

**Świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej  
MTOM do 600 kg**

**Uzgodnienia oficjalne były takie: świadectwa kwalifikacji będą miały zasięg do 600 kg, oparte na tym samym zapisie w Prawie Lotniczym, na podstawie którego został podniesiony zasięg świadectw kwalifikacji na wiatrakowce do 560 kg MTOM.**

**1.1 Przepisy ogólne**

**1.1.1** Świadectwo kwalifikacji pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg (UACP), zwane dalej „świadectwem kwalifikacji pilota UACP”, upoważnia do samodzielnego wykonywania lotów na statkach powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg danej kategorii, w zakresie wynikającym z uprawnień wpisanych do tego świadectwa, o których mowa w pkt 1.2.1 i pkt 1.2.2.

**1.2. Uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa kwalifikacji pilota UACP**

**1.2.1** Świadectwa kwalifikacji pilota UACP uprawniają do:

- 1) pilotowania samolotów kwalifikowanych do (MTOM) 495 kg UAP(L);
- 2) pilotowania samolotów amatorskich do 600 kg (MTOM)
- 3) pilotowania śmigłowców kwalifikowanych (MTOM) do 495 kg UHP(L);
- 4) pilotowania śmigłowców amatorskich do (MTOM) 600 kg
- 5) pilotowania wiatrakowców kwalifikowanych do (MTOM) 560 kg
- 6) pilotowania wiatrakowców amatorskich do (MTOM) 600 kg
- 7) uprawnienie do pilotowania szybowców ultralekkich UGLP.

**1.2.1.1** Świadectwo kwalifikacji wydaje się na wniosek komisji egzaminacyjnej, lub egzaminatora, po zdaniu egzaminu teoretycznego i praktycznego.

**1.2.2.** Świadectwa kwalifikacji pilota UACP mogą zawierać uprawnienia dodatkowe:

- 1) uprawnienia instruktora odpowiedniej specjalności
  - 2) oblatywacza odpowiedniej specjalności
- 1) uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich wodnych UAP(S);
  - 2) uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S);
  - 3) uprawnienie instruktora samolotu ultralekkiego INS(A);
  - 4) uprawnienie instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H);
  - 5) uprawnienie instruktora szybowca ultralekkiego INS(GL).

**1.2.2.1.** Uprawnienie instruktora samolotu ultralekkiego INS(A) upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych UAP(L) oraz

do pozostałych uprawnień w zakresie danej kategorii statku powietrznego posiadanych przez instruktora INS(A). Uprawnienie instruktora INS(A) może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS(A) pod warunkiem posiadania przez instruktora INS(A) co najmniej 100 godzin nalotu jako instruktor INS(A).

**1.2.2.2.** Uprawnienie instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H) upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L) oraz do pozostałych uprawnień w zakresie danej kategorii statku powietrznego posiadanych przez instruktora INS(H). Uprawnienie instruktora INS(H) może również upoważniać do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS(H) pod warunkiem posiadania przez instruktora INS(H) co najmniej 100 godzin nalotu jako instruktor INS(H).

**1.2.2.3.** Uprawnienie instruktora szybowca ultralekkiego INS(GL) upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym do pilotowania szybowców ultralekkich (UGLP) oraz do pozostałych uprawnień w zakresie danej kategorii statku powietrznego uprawnień posiadanych przez instruktora INS(GL). Uprawnienie instruktora INS(GL) również upoważnia do prowadzenia szkolenia lotniczego w celu uzyskania uprawnienia instruktora INS(GL) pod warunkiem posiadania przez instruktora INS(GL) co najmniej 100 godzin nalotu jako instruktor INS(GL).

**1.2.2.3.1.** Dokumentem poświadczającym wymagany nalot jest oświadczenie pilota.

**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 samolotu ultralekkiego UACP i uprawnień podstawowych**

**1.3.1. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym musi zagwarantować kandydatowi nabycie wiadomości z następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 3) meteorologia;
- 4) łączność;
- 5) nawigacja;
- 6) procedury operacyjne;
- 7) osiągi i planowanie lotu;
- 8) zasady lotu;
- 9) bezpieczeństwo lotów;

10) obsługa statku powietrznego i wyposażenia.

