



I. ZASADY OGÓLNE:

1. Szkolenia - instruktorzy:

- Instruktorzy będą przydzieleni do grupy lub ucznia. Docelowo do licencji (po szkoleniu podstawowym) szkoli maksymalnie 2 instruktorów, uczy termiki – maksymalnie trzech

- Szkolenie praktyczne odbywa się w oparciu o stałych, dyspozycyjnych instruktorów oraz instruktorów zatwierdzonych przez HT z zakresem obowiązków ujętych w umowie zleceniu

2. Organizacja lotów:

2.1. Loty w tygodniu:

- Podstawówki/lub kontynuacja do rozpoczęcia następnego turnusu w godzinach 6.00 – 11.00 – kursanci szkolenia podstawowego nie angażują się w czynności organizacyjne latania treningowego/wyczynowego jeśli to koliduje z organizacją ich własnych lotów
- Treningówka od 11.00 do zachodu
- Loty wyczynowe b/o
- Obowiązuje lista obecności na starcie (w momencie zapisywania się na listę saldo na Propellerze musi być dodatnie - dotyczy to też innych warunków formalnych dopuszczających do lotów - jeśli tak nie jest, to po dokonaniu stosownych opat pilot może latać w ostatniej kolejności)
- Minimalna kwota widniejąca na Propellerze przed rozpoczęciem lotów nie może być mniejsza niż konieczna do zaplanowanych lotów
- Zaistniałe zadłużenie po dniu lotnym powinno zostać zlikwidowane pierwszego dnia roboczego.

2.2 Loty w sobotę i niedzielę - zasady uczestnictwa w lotach:

- Odprawy o godzinie 8.00 prowadzone przez jednego z instruktorów etatowych lub szkolących w danym dniu,
- W niedzielę obecność na odprawie jest obowiązkowa,
- W weekendy, gdy po upływie 2 h od planowanej odprawy nie ma 3 obecnych na lotnisku chętnych do latania, loty na dany dzień mogą zostać odwołane – jednak po wcześniejszych ustaleniach loty (lub odprawa) mogą rozpocząć się później – przesunięcie np. z powodów niepewnych warunków atmosferycznych do ustalenia z dyżurującym pod telefonem instruktorem etatowym,
- Loty w weekendy odbywają się bez podstawówek (za wyj. pierwszego weekendu rozpoczynającego szkolenie podstawowe – wówczas treningówka lata od 10.00 do zachodu),
- Loty zapoznawcze będą wykonywane na szybowcu Bocian lub Puchacz (lub innym szybowcu do tego przeznaczonym). Loty pasażerskie za wyciągarką mają pierwszeństwo przed innymi lotami. Loty pasażerskie za holem odbywać się będą



- po godz. 14.00. Odstępstwo od tej reguły możliwe będzie jedynie wówczas, gdy prognozy pogody wykluczą latanie treningowe i wyczynowe.
- Minima organizacyjne: 3 osoby do obsługi startu wyciągarka/hol (oprócz instruktora, wyciągarkowego/holownika i kierownika startu).

2.3. Loty pasażerskie (zapoznawcze):

- Zapewniona obsługa pasażerów w/g minimów plus osoba do obsługi lotów pasażerskich (zapoznawczych), tj. razem minimum 4 osoby
- Terminy: sobota i niedziela

3. „Mały regulamin” operacji szybowcowych AW:

- 3.1. Sprzęt można zostawić na starcie po przekazaniu następnemu użytkownikowi i zachowaniu minimalnej ilości osób na starcie po uzgodnieniu z KL i uzupełnieniu formalności lub po zahangarowaniu bez zakłócania startu szybowcowego (przy zachowaniu min. osób na starcie), po uzgodnieniu z KL i uzupełnieniu formalności
- 3.2. Sprzęt jeśli ma być zahangarowany to musi zostać w hangarze postawiony na właściwym miejscu – w przypadku gdy pilot nie jest w stanie tego zrobić czeka na terenie lotniska tak długo aż zaistnieje możliwość właściwego zahangarowania szybowca
- 3.3. Szybowce przed zaciągnięciem na start muszą być przygotowane przed hangarem, (wyposażone w spadochrony, akumulatory, po przeglądzie technicznym, sprawdzeniu dokumentacji i sprawdzeniu łączności – 122,3 MHz, zamknięcie hamulców aerodynamicznych oraz zamknięcie i zabezpieczenie owiewki)
- 3.4. Przed transportem muszą być wystawione przed bramę (na siedzeniach nie mogą się znajdować luźno położone akumulatory)
- 3.5. Szybowce z trymerem sprężynowym nie wymagają unieruchomienia drążka sterowego przy transporcie po lotnisku
- 3.6. Osoby transportujące nie mogą zmniejszać minimalnej ilości osób z obsługi startu ani zakłócać funkcjonowanie startu np. przez używanie pojazdów startowych
- 3.7. Udział w obsłudze startu jest potwierdzany na liście obecności
- 3.8. Niedopuszczalne jest pozostawianie niezamkniętych we właściwych pomieszczeniach spadochronów i akumulatorów (np. na korytarzu)

