

Świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP)

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i pkt 1.2.2.

1.1.2. Pilot motolotni posiadający **ważne** świadectwo kwalifikacji, **mający nalot co najmniej 20 godzin jest upoważniony do wykonywania lotów z pasażerem.**

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP)

1.2.1. Świadectwo kwalifikacji uprawnia do lotów w warunkach VFR

1.2.1.1. Uprawnienie podstawowe wpisuje się do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) po odbyciu i ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz po zdaniu egzaminu państwowego przed egzaminatorem komisji egzaminacyjnej w zakresie tego uprawnienia podstawowego.

1.2.2. Do świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) mogą być wpisane następujące uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS
- 2) **uprawnienia oblatywacza**
- ~~2) uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S).~~

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) oraz uprawnienia podstawowego lub uprawnienia dodatkowego, o którym mowa w pkt 1.2.2. ppkt 2, pod warunkiem, że posiadane przez instruktora INS uprawnienia są ważne. Uprawnienie instruktora IN Smoże również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS pod warunkiem posiadania przez instruktora INS co najmniej 60 godzin nalotu jako instruktor INS

1.3. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwa kwalifikacji pilota motolotni z uprawnieniem podstawowym

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym musi zagwarantować kandydatowi nabycie wiadomości z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;

- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) nawigacja;
- 5) procedury operacyjne;
- 6) osiągi i planowanie lotu;
- 7) wiedza ogólna o statku powietrznym;
- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów.

1.3.1.1 Szkolenie teoretyczne może odbywać się metodą stacjonarną, lub metodą samokształcenia, według obowiązującego programu szkolenia, a weryfikacją wiedzy jest egzamin.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.3.1.1., może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym. Szczegółowe zasady łączenia tych szkoleń określają programy szkolenia.

1.3.1.3. Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym, który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego lub świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg i 600 kg, świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej do 560 kg i 600 kg albo świadectwo kwalifikacji pilota paralotni z ważnym uprawnieniem podstawowym, może być ograniczone do zagwarantowania temu kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 5-9.

1.3.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym musi zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu motolotni, jej obsługę naziemną, łącznie z oceną jej zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego i nawigacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych;
- 3) wykonywania procedur pilotażowych normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych i awaryjnych.

1.3.2.1. Szkolenie praktyczne musi obejmować nie mniej niż 20 godzin lotu. Szczegółowe regulacje dotyczące szkolenia praktycznego zawiera oficjalny program szkolenia.

1.3.3.Egzamin teoretyczny. Może odbywać się techniką online, metodą testów.

~~**1.3.3.1.** Kandydat, o którym mowa w pkt 1.3.1.3., ubiegający się o świadectwo kwalifikacji motolotni (PHGP) wraz z uprawnieniem podstawowym musi wykazać się przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę~~

~~teoretyczną niezbędną dla nadawanego uprawnienia w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1.~~

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) wraz z uprawnieniem podstawowym musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako pilot dowódca motolotni osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega.

1.4. Szczegółowe wymagania dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz zakres szkolenia lotniczego niezbędnego do uzyskania tych kwalifikacji dla uprawnień dodatkowych

1.4.1. Uprawnienie instruktora INS. Pilot motolotni ubiegający się o uprawnienie instruktora INS musi spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe, o którym mowa w pkt 1.2.1;
- 2) posiadać 150 godzin nalogu jako dowódca na motolotniach;
- 3) ukończyć 18 rok życia;
- 4) posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie co najmniej 4 klasy zdrowia, **lub ważne prawo jazdy**

1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS obejmuje **40 godzin** wykładów i ćwiczeń realizowanych metodą stacjonarną z następujących przedmiotów:

- 1) psychologia;
- 2) pedagogika;
- 3) prawo lotnicze i przepisy wykonywania lotów;
- 4) metodyka szkolenia;
- 5) organizacja lotów szkolnych i kierowanie nimi;
- 6) łączność radiowa;
- 7) zasady lotu;
- 8) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 9) człowiek, możliwości, ograniczenia;
- 10) szczególne przypadki w locie – zagadnienia bezpieczeństwa latania;
- 11) przygotowanie do lotu i eksploatacja motolotni.