Przedmioty, o których mowa w ppkt 6-10, obejmują zakres wiadomości odnoszący się do danej kategorii statku powietrznego, której dotyczy uprawnienie podstawowe objęte szkoleniem.

**1.3.1.1** Szkolenie teoretyczne może odbywać się metodą stacjonarną, lub metodą samokształcenia, a weryfikacją wiedzy jest egzamin teoretyczny.

**1.3.1.2.** Szkolenie teoretyczne w celu uzyskania kolejnych uprawnień może odbywać się metodą stacjonarną, lub metodą samokształcenia, a weryfikacją wiedzy jest egzamin teoretyczny.

**1.3.1.3.** Szkolenie teoretyczne może być prowadzone równoległe ze szkoleniem praktycznym.

**1.3.1.4.** Szkolenie teoretyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym, który posiada ważną licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego, świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PGP), świadectwo kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej do 560 kg albo świadectwo kwalifikacji pilota motolotni z ważnym uprawnieniem podstawowym, może być ograniczone do zagwarantowania temu kandydatowi nabycia wiedzy z przedmiotów, o których mowa w pkt 1.3.1 ppkt 6-10.

**1.3.2. Szkolenie praktyczne.** Szkolenie praktyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym albo do kolejnego uprawnienia podstawowego musi zagwarantować kandydatowi nabycie umiejętności praktycznych w zakresie:

1) przygotowania do lotu statku powietrznego danej kategorii, jego obsługi naziemnej, łącznie z oceną jego zdatności 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 oraz wykonywanie lotów według przyrządów,

4) posługiwania się wyposażeniem radiowym i radionawigacyjnym oraz prowadzenie korespondencji radiotelefonicznej;

**1.3.2.1.** Szkolenie praktyczne musi obejmować:

1) do uzyskania uprawnienia do pilotowania samolotu ultralekkiego (UAP): nie mniej niż 20 godzin lotu. Szczegółowe regulacje dotyczące szkolenia praktycznego zawiera oficjalny program szkolenia.

2) do uzyskania uprawnienia do pilotowania śmigłowca ultralekkiego (UHP) nie mniej niż 20 godzin lotu. Szczegółowe regulacje dotyczące szkolenia praktycznego zawiera oficjalny program szkolenia.

3) Do uzyskania uprawnienia do pilotowania wiatrakowca ultralekkiego (UWL) nie mniej niż 20 godzin lotu. Szczegółowe regulacje dotyczące szkolenia praktycznego zawiera oficjalny program szkolenia.

4) uprawnienia pilota szybowca ultralekkiego (UGLP) uzyskuje się mając co najmniej 20 godzinny nalot na szybowcach cięższych.

1.3.3.1 Kandydat, o którym mowa w pkt 1.3.1.4., ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota UACP przed egzaminem praktycznym musi zdać egzamin teoretyczny.

1.3.4. Egzamin praktyczny. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji pilota UACP wraz z uprawnieniem podstawowym albo o kolejne uprawnienie podstawowe musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że jako pilot dowódca danej kategorii statku powietrznego osiągnął umiejętność pilotowania tego statku powietrznego w stopniu wymaganym dla uprawnienia podstawowego, o które się ubiega.

1.3.5. Pilot posiadający licencję uprawniającą do:

1) pilotowania samolotów – może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania samolotów ultralekkich lądowych (UAP(L)) bez szkolenia teoretycznego i praktycznego;

2) pilotowania śmigłowców - może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych (UHP(L)) bez szkolenia teoretycznego i praktycznego ;

3) pilotowania szybowców - może uzyskać świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym do pilotowania szybowców ultralekkich lądowych (UGL (P)) bez szkolenia teoretycznego i praktycznego

- pod warunkiem, że zdał egzamin praktyczny u egzaminatora praktycznego na świadectwo kwalifikacji pilota (UACP) wraz z uprawnieniem podstawowym na odpowiednią kategorię statku powietrznego.

**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. Pilot samolotów lądowych ma również prawo pilotować wodnosamoloty po doszkoleniu praktycznym zgodnym z programem szkolenia.