4. Zasady planowania lotów:

- 4.1. Loty, o ile nie zostaną odwołane, są z założenia planowane na dzień następnny
- 4.2. Prognoza pogody na dzień następnny będzie oceniana w oparciu o stronę ICM
- 4.3. Informacja o odwołaniu lotów będzie publikowana na Twitterze, Facebook.
- 4.4. Decyzję o odwołaniu lotów podejmuje instruktor etatowy w porozumieniu z wyznaczonym członkiem zarządu sekcji szybowcowej.



4.5. Parametry pogody i inne czynniki brane pod uwagę przy planowaniu lotów na dzień następny. Odwołanie lotów może nastąpić (po każdorazowej niezależnie analizie wypadkowej zmiennych pogodowych) na dany dzień ze względu na:

- Wiatr (składowa czołowa, boczna)
- Wysokość podstawy chmur – minima EPBC
- Opad wielkoskalowy lub inny przez większą część dnia
- Temperaturę - starty wstrzymujemy gdy Zarządzający przekaze informację o temperaturze 30°C
- Przewidywane burze, lub rozmokłe lotnisko
- W weekendy, gdy po upływie 1h od planowanego spotkania/odprawy się nie ma 3 obecnych chętnych do latania, loty na dany dzień mogą zostać odwołane
- Ze względu na ograniczenia ze strony Zarządzającego lotniskiem

Powyzsze punkty nie dotyczą indywidualnego planowania podstawówek!

II. ZASADY I OBOWIĄZKI PILOTÓW I UCZNIÓW – PILOTÓW SZYBOWCOWYCH DZIAŁAJĄCYCH W SEKCJI SZYBOWCOWEJ AW:

1. Obowiązki ogólne :

a) Piloci i uczniowie - piloci AW podlegają decyzjom następujących osób:

- Dyrektora AW (Kierownika Odpowiedzialnego)
- Szefa Szkolenia (HT)
- Osób funkcyjnych zatrudnionych formalnie w AW lub innych osób wyznaczonych przez Dyrektora Ośrodka (Kierownika Odpowiedzialnego) i/lub Szefa Szkolenia (HT)

b) Pilot i uczeń-pilot AW ma obowiązek:

- stosowania się do certyfikatów, instrukcji, programów i planów szkolenia teoretycznego i praktycznego punktualnego zgłaszania się na wszystkie planowane, obowiązujące go odprawy i zajęcia
- utrzymywania ważności dokumentów potwierdzających kwalifikacje i dopuszczających do wykonywania czynności lotniczych (w tym badań lotniczych, właściwego ubezpieczenia, oraz egzaminów KWT i KTP) i bieżącego uzupełniania ich w teczkach pilotów i uczniów-pilotów
- uczestniczenia we wszystkich działaniach w ramach szkolenia teoretycznego i praktycznego w stanie dobrej kondycji psycho-fizycznej, trzeźwości i nie będąc pod wpływem środków czy leków psychoaktywnych
- użytkowania udostępnionych mu pomocy dydaktycznych, oraz sprzętu lotniczego, zaplecza dydaktycznego i mienia AW w sposób nie powodujący ich niszczenia lub nienaturalnego zużycia
- znajomości i przestrzegania postanowień Prawa Lotniczego i szczegółowych przepisów lotniczych wydanych na jego podstawie, stosowania się do innych ogólnie przyjętych



norm, postanowień i regulaminów AW w tym certyfikatów, programów i instrukcji wykonywania lotów, instrukcji wykonywania lotów lotniska bazowego, na którym odbywają się loty, Instrukcji Użytkowania w Locie statków powietrznych a w szczególności stosowania się do poniższych zasad – OGÓLNYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH:

