, umożliwiającego osobom niepełnosprawnym dostęp do miejsc atrakcyjnych turystycznie. W świecie znane są różne rozwiązania techniczne i organizacyjne umożliwiające niepełnosprawnym pełny udział w życiu społeczeństwa. Ostatnio przywiązuje się znaczną uwagę do tych problemów, również w odniesieniu do zjawisk turystycznych, co skutkuje konkretnymi praktycznymi rozwiązaniami przedstawia-

nymi na forum międzynarodowym (np. Konferencja w Kołobrzegu oraz Konferencja w Unnie w Niemczech<sup>1</sup>).

Artykuł ma na celu ukazać tanie i funkcjonalne przystosowanie typowego samolotu wykorzystywanego w lotnictwie cywilnym w aeroklubach do transportu osób z niepełnosprawnością ruchową. Rozwiązania przedstawione na potrzeby turystyki mogą być stosowane również w innych sytuacjach wymagających transportu lotniczego osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

## 2. Istota niepełnosprawności

W ujęciu potocznym pojęcie osoby niepełnosprawnej odnosi się do osób z ograniczoną sprawnością pokonywania trudności dnia codziennego i brakiem integracji ze zdrową częścią społeczeństwa. W art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych zapisano: „niepełnosprawność oznacza trwałą lub okresową niezdolność do wypełniania ról społecznych z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu, w szczególności powodującą niezdolność do pracy”<sup>2</sup>. Z kolei status osoby niepełnosprawnej dotyczy osób, których niepełnosprawność została potwierdzona jednym z następujących orzeczeń<sup>3</sup>:

- o zakwalifikowaniu przez organy orzekające (czyli zespoły do spraw orzekania o niepełnosprawności) do jednego z trzech stopni niepełnosprawności (stopień znaczny, umiarkowany bądź lekki),
- o niepełnosprawności, wydanym przed ukończeniem przez daną osobę 16. roku życia,
- o całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy na podstawie odrębnych przepisów.

Światowa Organizacja Zdrowia dokonała następującej klasyfikacji osób niepełnosprawnych<sup>4</sup>:

- niepełnosprawni ruchowo i użytkownicy wózków inwalidzkich,
- niedowidzący i niewidomi,
- niedosłyszający i głusi,
- niepełnosprawni intelektualnie,
- przewlekłe chorzy somatycznie, chorzy nerwowo, chorzy psychicznie,
- osoby z głębszymi zaburzeniami mowy,

<sup>1</sup> Międzynarodowa Konferencja *Transgraniczna turystyka ekologiczna jako szansa rozwoju regionu* zorganizowana przez Starostwo Powiatowe Nowego Sącza w Unnie (Niemcy), 2-4 marca 2010 r., oraz Międzynarodowa Konferencja *Transgraniczna turystyka ekologiczna jako szansa rozwoju regionu* zorganizowana przez Starostwo Powiatowe Nowego Sącza w Kołobrzegu, 24-26 maja 2010 r.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2008 r. Nr 14, poz. 92 z późn. zm.).

<sup>3</sup> M. Rycak, *Wymiar czasu pracy niepełnosprawnych pracowników jest ograniczony*, *Gazeta Prawna*, nr 167 (2543), 27 sierpnia 2009, s. 4.

<sup>4</sup> A. Szewitenberg (red.), *Turystyka szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionu nadmorskiego*, *Zeszyty Morskie*, nr X, Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana”, Gdańsk–Hel 2001, s. 158.

- alergicy,
- osoby w starszym wieku.

Poza podziałem na rodzaj niepełnosprawności w Polsce wyodrębnia się także grupy świadczące o jej stopniu. Za podstawę przyjmuje się sprawność organizmu w zaspokajaniu podstawowych potrzeb życiowych bez pomocy innych osób (samoobsługa, poruszanie się, komunikowanie) oraz zdolność do zatrudnienia. Ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych w art. 3 ust. 2 wyróżnia trzy następujące grupy:

- o lekkim stopniu niepełnosprawności,
- o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności,
- o znacznym stopniu niepełnosprawności.

