

**Świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowca o maksymalnej masie startowej (MTOM)
do 560 kg kwalifikowanego i do 600 kg amatorskiego (UAGP)**

1.1. Przepisy ogólne

1.1.1. Świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 600 kg (UAGP), zwane dalej „świadectwem kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP)”, upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów na wiatrakowcu o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 600 kg, zwanym dalej „wiatrakowcem”, 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 posiadający świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z ważnym uprawnieniem podstawowym oraz nalot co najmniej 20 godzin jako pilot dowódca wiatrakowca, jest upoważniony również do wykonywania lotów na wiatrakowcu z pasażerem.

1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP)

1.2.1. Świadectwo kwalifikacji uprawnia do latania wiatrakowcem w warunkach VFR.

1.2.1.1. Świadectwo kwalifikacji z uprawnieniami podstawowymi jest wydawane po zdaniu egzaminu teoretycznego i praktycznego.

1.2.2. Świadectwa kwalifikacji mogą zawierać uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienie instruktora INS
- 2) uprawnienie pilota oblatywacza

1.2.2.1. Uprawnienie instruktora INS upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych UAG(L) oraz 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 INS może 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 niezbędny do uzyskania tych kwalifikacji dla świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym

1.3.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)) 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 zatwierdzonego programu szkolenia, a weryfikacją wiedzy jest egzamin.

1.3.1.2. Szkolenie teoretyczne 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 wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)), który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego albo ważne świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg lub do 600 kg, świadectwo kwalifikacji pilota motolotni albo świadectwo kwalifikacji pilota paralotni, 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 wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)) musi zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu wiatrakowca, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego 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. Odbywa się techniką online, metodą testów.

1.3.4.Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)) musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako pilot dowódca wiatrakowca osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla uprawnienia podstawowego.

1.3.5. Pilot posiadający licencję uprawniającą do pilotowania wiatrakowców może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) wraz z uprawnieniem podstawowym bez konieczności odbycia szkolenia teoretycznego i praktycznego pod warunkiem, że zdał egzamin praktyczny u egzaminatora praktycznego na świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) wraz z uprawnieniem podstawowym.

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 wiatrakowcowy ubiegający się o uprawnienie instruktora INS musi spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L));
- 2) posiadać 150 godzin nalotu ogólnego jako pilot dowódca na wiatrakowcach o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 560 kg i 600 kg;
- 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. 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 praktyczne. 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 wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)).

1.4.1.5. Nadzorowana praktyka. Nadzorowana praktyka instruktorska obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego (UAGP) z uprawnieniem podstawowym do pilotowania wiatrakowców lądowych UAG(L) i może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zaliczeniu egzaminów państwowych

1.4.1.6. Wydanie uprawnienia. Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)), odbycie i zaliczenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

1.4.1.6.1. Uprawnienie instruktora INS może być wydane pilotowi posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania wiatrakowców z ważnym uprawnieniem instruktora. Przepisu pkt 1.4.1.6. nie stosuje się.

1.4.1.6.1.2. Ważność uprawnienia INS, o którym mowa w pkt 1.4.1.6.1., jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora wpisanego do licencji uprawniającej do pilotowania wiatrakowców.

1.4.2. Uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych UAG(S). Świadectwo kwalifikacji uprawnia do pilotowania wiatrakowców operujących z wody. Warunkiem jest:

1) odpowiednie przeszkolenie,

2) dodatkowe uprawnienia motorowodne i „wylaszowanie”

1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne. Może być realizowane równolegle ze szkoleniem praktycznym metodą stacjonarną lub metodą samokształcenia, według zatwierdzonych programów 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. Egzamin teoretyczny.~~ Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych (UAG(S)) musi wykazać się przed egzaminatorem teoretycznym podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych w zakresie przedmiotów, o których mowa w pkt 1.4.2.1.

1.4.2.3. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania wiatrakowców operujących z wody UAG(S) musi wykazać przed egzaminatorem praktycznym, że posiada umiejętności praktyczne w zakresie nadawanego uprawnienia oraz umiejętności z zakresu:

~~Kandydat ubiegający się o uprawnienie do pilotowania wiatrakowców wodnych (UAG(S)) musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności z zakresu:~~

- 1) przygotowania wiatrakowca do lotu, łącznie z oceną jego zdatności 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 statku powietrznego.

~~1.4.2.4. Warunkiem wydania uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych (UAG(S)) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania wiatrakowców lądowych (UAG(L)), odbycie i zaliczenie szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zdanie przed egzaminatorem państwowym egzaminu z umiejętności w zakresie uprawnienia do pilotowania wiatrakowców wodnych.~~

Wiele zapisów zawartych w zał. 7 znajduje się również w zał. 4, dotyczącym świadectw kwalifikacji na wszystkie statki powietrzne, chyba, że zał. 4 dotyczy wyłącznie samolotów, co nie wynika z tytułu. Wiatrakowiec jest również statkiem powietrznym, należy do całej rodziny „lotnictwo amatorskie”, warto więc, żeby wszystkie regulacje dotyczące świadectw kwalifikacji pilotów poszczególnych specjalności były ujednoczone. Wiatrakowce są statkami powietrznymi, które niedawno pojawiły się w Polsce, mają swoją odmienną specyfikę, więc z konieczności musimy

posługiwać się wiedzą i doświadczeniem innych, bardziej doświadczonych podmiotów zagranicznych. Zbyt szczegółowe regulacje na tak wczesnym etapie wdrażania wiatrakowców mogą być tylko utrudnieniem w korzystaniu z cudzego doświadczenia.

Podział na świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego i pilota wiatrakowca sugeruje, że wiatrakowiec statkiem powietrznym nie jest. A jeżeli nie jest statkiem powietrznym, to czym jest? Niepotrzebne rozpisywanie się prowadzi do takich paradoksów. Ideą przewodnią powinno być upraszczanie zapisów i procedur.

Wielkim utrudnieniem jest brak rozporządzenia w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, więc proponujemy by prace nad rozporządzeniem dotyczącym świadectw kwalifikacji zawiesić do czasu, gdy pojawi się wzmiankowane rozporządzenie.

Z poważaniem

Zarząd LAF RP