OGÓLNE PROCEDURY OPERACYJNE OBOWIĄZUJĄCE W LOTACH SZYBOWCOWYCH

A. ZASADY ZAPOBIEGANIA KOLIZJOM STATKÓW POWIETRZNYCH I PIERWSZEŃSTWA DROGI:

- Statek powietrzny nie powinien wykonywać lotu w takiej odległości od innego statku powietrzego, w jakiej mogłoby grozić niebezpieczeństwo zderzenia lub uszkodzenia nawet w przypadku gwałtownej zmiany położenia tego statku powietrzego
- Dowódca statku powietrzego mający pierwszeństwo drogi powinien utrzymać swój kurs i prędkość lotu, lecz żaden nic nie zwalnia go od odpowiedzialności za podjęcie takich kroków, które najskuteczniej zapobiegą ewentualnej kolizji
- Dowódca statku powietrzego, który nie ma pierwszeństwa drogi wobec innego statku powietrzego, powinien unikać przelatywania nad lub pod nim oraz przecinania mu drogi chyba, że jest całkowicie pewny, iż minie go w bezpiecznej odległości z uwzględnieniem czynników związanych z ruchami pionowymi powietrza jak i skutków turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrzego mającego pierwszeństwo
- Gdy dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub prawie przeciwnych i grozi to niebezpieczeństwem zderzenia, dowódca każdego z nich powinien zmienić swój kurs w prawo
- Gdy dwa statki powietrzne lecą na kierunkach zbieżnych i zbliżonych poziomach, dowódca statku powietrzego, który ma inny statek powietrzny po swojej prawej stronie, powinien mu dać pierwszeństwo drogi, jednakże:
 - 1) statki powietrzne o napędzie silnikowym cięższe od powietrza powinny dać pierwszeństwo drogi sterowcom, szybowcom, balonom lub innym statkom bez własnego napędu
 - 2) sterowce powinny dać pierwszeństwo drogi szybowcom, balonom lub innym statkom bez własnego napędu
 - 3) szybowce powinny dać pierwszeństwo drogi balonom, lub innym statkom bez własnego napędu
 - 4) statki powietrzne o napędzie silnikowym powinny dać pierwszeństwo drogi statkom powietrznym holującym inne statki powietrzne lub przedmioty