1.4.1.1. Pilot operujący z wody musi posiadać dodatkowo uprawnienia motorowodne.

*Robienie dodatkowych uprawnień na operowanie z wody wydaje się niecelowe i rzadko w Unii jest praktykowane. Należałoby bowiem robić dodatkowe uprawnienia na lądowanie na lodzie, śniegu, które szczególnie na śniegu jest równie kłopotliwe jak na wodzie (ocena odległości, sypanie śniegu, konieczność instalowania nart). Nieporównywalnie łatwiejsze jest*

*lądowanie na wodzie i śniegu na śmigłowcu, a latanie motolotniami w zimie i lądowanie na śniegu stało się obecnie normą. Czy więc warto utrudniać eksploatację sprzętu w warunkach zimowych, chyba nie. A więc i korzystanie z wody jako powierzchni do startów i lądowań powinno być dostępne po „wylaszowaniu” na nowy typ, po odpowiednim przeszkoleniu, a nie po uciążliwym, stacjonarnym kursie i formalnych egzaminach.*

**1.4.1.1. Szkolenie teoretyczne** wynika z uprawnień motorowodnych.

**1.4.1.2. Szkolenie praktyczne** – według specjalnego programu szkolenia, zakończonego „laszowaniem”.

**1.4.1.4. Wydanie uprawnienia.** Wydane uprawnienia pilota obejmują operowanie z lądu i wody, lodu, śniegu po odpowiednim przeszkoleniu praktycznym (wylaszowaniu).

**1.4.2. Uprawnienie do pilotowania śmigłowców ultralekkich wodnych UHP(S).** Pilot śmigłowców lądowych ma również prawo pilotować śmigłowce wodne po doszkoleniu praktycznym zgodnym z programem szkolenia.

**1.4.1.1. Pilot** operujący z wody musi posiadać dodatkowo uprawnienia motorowodne.

**1.4.2.1. Szkolenie teoretyczne** wynika z uprawnień motorowodnych.

**1.4.2.2. Szkolenie praktyczne** – według specjalnego programu szkolenia

**1.4.2.4. Wydanie uprawnienia.** Wydane uprawnienia pilota obejmują operowanie z lądu i wody, lodu, śniegu po odpowiednim przeszkoleniu praktycznym (wylaszowaniu).

**1.4.3. Pilot** wiatrakowców lądowych ma również prawo pilotować wodnowiropłaty po doszkoleniu praktycznym zgodnym z programem szkolenia.

**1.4.3.1.1** Pilot operujący z wody musi posiadać dodatkowe uprawnienia motorowodne.

**1.4.3.1. Szkolenie teoretyczne** wynika z uprawnień motorowodnych.

**1.4.3.2. Szkolenie praktyczne** – według specjalnego programu szkolenia

**1.4.3.4. Wydanie uprawnienia.**

Wydane uprawnienia pilota obejmują operowanie z lądu i wody, lodu, śniegu po odpowiednim przeszkoleniu praktycznym (wylaszowaniu).

**1.4.3. Uprawnienie instruktora samolotu ultralekkiego INS(A).** Pilot samolotu ultralekkiego ubiegający się o uprawnienie instruktora samolotu ultralekkiego INS(A) musi spełniać następujące wymagania:

1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego (UAP(L));

2) posiadać 150 godzin nalotu jako dowódca na samolotach ultralekkich;

3) ukończyć 21 rok życia;

4) posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie co najmniej 4 klasy zdrowia, **lub ważne prawo jazdy.**

**1.4.3.1. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora samolotu ultralekkiego INS(A) 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 samolotu ultralekkiego.

**1.4.3.2. Szkolenie praktyczne.** Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora samolotu ultralekkiego INS(A) może być realizowane równoległe ze szkoleniem praktycznym i obejmuje 6 godzin lotów metodycznych oraz co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi.

**1.4.3.3. Egzamin teoretyczny.** Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(A) musi wykazać się przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla nadawanego uprawnienia.

**1.4.4.4. Egzamin praktyczny.** Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora INS(A) musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym UAP(L).

