



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

Dariusz Cisek
ul. Legionów 214 m 7
87-100 Toruń

ULC-LPL-1/7100-0001/03/12



dot.: odpowiedź na pismo z dnia 21.12.2011r. w sprawie uprawnień wymienionych w piśmie i związanych z prowadzeniem szkolenia na paralotniach

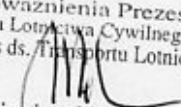
Szanowny Panie,

Uprzejmie informuje, że uprawnienia, które zostały wymienione w Pańskim piśmie nie były i nie będą przedmiotem szczegółowych uregulowań prawnych określających bezpośredni nadzór Urzędu nad ich wydawaniem, przedłużaniem i wznawianiem.

Jednocześnie nadmieniam, że w projekcie rozporządzenia dotyczącego świadectw kwalifikacji została zawarta propozycja pozostawienia tych uprawnień w gestii podmiotów szkolących z możliwością ich wpisywania do dokumentacji osobistej członków personelu lotniczego.

Z poważaniem

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego


Zbigniew Mączka



Pan Dariusz Cisek
ul. Legionów 214 m 7,
87-100 Toruń



Dotyczy: Uprawnień dla operatorów wyciągarek paralotniowych, kierowników startu i innych.

W odpowiedzi na pismo z dnia 21.12.2012 r. uprzejmie informuję, że wyciągarka paralotniowa nie jest statkiem powietrznym i Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie wydaje dla operatorów tego sprzętu licencji, świadectw kwalifikacji i uprawnień. Z tego względu nie wydaje również zgód na szkolenia dotyczące użytkowania tego sprzętu.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165 poz. 1603) z późniejszymi zmianami, do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni (PP) mogą być wpisane następujące uprawnienia:

- instruktora (INS),
- do lotów z pasażerem (CP),
- do wykonywania lotów kontrolowanych (CVFR),
- do wykonywania lotów z napędem (PPG),
- do wykonywania lotów na motoparalotni (PPGG)

Świadectwo kwalifikacji jest wydawane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kandydatowi po spełnieniu określonych w wyżej wymienionym rozporządzeniu warunków (szkolenie teoretyczne, praktyczne, egzaminy: teoretyczne i praktyczne z wynikiem pozytywnym). Po spełnieniu wymagań, odpowiednich dla wnioskowanego uprawnienia, Prezes ULC wpisuje do świadectwa właściwe uprawnienie.

Szkoleniem w zakresie wymaganych kwalifikacji do uzyskania świadectw kwalifikacji i uprawnień do nich wpisywanych zajmują się certyfikowane przez Prezesa ośrodki szkolenia lotniczego, które mają uprawnienia do szkolenia i wydawania zaświadczeń o ukończeniu określonych szkoleń.

Egzaminy teoretyczne i praktyczne przyjmują odpowiednio upoważnieni przez Prezesa ULC Egzaminatorzy Teoretyczni i Praktyczni Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej ULC (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. z późniejszymi zmianami w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze – Dz. U. 168 z dnia 26 września 2003 r. poz 1637).

Wyżej wymienione rozporządzenie nie przewiduje uprawnień kierownika startu paralotniowego, do lotów za holem mechanicznym, do lotów termicznych i zboczowych oraz do treningu sytuacji niebezpiecznych. Są to uprawnienia wewnętrzne i może je nadawać organizator lotów.

WICEPREZES
ds. Standardów Lotniczych
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Tomasz Kądziołka
Tomasz Kądziołka



Dariusz Cisek
Legionów 214 m 7
87--10 Toruń



Szanowny Panie,

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 22 grudnia 2011 r. w sprawie sposobu przyjmowania i załatwiania spraw w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego związanych z zatwierdzeniem programu szkolenia, uprzejmie informuję, co następuje:

Ad. pytanie nr 1 – „Program do Szkolenia kierownika(-ów) startu” może zostać złożony jedynie przez ośrodek szkolenia lotniczego posiadający ważny certyfikat do szkolenia w zakresie świadectwa kwalifikacji pilota paralotni PP. Powyższe wynika z brzmienia pkt. 4.3 Załącznika 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904, z późn. zm.), który stanowi, że przeszkolenie posiadane przez w/w kierownika startu musi być odpowiednio udokumentowane oraz zgodne z programem zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu. Ponadto, zgodnie z brzmieniem § 11 ust. 1 pkt 1e rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.) szkolenie lotnicze może być prowadzone jedynie w ośrodku szkolenia lotniczego i musi być prowadzone zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu programami szkoleń.

Ad. pytanie nr 2 i 3 – na dzień dzisiejszy nie ma jednolitego wzoru programów szkolenia w zakresie kierownika startu. Jednakże dobra praktyka wymaga, aby program został skonstruowany w sposób przejrzysty i czytelny zarówno dla szkolonego jak i osoby szkolącej. Powinien dostarczać informacji niezbędnych do prowadzenia szkolenia. Przykładowa zawartość programu który spełnia te zalecenia zostaje przytoczony poniżej.

„Program do uzyskania wpisu do osobistych dokumentów pilota paralotniowego – kierownika startu”:

„(...)

Warunki:

- pilot musi posiadać świadectwa kwalifikacji PP
- ukończone 18 lat

Po szkoleniu teoretycznym i praktycznym musi:

- zorganizować start paralotniowy oraz przeprowadzić 30 startów pod nadzorem instruktora z uprawnieniami do lotów holowanych.