- Statkiem powietrznym wyprzedzającym jest statek powietrzny, który zbliża się do innego statku powietrznego z tyłu, z kierunku tworzącego kąt mniejszy niż 70° z płaszczyzną symetrii statku powietrznego wyprzedzanego
- Statek powietrzny wyprzedzany ma pierwszeństwo drogi, a dowódca statku powietrznego wyprzedzającego, niezależnie od tego, czy się wznosi, zniża, czy też wykonuje lot poziomy, powinien utrzymać się z dala od statku wyprzedzanego, zmieniając swój kurs w prawo - żadna następna zmiana we wzajemnym położeniu obu statków nie zwalnia dowódcy statku powietrznego wyprzedzającego od wymienionego obowiązku, dopóki nie minie statek wyprzedzany i nie oddali się od niego
- Jeżeli statek powietrzny leci za innym statkiem powietrznym na tej samej lub zbliżonej wysokości bez zamiaru wyprzedzania go, dowódca statku powietrznego lecącego z tyłu powinien utrzymywać bezpieczną odległość od statku poprzedzającego
- Dowódca statku powietrznego w locie lub poruszającego się na ziemi powinien dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym lądującym lub będącym w końcowej fazie podejścia do lądowania
- Gdy dwa statki powietrzne lub więcej, zbliżają się do lotniska z zamiarem lądowania, dowódca statku powietrznego znajdujący się na wyższym poziomie powinien dać pierwszeństwo drogi statkowi powietrznemu na niższym poziomie, lecz zasada ta nie powinna być wykorzystywana w celu uzyskania pierwszeństwa drogi w odniesieniu do statku powietrznego, wykonującego końcowe podejście do lądowania lub wyprzedzenia tego statku. Niemniej jednak statki powietrzne cięższe od powietrza i z napędem silnikowym powinny dać pierwszeństwo drogi szybowcom, balonom lub innym statkom bez własnego napędu
- W przypadku lądowania bezpośrednio po sobie kilku statków powietrznych, każdy następny statek powietrzny ląduje na zewnątrz od poprzedniego w stosunku do linii znaków startowych w kierunku pasa betonowego (od linii znaków startowych do pasa betonowego jest pas do lądowania dla szybowców)
- Dowódca statku powietrznego wiedząc, że inny statek powietrzny zmuszony jest do lądowania, powinien dać temu statkowi pierwszeństwo drogi
- Dowódca statku powietrznego kołujący na polu manewrowym lotniska, powinien dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym startującym lub przygotowującym się do startu
- W przypadku lądowania gdy nie jest to konieczne nie używamy hamulca na koło podczas dobiegu
- Jeżeli dowódca statku powietrznego zobowiązany do udzielenia pierwszeństwa drogi innemu statkowi powietrznemu nie jest w stanie zachować bezpiecznej odległości, to dowódca statku powietrznego, który widzi spotykany statek na lewo od siebie, powinien zmniejszyć wysokość, a dowódca statku powietrznego, który widzi spotkany statek na prawo od siebie powinien zwiększyć wysokość tak, aby różnica wysokości w chwili mijania była bezpieczna. Natomiast, gdy zmiana wysokości lotu jest niemożliwa dowódcy tych statków powietrznych powinni zastosować bezpieczny manewr rozejścia się
- Jeżeli po otrzymaniu drogą radiową od innego statku powietrznego informacji ruchu pilot zdecyduje, że jest konieczne natychmiastowe działanie w celu uniknięcia mającego nastąpić



ryzyka zderzenia jego statku, a zapobieżenie tego ryzyka nie może być osiągnięte poprzez zastosowanie w/w zasad o pierwszeństwie drogi, to powinien:

- 1) o ile inny manewr nie okaże się odpowiedniejszy, natychmiast obniżyć lot o 150 metrów
- 2) użyć wszelkich sposobów, które zwiększyłyby możliwość dostrzeżenia go
- 3) odpowiedzieć niezwłocznie na odebrane informacje przekazane drogą radiową i poinformować o podjętym działaniu
- 4) zawiadomić gdy to konieczne na właściwej częstotliwości organ służby ruchu lotniczego o podjętym działaniu
- 5) po ustaniu zagrożenia możliwie szybko powrócić na poprzednio utrzymywaną wysokość lotu, informując o tym gdy to konieczne właściwy organ służby ruchu lotniczego

B. ZASADY TRANSPORTU SZYBOWCÓW:

- Wyhangarowanie i zahangarowanie szybowca odbywa się pod kierunkiem upoważnionej osoby (mechanik szybowcowy, instruktor, pilot wyznaczony przez osobę funkcyjną AW). Wydaje ona polecenia wszystkim osobom z obsługi szybowców i dba o właściwy przebieg hangarowania i zabezpieczenia szybowca w hangarze lub przed hangarem
- Szybowiec pozostawiony na otwartej przestrzeni bez osoby pilnującej musi być zawsze zabezpieczony przed porywami wiatru w sposób uniemożliwiający jego przesunięcie, podniesienie lub wyrócenie. Szybowiec zabezpiecza się prowizorycznie przez ustawienie opuszczonego skrzydła pod wiatr i obciążenie lub przywiązanie do grajcara lub kołków. Hamulce aerodynamiczne należy otworzyć całkowicie i przykryć pokrowcem kabinę
- Szybowiec pozostawiony na dłuższy okres w terenie przygodnym należy zdemontować lub odpowiednio zakotwiczyć przód, ogon i skrzydła z obu stron, najlepiej w linii lotu zablokować stery i ewentualnie przykryć kabinę pokrowcem
- Zabezpieczenie szybowca przed porywami wiatru należy przed lotami do obowiązków osoby prowadzącej szybowiec za skrzydło, a po locie do osoby, która ostatnia wykonała lot
- Do transportu szybowców za pojazdem mechanicznym służą linki, których różnica długości wynosi przynajmniej dwie długości szybowca. Przy dźwigni wyczepu drugiego i następnych szybowców powinna iść osoba, aby w razie zerwania liny pierwszego szybowca można było odczepić następne szybowce. Sygnałem do kierowcy pojazdu holującego o gotowości szybowca do transportu jest podniesienie skrzydła do poziomu i ręka podniesiona do góry. Sygnałem „zatrzymać się” jest okrzyk „stój” i wymachiwanie ręką nad głową
- Po lotnisku szybowce można transportować wyznaczonymi drogami do kołowania lub w sposób ustalony przez kierownika startu. Podczas transportu szybowca przez pas lądowania należy kierować szybowiec najkrótszą drogą do pasa neutralnego lub miejsca postoju prowadzący szybowiec za skrzydło powinien iść od strony nawietrznej - w przypadku transportowania dwóch szybowców - po stronach zewnętrznych szybowców, prowadząc obserwację przestrzeni i wydając sobie wzajemnie odpowiednie polecenia