**1.4.4.5. Nadzorowana praktyka.** Nadzorowana praktyka instruktorska może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zaliczeniu egzaminów państwowych i obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym do pilotowania samolotu ultralekkiego (UAP(L)).

*Po egzaminie praktycznym niezbędna jest nadzorowana praktyka instruktorska polegająca na wyszkoleniu co najmniej dwóch kandydatów, którzy szkolenie zakończyli zdany egzaminem.*

**1.4.4.6. Wydanie uprawnienia.** Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(A) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego do pilotowania samolotu ultralekkiego, odbycie i zaliczenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS(A) oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

**1.4.4.6.1.** Uprawnienie instruktora INS(A) może być wydane **pilotowi** posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania samolotów z ważnym uprawnieniem instruktora ogólnego (FI(A)). Przepisu pkt 1.4.4.6. nie stosuje się.

**1.4.4.6.1.1.** Ważność uprawnienia INS(A), o którym mowa w pkt 1.4.4.6.1., jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora ogólnego (FI(A)).

**1.4.5. Uprawnienie instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H).** Pilot śmigłowca ultralekkiego ubiegający się o uprawnienie instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H) musi spełniać następujące wymagania:

- 1) posiadać ważne uprawnienie podstawowe do pilotowania śmigłowca ultralekkiego lądowego (UHP(L));
- 2) posiadać 150 godzin nalogu jako dowódca na śmigłowcach ultralekkich;
- 3) ukończyć 21 rok życia;
- 4) posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie co najmniej 4 klasy zdrowia, **lub ważne prawo jazdy.**

**1.4.5.1. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H) 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 śmigłowca ultralekkiego.

**1.4.5.2. Szkolenie praktyczne.** Szkolenie praktyczne do uzyskania uprawnienia instruktora śmigłowca ultralekkiego INS(H) może być rozpoczęte po ukończeniu szkolenia teoretycznego i obejmuje co najmniej 8 godzin lotów metodycznych oraz co najmniej 1 godzinę kierowania lotami szkolnymi.

**1.4.5.3. Egzamin teoretyczny.** Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora śmigłowca INS(H) musi wykazać się przed komisją egzaminacyjną podczas egzaminu teoretycznego, że posiada wiedzę niezbędną dla nadawanego uprawnienia.

**1.4.5.4. Egzamin praktyczny.** Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora śmigłowca INS(H) musi wykazać się przed egzaminatorem praktycznym podczas egzaminu praktycznego, że posiada umiejętności niezbędne do prowadzenia szkolenia lotniczego do

uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych (UHP(L)).

**1.4.5.5. Nadzorowana praktyka.** Nadzorowana praktyka instruktorska może być rozpoczęta po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zaliczeniu egzaminów państwowych i obejmuje wyszkolenie co najmniej 2 kandydatów do poziomu umożliwiającego uzyskanie przez nich świadectwa kwalifikacji pilota UACP z uprawnieniem podstawowym do pilotowania śmigłowców ultralekkich lądowych UHP(L).

**1.4.5.6. Wydanie uprawnienia.** Warunkiem wydania uprawnienia instruktora INS(H) jest posiadanie ważnego uprawnienia podstawowego dla ultralekkiego śmigłowca lądowego, odbycie i zaliczenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, zdanie przed komisją egzaminacyjną egzaminu państwowego w zakresie uprawnienia instruktora INS(A) oraz zaliczenie nadzorowanej praktyki instruktorskiej.

**1.4.5.6.1.** Uprawnienie instruktora INS(H) może być wydane członkowi personelu lotniczego posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania śmigłowców z ważnym uprawnieniem instruktora ogólnego (FI(H)). Przepisu pkt 1.4.5.6. nie stosuje się.

**1.4.5.6.1.1.** Ważność uprawnienia INS(H), o którym mowa w pkt 1.4.5.6.1., jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora ogólnego (FI(H)).

#### **1.4.6. Uprawnienie instruktora szybowca ultralekkiego INS(GL).**

Uprawnienia instruktora szybowca ultralekkiego wymagają specjalnej procedury i prawdopodobnie będą to instruktorzy szybowców cięższych.

**1.4.6.1. Szkolenie teoretyczne.** Szkolenie teoretyczne do uzyskania uprawnienia instruktora szybowca ultralekkiego INS(GL) (będzie też objęte specjalną procedurą) i chyba będzie obejmowało wyłącznie szkolenie dotyczące przygotowania do lotu i eksploatację szybowca ultralekkiego, bowiem instruktorzy przejdą z szybownictwa cięższego.

#### **1.4.6.2. Szkolenie praktyczne.**

Jak wyżej

#### **1.4.6.3. Egzamin teoretyczny.**

Jak wyżej.

**1.4.6.6.1.** Uprawnienie instruktora INS(GL) może być wydane członkowi personelu lotniczego posiadającemu ważną licencję uprawniającą do pilotowania szybowców z ważnym uprawnieniem instruktora. Przepisu pkt 1.4.6.6. nie stosuje się.

*Jedynie ten punkt realizuje całe zagadnienie związane z uprawnieniami instruktorskimi. Niestety instruktor będzie mógł być tylko instruktorem naziemnym.*

**1.4.6.6.1.1.** Ważność uprawnienia INS(H), o którym mowa w pkt 1.4.6.6.1., jest taka sama jak ważność uprawnienia instruktora.



*Proponowana przez nas wersja załącznika jest trochę bardziej uproszczoną wersją proponowaną przez Urząd, bowiem uwzględnia ona reali dotyczące specyfiki lotnictwa ultralekkiego, a w szczególności operowania z wody, które Załącznik obarcza wymogiem posiadania dodatkowych uprawnień, co jest w naszym przekonaniu niepotrzebne, bo charakterystyka samolotów wodnych nie wpływa na bezpieczeństwo, a sposób zachowania a wodzie regulują przepisy i szkolenie motorowodne. Dawniej ludzie lądować na wodzie uczyli się sami, a nieudane lądowanie kończyło się najwyżej wywrotką i przymusową kąpielą. Lądowanie na śniegu obarczone jest podobną, a może nawet większą trudnością, a załącznik tego nie uwzględnia. I dobrze. Bo uczyć latać trzeba się stale, podnosić kwalifikacje, a nie zdobywać kolejne uprawnienia, latać na różnych, czasem bardzo specyficznych rodzajach statków powietrznych, hybryd, które mogą mieć charakterystykę samolotów, wiroplatów, lub czegoś, co się dopiero pojawi. Na nowy trudniejszy typ, np. wodnosamolot trzeba się po prostu „wylaszować”. Każdy to rozumie. Przez laszowanie rozumiemy praktyczne zapoznanie się z nowym typem, na dwusterze, pod nadzorem i w obecności instruktora, który orzeka czy szkolenie można zakończyć samodzielnym lotem.*

*Jeszcze bardziej skomplikowana sytuacja jest odnośnie szybowców ultralekkich. Z racji swej specyfiki jako statki jednoosobowe będą mogły być eksploatowane wyłącznie przez szybowników posiadających aktualne uprawnieni (licencję szybowcową), lub pilotów, którzy uzyskali status pilota ucznia szybowcowego.*

*Jesteśmy również przekonani, że szkolenie teoretyczne stacjonarne może być jedynie dobrowolne, albo ograniczone do absolutnego minimum. Piloci w lotnictwie amatorskim muszą podlegać innym kryteriom i trzeba w przepisach bardziej zaakcentować ich bezpośrednią odpowiedzialność, która na nich ciąży, a nie narzucać mechanizmy, które są nie do zrealizowania.*

*Trzeba wprowadzać standardy, które mają scharakteryzować ludzi wolnych, ale odpowiedzialnych. Takim standardem jest wprowadzenie oświadczenia, które nadzór akceptuje jako wotum zaufania, ale trzeba pomyśleć o restrykcjach, na wypadek gdyby oświadczenie okazało się kłamliwe. Takie standardy łatwiej będzie wprowadzać organizacji społecznej, która poprzez swoich inspektorów będzie działać bezpośrednio w środowisku.*

**Z poważaniem**

Zarząd LAF RP