

FIRMA

Szkoła Bezpiecznego Latania

**INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW NA
PARALOTNIACH
(ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH)**

WYDANIE IV
EGZEMPLARZ NR. 1.....

WZORZEC
DEPARTAMENT
PERSONELU
LOTNICZEGO

Szczyrk

2010

Autor opracowania Leszek Mańkowski

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Zabrania się bez zgody autorów kopiowania powielania lub wykonywania odbitek kserograficznych niniejszej instrukcji dla osób trzecich. Niniejsze ograniczenie nie dotyczy potrzeb personelu Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania

Rozdział 0.

Administrowanie Instrukcją Wykonywania Lotów (IWL).

0.1. Informacja o Instrukcji Wykonywania Lotów (IWL).

0.1.1 Niniejsza Instrukcja Wykonywania Lotów (IWL) jest dokumentem regulaminowym Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania.

0.1.2 Niniejsza IWL jest zgodna z obowiązującymi przepisami dotyczącymi działalności paralotniowej.

0.1.3 Właściciel zapewnia organom państwowego nadzoru lotniczego na ich wniosek dostęp do działalności, pomieszczeń i dokumentacji szkoły.

0.2. Wydawanie, wprowadzanie zmian i aktualizacja IWL.

0.2.1 Za wydanie i administrowanie IWL odpowiada Właściciel szkoły.

0.2.2 Instrukcje wydano w 2 egzemplarzach w tym dla:

1) ULC egzemplarz nr 1,

2) Użytkownik egzemplarz nr 2.

0.2.3 Wszystkie egzemplarze wydanej instrukcji są numerowane.

0.2.4 Dopuszcza się posługiwanie się wyciągami z Instrukcji Szkolenia. Wyciągi poświadczą Właściciel szkoły.

0.2.5 W przypadku zmiany w przepisach regulujących tę działalność IWL będzie na bieżąco uzupełniana.

0.2.6 Zmiany w IWL wprowadza się poprzez wymianę strony i odnotowanie tego faktu w wykazie zmian wraz z numerem zmiany. Wpis zawiera datę i numer zmiany oraz czas jej obowiązywania.

0.2.7 Zmiany w Instrukcji muszą być zatwierdzone przez Prezesa ULC.

0.2.8 Zmiany do Instrukcji przedstawia do zatwierdzenia Właściciel Szkoły.

0.2.9 Aktualność obowiązujących przepisów sprawdzana jest przez Właściciela szkoły, co najmniej raz na rok.

0.3. **Korzystanie z IWL** - dostęp do IWL zapewnia się wszystkim osobom biorącym udział w szkoleniu paralotniowym.

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE.

0.4 Wykaz wprowadzonych zmian.

Nr zmiany	Sygnatura	Data wprowadzenia	Poświadczenie wprowadzenia	
			Data	Podpis

0.5 Wykaz zatwierdzonych zmian przez Prezesa ULC.

ZMIANA NR 1 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkola Bezpiecznego Latania**ZATWIERDZAM**

Prezes Urzędu

Lotnictwa cywilnego

Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia

ZMIANA NR 2 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkola Bezpiecznego Latania**ZATWIERDZAM**

Prezes Urzędu

Lotnictwa cywilnego

Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia

ZMIANA NR 3 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkola Bezpiecznego Latania**ZATWIERDZAM**

Prezes Urzędu

Lotnictwa cywilnego

Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia

ZMIANA NR 4 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkola Bezpiecznego Latania**ZATWIERDZAM**

Prezes Urzędu

Lotnictwa cywilnego

Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia

ZMIANA NR 5 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania**ZATWIERDZAM****Prezes Urzędu****Lotnictwa cywilnego****Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia****ZMIANA NR 6 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania****ZATWIERDZAM****Prezes Urzędu****Lotnictwa cywilnego****Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia****ZMIANA NR 7 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania****ZATWIERDZAM****Prezes Urzędu****Lotnictwa cywilnego****Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia****ZMIANA NR 8 do Instrukcji Wykonywania Lotów Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania****ZATWIERDZAM****Prezes Urzędu****Lotnictwa cywilnego****Pismo ULC-LOL-2/..... z dnia**

0.6 Tabelaryczny wykaz numerów obowiązujących stron.

Nr strony	Data wydania	Nr zmiany	Data zmiany
IWL 0 – 1/10	05.12.2009		
IWL 0 – 2/10	05.12.2009		
IWL 0 – 3/10	05.12.2009		
IWL 0 – 4/10	05.12.2009		
IWL 0 – 5/10	05.12.2009		
IWL 0 – 6/10	05.12.2009		
IWL 0 – 7/10	05.12.2009		
IWL 0 – 8/10	05.12.2009		
IWL 0 – 9/10	05.12.2009		
IWL 0 – 10/10	05.12.2009		
IWL A – 1/16	05.12.2009		
IWL A – 2/16	05.12.2009		
IWL A – 3/16	05.12.2009		
IWL A – 4/16	05.12.2009		
IWL A – 5/16	05.12.2009		
IWL A – 6/16	05.12.2009		
IWL A – 7/16	05.12.2009		
IWL A – 8/16	05.12.2009		
IWL A – 9/16	05.12.2009		
IWL A – 10/16	05.12.2009		
IWL A – 11/16	05.12.2009		
IWL A – 12/16	05.12.2009		
IWL A – 13/16	05.12.2009		
IWL A – 14/16	05.12.2009		
IWL A – 15/16	05.12.2009		
IWL A – 15/16	05.12.2009		
IWL A – 16/16	05.12.2009		

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE.

0.7 Spis treści.

L. p.		Dział 0	Strony
1.	Rozdział 0	Administrowanie IWL.	IWL 0 - 1/10
2.	0.1	Informacja o IWL.	IWL 0 - 1/10
3.	0.2	Wydawanie, wprowadzanie zmian i aktualizacja IWL.	IWL 0 - 1/10
4.	0.3	Korzystanie z IWL.	IWL 0 - 1/10
5.	0.4	Wykaz wprowadzonych zmian.	IWL 0 - 2/10
6.	0.5	Wykaz zatwierdzonych zmian przez Prezesa ULC.	IWL 0 - 3/10
7.	0.6	Tabelaryczny wykaz numerów obowiązujących stron.	IWL 0 - 5/10
8.	0.7	Spis treści.	IWL 0 - 6/10
9.	0.8	Stosowana terminologia i znaczenie skrótów.	IWL 0 - 7/10
		Dział A	
10.	Rozdział 1	Kierownictwo i administracja.	IWL A 1/16
11.	1.1	Podstawowe informacje o Szkole.	IWL A 1/16
12.	1.2	Zakres prowadzonego szkolenia i rodzaje wykonywanych lotów.	IWL A 1/16
13.	1.3	Kompetencje Właściciela.	IWL A 2/16
14.	1.4	Zakres odpowiedzialności Właściciela.	IWL A 2/16
15.	1.5	Dostęp do dokumentów.	IWL A 2/16
16.	Rozdział 2	Podstawowe zagadnienia operacyjne	IWL A 3/16
17.	2.1	Wyznaczanie dowódcy paralotni.	IWL A 3/16
18.	2.2	Dowodzenie paralotnią – zakres czynności prawa i obowiązki.	IWL A 3/16
19.	2.3.	Nadzór nad wszystkimi lotami	IWL A 4/16
20.	2.4.	Rodzaj uprawnień instruktora nadzoru	IWL A 4/16
21.	2.5.	Obowiązki pilota	IWL A 4/16
22.	Rozdział 3	Organizacja lotów, zasady ogólne.	IWL A 4/16
23.	3.1	Lot może być podjęty.	IWL A 4/16
24.	3.2	Lot po kręgu.	IWL A 4/16
25.	3.3	Przeloty i loty trasowe.	IWL A 5/16
26.	3.4	Kierowanie lotami paralotni.	IWL A 5/16
27.	3.5	Zabezpieczenie przeciwpożarowe i medyczne.	IWL A 6/16
28.	3.6	Łączność radiowa.	IWL A 6/16
29.	3.7	Zabrania się.	IWL A 6/16
30.	Rozdział 4	Obsługa paralotni	IWL A 6/16
31.	4.1	Rodzaje i zakresy obsługi.	IWL A 6/16
32.	4.2	Rodzaje obsługi technicznej	IWL A 6/16
33.	4.3	Przekazanie paralotni do lotu pilotowi – uczniowi	IWL A 6/16
34.	4.4	Przygotowanie paralotni do lotu.	IWL A 6/16
35.	Rozdział 5	Przygotowanie lotów (zasady i procedury operacyjne).	IWL A 6/16
36.	5.1	Warunki wykonywania lotów VFR.	IWL A 6/16
37.	5.2	Minima pogodowe dla lotów szkolnych	IWL A 6/16
38.	5.3	Korzystanie z informacji meteorologicznej.	IWL A 7/16
39.	5.4	Plan lotu	IWL A 7/16
40.	Rozdział 6	Wykonywanie lotów - Przepisy techniczne	IWL A 8/16

Szkoła Bezpiecznego Latania	INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW	DZIAŁ 0
-----------------------------	------------------------------	---------

41. 6.1	wykonywania lotów dla motoparalotni. Przepisy, które mają zastosowanie przy wykonywaniu lotów szkoleniowych i innych VFR.	IWL A 8/16
42. 6.1.1	Przed startem.	IWL A 8/16
43. 6.1.2	W czasie kołowania.	IWL A 8/16
44. 6.1.3	Loty nawigacyjne.	IWL A 8/16
45. 6.1.4	Start i lądowanie	IWL A 9/16
46. 6.1.5	Loty z pasażerem.	IWL A 9/16
47. 6.2	Zasady dotyczące łączności radiowej.	IWL A 9/16
48. Rozdział 7	Postępowanie w razie zagrożenia bezpieczeństwa.	IWL A 10/16
49. 7.1	Ogólne zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa.	IWL A 10/16
50. 7.2	Unikanie zagrożeń ze strony niebezpiecznych zjawisk.	IWL A 10/16
51. 7.3	Procedury postępowania w sytuacjach niebezpiecznych w locie	IWL A 10/16
52. 7.4	Procedury przymusowego lądowania (wodowania).	IWL A 11/16
53. 7.5	Lądowanie zapobiegawcze.	IWL A 11/16
54. 7.6	Spadochronowy system hamujący..	IWL A 11/16
55. Rozdział 8	Personel latający i szkoleny.	IWL A 12/16
56. 8.1	Dokumenty kwalifikacyjne załogi lotniczej.	IWL A 12/16
57. 8.2	Ważność badań lotniczo - lekarskich i uprawnień pilotażowych.	IWL A 12/16
58. 8.3	Czas pełnienia czynności lotniczych	IWL A 12/16
59. 8.4	Dziennik lotów paralotniarza.	IWL A 12/16
60. Rozdział 9	Bezpieczeństwo lotnicze (BL).	IWL A 12/16
61. 9.1	Działalność w zakresie bezpieczeństwa lotów,	IWL A 12/16
62. 9.2	Dopuszczalne manewry, które są przedmiotem nauki postępowania w sytuacjach awaryjnych,	IWL A 12/16
63. 9.3	Badanie wypadków i incydentów paralotniowych,	IWL A 12/16
64. 9.4	Przepisy bezpieczeństwa obowiązujące użytkowników paralotni,	IWL A 12/16
65. 9.5	Zasady utrzymywania sprawności psychicznej i fizycznej.	IWL A 14/16
66. Rozdział 10	Utrzymywanie poziomu wiedzy i umiejętności Właściciela i instruktorów pracujących na zasadzie umowy odrębnej.	IWL A 15/16
67. 10.1	Ważność uprawnień.	IWL A 15/16
68. 10.2	Doszkalanie instruktorów kooperujących.	IWL A 15/16
69. 10.3	Konsekwencje zaniżonego poziomu szkolenia.	IWL A 15/16
Rozdział 11	Zdarzenia lotnicze	IWL A 15/16
11.1	Zasady postępowania	IWL A 16/16

0.8 Stosowana terminologia i znaczenie skrótów.

AGL (above ground level) – wysokość nad poziom terenu.

ATC (air traffic control) – kontrola ruchu lotniczego.

AWY (airway – droga lotnicza) - część obszaru kontrolowanego wydzielona w postaci korytarza do przelotów statków powietrznych, w której działają urządzenia radionawigacyjne.

Zmiana Nr 0 Wydanie 4 Data 05.12.2009	ADMINISTROWANIE INSTRUKCJĄ	IWL 0 - 7 / 10
---	-----------------------------------	-----------------------

Droga kołowania - określona trasa na lotnisku lądowym przeznaczona do kołowania statków powietrznych i zapewniająca połączenie między określonymi częściami lotniska.

ETA (estimated time of arrival) – przewidywany czas przylotu.

ETO (estimated time overhead) – przewidywany pozostały czas lotu.

GPS - odbiornik globalnego satelitarnego systemu pozycjonowania (nawigacji).

ICAO - Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego.

ISzP – Instrukcja Szkolenia Paralotniowego Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania.

Instruktor wyznaczony do kontroli jakości – osoba działająca na rzecz szkoły na podstawie umowy odrębnej pełniąc funkcje kontrolne w zakresie określonym w IWL i PSzP.

Instruktor paralotniowy - osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji pilota paralotniowego z wpisanym do niego uprawnieniem dodatkowym instruktora paralotniowego.

Instruktor prowadzący - instruktor, któremu powierzono szkolenie i nadzór nad szkoleniem pilota - ucznia oraz pilota.

IWL – Instrukcja Wykonywania Lotów Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania.

KPT - oznacza końcowy punkt trasy.

LS - oznacza loty sprawdzające.

Lotnisko kontrolowane - lotnisko, na którym zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego i w przestrzeni kontrolowanej lotniska.

Loty rekreacyjne - loty wykonywane przez pilotów w ramach posiadanych uprawnień.

Nadzór instruktorski nad samodzielnymi lotami szkoleniowymi – zespół czynności dydaktycznych i czynności w zakresie sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego w odniesieniu do lotów szkoleniowych, w fazie ich przygotowywania, wykonywania i wykonywania czynności po tych lotach.

NOTAM (Notice to Airman) - informacje o zmianach urządzeń lotniczych, służb, procedur lub też istnieniu niebezpieczeństwa dla żeglugi powietrznej, których podanie we właściwym czasie personelowi zainteresowanemu operacjami lotniczymi jest niezbędne. Zależnie od treści informacji rozróżnia się:

NOTAM klasy I - rozpowszechniany za pomocą środków telekomunikacyjnych;

NOTAM klasy II - rozpowszechniany za pomocą środków innych niż telekomunikacyjne.

Organizacja szkolenia paralotniowego (OSP)– organizacja prowadząca szkolenie paralotniowe lub Ośrodek szkolenia paralotniowego posiadający certyfikat ULC.

Paralotnia –w rozumieniu niniejszej instrukcji również paralotnia z napędem oraz motoparalotnia.

Pilot – kandydat – osoba, która ubiega się o szkolenie paralotniowe.

Pilot - uczeń - osoba szkoląca się teoretycznie lub praktycznie w powietrzu nieposiadająca Świadectwa Kwalifikacji Pilota Paralotniowego.

Pilot paralotniowy – osoba posiadająca Świadectwo Kwalifikacji Pilota Paralotniowego.

Pilot szkolący się – uczestnik szkolenia teoretycznego i praktycznego posiadający ważne świadectwo kwalifikacji pilota paralotniowego szkolący się w zakresie uprawnień

dotychczasowych wpisanych do tego świadectwa, dokumentów osobistych pilota paralotniowego lub zaświadczeń o uzyskaniu dodatkowych uprawnień.

Program (PSzP) – w niniejszej Instrukcji oznacza Program Szkolenia Paralotniowego Firmy Szkoła Bezpiecznego Latania.

Przelot (*cross country flight*) - lot, który przebiega w całości poza przestrzeniami powietrznymi, w których odbywa się ruch nadlotniskowy kontrolowany (CTR, TMA i inne) lub jest związany z lądowaniem w innym miejscu (lotnisku, lądowisku), niż wykonano start do tego lotu. Przelot może być również wykonany z lądowaniem w miejscu, w którym odbył się start.

Przygotowanie naziemne do lotów – szkolenie na ziemi, obejmujące różnego rodzaju zajęcia dydaktyczne, których celem jest nauczanie czynności lotniczych pilota, wykonywanych na ziemi, a także czynności wykonywanych w locie, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe na ziemi (np. przez opanowanie przez uczestnika szkolenia wiedzy stosowanej, dotyczącej wykonywania czynności lotniczych w locie).

PZ - oznacza punkt zwrotny.

R/T - łączność radiotelefoniczna.

Służba kontroli ruchu lotniczego ATC (Air Traffic Control) - służba ustanowiona w celu:

1. Zapobiegania zderzeniom się:
 - a) statków powietrznych podczas lotów;
 - b) statków powietrznych ze sobą na polu manewrowym oraz z przeszkodami na tym polu;
2. Usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego.

Służba ruchu lotniczego (Air Traffic Service – ATS) - wyrażenie ogólne oznaczające zarówno służbę informacji powietrznej, służbę alarmową służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę nadzoru ruchu lotniczego, jak i służbę koordynacji ruchu lotniczego.

Start paralotniowy - przez pojęcie rozumie się wydzielony obszar, na którym wykłada się w razie potrzeby znaki wytyczające pas startu i lądowania, znaki startowe w miejscu startu i lądowania, oznacza się miejsce przebywania osób (kwadrat) oraz miejsce postoju sprzętu latającego i środków transportu.

Strefa kontrolowana lotniska (Control zone – CTR) - przestrzeń powietrzna kontrolowana rozciągająca się od powierzchni ziemi do określonej górnej granicy.

Szkolenie - nabywanie kwalifikacji przez pilota - ucznia lub pilota.

Szkoła – w rozumieniu niniejszej instrukcji jest to Firma Szkoła Bezpiecznego Latania.

Teren górzysty - teren o stromych wzniesieniach i spadkach, których różnica wysokości przekracza 500 m lub teren o innej rzeźbie, lecz wznoszący się wyżej niż 2000 m nad poziomem morza.

Teren pagórkowaty - teren o stromych wzniesieniach i spadkach, których różnica wysokości nie przekracza 500 m.

Teren przygodny teren, na którym odbywają się starty i lądowania niebędący lotniskiem, lądowiskiem lub terenem przystosowanym do startów i lądowań.

Teren równinny - teren bez stromych wzniesień i spadków przekraczających 100 m.

Trasa lotu - rzut na powierzchnię ziemi drogi statku powietrznego, której kierunek w każdym jej punkcie jest zwykle określony w stopniach w stosunku do północy geograficznej lub magnetycznej.

ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego, lub organizacja działająca na podstawie przekazanych przez Prezesa ULC kompetencji w zakresie nadzoru nad paralotniami.

VFR (Visual Flight Rules) - skrót oznaczający przepisy wykonywania lotów z widocznością.

VMC (Visual Meteorological Conditions) - skrót oznaczający warunki meteorologiczne lotów z widocznością.

WPT - oznacza wyjściowy punkt trasy.

Widzialność - możliwość widzenia i rozpoznawania znacznych nieoświetlonych obiektów - w dzień lub znacznych oświetlonych obiektów w nocy, uzależniona od warunków atmosferycznych i wyrażona w jednostkach odległości.

Widzialność przy ziemi - widzialność na lotnisku, podawana przez obserwatora.

Właściciel Szkoły – osoba będąca właścicielem lub osoba kooperująca, której właściciel przekazał w ramach umowy niektóre czynności z zakresu kompetencji, należących do niego.

Zadanie lotu (wyrazy pisane małymi literami) - przebieg lotu, ustalony albo zadany przez instruktora do wykonania uczestnikowi szkolenia.

Załącznik nr 2 – Warunki i wymagania dotyczące używania paralotni oraz obowiązki użytkowników paralotni. Rozporządzenie MI nr 904 z 25.04.2005 r., Dziennik Ustaw nr 107, w sprawie wyłączenia niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków.

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE

Rozdział 1
Kierownictwo i administracja**1.1. Podstawowe informacje o Szkole.**

- 1) Firma: Szkoła Bezpiecznego Latania
- 2) Siedziba firmy: 43-370 Szczyrk, ul. Myśliwska 47

1.2. Zakres prowadzonego szkolenia i rodzaje wykonywanych lotów.

1.2.1 Świadectwa kwalifikacji pilota paralotniowego (PP),

1.2.2 Uprawnień dodatkowych do tego świadectwa takich jak:

- 1) Instruktor (INS),
- 2) Loty z pasażerem (CP),
- 3) Wykonywanie lotów na paralotniach z napędem (PPG),
- 4) Wykonywanie lotów na motoparalotniach i paraplanach (PPGG).
- 5) Wykonywanie przeglądu przedlotowego statku powietrznego bez prawa wykonywania napraw i regulacji.

1.2.4 Rodzaje wykonywanych lotów w szkole paralotniowej:

1.2.4.1 Kwalifikacja wg przeznaczenia:

- 1) Loty szkolne w zakresie podstawowym (wg Programu Szkolenia Paralotniowego),
- 2) Loty szkolne (związane z podwyższaniem kwalifikacji pilotażowych),

1.2.4.2 Kwalifikacja rodzajowa:

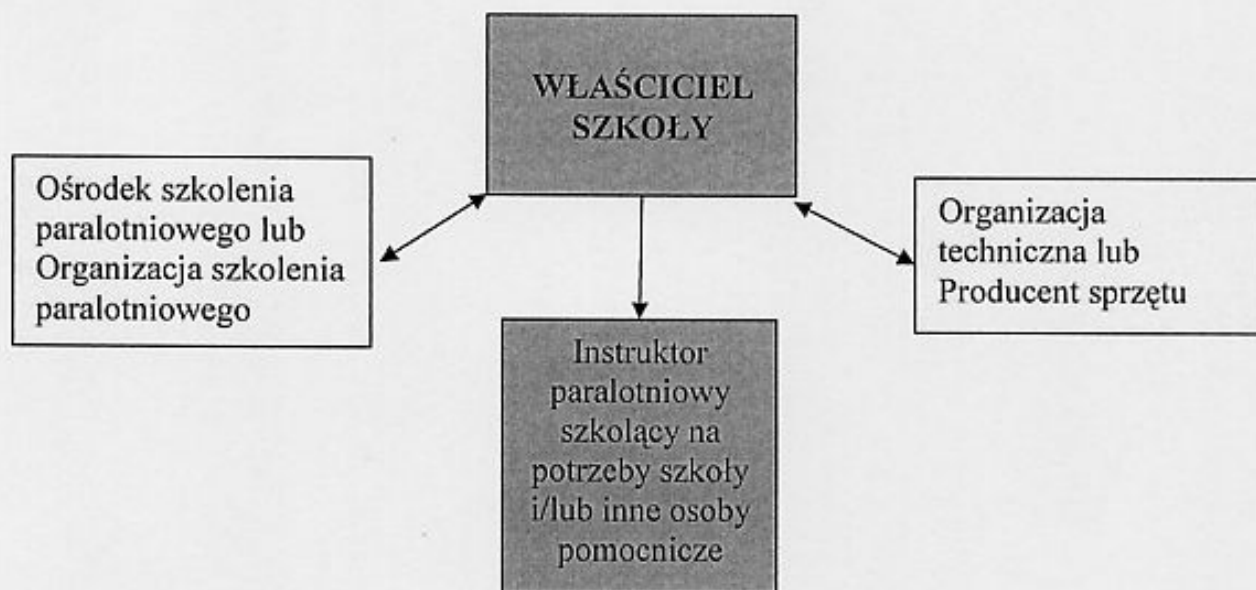
- 1) Lotu ślizgowe.
- 2) Loty silnikowe,
- 3) Loty holowane (rodzaj startu).

1.2.5 Wymagania dotyczące dokumentów i kwalifikacji pilotażowych do wykonywania określonych rodzajów lotów na paralotniach, pilotów-uczników i pilotów paralotniowych wszystkich klas zawarte są w Instrukcji Szkolenia i Programie Szkolenia Paralotniowego.

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE

1.3. Kompetencje Właściciela:

- 1) Szkołą zarządza jej Właściciel.
- 2) Osoby współpracujące ze szkołą na zasadzie umów wykonują czynności powierzone im zgodnie z umową i z zasadami obowiązującymi w szkole.



1.4. Zakres odpowiedzialności Właściciela.

Lp.	Stanowisko	Zakres odpowiedzialności za:	Imię i Nazwisko	Kontakt telefoniczny:	
				- w godz. pracy	- poza godz. pracy
1.	2.	3.	4.	5	
1.	Właściciel	Całokształt działalności szkoły paralotniowej			

1.5. Dostęp do dokumentów. Wszystkie osoby biorące udział w szkoleniu posiadają dostęp do dokumentów regulaminowych szkoły i odpowiadają za przestrzeganie zawartych w nich postanowień.

1.5.1 W stosunku do osób łamiących zasady dyscypliny uczestnika szkolenia, Właściciel stosuje kary dyscyplinarne takie jak:

- 1) Upomnienie ustne,
- 2) Czasowe zawieszenie w lotach na okres do 14 dni,
- 3) Wykluczenie ze szkolenia paralotniowego.

Rozdział 2

Podstawowe zagadnienia operacyjne.

2.1. Wyznaczanie dowódcy paralotni.

- 2.1.1 W każdym locie na paralotni z załogą musi być wyznaczony dowódca;
- 2.1.2 W lotach szkolnych dowódcę załogi wyznacza właściciel szkoły, lub instruktor szkolący w ramach swoich kompetencji wynikających z zatwierdzonego przez właściciela planu szkolenia i programu szkolenia.
- 2.1.3 W lotach dwusterowych szkolnych - dowódcą jest instruktor,
- 2.1.4 W lotach szkolnych samodzielnych, dowódcą paralotni jest pilot-uczeń wyznaczony przez instruktora, posiadający sprawdzone przez instruktora umiejętności do wykonania postawionego zadania.
- 2.1.5 Zadania w lotach szkolnych i kontrolnych wyznacza instruktor na podstawie zatwierdzonego przez właściciela planu szkolenia i programu szkolenia lub innych zadań wykonywanych w ramach działalności szkoły.
- 2.1.6 Dowódcą paralotni może być pilot, który posiada ważne uprawnienia wpisane do dokumentów osobistych, a także kwalifikacje zgodne z zadaniem, które ma wykonać

2.2. Dowodzenie paralotnią – zakres czynności, prawa i obowiązki.

- 2.2.1 Dowódca paralotni pełni swoje czynności od chwili rozpoczęcia przygotowania do lotu do zakończenia lotu i przekazania dokumentów lub informacji właściwym osobom.
- 2.2.2 Obowiązkiem dowódcy paralotni jest powiadomienie Właściciela paralotni o wszystkich zauważonych w niej usterkach niezwłocznie po zakończeniu lotu.
- 2.2.3 Za ocenę gotowości do lotu, a w szczególności: kompletność oraz gotowość do użycia paralotni i wyposażenia, prawidłowość zapięcia uprząży oraz wybór miejsca i rodzaju wykonywanego lotu, odpowiedzialny jest:
- 1) w przypadku pilota paralotniowego – pilot osobiście,
 - 2) w przypadku pilota – ucznia - instruktor.
- 2.2.4 Dowódca paralotni w locie szkolnym samodzielnym ma obowiązek wykonywać lot zgodnie z przepisami i powziętym zadaniem, a o ewentualnej zmianie zadania jest zobowiązany niezwłocznie informować osoby nadzorujące ten lot, za pomocą dostępnych środków.
- 2.2.5 Dowódca i załoga lub pasażer, w każdym locie na paralotni musi być wyposażona w kask ochronny i strój zapewniający komfort termiczny.
- 2.2.6 Dowódca paralotni w locie szkolnym samodzielnym ponosi odpowiedzialność za skutki inscenizowanych lub symulowanych sytuacji niebezpiecznych, podczas nauki i treningu procedur awaryjnych.
- 2.2.7 Gdy załodze paralotni zagraża niebezpieczeństwo, dowódca jest zobowiązany zastosować wszelkie środki i czynności, jakie uzna za konieczne dla ratowania osób i mienia z odstępniem od przepisów lotniczych włącznie.
- 2.2.8 W czasie lotu dowódca paralotni jest przełożonym załogi i może w miarę potrzeby

związanej z bezpieczeństwem lotu, zlecić wykonywanie czynności, nienależących do normalnego zakresu działania załogi, łącznie z zastosowaniem przymusu.

- 2.2.9 Każdy z uczestników lotów w danym rejonie ponosi odpowiedzialność za przestrzeganie zasad bezpieczeństwa lotów i jest zobowiązany do stosowania się do poleceń KS.
- 2.3. Nadzór nad wszystkimi lotami szkolnymi i kontrolnymi prowadzi instruktor szkolący od chwili rozpoczęcia przygotowania do nich aż do chwili ich zakończenia.
- 2.4. Rodzaj uprawnień instruktora nadzoru musi odpowiadać charakterowi wykonywanych lotów.
- 2.5. Podczas wykonywania lotów każdy pilot paralotni jest obowiązany mieć przy sobie:
- 1) Świadectwo kwalifikacji (nie dotyczy lotów szkolnych pilotów – uczniów),
 - 2) Ubezpieczenie OC.
- 2.5.1 W lotach, w których starty i lądowania odbywają się w obrębie ustalonego miejsca dokumenty te mogą znajdować się na ziemi – w miejscu startu i lądowania.

Rozdział 3

Organizacja lotów, zasady ogólne.

3.1 Lot może być podjęty, gdy:

- 3.1.1 Przewidywane trudności pilotażu w określonych warunkach, lub trudności lotu nie wykraczają poza uprawnienia dowódcy oraz możliwości użytkowe paralotni.
- 3.1.2 Aktualny stan psychofizyczny dowódcy i załogi jest dobry,
- 3.1.3 W przestrzeni, w której ma się odbyć lot nie występują ograniczenia ruchu lotniczego.
- 3.1.4 Załoga posiada informacje o warunkach meteorologicznych, dla bezpiecznego wykonania lotu,
- 3.1.5 Stan techniczny paralotni stwierdzony podczas przeglądu przedlotowego nie budzi wątpliwości, co do bezpiecznego wykonania lotu.
- 3.1.6 Podczas celowych lotów nad zbiornikami wodnymi, załoga wyposażona jest w odpowiednie środki ratownicze takie jak:
- 1) W lotach nad zbiornikami śródlądowymi - kamizelka ratunkowa,
- 3.1.7 Gospodarz terenu, z którego ma odbyć się start wyraził zgodę, (co najmniej ustną) na wykorzystanie tego terenu do takiego celu.

3.2 Lot po kręgu.

- 3.2.1 Ruch nad lotniskiem lub lądowiskiem odbywa się w zasadzie po kręgu czterozakrętowym, z wyjątkiem zadań specjalnych, lub sytuacji awaryjnych zmuszających dowódcę do odstąpienia od tej zasady dla zachowania bezpieczeństwa lotu.
- 3.2.2 Wykonanie pierwszego i ostatniego zakrętu nie powinno być niżej niż 10 m dla lotni i paralotni z napędem, a 50 m dla motoparalotni/paraplanu

3.3 Przeloty i loty trasowe.

Szkola Bezpiecznego Latania	INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW	DZIAŁ A
-----------------------------	------------------------------	---------

- 3.3.1 Przelot nie może być rozpoczęty bez przygotowania nawigacyjnego do lotu załogi. Przez przygotowanie nawigacyjne do lotu dowódcy paralotni rozumie się:
- 1) Posiadanie mapy w skali 1: 500 000 lub innej skali z wykreśloną całą trasą lotu i zaznaczonymi lotniskami, lądowiskami zapasowymi, strefami zakazanymi i ograniczonymi,
 - 2) Dokładne przestudiowanie trasy lotu z uwzględnieniem warunków meteorologicznych mogących mieć wpływ na przebieg lotu.
 - 3) Decyzję o wykonaniu przelotu podejmuje instruktor szkolący.
 - 4) Przygotowanie do przelotu obejmuje zapoznanie się z prognozą pogody w rejonie wykonywanego przelotu. Jeżeli planowany przelot nie przekracza odległości 50 km od lotniska, (miejsca startu) wystarczy ocena stanu pogody dokonana przez pilota paralotni.
 - 5) Warunki meteorologiczne muszą odpowiadać uprawnieniom, jakie posiada dowódca paralotni.
 - 6) Lotniska, na których nie przewiduje się lądowania należy omijać w odległości większej niż:
 - a. poza publikowanymi granicami ATZ lotnisk niekontrolowanych
 - b. nie przekraczając granic CTR lotnisk kontrolowanych,
 - c. nie przekraczając publikowanych granic MTZ,
 chyba, że właściwy organ służby ruchu lotniczego udzielił innego zezwolenia.
 - 7) Po zakończeniu przelotu dowódca paralotni powinien niezwłocznie powiadomić osobę nadzorującą ten lot o czasie i miejscu lądowania.

3.4 Kierowanie startami paralotni.

- 3.4.1 Kierowanie startami paralotniowymi wymagane jest wyłącznie, gdy odbywają się loty z wykorzystaniem urządzeń mechanicznych do holowania.
- 3.4.2 Kierownik startu ponosi odpowiedzialność za:
- 1) Podawanie pilotowi i wyciągarkowemu komend do startu oraz informacji dotyczących zachowania paralotni podczas startu,
 - 2) Właściwe rozłożenie startu odpowiadające charakterystykom technicznym paralotni biorących udział w lotach szkolnych,
 - 3) Podawanie pilotowi komend do startu,
 - 4) Uzgodnienie zasad wykonywania lotów z innymi organizatorami, jeżeli prowadzą loty w tym miejscu.
 - 5) Wyłożenie znaków zgodnych z Załącznikiem nr 2 - paralotnie
- 3.4.3 Kierownik startu ma prawo nie udzielić zezwolenia na start w przypadku:
- 1) Stwierdzenia braku kwalifikacji uczestnika lotów do wykonywanych przez niego czynności lotniczych,
 - 2) Stwierdzenia przez niego niedyspozycji psychofizycznej pilota,

Zmiana Nr 0 Wydanie 4 Data 05.12.2009	PROCEDURY OPERACYJNE	IWL A - 5 / 16
---	----------------------	----------------

Szkoła Bezpiecznego Latania	INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW	DZIAŁ A
-----------------------------	------------------------------	---------

- 3) Stwierdzenia niesprawności technicznej paralotni,
 - 4) Braku kasków ochronnych załogi paralotni,
 - 5) W przypadku stwierdzenia rażącego naruszenia przepisów lotniczych, KS ma obowiązek powiadomić właściwy organ nadzoru o zaistniałym naruszeniu.
- 3.4.4 Organizacja startu szkolnego:
- 1) Rozłożenie startu powinno zapewnić maksymalne bezpieczeństwo lotów szkolnych, o rodzaju i miejscu rozłożenia decyduje kierownik startu – instruktor paralotniowy.
 - 2) Do oznaczania startu używa się sygnałów w postaci płócien, chorągiewek itp.
 - 3) KS przed rozłożeniem startu jest zobowiązany do przejrzenia nawierzchni, na której będą odbywały się starty, lądowania i kołowanie.
- 3.5 **Zabezpieczenie przeciwpożarowe i medyczne** lotów odbywa się w oparciu o publiczne służby ratownictwa właściwe terytorialnie dla danego miejsca wykonywania lotów * 112
- 3.6 **Łączność radiowa** w ruchu lotniczym niekontrolowanym na potrzeby paralotni prowadzona jest na podstawie odrębnych przepisów.
- 3.7 **Zabrania się:**
- 3.7.1 Wykonywać lotów na paralotni przez załogę niewyposażoną w kaski ochronne oraz strój zapewniający komfort cieplny.
 - 3.7.2 Wykonywania lotów w chmurach, opadzie deszczu, mokrego śniegu i w warunkach oblodzenia.

Rozdział 4 Obsługa paralotni

- 4.1. **Rodzaje i zakresy obsługi** paralotni określone są w instrukcji użytkowania w locie. Za ich przestrzeganie odpowiada Właściciel szkoły.
- 4.2. **Rodzaje obsługi technicznej:**
 - 1) Przegląd przed i polotowy – wykonuje uczeń pod nadzorem instruktora
 - 2) Przegląd techniczny – wykonuje Właściciel szkoły lub mechanik poświadczenia obsługi na podstawie instrukcji obsługi paralotni.
- 4.3. **Przekazanie paralotni do lotu pilotowi – uczniowi** i zdawanie paralotni po locie odbywa się na podstawie decyzji ustnej Właściciela szkoły i w jego obecności .
- 4.4. **Przygotowanie paralotni do lotu** wykonywane jest przez pilota - ucznia pod nadzorem instruktora szkolącego.

Rozdział 5 Przygotowanie lotów (zasady i procedury operacyjne)

- 5.1 **Warunki wykonywania lotów VFR zgodnie z obowiązującymi przepisami. – Załącznik nr 2 do Rozporządzenia nr 107**
- 5.2 **Minima pogodowe dla lotów szkolnych na poszczególnych etapach:**
 - 5.2.1 Wiatr czołowy;

Zmiana Nr 0 Wydanie 4 Data 05.12.2009	PROCEDURY OPERACYJNE	IWL A - 6 / 16
---	-----------------------------	-----------------------

- 1) Piloci - uczniowie do Etapu I i II –5 m/s
- 2) Pozostali do 8m/s (chyba, że instrukcja użytkowania paralotni stanowi inaczej),
- 3) Dla motoparalotni – 6 m/s

5.2.2 Wiatr boczny w lotach za wyciągarką do 5 m/s lub zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z instrukcji użytkowania paralotni.

5.3 Korzystanie z informacji meteorologicznej.

5.3.1 W lotach szkolnych warunki meteorologiczne ocenia instruktor na podstawie dostępnego komunikatu meteorologicznego lub obserwacji własnych wspartych pomiarem prędkości wiatru przy pomocy anemometru.

5.3.2 W lotach trasowych na odległość ponad 50 km zaleca się komunikat meteorologiczny lotniczego biura prognoz, w formie depeszy.

5.3.3 **Uznane źródła informacji meteorologicznej i wymagana dokumentacja.**

- 1) Prognoza na rejon lotów IMGW,
- 2) Prognoza na trasę IMGW,
- 3) TAF,
- 4) METAR,
- 5) VOLMET,
- 6) ATIS,
- 7) Prognozy wojskowych biur meteorologicznych,
- 8) Prognoza internetowa ICM.

5.3.4 Dokumentem potwierdzającym jest:

- 1) Depesza telefoniczna z podaniem nazwisk osób podających i odbierających dane meteorologiczne.
- 2) Wydruk faksowy, lub internetowy.

5.4 Plan lotu.

5.4.1 Plan przygotowuje się w lotach szkolnych nawigacyjnych w wersji uproszczonej, dla lotów trasowych w przestrzeni niekontrolowanej.

5.4.2 Uproszczony plan lotu zawiera:

- 1) Ogólny czas lotu poprawiony o wpływ wiatru,
- 2) Poprawione kursy i czasy lotu na odcinkach trasy,
- 3) Niezbędny zapas paliwa,
- 4) Planowany czas przylotu,
- 5) Procedury przylotu i odlotu,
- 6) Częstotliwości łączności radiowej, jeżeli dotyczy

5.4.3 Za przygotowanie planu lotu odpowiada dowódca paralotni. W lotach szkolnych kontroluje go instruktor.

5.4.4 Zaleca się korzystanie z map w skali 1: 200000 lub innych w zależności od rodzaju lotu.

Rozdział 6

Wykonywanie lotów - Przepisy techniczne wykonywania lotów dla paralotni i motoparalotni/paraplanów.

6.1. Przepisy, które mają zastosowanie przy wykonywaniu lotów szkoleniowych i innych VFR.

6.1.1 Przed startem do obowiązków dowódcy należy:

- 1) Sprawdzenie prawidłowości montażu sprzętu i sprawdzenie stanu technicznego poszczególnych podzespołów paralotni,
- 2) Sprawdzenie poziomu paliwa oraz położenie zaworów odcinających paliwo.
- 3) Sprawdzenie właściwego położenia paralotni w stosunku do innych statków powietrznych, aby zapewnić im bezpieczną separację od podmuchu związanego z pracą śmigła.
- 4) Sprawdzenie zapięcia pasów.
- 5) Dopilnowanie właściwego zabezpieczenia paralotni przed niekontrolowanym ruchem z pracującym silnikiem,
- 6) Dopilnowanie zachowania bezpiecznej odległości osób trzecich przed rozpoczęciem i w trakcie pracy śmigła.
- 7) Wykonanie próby silnika zgodnej z procedurą zawartą w instrukcji użytkowania w locie paralotni.

6.1.2 W czasie kołowania dowódca musi dopilnować, aby:

- 1) Wykonywać kołowania wyznaczonymi do tego celu drogami lub zgodnie z poleceniem KS, jeżeli funkcjonuje.
- 2) Prędkość kołowania nie była większa od połowy prędkości minimalne danej motoparalotni
- 3) W przypadku uszkodzenia lub braku hamulca kołować z prędkością idącego człowieka (do 8 km/h).
- 4) Motoparalotnie kołujące za sobą zachowały odstęp minimum 10m.
- 5) Przekołowanie przez pas startu lub lądowania nie zakłóciło ruch statków powietrznych lądujących lub startujących.
- 6) Pilot motoparalotni, który widzi inny statek powietrzny na prawo od siebie powinien udzielić mu pierwszeństwa drogi,
- 7) Motoparalotnie, które zbliżają się do siebie z przeciwnych kierunków, powinny minąć się lewymi stronami, zachowując przy tym odstęp pomiędzy sobą, co najmniej 5 m.
- 8) Kołowanie poprzez linię startów za wyciągarką jest zabronione.

6.1.3 Loty nawigacyjne.

- 1) Podział przelotów wg wysokości:
 - a) loty koszące - poniżej 50 m nad wyznaczonym terenem - najniższą wysokość lotów ustala organizator tych lotów,
 - b) loty na małej wysokości - odbywają się w granicach od 150 m do 600 m nad terenem,
 - c) loty na średniej wysokości - odbywają się od 600 m do 3000 m STD,.

- 2) W przypadku napotkania podczas lotu warunków meteo poniżej ustalonego minimum warunków pogodowych dla pilota, ma on obowiązek natychmiast przerwać wykonywanie zadania i zawrócić z trasy do lotniska lub wylądować w terenie przygodnym.
- 3) Podczas wykonywania lotu wzdłuż liniowego obiektu orientacyjnego lot powinien się odbywać z jego prawej strony.
- 4) Dopuszczalne odchylenie boczne od trasy lotu VFR w przestrzeni niekontrolowanej wynosi 5 km.

6.1.4 Starty i lądowania.

- 1) Paralotnie mogą lądować i startować w terenie przygodnym.
- 2) Paralotnia chcąc wystartować musi udzielić pierwszeństwa drogi statkom powietrznym lądującym.
- 3) Pierwszeństwo lądowania posiada paralotnia znajdująca się na podejściu na mniejszej wysokości.
- 4) Paralotnia z pracującym silnikiem ustępuje pierwszeństwa drogi paralotniom z wyłączonym silnikiem, i innym statkom powietrznym wykonującym lot ślizgowy.
- 5) Paralotnia startująca za holem ma pierwszeństwo w stosunku do statków powietrznych w locie swobodnym lub silnikowym.

6.1.5 Loty z pasażerem.

- 1) Pasażerem jest osoba, która uczestniczy w czasie lotu paralotni a nie wchodzi w skład załogi. Gdy ma mniej niż 18 lat, (lecz nie mniej niż 4 lata) musi posiadać zgodę opiekunów prawnych na lot.
- 2) Dowódca paralotni musi posiadać uprawnienia do lotów z pasażerami wpisane do świadectwa kwalifikacji.
- 3) Zezwolenia dla dowódcy paralotni na wykonanie lotu z pasażerem udziela Właściciel paralotni.
- 4) Dowódcy paralotni w czasie lotu z pasażerem na pokładzie nie wolno wykonywać lotów pokazowych.
- 5) Dowódca paralotni ma obowiązek poinstruować pasażera o postępowaniu w sytuacjach awaryjnych oraz właściwego zachowania w czasie lotu oraz odpowiada za jego właściwe umieszczenie.
- 6) Uczeń pilot lub pasażer tandemu, powinien zostać poinformowany o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania lotu.
- 7) Uczeń pilot lub pasażer tandemu, powinien zostać zapoznany w szczególności z ostrzeżeniami producentów umieszczonymi w instrukcji paralotni oraz poinformowany o braku możliwości zagwarantowania prawidłowego działania paralotni nawet przy właściwym jej przygotowaniu do lotu

6.2. Zasady dotyczące łączności radiowej.

- 6.2.1 W lotach na paralotni w przestrzeniach lotów niekontrolowanych nie ma obowiązku utrzymywania obustronnej łączności radiowej.
- 6.2.2 W lotach na paralotni w przestrzeniach kontrolowanych jest obowiązek utrzymywania obustronnej łączności radiowej,
- 6.2.3 Nasłuch radiowy prowadzi się na częstotliwościach właściwych dla danej przestrzeni powietrznej publikowanych w AIP Polska.
- 6.2.4 W razie utraty łączności radiowej w przestrzeni kontrolowanej należy ją bezzwłocznie opuścić lub wykonać lądowanie zapobiegawcze.

Rozdział 7**Postępowanie w razie zagrożenia bezpieczeństwa****7.1. Ogólne zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa.**

- 7.1.1 Podczas wykonywania wszystkich rodzajów lotów należy przewidywać możliwość powstania zagrożeń i w miarę możliwości planować lot tak, aby ich unikać.
- 7.1.2 W przypadku powstania zagrożenia pilot dowódca paralotni powinien zachować spokój i w pierwszym rzędzie kierować się bezpieczeństwem ludzi.
- 7.1.3 W przypadku powstania zagrożenia powinien ocenić czy ma ono charakter naglący czy nie i stosownie do tego przedsięwziąć działania zapobiegawcze przewidziane w procedurach lub inne, które uzna za stosowne w danej sytuacji.

7.2 Unikanie zagrożeń ze strony niebezpiecznych zjawisk pogody i postępowanie w razie ich wystąpienia w locie:

- 1) Burza – omijać w odległości nie mniejszej niż 5 km.
- 2) Oblodzenie – omijać strefy występowania.
- 3) Turbulencja - omijać strefy występowania.
- 4) Opady - omijać strefy występowania.
- 5) Fala górską i związane z nią strefy turbulencji rotorowej - omijać strefy występowania.
- 6) Ograniczenia widzialności w niskim locie spowodowane przez niskie podstawy chmur, zamglenia i mgły - omijać strefy występowania lub lądować zapobiegawczo.

7.3 Procedury postępowania w sytuacjach niebezpiecznych w locie.

- 7.3.1 Ogólne zasady postępowania w razie wystąpienia sytuacji niebezpiecznych w locie, innych niż spowodowanych pogodą:
- 7.3.2 Rodzaje procedur lądowania przy całkowitej lub częściowej niesprawności paralotni:
- 1) Częściowa niesprawność silnika paralotni - lądowanie zapobiegawcze.
 - 2) Częściowa niesprawność instalacji paliwowej – lądowanie zapobiegawcze.
 - 3) Trwała zmiana geometrii skrzydła. - lądowanie przymusowe.
 - 4) Całkowita niesprawność silnika - lądowanie przymusowe.

Szkoła Bezpiecznego Latania	INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW	DZIAŁ A
-----------------------------	------------------------------	---------

- 5) Uszkodzenie przyrządów pokładowych – kontynuowanie lotu pozostawia się decyzji pilota. Niedostatek paliwa – lądowanie zapobiegawcze.
- 6) Utraty orientacji geograficznej i niemożność jej odzyskania – lądowanie zapobiegawcze.
- 7) Rozstrój zdrowia członka załogi lub innej osoby na pokładzie – lądowanie zapobiegawcze

7.4. Procedury przymusowego lądowania (wodowania).

7.4.1 Przymusowe lądowanie,

- 1) Zabezpieczyć prędkość,
- 2) Określić kierunek i prędkość wiatru.
- 3) Obrócić teren możliwie najlepiej nadający się do lądowania
- 4) Skierować paralołtnię w jego kierunku.
- 5) W miarę możliwości lądować pod wiatr.
- 6) Opuścić paralołtnię i oddalić się na bezpieczną odległość.

7.4.2 Przymusowe wodowanie,

- 1) Zabezpieczyć prędkość.
- 2) Włączyć radiostację ratowniczą, jeżeli jest na wyposażeniu,
- 3) Nadać komunikat radiowy zgodny z procedurą radiotelefoniczną.
- 4) Skierować się pod wiatr.
- 5) Rozpiąć pasy.
- 6) Z wysokości wytrzymania opuścić paralołtnię skacząc do wody,
- 7) Uruchomić osobisty sprzęt ratunkowy znajdujący się w dyspozycji,
- 8) Udzielić pomocy załodze, jeżeli to konieczne.
- 9) Wykorzystać sprzęt sygnałowy do pomocy w określeniu pozycji rozbitków.

7.5. Lądowanie zapobiegawcze.

7.5.1 Wykonuje się w sytuacji, kiedy dalsze kontynuowanie lotu może spowodować lądowanie przymusowe.

7.5.2 Powody lądowania zapobiegawczego:

- 1) Brak możliwości odzyskania orientacji geograficznej.
- 2) Pogorszenie się warunków meteorologicznych uniemożliwiające dalszy bezpieczny lot,
- 3) Spadek mocy silnika.
- 4) Brak paliwa na dolecenie do miejsca docelowego.
- 5) Zagrożenie zdrowia lub życia załogi.

7.5.3 Pilot paralołtni podejmuje decyzję o miejscu i czasie lądowania w zależności od stopnia zagrożenia.

7.6 Spadochron innego przeznaczenia, jeżeli występuje, należy użyć w sytuacji:

- 1) Utraty kontroli nad sterowaniem paralołtnią w wyniku uszkodzenia sprzętu lub zderzenia w locie,
- 2) Utraty zdolności do sterowania paralołtnią ze względów zdrowotnych,

Zmiana Nr 0 Wydanie 4 Data 05.12.2009	PROCEDURY OPERACYJNE	IWL A - 11 / 16
---	----------------------	-----------------

- 3) Pilotom – uczniom zabrania się wykonywania lotów na paralotniach i paralotniach z napędem bez spadochronowego systemu hamującego na wysokości większej niż 100m nad terenem oraz ze wzniesień o deniwelacji większej niż 150 m

Minimalna wysokość użycia systemu zawarta jest w jego instrukcji użytkowania.

Rozdział 8

Personel latający i szkolony.

8.1. Dokumenty kwalifikacyjne załogi lotniczej

- 1) W czasie pełnienia czynności instruktorskich w lotach innych niż przeloty trasowe nie ma obowiązku posiadania dokumentów kwalifikacyjnych pilota, ale powinny one znajdować się na miejscu wykonywania lotów.
- 2) Podczas przelotów pilot paralotni powinien posiadać przy sobie następujące dokumenty:
 - a) świadectwo kwalifikacji pilota Paralotniowego,
 - b) karta paralotni
 - b) polisa ubezpieczenia OC.
- 3) Za posiadanie tych dokumentów odpowiada dowódca paralotni.

8.2. Za ważność badań lotniczo - lekarskich i uprawnień pilotażowych odpowiada każda osoba, na której ciąży konieczność ich posiadania.

8.3. Czas pełnienia czynności lotniczych i ograniczenia czasu lotów dla instruktorów zgodnie z rozporządzeniem MI 1841 z dnia 13 grudnia 2002.

8.4. Dziennik szkolenia pilota paralotni oraz dziennik lotów.

- 1) Szkoła korzysta z dziennika paralotniarza zamieszczonego w załączniku.
- 2) Dziennik lotów prowadzi pilot posiadający świadectwo kwalifikacji, jeżeli chce udokumentować nalot niezbędny w celu podniesienia kwalifikacji,
- 3) Dziennik szkolenia pilota paralotni prowadzi pilot - uczeń w trakcie szkolenia do świadectwa kwalifikacji. Dokument ten ma odzwierciedlać poziom wyszkolenia na poszczególnych etapach szkolenia podstawowego.

Rozdział 9

Bezpieczeństwo lotnicze (BL)

9.1 Działalność w zakresie bezpieczeństwa lotów szkoleniowych opisana jest w odrębnych przepisach.

9.2 Dopuszczalne manewry, które są przedmiotem nauki postępowania w sytuacjach awaryjnych.

- Podwinięcie boczne skrzydła.
- Podwinięcie czołowe.
- Pełne przecignięcie.
- Spirala stroma (upadkowa)

Szkoła Bezpiecznego Latania	INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW	DZIAŁ A
-----------------------------	------------------------------	---------

Za przestrzeganie tego zakresu odpowiada instruktor kierując się dodatkowo stanem warunków meteorologicznych i uwzględniając ich wpływ na poziom ryzyka.

9.3 Badanie wypadków i incydentów paralotniowych oraz zasady postępowania załogi paralotni odbywa się na podstawie odrębnych przepisów.

9.4 Przepisy bezpieczeństwa obowiązujące użytkowników paralotni.

9.4.1 Użytkownik paralotni obowiązany jest posiadać i przestrzegać postanowień instrukcji użytkownika paralotni w locie.

9.4.2 Przegląd przedlotowy.

1) Prawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego jest elementem zachowania bezpieczeństwa lotów. Za wykonanie przeglądu przedlotowego odpowiedzialny jest pilot wykonujący dany lot.

2) Przeglądowi przedlotowemu podlegają:

a) Elementy skrzydła paralotni wytwarzające siłę nośną oraz odpowiedzialne za stateczność i sterowność,

b) Uprząż,

c) Zespół napędowy, w szczególności jakość i ilość paliwa, mocowanie silnika i osprzętu, szczelność instalacji paliwowej, śmigło i jego mocowanie do piasty, działanie elementów sterowania przepustnic, połączenia instalacji elektrycznej, działanie instalacji pokładowych.

d) Podwozie i układ hamulcowy.

3) Szczegółowy zakres przeglądu przedlotowego winna podawać instrukcja użytkownika danej paralotni

4) Zakres przeglądu przedlotowego można ograniczyć, jeśli starty do kolejnych lotów następują w tym samym dniu w podobnych warunkach, wszystkie lądowania są prawidłowe oraz pilotem pozostaje ta sama osoba.

9.4.3 Zasady bezpiecznej obsługi zespołu napędowego.

1) W pomieszczeniach zamkniętych nie wolno sporządzać mieszanek paliwowej, tankować zbiornika paralotni, uruchamiać silnika.

2) Nie wolno uruchamiać silnika znajdując się poza, jeśli na miejscu pilota nie znajduje się osoba dorosła poinstruowana o sposobie natychmiastowego zatrzymania silnika oraz jeśli podwozie motoparalotni nie jest niezawodnie zablokowane w kierunku jazdy.

3) Przed uruchomieniem silnika należy upewnić się, czy na pokładzie lub w sąsiedztwie motoparalotni nie ma przedmiotów, które mogłyby zostać wciągnięte przez pracujące śmigło.

4) Gdy paralotnia wyposażona jest w rozrusznik elektryczny, przed zamierzonym uruchomieniem silnika należy zająć miejsce w fotelu motoparalotni, zapiąć pas, sprawdzić położenie manetki gazu!!! i wyłącznika zapłonu po czym głośno wydać komendę

Zmiana Nr 0 Wydanie 4 Data 05.12.2009	PROCEDURY OPERACYJNE	IWL A - 13 / 16
---	----------------------	-----------------

„Od śmigła” upewniając się jednocześnie (szczególnie w przypadku braku potwierdzenia „ Jest od śmigła”) czy w pobliżu śmigła nie znajdują się jakieś osoby bądź zwierzęta.

- 9.4.4 Kołowanie motoparalotnią/paraplanem można rozpocząć tylko wówczas, gdy jest do dyspozycji droga kołowania, pozbawiona przeszkód oraz nie ma ryzyka wystąpienia sytuacji kolizyjnej z pojazdami, ludźmi lub zwierzętami.
- 9.4.5 Noszenie kasku obowiązuje pilota i pasażera od chwili podpięcia się do uprząży lub uruchomienia silnika, a zapięcie pasów- do rozpoczęcia kołowania przed startem, podczas lotu, aż do chwili zatrzymania paralotni po lądowaniu i wyłączenia silnika.
- 9.4.6 Zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania lotów.
- 1) Nie wolno przekraczać parametrów lotu określonych instrukcją użytkownika danej paralotni, w szczególności: maksymalnej masy startowej MTOW,
 - 2) Nie wolno podejmować lotu w warunkach meteorologicznych niedopuszczalnych dla danej paralotni w szczególności maksymalnej prędkości wiatru, minimalnego pułapu i widzialności oraz występowania niebezpiecznych zjawisk jak turbulencja, oblodzenie itp.
 - 3) Nie wolno podczas lotu podejmować zadań wykraczających poza posiadany stopień wyszkolenia oraz posiadane uprawnienia.
- 9.4.7 Przewidywanie, zapobieganie i zalecane postępowanie w niektórych sytuacjach awaryjnych.
- 1) Miejsce startu i lądowania paralotni winno być wybrane z uwzględnieniem warunków terenowych, nawierzchni, warunków meteorologicznych oraz wymogów i wskazówek zawartych w instrukcji użytkownika paralotni w locie.
 - 2) Planując lądowanie po przylocie z trasy należy wziąć pod uwagę możliwość zmiany warunków meteorologicznych oraz sytuacji ruchowej w miejscu docelowym.
 - 3) Planowana trasa przelotu paralotni winna omijać, jeśli jest to możliwe obiekty terenowe stwarzające zagrożenie w przypadku przymusowego lądowania (masywy leśne, zbiorniki wodne, obszary zabudowane) względnie przewidywać taką wysokość lotu, jeśli jest to możliwe, aby możliwe było opuszczenie przestrzeni nad niebezpiecznym terenem lotem ślizgowym.
 - 4) W przypadku uszkodzenia lub przewrócenia motoparalotni należy niezwłocznie ją opuścić.
 - 5) Po stwierdzeniu, że nie ma widocznego zagrożenia pożarem należy odłączyć baterię pokładową, sprawdzić instalację paliwową na okoliczność ewentualnych wycieków paliwa.
 - 6) Po przymusowym lądowaniu na drzewach, jeśli paralotnia zatrzymała się w stabilnym położeniu, bez niezbędnej konieczności nie należy podejmować prób samodzielnego zejścia na ziemię, lecz czekać na pomoc.
- 9.5 Zasady utrzymywania sprawności psychicznej i fizycznej przez członków personelu latającego i uczniów – pilotów.

- 1) Czynniki wpływające na obniżenie sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu latającego: schorzenia, alkohol, narkotyki, leki i inne środki farmaceutyczne, środki nasenne, krwiodawstwo, nurkowanie podwodne, brak snu, zmęczenie i przemęczenie, operacje chirurgiczne, ewentualnie inne zabiegi terapeutyczne.
- 2) Okoliczności stwarzające konieczność poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.
 - a) objawy padaczki,
 - b) objawy braku koncentracji,

Rozdział 10

Utrzymywanie poziomu wiedzy i umiejętności Właściciela i instruktorów pracujących na zasadzie umowy odrębnej.

- 10.1 Ważność uprawnień Właściciela** i kontrola jego poziomu wiedzy sprawdzana jest przez ULC w okresach opisanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury o licencjonowaniu personelu lotniczego (Dz.U. Nr165, poz. 1603).
- 10.1.1 Okresy kontrolne i zakres kontroli wynikają z przepisów ogólnych dotyczących warunków przedłużania świadectw kwalifikacji i wpisów dodatkowych do nich i wynoszą:
- a) Przedłużenie ważności Świadectwa Kwalifikacji, co 5 lat,
 - b) Przedłużenie wpisu uprawnienia INS, co 3 lata.
- 10.1.2 Za zachowanie terminów i zakresu kontroli odpowiada Właściciel szkoły.
- 10.1.3 Właściciel odpowiada za zgodność poziomu kwalifikacji instruktora szkolącego w ramach umowy o kooperacji z powierzonymi mu zadaniami szkoleniowymi.
- 10.2. Doszkalanie instruktorów kooperujących:**
- 10.2.1 Doszkalanie teoretyczne lub praktyczne wymagane jest, gdy instruktor nie zna zawartości dokumentów Szkoły Paralotniowej, na podstawie których ma prowadzić szkolenie.
- 10.2.2 O zakresie doszkolenia decyduje Właściciel szkoły na podstawie programu i instrukcji szkolenia szkoły.
- 10.3 **Konsekwencje zaniżonego poziomu szkolenia.** W przypadku stwierdzenia przez Właściciela szkoły nieodpowiedniej jakości szkolenia prowadzonego przez instruktora szkolącego w ramach kooperacji, Właściciel zawiesza warunki umowy i dalsze jej przywrócenie uzależnia od uzupełnienia braków wiedzy lub umiejętności w trybie opisanym w punktach 10.2.1, 10.2.2

Rozdział 11

Zasady postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego

11 W przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego:

- Przy starcie lub lądowaniu (w tym także podczas lądowania zapobiegawczego)
- Niezrozumieniu lub błędnej interpretacji komunikatów radiotelefonicznych
- Użycia jakiegokolwiek wyposażenia ratowniczego lub zastosowania przepisowych procedur awaryjnych do opanowania sytuacji.
- Zdarzenia które doprowadziły, lub mogły doprowadzić do poważnych obrażeń ciała.

Szkoła Bezpiecznego Latania	INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW	DZIAŁ A
-----------------------------	------------------------------	---------

- Spowodowanego wystąpieniem warunków atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotów.
- Powtarzających się szczególnego rodzaju zdarzeń, które występując pojedynczo, nie byłyby uznane za „podlegające zgłoszeniu”, ale, ze względu na częstotliwość występowania, stanowiłyby potencjalne zagrożenie.
- Wystąpieniu wszelkich innych zdarzeń uznanych za zagrażające, lub takie które mogłyby zagrazić parolotni, pilotowi lub innym osobom znajdującym się na ziemi.
- Spowodowane go techniczną niesprawnością parolotni, napędu /w tym silnika i śmigła/
- Niebezpiecznego zbliżenia lub kolizji w powietrzu.
- Naruszania przestrzeni powietrznej

11.1 Obowiązują niżej wymienione zasady postępowania:

1. Po zaistnieniu zdarzenia instruktor prowadzący szkolenie przystępuje do udzielenia poszkodowanemu pomocy, powiadamiając w razie potrzeby odpowiednie służby ratownicze, oraz powiadamia właściciela szkoły. Zabezpiecza również miejsce zdarzenia, sprzęt i dokumentację, do chwili przekazania komisji badającej zdarzenie.
2. Właściciel niezwłocznie (najpóźniej 72 godziny po zaistnieniu zdarzenia) zgłasza w formie pisemnej faksem, lub telefonicznie, zawiadomienie o zaistnieniu zdarzenia do PKBWL. Wzór zawiadomienia znajduje się w załącznikach do ISzP, załącznik nr 9, /wzór PKBWL/.
3. Po otrzymaniu informacji o kwalifikacji zdarzenia i przekazaniu przez PKBWL badania zdarzenia, właściciel ośrodka powołuje własną komisję i przystępuje do badania zdarzenia, którego sposób i zakres opisany jest w § 14 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18.01.2007 w sprawie wypadków i incydentów lotniczych / Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225 z dnia 27.02.2007/
4. Komisja Ośrodka powołana przez właściciela, w skład której wchodzi instruktor parolotniowy /jeśli właściciel nie posiada uprawnień/ po zakończeniu badania zobowiązana jest do opracowania raportu końcowego i przekazania właścicielowi.
5. Właściciel przekazuje raport końcowy do PKBWL.
6. Po otrzymaniu uchwały z PKBWL właściciel analizuje zalecenia komisji, i zapisuje uchwałę w rejestrze zdarzeń lotniczych Ośrodka.

MIEJSCE CELOWO NIEZAPISANE

Zmiana Nr 0 Wydanie 4 Data 05.12.2009	PROCEDURY OPERACYJNE	IWL A - 16 / 16
---	----------------------	-----------------