C. ZASADY LOTÓW ZA WYCIĄGARKĄ:

- Pilot przygotowujący się do lotu ma obowiązek sprawdzić stan techniczny szybowca i jego wyposażenie, w tym łączność radiową



- Samodzielne loty szkolne z wykorzystaniem startu za wyciągarką należy wykonywać z obustronną łącznością radiową a w przypadku jej zaniku w czasie lotu należy stosować sygnały wzrokowe (tarcza startowa i znaki startowe)
- Do wykonywania startów szybowcowych może być użyta wyciągarka o pełnej sprawności technicznej
- Starty szybowca za wyciągarką mogą się odbywać przy wietrze czołowym o prędkości do 12 m/s, tylnym 3 m/s i bocznym o kącie wiatru $30^{\circ} \div 90^{\circ}$ do 5 m/s (lecz nie większym niż określony dla danego typu szybowca w jego instrukcji użytkowania w locie)
- Zabrania się kategoriycznie poruszania się przed szybowcami ustawionymi do startu za wyciągarką z wyjątkiem osób które podczepiają lub sprawdzają stan liny wyciągarkowej
- Długości pasa startu i liny wyciągarkowej powinny zapewniać niezbędny nabór wysokości, umożliwiając bezpieczne wykonanie kręgu nad lotniskiem
- Pierwszy lot po rozłożeniu startu wykonuje instruktor lub pilot wyznaczony przez instruktora, w celu sprawdzenia prawidłowości rozłożenia startu i działania zespołu wyciągarki oraz rzeczywistych warunków meteorologicznych
- Kierownik startu na starcie może nadać sygnał do rozpoczęcia startu dopiero wtedy, gdy przekona się, że pilot szybowca i mechanik ściągarki są gotowi do startu, że lina jest ułożona prawidłowo i że nie ma żadnych przeszkód do startu na polu wzlotów i w powietrzu
- Położona tarcza na ziemi informuje pilota o odczepieniu liny – gdy sygnalista obraca tarczą dookoła własnej osi to lina nie jest wyczepiona i pozostaje przy szybowcu
- Po wykonaniu czynności wyczepienia liny wyciągarkowej – w sytuacji gdy nie ma komunikatu przez radio o wyczepieniu liny: „lina odeszła” - pilot powinien jak najszybciej nawiązać łączność wzrokową ze startem, w celu upewnienia się, czy nie jest sygnalizowane ostrzeżenie nie odczepienia liny
- Jeżeli w ostatniej fazie startu lina wyciągarkowa nie odpadnie od szybowca, wyciągarkowy przerywa ciąg i wysprzęgła bęben. Gdy szybowiec z nie odczepioną liną przeleci wyciągarkę lub w inny sposób kontynuuje lot, wyciągarkowy odcina linę, natomiast sygnalista zatacza kręgi tarczą sygnalizacyjną
- W razie niemożności odczepienia liny wyciągarkowej od szybowca, pilot powinien wykonywać lot w granicach lotniska, unikając przelatywania nad przeszkodami i cały czas starając się odczepić linę
- Jeżeli lina zaczepi o przeszkodę, pilot powinien otworzyć hamulce i wykonywać okrążenia miejsca zaczepienia liny i w pobliżu tego miejsca lądować
- W razie przerwania ciągu wyciągarki na wysokości do 50 m pilot ma obowiązek przez odpowiednie oddanie drążka od siebie przejść do lotu ślizgowego, odczepić linę, otworzyć hamulce i lądować na wprost. W przypadku przerwania ciągu na większej wysokości należy postępować w sposób ustalony przez kierownika startu, który udzielając wskazówek przed lotem uwzględnia rozłożenie startu, usytuowanie lotniska i inne okoliczności