Obecnie uważa się, że niepełnosprawność jest jednym z istotnych problemów społecznych współczesnego świata. Obecnie w Polsce liczba niepełnosprawnych w ocenie Głównego Urzędu Statystycznego szacowana jest na 5,5÷6,0 mln osób, co stanowi ok. 14% ogólnej populacji, przy czym według danych pochodzących ze Spisu Powszechnego z dnia 20 maja 2002 r. ogólna liczba niepełnosprawnych w Polsce wyniosła ponad 5 mln 456 tys. osób, z uwzględnieniem ok. 4,5 mln osób „niepełnosprawnych prawnie”, tj. posiadających orzeczenie o niepełnosprawności<sup>5</sup>. Postęp cywilizacyjny zachodzący w ostatnich dziesięcioleciach w krajach rozwiniętych, także w Polsce, spowodował wiele przemian demograficznych. Przejawiają się one m.in. postępującym starzeniem się społeczeństw czy wzrostem liczby osób niepełnosprawnych. Nastąpił wzrost zainteresowania problematyką niepełnosprawności, władze poszczególnych państw członkowskich musiały podjąć działania w zakresie zapobiegania dyskryminacji oraz ułatwienia integracji osób niepełnosprawnych z resztą społeczeństwa. Najbardziej znane idee to: „Turystyka dla wszystkich” oraz „Projektowanie dla wszystkich”. Ruch „Turystyka dla wszystkich” bazuje na następującej zasadzie: „każdy – bez względu na swoją niepełnosprawność – powinien mieć możliwość podróżowania po swoim kraju, do innego państwa oraz odwiedzania jakiegokolwiek miejsca, atrakcji turystycznej czy wzięcia udziału w wydarzeniu”<sup>6</sup>. Podstawowym celem działalności tych ruchów stało się umożliwienie korzystania z usług turystycznych wszystkim ludziom, niezależnie od ich niepełnosprawności czy ograniczeń zdrowotnych lub finansowych. Sama zaś idea „Projektowania dla wszystkich” opiera się na takich założeniach, jak<sup>7</sup>:

- projektowanie produktów, usług i programów użytkowych gotowych do użycia przez większość potencjalnych użytkowników bez żadnych modyfikacji,
- projektowanie produktów, które można łatwo zaadaptować na potrzeby różnych użytkowników,

<sup>5</sup> Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, [www.pfron.org.pl](http://www.pfron.org.pl), 1 grudnia 2009 r.

<sup>6</sup> [www.tourismformall.org.uk](http://www.tourismformall.org.uk), 28 maja 2010 r.

<sup>7</sup> J. Grabowski, M. Milewska, A. Stasiak, *Vademecum organizatora turystyki niepełnosprawnych*, Wydawn. WSTH, Łódź 2007, s. 49.

- ujednolicenie interfejsów produktów tak, aby stały się kompatybilne z wyspecjalizowanym sprzętem, np. technicznymi urządzeniami pomocniczymi stosowanymi przez osoby niepełnosprawne.

Zachodzący postęp techniczny, również w zakresie środków i urządzeń wspomagających, zwiększa udział osób niepełnosprawnych w życiu zawodowym, kulturowym i społecznym. Swobodne podróżowanie i przebywanie poza miejscem swojego zamieszkania jest ograniczone różnymi czynnikami, które są odczuwalne dla osób niepełnosprawnych. Można do nich zaliczyć<sup>8</sup>:

- ograniczenia finansowe,
- ograniczenia architektoniczne i urbanistyczne,
- bariery społeczne,
- brak środka transportu,
- wysoki koszt usług,
- brak dostępu do informacji o możliwości uprawiania turystyki.

Podróżowanie, poznawanie świata, aktywny wypoczynek stały się w przypadku osób niepełnosprawnych bodźcem przyspieszającym i wspomagającym procesy odnowy, rehabilitacji, dlatego konieczne jest, by były łatwo dostępne. Turystyka jest dziedziną życia, która powinna odgrywać bardzo istotną rolę w przewyżnianiu dyskryminacji osób niepełnosprawnych.