Szkolenie teoretyczne trwa 2 godziny i obejmuje następujące zagadnienia:

Systemy holowania.

- holowanie ręczne;
- holowanie za ruchomym środkiem ciągu przy pomocy rozwijarki, lub liny o stałej długości połączonej z holowaniem poprzez wskaźnik siły ciągu;
- holowanie za wyciągarką stacjonarną;

Mechanika lotu za holem.

- rozkład sił w locie;
- fazy toru wlotu;
- obciążenie skrzydła w poszczególnych fazach;
- prędkość postępową i prędkość wznoszenia;
- holowanie z nawrotami;

Technika pilotażu.

- start;
- lot wznoszący;
- wczepienie;
- zejście z kierunku powyżej 90 stopni;
- postępowanie przy braku wczepienia holu;
- holowanie z nawrotami;

Warunki atmosferyczne.

- wpływ siły i kierunku wiatru na tor i efektywność lotu;
- wpływ termiki na profil i tor lotu;
- wyładowania atmosferyczne i związane z nimi niebezpieczeństwo;

Organizacja holowania.

- wybór terenu;
- ustalenie osi holowania;
- podział zadań;

- organizacja startowiska: holowanie w osi wiatru, holowanie z bocznym wiatrem, wyposazenie startowe;

- ustalenie kręgu nad lądowiskiem;

- prowadzenie listy wzlotów;

- postępowanie przy awaryjnym zrzuceniu liny holowniczej (domy, woda, linie wysokiego napięcia);

Zasady sygnalizacji (tablice, radio).

- rodzaje przekazywania informacji;

- kolejne komendy – przykłady:

Instruktor – na linie od strony południowej (dotyczy wyciągarki dwubębnowej) startuje uczeń do lotu np. po kręgu. Wiatr czołowy 2m/s **włącz silnik!**

Wyciągarka – po uruchomieniu silnika powtarza informację i zgłasza **silnik pracuje.**

Instruktor – pilot gotów, podłączenie sprawdzone,

Wyciągarka – powtarza informację,

Pilot – podaje do instruktora komendę – **jazda!**

Instruktor – do wyciągarki podaje komendę – **jazda, jazda, jazda!**

Wyciągarka podaje ciąg.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu wykonywanego lotu instruktor podaje do wyciągarki komendę – STOP, STOP, STOP!

- dodatkowe komendy podawane do wyciągarki przez pilota wykonującego lot na linie:

- **więcej ciągu!**

- **dość ciągu, chcę się wczepić!** – ruchy poprzeczne nogami (pajacyk).

Osprzęt.

- pomiar siły holowania, przyrządy, częstość kontroli;

- bezpieczniki zrywowe;

- rodzaje wyczepów paralotniowych;

Szkolenie naziemne praktyczne:

Nauka startu za holem.

- przygotowanie skrzydła;

- przygotowanie pilota;

- sprawdzenie podłączenia pilota i wczepu;

- postawienie skrzydła i start (klasyczny lub odwrócony);

- wczepienie;

Obsługa startu.

- wybór miejsca startu;

- rozlokowanie startowiska, lądowiska, miejsca przygotowania do startu, oraz miejsca odpoczynku, oznaczenie zgodnie z załącznikiem nr 2 – Paralotnie;

- przygotowanie startującego;
- kontrola gotowości (skrzydło, pilot, uprzęż, wyczep, hol, wyciągarka, wiatr, przestrzeń);
- podawanie kolejnych informacji i komend;
- kto startuje, na jakim skrzydle kierunek i prędkość wiatru;
- informacja o gotowości pilota do startu;
- prowadzenie listy wzlotów;

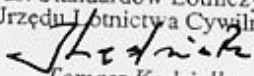
Instruktaż:

- metodyka nauki holowania w szkoleniu podstawowym;
- metodyka nauki holowania pilotów doświadczonych (po ukończeniu co najmniej ETAPU I)
- lot wznoszący się, sytuacje niebezpieczne i sposoby ich zapobiegania;
- pilotaż a efektywność holowania;
- wyczep – nauka montażu podczepiania i wczepiania. Możliwe nieprawidłowości ich działania;
- organizacja lotów holowanych na lotniskach oraz zasady współpracy z innymi kierownikami lotów;
- holowanie z nawrotami jako elementy szkolenia sportowego;

Obsługa wyciągarki:

- kontrola przygotowania wyciągarki do pracy, której podlegają następujące elementy: silnik, sprzęgło, bębny, liny, gilotyna, układacz liny;
- obieg informacji oraz nauka podawania komend;
- regulacja siły ciągu i prędkości w zależności od fazy holowania i przebiegu lotu holowanego parolotni;
- ściąganie liny z powietrza i rozciąganie;
- kontrola siły ciągu na linie – kontrola ułożenia lin na bębnie;
- kontrola stanu liny stalowej, elastycznej i spadochronów hamujących;
- uziemienie wyciągarki na stanowisku;
- nauka łączenia zerwanej liny, kółka na końcu liny;
- nauka czynności wykonywanych podczas holowania z nawrotami; (...)

Z poważaniem,

WICEPREZES
ds. Standardów Lotniczych
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Tomasz Kądziołka