D. ZASADY LOTÓW ZA SAMOLOTEM:



- Dowódcą zespołu podczas startu szybowca lub szybowców za samolotem jest pilot samolotu holującego
- Dopuszczenie szybowca do lotów holowanych z podaniem maksymalnej prędkości (i składowych wiatru) do startu i zakresu prędkości holowania w różnych warunkach meteorologicznych jest określone w instrukcji użytkowania szybowca
- Zabrania się wykonywania startów za holem do lotów szkolnych z uczniami – pilotami przy składowej czołowej wiatru przy ziemi powyżej 8 m/s. Kierownik startu lub instruktor może te wymagania, w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa

12.3.6 Liny stosowane do holowania szybowców za samolotem powinny odpowiadać warunkom technicznym, określonym w instrukcji wykonywania lin holowniczych.

Długość tych lin nie może być krótsza niż:

- a) 30 m w lotach szkolnych
- b) 30 m w lotach treningowych
- c) 15 m w lotach pokazowych lub w innych okolicznościach wyjątkowych

Na start na linii długości 15 m zezwolenia udziela Szef Wyszkoenia

- Pilot samolotu holującego szybowiec powinien tak nim sterować i utrzymywać taką wysokość lotu, aby w razie nieprzewidzianego odłączenia się liny holowniczej, szybowiec mógł lotem ślizgowym dolecieć do terenu nadającego się do lądowania
- Lądowanie samolotu z liną holowniczą jest dopuszczalne tylko przy odpowiednio długim pasie lądowania, pozwalającym na podejście nad przeszkodami na wysokości dwukrotnie większej niż wynosi długość liny holowniczej
- Wlatywanie w chmury lub mgłę samolotem holującym szybowiec jest zabronione
- W lotach szkolnych (uczniów-pilotów) odłączenie szybowca następuje na sygnał pilota holującego, natomiast w lotach pilotów szybowcowych decyzja należy do pilota szybowcowego. Pilot szybowcowy ma obowiązek odłączyć się na sygnał pilota holującego a w przypadku, gdy nie jest w stanie opanować sytuacji grożącej wypadkiem lub, gdy straci z pola widzenia samolot holujący, sam podejmuje decyzję odłączenia się
- Pilot holujący może odłączyć linę, pozostawiając ją przy szybowcu, jeżeli przewiduje to zadanie lotu, jeśli zażąda tego pilot szybowcowy lub, jeżeli dalszy lot jest niebezpieczny. W ostatnim przypadku pilot holujący powinien przed odłączeniem liny podać odpowiedni sygnał pilotowi holowanemu chyba, że stanie się konieczne nagłe przerwanie lotu holowanego
- Po odłączeniu liny holowniczej pilot szybowcowy powinien potwierdzić wyczepienie przez radio i w sposób widoczny dla pilota holującego zmienić kierunek lotu (wypracowując separację od końcówki odłączonej liny holowniczej). Odejście to nie może być gwałtowne i jeżeli przed lotem nie zostało ustalone inaczej, powinno się odbyć zakrętem w lewo
- Pilot samolotu holującego nie może rozpocząć zniżania jeśli nie uzyska potwierdzenia wyczepienia szybowca przez radio lub - w przypadku braku takiego potwierdzenia - osobiście nie stwierdzi, że szybowiec prawidłowo się wyczepił



- Gdy po odczepieniu lub zerwaniu lina holownicza pozostanie przy szybowcu, pilot powinien ją natychmiast odzepić lub - na dostatecznie dużej wysokości lotu – zrzucić obok znaków startowych lub w inne obrane miejsce ułatwiające jej znalezienie