### **3. Wykorzystanie samolotów w turystyce osób niepełnosprawnych**

#### **3.1. Rodzaje transportu w turystyce**

Transport ma podstawowe znaczenie w zaspokajaniu potrzeb związanych z uprawianiem turystyki. Umożliwia on turystę zarówno dotarcie do miejsca docelowego podróży, jak i poruszanie się w obrębie odwiedzanego rejonu. Transport w turystyce można klasyfikować na różne sposoby. Ze względu na sposób podróżowania wyróżnia się:

- transport lądowy (samochodowy, kolejowy, konny, rowerowy, pieszy),
- transport powietrzny (lotniczy),
- transport wodny (żegluga morska, żegluga śródlądowa).

Innym kryterium podziału transportu w turystyce może być zasięg działania: lokalny, regionalny, krajowy i międzynarodowy. Rodzaj środka transportu zależy od odległości pomiędzy miejscem zamieszkania turysty a miejscem docelowym podróży. Bariery komunikacyjne polegają głównie na utrudnieniach w podróży oraz braku specjalistycznych środków transportu. Niezmiennie istotnym punktem związanym z transportem w turystyce osób niepełnosprawnych jest dostępność komunikacyjna, w skład której wchodzi: baza komunikacyjna turystyki, szlaki komunikacyjne drogowe i kolejowe, dworce, przystanki, par-

---

<sup>8</sup> Ibidem.

kingi, ścieżki i szlaki turystyczne<sup>9</sup>. Zasadnicze znaczenie w obsłudze ruchu turystycznego osób niepełnosprawnych ma transport lotniczy. Do jego głównych zalet można niewątpliwie zaliczyć:

- czas podróży,
- komfort podróży,
- bezpieczeństwo podróży,
- bezpośredniość,
- kompleksową i sprawną obsługę w portach lotniczych.

Z kolei wadami są:

- wysoki koszt podróży (poza promocjami),
- ograniczona liczba lotnisk na danym terenie,
- dostępność.

### 3.2. Lotnisko w Łososinie Dolnej

Wykorzystanie samolotu w turystyce osób niepełnosprawnych przedstawiono na przykładzie lotniska w Łososinie Dolnej (rys. 1.). Miejscowość ta, będąca siedzibą gminy, leży przy ujściu rzeki Łososiny do Dunajca, na pograniczu Beskidu Wyspowego i Pogórza Rożnowskiego, przy drodze krajowej nr 75 Kraków–Nowy Sącz. Łososina Dolna to miejscowość o charakterze rolniczo-sadowniczym, posiadająca ok. 2000 mieszkańców. Na jej terenie znajduje się lotnisko sportowe Aeroklubu Podhalańskiego, będące kontynuacją przedwojennych tradycji lotniczych, kiedy na terenie góry Jodłowiec utworzono szkołę szybowcową. Lotnisko w Łososinie Dolnej powstało dzięki staraniom i zaangażowaniu wielu osób. Pod koniec 1960 r. płytę lotniska wykonały wojska inżynieryjne. Teren lotniska obejmuje 43,6 ha.

Lotnisko posiada zabytkowe samoloty, samoloty sportowe, takie jak AN2 „Antek-Dwupłatowiec” (rys. 2.), SP-AWF-JAK 12, WILGA-35 oraz szybowce „Bocian”<sup>10</sup>. Do atrakcji lotniska w Łososinie Dolnej można zaliczyć: loty widokowe (rys. 3.), festyny lotnicze i akrobacje podniebne.

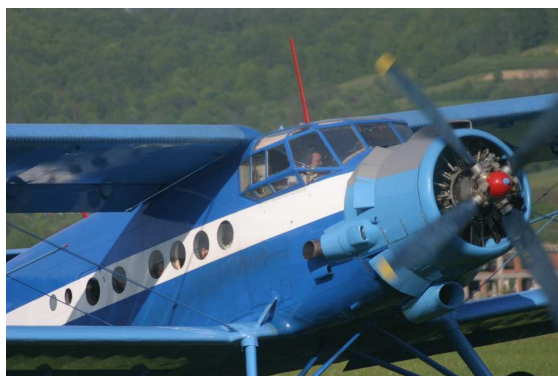


Rys. 1. Aeroklub Podhalański – lotnisko w Łososinie Dolnej

Źródło: [www.aph.org.pl](http://www.aph.org.pl), 14 kwietnia 2009 r.