1.4.1.2. Szkolenie teoretyczne i praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora INS może odbywać się równolegle i obejmuje co najmniej 6 godzin lotów metodycznych w ramach szkolenia w powietrzu, co najmniej 1 godzina kierowania lotami szkolnymi oraz posługiwanie się radiostacją naziemną.

1.4.1.3. Egzamin teoretyczny. może odbywać się metodą online, w systemie testów

1.4.1.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że

posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym PHG(L).

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem podstawowym, o którym mowa w pkt 1.2.1., i może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zaliczeniu egzaminów państwowych.

1.4.1.6. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego, o którym mowa w pkt 1.2.1., odbycie i zaliczenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.2. Uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S).

Świadectwo kwalifikacji uprawnia do pilotowania motolotni operujących z wody. Warunkiem jest:

- 1) odpowiednie przeszkolenie,
- 2) dodatkowe uprawnienia motorowodne i „wylaszowanie”

~~Pilot motolotni ubiegający się o uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych musi spełniać następujące wymagania:~~

- ~~1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe, o którym mowa w pkt 1.2.1;~~
- ~~2) posiadać nie mniej niż 100 godzin nalogu ogólnego na motolotniach.~~

1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne Może być realizowane równolegle ze szkoleniem praktycznym, metodą stacjonarną lub metodą samokształcenia według zatwierdzonego programu szkolenia.

1.4.2.1.1. Prawo i przepisy poruszania się po akwenach wynikają z uprawnień motorowodnych

1.4.2.2. Szkolenie praktyczne Niezbędne do bezpiecznego operowania z akwenów wodnych i „wylaszowanie”

1.4.2.3. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) musi wykazać przed egzaminatorem praktycznym, że posiada wiedzę w zakresie nadawanego uprawnienia oraz umiejętności z zakresu:

- 1) przygotowania motolotni do lotu, jej obsługi naziemnej, łącznie z oceną jej zdolności do lotu;
- 2) przygotowania operacyjnego do lotu, łącznie z analizą informacji meteorologicznych, praktyczną oceną warunków meteorologicznych i stanu powierzchni wody w miejscu zamierzonego lądowania lub startu;

3) poruszania się po wodzie, kotwiczenia, dobijania do brzegu lub pomostu, cumowania, wyciągania na pomost lub na brzeg z uwzględnieniem przepisów regulujących poruszanie się statków nawodnych odpowiednio w żegludze śródlądowej lub na wodach przybrzeżnych;

4) wykonywania procedur pilotażowych, normalnych oraz procedur mających zastosowanie w sytuacjach niebezpiecznych mogących wystąpić w czasie startów i lądowań na akwenach wodnych oraz sytuacjach przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie motolotni;

~~1.4.2.4. Warunkiem wydania uprawnienia do pilotowania motolotni wodnych PHG(S) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego, o którym mowa w pkt 1.2.2., odbycie i zaliczenie szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdanie przed egzaminatorem państwowym egzaminu z umiejętności w zakresie uprawnienia do pilotowania motolotni wodnych.~~

Motolotnie są statkami powietrznymi najwcześniej zakwalifikowanymi jako mikroloty, najwięcej jest doświadczenia w eksploatacji tych statków powietrznych i tworzenie sztucznego podziału na sportowe urządzenia latające, wyłączone spod prawa lotniczego i ultralekkie statki powietrzne jest nieuzasadnionym, sztucznym podziałem.

Spod prawa lotniczego, na podstawie art. 33 powinno być wyłączone całe lotnictwo amatorskie.

Oprócz tego podział na motolotnie lądowe i wodne można by mnożyć dalej: np. motolotnie śnieżne, lodowe, bezmasztowe i do wszystkich tych typów dedykować odpowiednie uprawnienia. Motolotnia jest sprzętem uniwersalnym i można do niej instalować koła, narty, pływak, a sztuczne utrudnianie życia motolotniarzom koniecznością zdobywania coraz to nowych uprawnień, przyspieszy tylko rozwój „szarej strefy”, która już w Polsce jest problemem.

Z poważaniem

Zarząd LAF RP