- Prowadzenie zespołu samolot - szybowiec należy do pilota holującego jako dowódcy zespołu. Korzystanie przez pilota szybowcowego z sygnałów porozumiewania się z pilotem statku powietrznego holującego jest dopuszczalne tylko wówczas, gdy przewiduje to zadanie lotu lub, gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa. W przypadku, gdy pilot holujący nie stosuje się do sygnałów podawanych z szybowca, a wymagają tego względy bezpieczeństwa pilot szybowcowy może odzepić się nad terenem nadającym się do lądowania

E. ZASADY LOTÓW TERMICZNYCH:

- Wlatywanie do komina termicznego, w którym krąży inny szybowiec lub szybowce, może się odbywać tylko po stycznej do zewnętrznego obwodu krążących szybowców

z zachowaniem kierunku krążenia i bezpiecznej odległości wynoszącej, co najmniej 50 m od innych szybowców

- W kominie termicznym, w którym krąży już inny szybowiec lub szybowce, zabrania się:

a) przecinać drogę przed krążącym szybowcem

b) wykonywać gwałtowne zmiany drogi krążenia

c) wykonywać szybkie zmiany prędkości i wysokości lotu związane z wykorzystaniem energii kinetycznej szybowca

d) zmieniać kierunek krążenia przy różnicy wysokości między szybowcami mniejszej niż 300 m

- Mijanie i wyprzedzanie się szybowców w locie po prostej odbywa się według przepisów dotyczących wszystkich statków powietrznych, przy czym odległość zbliżenia między szybowcami nie może być mniejsza niż 50 m

- Zabrania się wykonywania jakichkolwiek manewrów innych niż niezbędne do lądowania, na i poniżej wysokości krytycznej

- Wysokość krytyczna szybowca jest to wysokość niezbędna do wykonania bezpiecznego manewru do lądowania po uwzględnieniu najbardziej niekorzystnych okoliczności, mogących wpłynąć na przebieg lądowania, takich jak:

a) siła i kierunek wiatru

b) odległość w locie ślizgowym do obranego lądowiska w silnym prądzie opadającym powietrza; Na wielkość wysokości krytycznej ma wpływ także doskonałość szybowca i poziom wyszkolenia pilota

c) Wysokość krytyczna w zależności od poziomu wyszkolenia i klasy szybowca wynosi:

- 300 m dla uczniów-pilotów wykonujących loty termiczne lub przeloty szkolne

- 200 m dla pilotów szybowcowych posiadających licencję

- 100 m dla pilotów posiadających nalot powyżej 500 godzin



F. ZASADY PRZELOTÓW SZYBOWCOWYCH:

- Jeżeli szybowiec podczas wykonywania lotu termicznego obniża się nad terenem płaskim do wysokości 500 m, to pilot tego szybowca ma obowiązek wybrać odpowiedni teren do lądowania. Nad terenem pofałdowanym, masywami leśnymi lub każdym innym z małą ilością pól nadających się do lądowania, wysokość ta powinna być odpowiednio większa. Szukanie i centrowanie wznoszeń można przeprowadzać w pobliżu obranego lądowiska tylko do wysokości krytycznej

- Do lądowania w terenie należy wybierać przede wszystkim niskie uprawy roślin, suche łąki lub ścierniska, których pas lądowania będzie przebiegał wzdłuż kierunku wiatru i posiadał podejście do lądowania wolne od wysokich przeszkód. Rozmiar wybranego terenu uzależnia się od typu szybowca i kwalifikacji wyszkoleniowych pilota

- W terenie płaskim należy lądować pod wiatr, natomiast w terenie górzystym - pod stok

- Obowiązki po wylądowaniu w terenie przygodnym:

a) zanotować godzinę lądowania

b) sprawdzić, czy szybowiec nie jest uszkodzony

c) zabezpieczyć szybowiec przed wpływem warunków meteorologicznych i uszkodzeniem przez osoby postronne

d) powiadomić AW, z dokładnym określeniem czasu i miejsca lądowania i ustalić warunki transportu powrotnego

e) w razie wyrządzenia szkód wypełnić odpowiednie formularze i poinformować osobę poszkodowaną o sposobie uzyskania odszkodowania

f) pozostawienie szybowca bez właściwego zabezpieczenia przed wpływami porywów wiatru i nagłych zmian kierunku jest zabronione. W przypadku zbliżania się burzy, opadów deszczu lub innych groźnych zjawisk pogody, szybowiec należy zdemontować i zabezpieczyć

g) przed oddaleniem się od szybowca należy zwrócić się do przedstawiciela terenowej władzy administracyjnej (policja, sołtys itp.), wojskowej lub społecznej z prośbą o zabezpieczenie szybowca przed uszkodzeniem lub kradzieżą. Jeżeli szybowiec powierza się opiece osoby postronnej, należy zanotować nazwisko i adres tej osoby. Osobę pilnującą należy pouczyć o sposobie sprawowania opieki i wartości powierzonego mienia