<sup>9</sup> W. Kurek, *Turystyka*, Wydawn. Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 165.

<sup>10</sup> <http://www.aph.org.pl/?module=aeroklub&action=historia>, 14 kwietnia 2009 r.



Rys. 2. Samolot sportowy „Antek-Dwupłatowiec”

Źródło: [www.aph.org.pl](http://www.aph.org.pl), 14 kwietnia 2009 r.



Rys. 3. Widok z lotu ptaka

Źródło: [www.aph.org.pl](http://www.aph.org.pl), 14 kwietnia 2009 r.

### 3.3. Propozycje rozwiązań technicznych umożliwiających osobom niepełnosprawnym podróżowanie samolotem

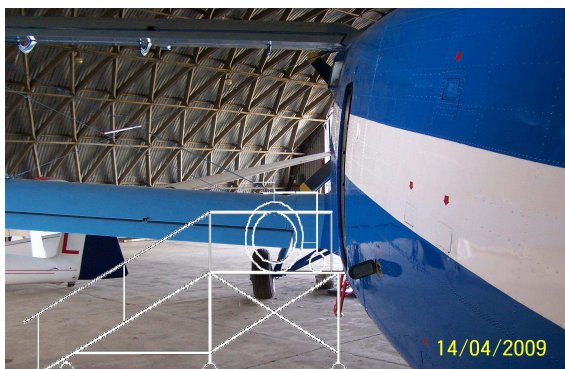
Zaprezentowane w tym punkcie autorskie propozycje, związane z przygotowaniem osób niepełnosprawnych do podróży samolotem, umożliwiają łatwe wejście na pokład samolotu osobom poruszającym się na wózku inwalidzkim.

Pierwsze rozwiązanie (rys. 4.) jest przykładem zastosowania podjazdu składającego się z pochylni i podestu. Zaletą tego rodzaju podjazdu są niskie koszty wykonania, problemem z kolei mogą być gabaryty konstrukcji. Zarówno pochylnia, jak i podjazd powinny być umiejscowione na terenie utwardzonym, rozmiary wykluczają możliwość ich złożenia i przewiezienia na pokładzie samolotu.

Następna propozycja podjazdu do samolotu dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich została opracowana z wykorzystaniem automatycznego podnośnika hydraulicznego (rys. 5.).

Rys. 4. Propozycja podjazdu do samolotu dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim

Źródło: opracowanie własne A. Pajor.



Rys. 5. Podnośnik hydrauliczny do samolotu dla osób poruszających się na wózku inwalidzkim

Źródło: opracowanie własne A. Pajor.

Rozwiązanie to jest bardziej nowoczesne i komfortowe, ale wiąże się ono z większymi kosztami produkcji. Wzrost kosztów wynika z zastosowania podnośnika hydraulicznego. Zmniejszają się wymiary gabarytowe urządzenia, a równocześnie zwiększa się funkcjonalność podjazdu.

### 3.4. Proponowane trasy przelotu samolotem

W obrębie lotniska Aeroklubu Podhalańskiego można skorzystać z lotów pasażerskich samolotami sportowymi. Jest to doskonała okazja dla turystów, którzy z lotu ptaka chcą zobaczyć piękno regionu. Pierwsza proponowana trasa lotu zajmuje ok. 15 min i jest stworzona z myślą o tych, którzy ze względów finansowych bądź zdrowotnych nie będą mogli sobie pozwolić na dłuższy lot. W trakcie lotu można poznać następujące budowle i miejscowości (rys. 6.): Jezioro Rożnowskie, zaporę na Jeziorze Rożnowskim, Gródek nad Dunajcem, Rożnów, Tęgoborze.

ERROR: IOError  
OFFENDING COMMAND: image

STACK: