



2020 rok

PRZEPISY SZYBOWCOWE PORADNIK PRAWNY

ZMIANY 2019-2020



Karol Šnapko, Mikołaj Doskocz
KANCELARIA PRAWA LOTNICZEGO LATAJ LEGALNIE



Spis treści

I.	OBOWIĄZYWANIE NOWYCH REGULACJI I PRZEPISY PRZEJŚCIOWE	2
II.	LICENCJONOWANIE, UPRAWNIENIA I SZKOLENIE PERSONELU (CZĘŚĆ SFCL)	2
1.	Zmiana zasad uzyskiwania uprawnień do metod startu, akrobacji i lotów chmurowych	2
2.1.	Metody startu	3
2.2.	Akrobacja	3
2.3.	Loty chmurowe	4
2.	Przewóz pasażerów	4
2.1.	Niezarobkowy przewóz pasażerów	4
2.2.	Zarobkowy przewóz pasażerów i inne zarobkowe operacje	6
3.	Książka lotów	7
4.	Zmiana roli motoszybowców w szkoleniu do licencji SPL	7
4.1.	Szkolenie do licencji SPL bez ubiegania się o uprawnienie TMG	8
4.2.	Szkolenie do licencji SPL z jednoczesnym ubieganiem się o uprawnienie TMG	9
5.	Zmiana wymogów dotyczących bieżącej praktyki	9
5.1.	Szybowce	10
5.2.	Motoszybowce	10
III.	INSTRUKTORZY I EGZAMINATORZY	11
1.	Wymagania wstępne	11
2.	Szkolenie instruktorskie	11
3.	Skróty w szkoleniu	12
4.	Zakres uprawnień	12
4.1.	Zasady ogólne	12
4.2.	Metody startu	13
4.3.	Uprawnienie TMG	14
4.5.	Loty nocne na TMG	14
4.6.	Szkolenie do certyfikatu FI	14
5.	Uprawnienia ograniczone	15
6.	Bieżąca praktyka	16
7.	Egzaminatorzy	16
IV.	ORGANIZACJA OPERACJI SZYBOWCOWYCH (CZĘŚĆ SAO)	18
1.	Zakres obowiązywania	18
2.	Loty widokowe/zapoznawcze	18
3.	Operacje specjalistyczne	19
4.	Operacje niekomercyjne	20



I. OBOWIĄZYWANIE NOWYCH REGULACJI I PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

Zazwyczaj jest tak, że na przepisy przejściowe mało kto zwraca uwagę. A jeszcze częściej jest tak, że właśnie przepisy przejściowe wywołują największe kontrowersje. Dlatego przyjrzyjmy się im po kolei, na samym początku.

Przepisy SFCL miały wejść w życie 8 kwietnia 2020 r. Niestety wszystko zaburzył COVID i Prezes ULC z upoważnienia EASA przesunął ich wejście w życie do 1 sierpnia 2020 r.

Podstawowa kwestia jest taka, że **nie ma obowiązku wymiany licencji z uwagi na samo wejście przepisów** (art. 3b ust. 1 rozporządzenia (UE) 2020/358). Nowe uprawnienia i przywileje będą automatycznie działały do nabytych wcześniej. Jeżeli ktoś będzie chciał to oczywiście może dostać nowy blankiet, nie ma żadnych przeciwwskazań. To samo, kiedy chodzi o odnowienie licencji albo uprawnienia do niej wpisywanego. O innej sytuacji mówi przepis z art. 3b ust. 3 rozporządzenia, który dotyczy konwersji „licencji krajowych”. Zgodnie z nową definicją „*licencja krajowa oznacza licencję pilota wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami krajowymi przed datą rozpoczęcia stosowania załącznika III (część SFCL) do niniejszego rozporządzenia lub załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011*”. Takich przepisów obecnie w Polsce nie ma. Prawdopodobnie dotyczy to krajów, które niedawno weszły do UE i mają jakieś niedokończone prace legislacyjne, jak kiedyś u nas PL(G).

Po drugie, szkolenie rozpoczęte przed datą wejścia w życie nowych przepisów (finalnie 1 sierpnia 2020 r.) pozostaje ważne.

II. LICENCJONOWANIE, UPRAWNIENIA I SZKOLENIE PERSONELU (CZĘŚĆ SFCL)

1. Zmiana zasad uzyskiwania uprawnień do metod startu, akrobacji i lotów chmurowych

Zgodnie z nowymi przepisami nabycie części przywilejów **nie wymaga już wpisu do licencji, ale jedynie wpisu w książce pilota**. Ta zmiana dotyczy:

- 1) metod startu,
- 2) akrobacji podstawowej i pełnej (wraca akrobacja podstawowa, ale o tym później),
- 3) lotów chmurowych,
- 4) przewozu pasażerów.



Powyższe uprawnienia muszą zostać wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisane przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, bądź instruktora odpowiedzialnego za szkolenie, stosownie do rodzaju szkolenia.

Zwróćcie jednak uwagę na jedną dość ważną różnicę – o ile wymienione wyżej przywileje nie są wpisywane do licencji to pozostałe w dalszym ciągu muszą się w niej znaleźć. Wynika to z przepisu SFCL.015, zgodnie z którym każde uprawnienie jest wpisywane do licencji¹. W ogóle zauważcie różnicę pomiędzy przywilejami (wpisywane do książki pilota) a uprawnieniami (wpisywanymi do licencji).

Teraz przejdziemy do poszczególnych przywilejów.

2.1. Metody startu

W uzyskiwania przywilejów do nowych **metod startu** nic się zasadniczo nie zmienia – wymogi co do minimalnej ilości lotów szkolnych pozostały takie same, podobnie zasady utrzymania przywilejów (bieżącej praktyki). Niestety pozostała dyskusyjna kwestia możliwości zdobycia uprawnienia do samostartu wyłącznie na motoszybowcu (TMG). Jediną nieznaczną różnicą, jest możliwość przedłużania ważności uprawnienia do samostartu na motoszybowcu.

W przypadku samostartu mogą to być starty wykonane poprzez samostart lub starty na motoszybowcach turystycznych, bądź kombinacja tych rodzajów startu.

2.2. Akrobacja

Dość istotnie zmieniły się zasady uzyskiwania przywilejów akrobacyjnych. Tak jak dotychczas szkolenie odbywać będzie się w ATO/DTO, ale SFCL przywraca istniejące kiedyś uprawnienie **akrobacji podstawowej**. W tym przypadku uprawnienie będzie ograniczone do wykonywania następujących figur (zamieszczam również tekst angielski, bo polskie tłumaczenie jest niejednoznaczne):

- 1) linia 45 stopni w górę i linia 45 stopni w dół wykonywane jako manewry akrobacyjne (w tekście angielskim *45-degree climbing and diving lines performed as aerobatic manoeuvres*).
- 2) pętle wewnętrzne (*inside loops*);
- 3) przewrót (*wingover*);

¹ Ciekawostka – na stronie ULC <https://ulc.gov.pl/pl/uprawnienia-w-licencjach-i-sw-kw> znajdziecie tylko 4 uprawnienia wpisywane do licencji, tj. FI(R), FI, TMG i język. Zapomniano o uprawnieniu do holowania i lotach nocnych.



- 4) leniwa ósemka (*lazy eight*);
- 5) korkociągi (*spins*).

Szkolenie do akrobacji podstawowej będzie ograniczone do wykładu z wiedzy teoretycznej stosownie do przywilejów oraz szkolenia w locie akrobacyjnym w zakresie powyższych figur. Nie ma wymogu minimalnego czasu lotu ani liczby lotów. Ośrodki szkoleniowe powinny w tym zakresie uzupełnić swoje programy szkolenia.

W przypadku akrobacji **pełnej**, (czy też zaawansowanej) konieczne będzie oprócz szkolenia teoretycznego odbycie szkolenia obejmującego co najmniej 5 godzin lotów lub 20 startów. Nie ma obowiązku wcześniejszego posiadania uprawnienia na poziomie podstawowym, to znaczy, jeżeli ktoś chce od razu wyszkolić się do poziomu akrobacji zaawansowanej, to nie ma ku temu przeszkód (oczywiście o ile spełnia minimalne wymogi do rozpoczęcia szkolenia).

W obu przypadkach dokładny zakres szkolenia teoretycznego i praktycznego opisany jest w AMC (<https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/amc-gm-part-sfcl-issue-1>), ale z racji na objętość nie ma sensu go tutaj przytaczać. Należy też pamiętać, że Part.SFCL wymaga, aby instruktor szkolący do powyższych uprawnień samemu posiadał pełne uprawnienia do akrobacji zgodne z Part.SFCL.

Wymagania do rozpoczęcia szkolenia pozostały bez zmian – nadal jest to 30 godzin PIC lub 120 startów PIC po uzyskaniu licencji, z tym, że po spełnieniu wymagań pilot może zdecydować, czy chce uzyskać uprawnienia do akrobacji w **zakresie podstawowym**, czy **zaawansowanym** (pełnym).

2.3. Loty chmurowe

Ten przywilej również nie wymaga już wpisu do licencji, zrezygnowano również z wymogu wykonania lotu z egzaminatorem przed jego uzyskaniem. Same wymogi wstępne ani minimalny czas szkolenia nie uległy zmianom, ale pojawiła się **możliwość odbycia maksymalnie 50% szkolenia na motoszybowcu z pracującym silnikiem w warunkach VMC**.

2. Przewóz pasażerów

2.1. Niezarobkowy przewóz pasażerów

Najpierw sprawa podstawowa – do czego służy licencja SPL, ale taka „goła”, bez dodatkowych przywilejów i uprawnień? Zgodnie z SFCL.115(a) do „*wykonywania czynności pilota dowódcy na szybowcach bez wynagrodzenia w operacjach niezarobkowych*”. Czy zatem można od razu po zdobyciu licencji zabrać jako pasażera kolegę/koleżankę bez żadnego wynagrodzenia? W poprzedniej wersji przepisów



(rozporządzeniu nr 1178/2011, gdzie też były ujęte szybowce) mieliśmy dość jasno napisane, że nie, bo pasażerów można było wozić (za darmo) przy nalocie 10 godzin albo 30 startach już po uzyskaniu licencji. W obecnych przepisach (SFCL.115) tak jasne to nie jest. Ale to nie znaczy, że stan prawny jest inny – po prostu nie jest to napisane tak jednoznacznie. Jednak w dalszym ciągu możliwość zabrania pasażera jest ograniczona tak jak w poprzedniej wersji przepisów – 10 h albo 30 startów. Troszkę mylące jest użycie pojęcia „przewóz pasażerów” ale pamiętajcie, że nie jest to ograniczone tylko do „zarobkowego przewozu pasażerów” – obejmuje to każdego pasażera, nawet znajomego czy członka rodziny, bez wynagrodzenia.

Wracając do wymogów, jakie musi spełnić pilot, żeby kogoś zabrać na pokład (niekomercyjnie) mamy te 10 h albo 30 startów po uzyskaniu licencji a ponadto:

- a) **zaliczenie jednego lotu szkoleniowego**, w trakcie którego posiadacz licencji wykazał przed instruktorem FI(S) kompetencje² wymagane do przewozu pasażerów. Potwierdzenie wykonania lotu szkoleniowego musi zostać **wpisane do książki pilota** i podpisane przez instruktora odpowiedzialnego za lot szkoleniowy.
- b) **zasady bieżącej praktyki** – posiadacze licencji SPL mogą przewozić pasażerów wyłącznie wówczas, gdy w okresie poprzednich 90 dni wykonali w charakterze pilota dowódcy co najmniej **po trzy starty na szybowcach** lub **motoszybowcach**, w zależności od rodzaju statku powietrznego, na którym ma być przewożony pasażer. W przypadku nocnych lotów VFR na motoszybowcu, co najmniej jeden start należy wykonać w nocy.

Nie zmieniło się to, że z **piloci posiadający uprawnienia FI(S) są zwolnieni** z obowiązku zaliczenia lotu szkoleniowego oraz uzyskania wpisu do książki, ale nadal obowiązuje ich wymóg bieżącej praktyki, na co trzeba zwrócić szczególną uwagę przy rozpoczęciu sezonu.

Powyższe zmiany mają dosyć istotny charakter, który będzie dotyczył większości aeroklubów i szkół szybowcowych. Ze strony ośrodka szybowcowego warto w tym miejscu pamiętać o weryfikacji pilota, który np. wypożycza szybowiec. W razie wypadku brak odbytego lotu z instruktorem lub niespełnienie przez dowódcę warunków bieżącej praktyki mogą być przyczyną odmowy wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela – np. poprzez powołanie się, że właściciel szybowca nie sprawdził, komu go wynajmuje.

² Przepisy ani AMC nie mówią nic o tym, jakie to mają być kompetencje. Wydaje się, że kluczowe będzie uznanie FI, który bierze odpowiedzialność za swój wpis



Ośrodki powinny rozważyć też stworzenie odpowiednich procedur, które zagwarantują spełnienie powyższych warunków przez wszystkich pilotów.

Po drugiej stronie „bat” czeka na samych pilotów. Jak wcześniej czytaliście, przywilej przewożenia pasażerów musi być wpisany do książki lotów. Nie jest to uprawnienie wpisywane do licencji ale czy oznacza to, że jego brak nie niesie za sobą żadnych konsekwencji? Niesie, i to poważne. Żeby to wytłumaczyć najprościej jak się da:

- zgodnie z przepisami Prawa lotniczego³ czynności lotnicze można wykonywać tylko zgodnie z licencją;
- licencja to nie „dokument licencji” a zespół określonych praw. Dokument licencji tylko te prawa potwierdza;
- przywileje określone w SFCL wynikają z licencji SPL;
- wykonywanie czynności lotniczych nieobjętych licencją (ale licencją w rozumieniu „zespołu praw” a nie dokumentu) jest naruszeniem przepisów.

Konsekwencje, jakie grożą za naruszenie tych przepisów (dotyczy zarówno przywilejów jak i uprawnień) zostały opisane w art. 211 ust. 1 pkt. 5 Prawa lotniczego i stanowią przestępstwo zagrożone grzywną, ograniczeniem wolności albo pozbawieniem wolności (karą więzienia) do 1 roku. Przy czym kara nie grozi za brak książki czy brak wpisu w niej a za niespełnienie wymagań.

2.2. Zarobkowy przewóz pasażerów i inne zarobkowe operacje

W myśl Part.SFCL w celu wykonywania lotów zarobkowych (zarobkowy przewóz pasażerów albo operacje specjalistyczne) należy spełnić następujące warunki:

- a) ukończyć 18 lat,
- b) po uzyskaniu licencji zaliczyć 75 godzin czasu lotu lub 200 startów jako pilot dowódca na szybowcach.

Usunięty został wymóg zaliczenia umiejętności kontroli przed egzaminatorem, więc należy uznać, że **uprawnienia do wykonywania operacji komercyjnych za wynagrodzeniem przysługują z mocy prawa w chwili spełnienia powyższych warunków**. Nie jest też wymagany żaden dodatkowy wpis do książki lub do licencji, tak jak to miało miejsce dotychczas.

Organizacja zarobkowego przewozu pasażerów znajduje się w Części III naszego opracowania.

³ Art. 97 ust. 1 pkt. 2 lit. a) Prawa lotniczego



3. Książka lotów

Zgodnie z nowymi przepisami przy korzystaniu z przywilejów licencji SPL jej posiadacz musi mieć przy sobie wszystkie poniższe dokumenty:

- 1) ważną licencję SPL;
- 2) ważne orzeczenie lekarskie;
- 3) dokument tożsamości ze zdjęciem;
- 4) dane z książki lotów wystarczające do wykazania spełnienia wymagań przepisów Part.SFCL.

Ponadto uczniowie-piloci muszą mieć przy sobie podczas wykonywania wszelkich samodzielnych lotów nawigacyjnych potwierdzenie upoważnienia do wykonywania samodzielnych lotów.

W tym przypadku nowością jest wymóg z punktu 4), czyli dane z książki lotów. Ten obowiązek został wprowadzony zapewne z powodu wprowadzenia omawianych w tym artykule zmian, które zwiększają znaczenie książki pilota w zakresie posiadanych uprawnień. Należy podkreślić, że nie jest wymagane posiadanie przy sobie pełnej książki lotów, zgodnie z AMC1 SFCL.045(a)(4) wystarczą *fragmenty lub kopie tych części książki lotów (w formie papierowej lub **elektronicznej**)*, w których udokumentowana jest zgodność z wymaganiami związanymi z wykorzystywanymi przywilejami. Co więcej, od ogólnej zasady posiadania przy sobie wszystkich wyżej wymienionych dokumentów istnieje wyjątek, w ramach którego można te dokumenty przechowywać na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej, w odniesieniu do lotów, które odbywają się:

- 1) w zasięgu wzroku od lotniska lub miejsca operacji lotniczej; lub
- 2) w granicach określonej przez właściwy organ odległości od lotniska lub miejsca operacji lotniczej.

Ten przepis może okazać się pewnym utrudnieniem dla pilotów wykonujących przede wszystkim przeloty w szybowcach wyczynowych, w których miejsce w kabinie jest i tak bardzo ograniczone. Należy w takim przypadku rozważyć po prostu zeskanowanie lub wykonanie zdjęć właściwych stron z książki pilota, które wystarczą do wykazania spełniania warunków dot. bieżącej praktyki, metody startu lub innych odpowiednich uprawnień – na zeskanowanie albo zrobienie zdjęć pozwalają właśnie AMC1 SFCL.045(a)(4).

4. Zmiana roli motoszybowców w szkoleniu do licencji SPL

Do dość istotnych zmian doszło również w obszarze szkolenia na motoszybowcach. Aktualnie można wyróżnić dwa najważniejsze obszary, które uległy zmianie:



- 1) możliwość zdobycia uprawnienia TMG równocześnie z licencją SPL
- 2) zwiększenie możliwości wykorzystania motoszybowców w szkoleniu do licencji SPL, nawet jeżeli uczeń nie ma na celu równoczesnego uzyskania uprawnienia TMG

W poprzednim stanie prawnym uzyskanie uprawnienia TMG wymagało wcześniejszego posiadania licencji SPL, natomiast obecnie przepisy dopuszczają możliwość uzyskania licencji SPL z uprawnieniem TMG od razu. Nie zmieniła się podstawowa liczba godzin – szkolenie nadal musi obejmować co najmniej 15 godzin szkolenia w locie na szybowcach, w tym co najmniej 10 godzin lotów dwusterowych, 2 godziny czasu lotu samodzielnego oraz 45 startów i lądowań. W związku z wprowadzeniem możliwości równoczesnego zdobycia uprawnienia TMG szczegółowe wymogi zmieniają się, w zależności od tego czy kandydat zamierza to uprawnienie uzyskać.

4.1. Szkolenie do licencji SPL bez ubiegania się o uprawnienie TMG

Jeżeli kandydat ubiega się wyłącznie o „zwykłą” SPL bez TMG, to co najmniej 7 godzin szkolenia musi zostać odbyte **na szybowcu** (nie na motoszybowcu), z czego co najmniej 3 godziny szkolenia w locie z instruktorem. Oznacza to, że z 15 wymaganych godzin do uzyskania licencji reszta może teoretycznie zostać odbyta na motoszybowcu. W poprzednim stanie prawnym *maksymalnie* 7 godzin można było wykonać na motoszybowcu. Jest to zatem ukłon w stronę zwiększenia możliwości wykorzystania motoszybowców w całym procesie szkolenia.

Abstrahując od merytorycznej zasadności korzystania z takiego rozwiązania oraz od jej dopuszczalności w świetle obecnie wykorzystywanych programów szkolenia, warto wiedzieć, że w ogóle taka możliwość istnieje. Co więcej, zgodnie z GM1 SFCL.130(a)(2)(iv) – wykorzystanie motoszybowca w szkoleniu do licencji SPL bez TMG musi być ograniczone **wyłącznie do manewrów szybowcowych**, bez manewrów typowych dla TMG (*all training exercises completed on a TMG must consist of pure gliding manoeuvres, without any TMG-specific manoeuvres*), ale takie szkolenie w motoszybowcu **może być prowadzone przez instruktora FI(S), który nie posiada przywilejów instruktorskich TMG, pod warunkiem że instruktor zajmuje miejsce pilota, z którego mogą być wykonywane wszystkie funkcje PIC.**

W przypadku klubów, które posiadają motoszybowiec, ale miewają na przykład problem z dostępnością holówki lub wyciągarki, wykorzystanie motoszybowca może umożliwić szkolenie w dni w innym przypadku „stracone”.

Ponadto kandydat ubiegający się o „zwykłą” SPL bez TMG musi wykonać, tak jak dotychczas, tzw. „przelot do licencji” – samodzielny (50 km) lub na dwusterze (100 km).



4.2. Szkolenie do licencji SPL z jednoczesnym ubieganiem się o uprawnienie TMG

Gdy kandydat szkoli się do licencji SPL oraz chce równolegle uzyskać przywilej TMG, to co najmniej sześć godzin szkolenia w locie **musi** się odbyć na motoszybowcu turystycznym, w tym co najmniej:

- a) cztery godziny szkolenia w locie z instruktorem
- b) jeden samodzielny lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 NM) na motoszybowcu, podczas którego wykona jedno lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu.

Powyższe warunki są uzupełnieniem warunków, które zostały omówione w pkt. 4.2. Osoba, która chce latać zarówno na szybowcach, jak i motoszybowcach musi spełnić wszystkie warunki z obu punktów (czyli m.in. zaliczyć 7 godzin lotu dwusterowego na szybowcu).

W celu zdobycia SPL wraz z uprawnieniem TMG kandydat musi przystąpić do dwóch osobnych egzaminów praktycznych⁴, jednym na szybowcu i jednym na motoszybowcu turystycznym. Warunkiem przystąpienia do obu egzaminów jest ukończenie szkolenia obejmującego zarówno szkolenie szybowcowe, jak również motoszybowcowe elementy, które zostały omówione w sytuacjach. Co ciekawe możliwe jest uzyskanie licencji SPL bez uprawnienia do latania na „zwykłych” szybowcach, jeżeli kandydat zaliczył wyłącznie egzamin na motoszybowcu. Nowe przepisy wprost dopuszczają taką sytuację, to znaczy możliwe jest przystąpienie do wyłącznie jednego z egzaminów opisanych powyżej.

Niewiele się zmieniło w kwestii rozszerzania uprawnień o TMG dla osób, które posiadają już licencję SPL. Nadal konieczne jest odbycie szkolenia w ATO lub DTO, w zakresie opisanym powyżej w sytuacji 2 oraz zaliczenie egzaminu praktycznego przed egzaminatorem. Jedyną różnicą jest **skrót dla osób posiadających licencję samolotową (PPL, CPL, ATPL) z wpisaną klasą TMG** – te osoby są **całkowicie zwolnione z konieczności odbywania szkolenia lub zdawania egzaminu praktycznego** i mogą od razu uzyskać wpis posiadanego uprawnienia do licencji SPL. Możliwe, że uporządkuje to praktykę związaną z wpisywaniem uprawnień do licencji.

5. Zmiana wymogów dotyczących bieżącej praktyki

⁴ SFCL.145



5.1. Szybowce

Zasady bieżącej praktyki w przypadku szybowców nie uległy zasadniczej zmianie. W celu korzystania z przywilejów wynikających z licencji SPL nadal należy, w ciągu ostatnich 24 miesięcy przed planowanym lotem wykonać co najmniej pięć godzin czasu lotu, w tym co najmniej **15 startów oraz dwa loty szkoleniowe z instruktorem FI(S)**. Różnica polega na tym, że w poprzednich przepisach wspomniane pięć godzin musiało być nalotem dowódczym, a obecnie ten warunek może zostać spełniony **również w locie z instruktorem lub w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora**. Ponadto, zaliczenie tych dwóch lotów szkoleniowych **musi zostać wpisane do książki lotów pilota oraz podpisane przez właściwego instruktora FI(S)**, co nie było wymagane w poprzednim stanie prawnym.

Alternatywnym sposobem zachowania możliwości korzystania z uprawnień jest zaliczenie, w ciągu ostatnich 24 miesięcy przed planowanym lotem kontrolę umiejętności przed egzaminatorem. Taka kontrola musi opierać się na normalnym egzaminie praktycznym na licencję SPL, ale nie jest egzaminem. Potwierdzenie jej zaliczenia również musi zostać wpisane do książki lotów oraz podpisane przez egzaminatora FE(S).

5.2. Motoszybowce

W przypadku motoszybowców zmiany są nieco większe. W celu zachowania możliwości korzystania z uprawnienia TMG, w ciągu ostatnich 24 miesięcy przed planowanym lotem należy:

- a) wykonać co najmniej 12 godzin czasu lotu jako pilot dowódca lub w locie z instruktorem bądź w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora FI(S), w tym – na motoszybowcach turystycznych – co najmniej:
 - sześć godzin czasu lotu;
 - 12 startów i lądowań; oraz
 - lot szkoleniowy obejmujący co najmniej jedną godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem; lub
- b) zaliczyć kontrolę umiejętności przed egzaminatorem opartej na egzaminie praktycznym.

Tutaj należy zwrócić uwagę, że z wymaganych 12 godzin czasu lotu, **jedynie 6 musi zostać wykonane na motoszybowcu**, reszta może wynikać z lotów na „zwykłych” szybowcach. W poprzednim stanie prawnym wszystkie godziny musiały zostać wykonane na motoszybowcu wyłącznie w charakterze dowódcy.

Uregulowana została też kwestia osób posiadających uprawnienie TMG wpisane do licencji samolotowej (PPL, CPL, ATPL) – te osoby są zwolnione z obowiązku spełnienia



powyższych wymagań, oczywiście o ile uprawnienie wpisane w ich licencję samolotową pozostaje ważne.

III. INSTRUKTORZY I EGZAMINATORZY

1. Wymagania wstępne

W celu uzyskania certyfikatu instruktora szybowcowego szkolenia praktycznego – FI(S) należy:

- 1) posiadać licencję SPL obejmującą przywileje, uprawnienia i certyfikaty, których ma dotyczyć szkolenie w locie;
- 2) być uprawnionym do wykonywania czynności pilota dowódcy na szybowcu podczas szkolenia w locie;
- 3) mieć ukończone 18 lat;
- 4) wykonać 100 godzin czasu lotu oraz 200 startów jako pilot dowódca na szybowcach;
- 5) zaliczyć **szkolenie instruktorskie** w ATO lub DTO;
- 6) uzyskać pozytywną **ocenę kompetencji** przed egzaminatorem posiadającym przywileje związane z certyfikatem FI(S).

Warunek wskazany w pkt. nr 1) oznacza, że FI(S) może szkolić wyłącznie w zakresie uprawnień, które sam posiada. Ponadto zgodnie z SFCL każde rozszerzenie uprawnień FI(S), np. o metodę startu, akrobację czy TMG **wymaga odrębnego wpisu do licencji**. Jak widzicie jest to odmienne podejście niż przy samych licencjach, gdzie większość przywilejów nie jest wpisywana do licencji a do książki pilota.

2. Szkolenie instruktorskie

W ciągu 12 miesięcy poprzedzających rozpoczęcie szkolenia kandydat musi przejść w ATO lub DTO **odpowiednią ocenę pod kątem predyspozycji do podjęcia danego szkolenia**. Jest to zmiana w stosunku do poprzednich przepisów, zgodnie z którymi od kandydatów wymagano zaliczenie w ciągu 6 miesięcy przed rozpoczęciem szkolenia lotu kontrolnego z instruktorem.

Zgodnie z AMC zakres oceny wstępnej powinien być ustalony przez ATO lub DTO, z uwzględnieniem doświadczenia konkretnego kandydata. Ocena może obejmować rozmowy kwalifikacyjne i/lub ocenę podczas symulowanej sesji szkoleniowej z kandydatem w roli instruktora.

Według SFCL szkolenie do certyfikatu FI(S) powinno obejmować:



- 1) 25 godzin „nauczania i nauki”, czyli tzw. szkolenia metodycznego;
- 2) 30 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej, w sprawdziany postępów;
- 3) co najmniej sześć godzin lub 20 startów w ramach szkolenia w locie, przy czym maksymalnie trzy godziny mogą zostać zaliczone na TMG.
- 4) jeżeli certyfikat FI(S) ma obejmować przywilej prowadzenia szkolenia na TMG, to szkolenie powinno objąć co najmniej sześć godzin szkolenia w locie z instruktorem na TMG.

Szczegółowy zakres szkolenia metodycznego, jak również części praktycznej został określony w AMC1 SFCL.330(b). Szkolenie kończy się oceną kompetencji (egzaminem), w trakcie którego należy wykazać umiejętność szkolenia uczniów-pilotów. Nie każdy egzaminator może dokonać takiej oceny, konieczne jest stosowne upoważnienie, omówione w części poświęconej egzaminatorom. Ocena kompetencji przy okazji pierwszego wydania certyfikatu FI(S) **nie może** zostać przeprowadzona wyłącznie na TMG.

3. Skróty w szkoleniu

Osoby posiadające już inny certyfikat FI wydany na podstawie FCL lub BFCL są zwolnione z zaliczenia szkolenia metodycznego z pkt 1). Instruktorzy FI(A), (H) lub (As) uzyskują dodatkowo zaliczenie 18 godzin na poczet wykładów z wiedzy teoretycznej z pkt 2).

Szkolenie do certyfikatu FI kończy się oceną kompetencji z egzaminatorem.

4. Zakres uprawnień

4.1. Zasady ogólne

W SFCL obowiązuje zasada, że można szkolić wyłącznie w zakresie posiadanych certyfikatów, uprawnień i przywilejów⁵. Nie oznacza to jednak, że samo posiadanie przez instruktora odpowiednich uprawnień wystarczy do prowadzenia szkolenia, ponieważ w większości przypadków nowe przepisy wymagają wpisu do licencji oraz wprowadzają dodatkowe wymogi. „Gołe” uprawnienie FI(S) uprawnia do szkolenia do licencji SPL oraz do rozszerzania licencji SPL o uprawnienia do latania na szybowcach w sytuacji, w której SPL szkolonego była ograniczona wyłącznie do motoszybowców turystycznych. W celu rozszerzenia przywilejów o szkolenie do dodatkowych uprawnień należy spełnić opisane poniżej wymagania.

Spełnienia dodatkowych wymagań oraz wpisu do licencji jest konieczne w przypadkach, gdy szkolenie ma dotyczyć:

⁵ SFCL.300(a)(1)



- 1) metod startu za samolotem lub za wyciągarką;
- 2) uprawnienia TMG;
- 3) przywilejów akrobacyjnych, lotów chmurowych na szybowcach oraz uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów;
- 4) lotów na TMG w nocy;
- 5) certyfikatu FI(S).

W każdym z powyższych przypadków, z wyjątkiem szkolenia do metod startu, wymaga się dodatkowo **wykazania instruktorowi FI(S) uprawnionemu do szkolenia do instruktorów, że potrafi się prowadzić szkolenie w zakresie, o jaki chce się rozszerzyć przywileje instruktorskie**. W AMC nie sprecyzowano, co konkretnie ma taka demonstracja obejmować, z wyjątkiem przypadku z pkt 5), gdzie określono, że wykazanie umiejętności prowadzenia szkolenia w zakresie certyfikatu FI(S) powinno obejmować ćwiczenia z zakresu szkolenia FI(S) i powinno obejmować następujące elementy:

- a) jeden start i jedno lądowanie;
- b) wybór ćwiczeń lotniczych; oraz
- c) jedno ćwiczenie w sytuacji awaryjnej.

Praktyczne znaczenie tego wymogu jest takie, że nie wystarczy spełnić minimalnych wymagań do prowadzenia szkoleń, ale konieczne jest jeszcze znalezienie instruktora uprawnionego do szkolenia instruktorów, który potwierdzi nasze kwalifikacje w zakresie planowanego rozszerzenia uprawnień instruktorskich i to od niego będzie zależało, co uzna za „wykazanie umiejętności”.

4.2. Metody startu

W przypadku metod startu wprowadzono minimalną ilość startów jako dowódca:

- 1) dla startu za samolotem holującym co najmniej 30 startów lub
- 2) dla startu za wyciągarką co najmniej 50 startów.

Oznacza to, że w celu szkolenia do wyżej wymienionych metod startu, instruktor musi uprzednio posiadać odpowiednią liczbę startów w danej kategorii. Jest to istotna zmiana, ponieważ dotychczas wymagano wyłącznie posiadanie uprawnienia w postaci danej metody startu. Ta zmiana może mieć istotne znaczenie praktyczne, ponieważ w niektórych aeroklubach w ogóle nie ma wyciągarki lub samolotu holującego i zdarza się, że doświadczeni piloci z nalotem sięgającym kilkuset godzin w ogóle nie posiadają uprawnienia do startu za wyciągarką.

Pojawia się jednak pytanie, czy instruktor, który odbył np. 30 startów za samolotem a tylko 15 za wyciągarką może szkolić do wszystkich metod startu? Nie jest to jednoznaczne ale analizując treść samego przepisu wydaje się, że tak – dlatego, że użyto słowa „lub”, co oznacza, że wystarczy spełnić co najmniej jedną z przesłanek. Uznawanie, że do szkolenia na wszystkie metody konieczne jest zrealizowanie wszystkich przesłanek



nie da się obronić w przepisach. Poza tym wymieniono tylko dwa rodzaje startów (nie ma np. autostartu), dlatego wydaje się, że spełnienie co najmniej jednego wymogu najbardziej popularnych metod startu na poziomie instruktorskim pozwala na szkolenie do wszystkich metod (pozostałe instruktor ma opanowane na poziomie pilota, tj. 10 za samolotem i 15 za wyciągarką). Rolą ośrodka szkolenia powinna być ostateczna weryfikacja umiejętności instruktora w zakresie metod startu i dopuszczania do szkolenia uczniów.

4.3. Uprawnienie TMG

W przypadku szkolenia do uprawnienia TMG wymaga się:

- 1) wykonania co najmniej 30 godzin czasu lotu jako pilot dowódca na motoszybowcach turystycznych,
- 2) zaliczenie sześciu godzin szkolenia w locie z instruktorem na TMG (opisane wcześniej),
- 3) wykazania umiejętności prowadzenia szkolenia.

4.4. Przywileje akrobacyjne, przywilej lotów oraz uprawnienia do holowania szybowców lub holowania banerów

W przypadku akrobacji instruktor musi posiadać zaawansowane (pełne) przywileje akrobacyjne, niezależnie od poziomu, do którego zamierza szkolić. We wszystkich przypadkach wymagane jest opisane wyżej wykazanie umiejętności prowadzenia szkolenia.

4.5. Loty nocne na TMG

W tym przypadku, oprócz wykazania umiejętności konieczne jest spełnianie wymagań dotyczących bieżącej praktyki w lotach nocnych na TMG (przynajmniej jeden start i jedno lądowanie w nocy oraz przynajmniej trzy starty i lądowania w sumie, w ciągu ostatnich 90 dni). Bieżącej praktyki nie wpisuje się do książki pilota – ona po prostu „ma być”. Instruktor jest odpowiedzialny, że spełnia ten wymóg przed każdym szkoleniem a ATO lub DTO nadzoruje jego spełnienie. W przypadku zaniechania obowiązków odpowiedzialność będzie obejmowała zarówno instruktora jak i ośrodek szkolący.

4.6. Szkolenie do certyfikatu FI

Żeby uzyskać możliwość szkolenia innych instruktorów konieczne jest:

- 1) zaliczenie 50 godzin lub 150 startów w ramach szkolenia w locie na szybowcach;



- 2) wykazanie umiejętności prowadzenia szkolenia – w tym przypadku w AMC wskazano na konkretny zakres takiego lotu (AMC1 SFCL.315(a)(7)(ii))

5. Uprawnienia ograniczone

Nie zmienia się to, że instruktor zaraz po wydaniu certyfikatu FI(S) otrzymuje tzw. „R” i nie może od razu korzystać z pełni uprawnień. Taki instruktor może szkolić wyłącznie pod nadzorem innego FI(S) (posiadającego pełne uprawnienia) oraz wyłącznie w następujących przypadkach:

- 1) do licencji SPL;
- 2) rozszerzenie SPL o TMG lub o szybowce;
- 3) rozszerzenie SPL o dodatkowe metody startu;
- 4) do akrobacji podstawowej i pełnej, do wykonywania lotów chmurowych lub do holowania szybowców lub banerów.

W przypadkach innych niż wymienione instruktor z „R: nie może szkolić w ogóle, do czasu zdjęcia ograniczenia.

Ponadto instruktor o ograniczonych uprawnieniach nie może dopuszczać uczniów-pilotów do wykonywania pierwszych samodzielnych lotów lub pierwszych samodzielnych przelotów (lotów nawigacyjnych).

Powyższe ograniczenia usuwa się po wykonaniu przez instruktora FI(S) co najmniej 15 godzin lub 50 startów w ramach szkolenia w locie **obejmującego wszystkie fazy lotu szybowca**. Jest to kolejna nowość, ponieważ poprzednie przepisy wymagały wykonania ww. szkolenia w locie w zakresie obejmującym *cały program szkolenia do licencji*. Dodatkowo jest możliwość zastąpienia 5 z 15 godzin oraz 15 z 50 startów lotami szkolnymi na TMG.

Niestety sformułowanie „szkolenie w locie obejmujące wszystkie fazy lotu” jest niejednoznaczne. Z jednej strony każdy lot szybowca obejmuje wszystkie fazy lotu (start, lot, podejście, lądowanie), a z drugiej można założyć, że nie wprowadzano by tego dodatkowego wymogu, gdyby do zdjęcia ograniczeń wystarczyło wykonanie dowolnych lotów szkolnych w minimalnym wymiarze czasowym lub ilościowym. Naszym zdaniem zakres szkolenia podstawowego jest dobrym wyznacznikiem wszystkich faz lotu – w końcu instruktor na „podstawówce” pokazuje uczniowi kolejno: lot po prostej, zakręty, start, lądowanie, sytuacje awaryjne. Ciężko jest przyjąć, że ćwiczenia na celność lądowania lub loty trasowe są fazą lotu szybowca, a nowe przepisy jednoznacznie nie wymagają zaliczania całego programu szkolenia. Ja na miejscu instruktora składałbym wnioski o zdjęcie „R-ki” zaraz po wykonaniu 50 lotów lub 15 godzin w ramach szkolenia podstawowego. Podsumowując, w naszym rozumieniu chodzi o określoną liczbę



godzin/startów, ale tylko wtedy, gdy odbywają się one w czasie pełnego szkolenia – od początku do końca programu szkolenia. W przeciwnym razie byłoby to nielogiczne.

Ale nie można wykluczyć, że interpretacja ULC może być inna.

6. Bieżąca praktyka

Przepisy SFCL odeszły od zasady trzyletniego okresu ważności certyfikatu FI(S). Od teraz certyfikat jest wydawany bezterminowo⁶, ale możliwość korzystania z niego jest uzależniona od spełnienia wymagań w zakresie bieżącej praktyki, to znaczy:

- 1) zaliczenie w ciągu ostatnich **trzech lat** prowadzonego przez ATO, DTO lub ULC **szkolenia odświeżającego** (tzw. seminarium);
- 2) zaliczenie w ciągu ostatnich **trzech lat** co najmniej **30 godzin lub 60 startów** w ramach prowadzenia szkolenia w locie;
- 3) w ciągu ostatnich **dziewięciu lat**, wykazanie instruktorowi FI(S) uprawnionemu do szkolenia instruktorów, wyznaczonego przez HT ATO lub DTO, że potrafi się prowadzić szkolenie na szybowcach.

W kwestii szkolenia odświeżającego wymaga się, aby odbywało się w formie seminarium i trwało przynajmniej 1 dzień, z minimalnym czasem zajęć wynoszącym 6 godzin. Konieczne jest sporządzenie listy obecności.

Z wymogów bieżącej praktyki zniknął obowiązek odbycia przy co trzecim przedłużeniu ważności uprawnienia ponownej oceny kompetencji z egzaminatorem, zamiast tego należy co najmniej raz na 9 lat wykonać demonstrację zdolności do prowadzenia szkolenia przed właściwym FI(S). Pozytywne zaliczenie takiego lotu musi zostać wpisane do książki pilota i poświadczony przez instruktora, który dokonywał sprawdzenia. Dokładny zakres takiego lotu został opisany w AMC1 SFCL.360(a)(2). Egzamin jest wymagany jedynie, gdyby ten instruktor nie wydał pozytywnej oceny.

W celu wznowienia certyfikatu FI(S), w sytuacji gdy nie spełnia się wymagań bieżącej praktyki należy odbyć szkolenie odświeżające oraz ponownie odbyć ocenę kompetencji (egzamin) przed egzaminatorem.

7. Egzaminatorzy

⁶ Uwaga – jeżeli ktoś miał już certyfikat FI(S) to wymieniając go na nowy wzór, Prezes ULC wpisze datę ważności, która była określona w starym. Ale po upływie daty ważności zastosowanie będą miały przepisy o bieżącej praktyce (art. 3b ust. 2 lit. c rozporządzenia (UE) 2020/358



Względnie najmniejsze zmiany objęły upoważnienie egzaminatora szybowcowego, nazywanego teraz FE(S). Główną zmianą jest wydłużenie okresu ważności upoważnienia FE(S) do **pięciu lat** oraz **brak wymogu przeprowadzenia egzaminów praktycznych** w celu przedłużenia ważności upoważnienia.

Warunki przedłużenia ważności upoważnień są następujące:

- 1) zaliczenie szkolenia odświeżającego, prowadzonego przez właściwy organ albo ATO lub DTO;
- 2) w ciągu 24 miesięcy poprzedzających zakończenie okresu ważności upoważnienia, wykazanie inspektorowi ULC lub egzaminatorowi specjalnie upoważnionemu przez ULC zdolności do przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji.

W przypadku utraty ważności upoważnienia, konieczne jest zaliczenie szkolenia odświeżającego oraz ponowne zaliczenie oceny kompetencji, takiej jak przy pierwszym wydaniu upoważnienia FE(S).



IV. ORGANIZACJA OPERACJI SZYBOWCOWYCH (CZĘŚĆ SAO)

1. Zakres obowiązywania

Po pierwsze musimy wyjaśnić, czego te przepisy dotyczą. Dotychczas loty szybowcami podlegały pod Rozporządzenie (UE) nr 965/2012, mniej więcej w takim zakresie:

- PART.ORO – dla każdej aktywności operatora,
- PART.ARO – dla nadzoru władzy lotniczej, co miało swoje konsekwencje w postaci NCRów, kontroli, poziomu niezgodności itp.,
- PART.CAT – dla operacji komercyjnych przewozu lotniczego, czyli lotów widokowych,
- PART.SPO – dla zarobkowych operacji specjalistycznych,
- PART.NCO – dla prowadzenia szkoleń lotniczych oraz wszelkich innych aktywności, tj. latania sportowego i rekreacyjnego.

Nowe regulacje „wyrzucają” szybowce z rozporządzenia (UE) nr 965/2012, za wyjątkiem zasad nadzoru lotniczego, tj. PART.ARO. W dalszym ciągu Prezes ULC nadzorując i kontrolując działalność operatora szybowcowego będzie opierał się na tych przepisach – tu nie mamy żadnych zmian. Natomiast wszystkie zasady dotyczące samych operatorów zostają przeniesione do innego dokumentu (właśnie rozporządzenia UE nr 2018/1976), które reguluje zarówno operacje niekomercyjne jak i każdy rodzaj operacji komercyjnej (SPO, CAT)⁷.

Przepisy rozporządzenia (UE) nr 2018/1976 określają zasady eksploatacji szybowców, które są lub będą:

- a) Zarejestrowane w jednym z państw członkowskich UE,
- b) Zarejestrowane w państwie trzecim, ale eksploatowane w państwie UE.

Utrzymana zostaje zasada, że przepisy przygotowane przez EASA dotyczą statków powietrznych z easowskim certyfikatem typu. Przepisy te nie będą dotyczyły tylko organizacji projektujących lub produkujących w zakresie wprowadzania lub modyfikacji nowych typów szybowców.

2. Loty widokowe/zapoznawcze

Co do zasady każda komercyjna (zarobkowa) wymaga zgłoszenia do Prezesa ULC. Zgłoszenie powinno być złożone na wzorze formularza, który jest zawarty w nowych przepisach. Skoro zgłoszenie dotyczy operacji komercyjnych, to oczywistym jest, że obejmie operacje SPO ale przede wszystkim CAT – czyli loty widokowe. Dotychczas,

⁷ Art. 7 Rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w najnowszej wersji



żeby operator mógł legalnie oferować loty widokowe, musiał to robić albo na zasadzie lotów zapoznawczych, albo uzyskać certyfikat AOC. **Od 9 lipca 2019 r. jakiegokolwiek operacje zarobkowego przewozu osób szybowcami nie wymagają certyfikacji AOC.** Wystarczy samo zgłoszenie zamiaru wykonywania operacji lotniczych⁸. Link do formularza jest na stronie:

<https://ulc.gov.pl/pl/operacje-lotnicze/operacje-zarobkowe-przy-uzyciu-szybowcow>

Żeby legalnie wykonywać działalność zarobkowego przewozu osób na szybowcach wcale nie potrzeba wiele dokumentacji. Na przykład nie jest już potrzebna instrukcja operacyjna. **Wystarczy samo zgłoszenie** wykonywania zarobkowych operacji szybowcami⁹. Nie ma żadnej certyfikacji, analizy wstępnej dokumentacji operacyjnej itp. Oznacza to, że do legalnego sprzedawania swoich usług nie musicie tworzyć dodatkowych dokumentów operacyjnych. Po złożeniu zgłoszenia możliwa jest też współpraca z podmiotami pośredniczącymi w sprzedaży biletów – wszystko będzie zgodne z prawem.

Oczywiście w odniesieniu do uprawnień pilota dowódcy w operacjach zarobkowych odnosimy się do tego, co znajduje się w Części I, pkt. 2.2.

Przy całym złagodzeniu przepisów operacyjnych warto jednak pamiętać, że sprzedając bilet na lot wchodzicie z klientem w relację gospodarczą, która jest regulowana zupełnie innymi przepisami (prawo cywilne, gospodarcze). Wcale nie trudno wyobrazić sobie sytuację gdzie roszczeniowy klient albo podmiot pośredniczący stwarza problemy (lub psuje renomę operatora). **Żeby zabezpieczyć swój interes warto jest się przygotować do takiego przedsięwzięcia** – zainteresowanych odsyłam do artykułu, gdzie opisałem co zrobić żeby zminimalizować swoją odpowiedzialność i dobrze ułożyć biznes lotniczy przy lotach widokowych:

[IAK SPRZEDAWAĆ LOTY WIDOKOWE](#)

3. Operacje specjalistyczne

Obowiązek zgłoszenia dotyczy również wykonywania operacji specjalistycznych na szybowcach. Co ciekawe, rozporządzenie (UE) nr 2018/1976 opisało operacje SPO na szybowcach dokładniej niż wcześniejsze regulacje. EASA uznała za operacje specjalistyczne na szybowcach zrzut skoczków spadochronowych, loty reklamowe, promocyjne, loty na potrzeby mediów (np. filmowanie) oraz loty pokazowe (z zastrzeżeniem pkt. 4 niżej). Dla wykonywania tych operacji jest konieczne zgłoszenie,

⁸ Na 1 października 2020 r. mamy 17 takich zgłoszeń. Patrząc na rynek to zdecydowanie za mało, co pewnie wynika w części z nieświadomości przepisów.

⁹ Zgodnie z art. 3 ust. 2 Rozporządzenia (UE) 2018/1976



ale tak samo jak przy przewozie osób – nie musicie opracowywać instrukcji operacyjnej dla tej działalności. Operator jednak ma **obowiązek opracowania i wdrożenia list kontrolnych**, uwzględniających charakter operacji lotniczej. Szczegółowe omówienie list kontrolnych znajdziecie w AMC i GM do rozporządzenia (UE) nr 2018/1976.

4. Operacje niekomercyjne

Pod rozporządzenie (UE) nr 2018/1976 będą podlegały wszystkie operacje szybowcowe, w tym również loty rekreacyjne czy sportowe. Czyli zawsze wsiadając do szybowca będziecie musieli latać zgodnie z tymi przepisami. Co w nich znajdziecie dla siebie?

Przed wszystkim **nie ma obowiązku zgłaszania niezarobkowych operacji lotniczych** do Prezesa ULC. Ponadto, poza standardowymi wymaganiami (np. obowiązki dowódcy) nacisk położono na materiały i urządzenia, których nie można zabrać (albo używać) na pokład szybowca. Chodzi tu o dwie grupy, tj.

- Przenośne urządzenia elektroniczne (PED), które mogą być wniesione na pokład, ale nie można ich używać jeżeli mogłyby wpłynąć negatywnie na działanie systemów i wyposażenia szybowca lub jego obsługi. Ograniczenie to dotyczy również elektronicznej torby pilota (EFB). Zwróćcie uwagę, że dowódca nie zezwala **żadnej osobie** na korzystanie z takich urządzeń (o ile mają niekorzystny wpływ), czyli dotyczy to również instruktora w locie doszkalającym czy sprawdzającym,
- Materiały niebezpieczne (DGR). Tutaj zostały one ujęte inaczej niż w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 czyli w starych przepisach. Wcześniej można było wnosić DGR o ile były dopuszczone do lotu w części 8 Instrukcji Technicznych ICAO. Teraz co do zasady w ogóle nie można przewozić DGR, chyba że są one wykorzystywane do zapewnienia bezpieczeństwa lotu (SAO.GEN.150).

Oczywiście Rozporządzenie „szybowcowe” (UE) 2018/1976 to nie jedyne źródło prawa regulujące latanie szybowcami – poza nim obowiązują jeszcze m.in. przepisy żeglugi powietrznej (SERA), utrzymania ciągłej zdatności do lotu, licencjonowanie personelu (FCL) czy chociażby regulacje dotyczące lotnisk (w przepisach krajowych).

5. Wyposażenie szybowców

Nowe przepisy odnoszą się też do wyposażenia szybowców. Zgodnie z nimi np. loty nocne będą możliwe szybowcami, które są wyposażone we wszystkie poniższe elementy (SAO.IDE.110):

- System świateł antykolizyjnych,



- Światła nawigacyjne/pozycyjne,
- Światło lądowania,
- Światła zasilane z sieci pokładowej szybowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych do bezpiecznego użytkowania szybowca,
- Samodzielne przenośne źródło światła dla pilota dowódcy i do użycia na innych stanowiskach członków załogi.

Wymogu posiadania takiego oświetlenia nie było w poprzednich przepisach regulujących operacje szybowcowe (PART.NCO). Przepisy dotyczące oświetlenia są jak widać dość restrykcyjne ale można starać się o zastosowanie alternatywnych metod spełniania wymagań (AltMoC).

Jeżeli chodzi o wyposażenie szybowca w transponder, to ten wymóg dotyczy tylko przestrzeni wyznaczonej jako strefa obowiązkowa transpondera (GM1 do SAO.IDE.135). Wyznaczenie określa się zgodnie z SERA.6005(b). Każdy szybowiec musi być wyposażony w wyposażenie sygnalizacyjne, co zgodnie z AMC1 do SAO.IDE.125 będzie spełniał ELT albo PLB. Wymóg ten dotyczy lotów tam, gdzie poszukiwanie i ratownictwo może być utrudnione.

Autorzy:

Karol Śnapko – absolwent Wydziału Prawa Akademii Leona Koźmińskiego, pilot samolotowy i szybowcowy, członek Szybowcowej Kadry Narodowej Juniorów, pracownik Kancelarii Prawa Lotniczego LATAJ LEGALNIE

Mikołaj Dosekocz – radca prawny, od 10 lat związany z obsługą sektora lotniczego (w szczególności General Aviation), właściciel Kancelarii Prawa Lotniczego LATAJ LEGALNIE, autor bloga prawnolotniczego www.latajlegalnie.com