G. ZASADY LOTÓW BEZ WIDOCZNOŚCI ZEWNĘTRZNEJ:

- Loty w zasłoniętej kabinie jako pozorowane loty bez widoczności mogą być wykonywane tylko na szybowcach dwusterowych z pilotem bezpieczeństwa zajmującym kabinę odsłoniętą. W lotach szkolnych pilotem bezpieczeństwa jest instruktor, natomiast w lotach treningowych może być pilot posiadający licencję pilota szybowcowego. Jest on w takim locie również dowódcą statku powietrznego

- Lot szybowcowy w chmurach może wykonywać tylko pilot posiadający odpowiednie kwalifikacje do wykonywania lotów w chmurach wraz z aktualną KTP w lotach chmurowych, oraz po uzyskaniu zgody odpowiednich służb ruchu lotniczego



- Loty chmurowe można wykonywać tylko na szybowcu posiadającym dopuszczenie do takich lotów, wyposażonym poza prędkościomierzem, wysokościomierzem, busolą i wariometrem - w zakrętomierz z chyłomierzem poprzecznym oraz w radiostację do utrzymywania łączności z kierownikiem startu

- Loty chmurowe mogą odbywać się:

a) w wydzielonych strukturach przestrzeni powietrznej; lub

b) jako lot z łącznością radiową z właściwym organem ruchu lotniczego

- Wykonywanie lotów w chmurach burzowych z wyładowaniami elektrycznymi jest zabronione. Nie należy również wchodzić w chmury kłębiaste, których wierzchołki zaczynają przechodzić w tzw. „kowadło”, co jest charakterystyczne dla występowania w chmurze gradu i silnego oblodzenia

- Wchodzenie w chmurę, w której przebywa już inny szybowiec jest dopuszczone tylko wówczas, gdy szybowce utrzymują między sobą stałą łączność radiową i różnica wysokości między nimi jest większa niż 500 m

- W razie nie panowania nad sytuacją powstałą w chmurze, należy starać się na otwartych hamulcach aerodynamicznych wyjść z chmury na ustalonym kierunku. Należy wystrzegać się opuszczania chmury korkociągiem lub spiralą

- Wchodzenie w chmurę może się odbywać tylko od jej podstawy. Przebijanie chmury w locie prostym jest zabronione

H. LOTY AKROBACYJNE:

- Lot akrobacyjny jest to lot, w którym statek powietrzny wykonuje celowo manewry powodujące nagłą zmianę jego położenia, nienormalne położenie lub nienormalną zmianę prędkości

- Loty akrobacyjne mogą być wykonywane:

a) na statkach powietrznych dopuszczonych do tego rodzaju lotów i zgodnie z zadaniami określonymi przez użytkowników statków powietrznych

b) w wyznaczonych do tego celu strefach pilotażowych podanych w instrukcji operacyjnej użytkownika lotniska lub w miejscach określonych programami publicznych pokazów lotniczych

c) przez pilotów posiadających sprawdzone odpowiednie kwalifikacje

d) przez uczniów-pilotów/pilotów szkolonych zgodnie z programem szkolenia

e) na bezpiecznych wysokościach

- Loty akrobacyjne mogą być wykonywane nad lotniskiem lub nad wyznaczonym terenem po uwzględnieniu możliwości wylądowania statku powietrznego w sytuacji awaryjnej na lotnisku lub poza terenem zabudowanym osiedla, w miejscu wyznaczonym przed lotem

- Lot akrobacyjny powinien być wykonywany tak, aby statek powietrzny znalazł się w normalnym położeniu nie niżej niż na wysokości 300 m nad terenem – w przypadku strefy lotów akrobacyjnych wyznaczonej w rejonie lotniska



- Ślizgi wykonujemy tylko tak by powstały boczny opływ był od strony zawiasów owiewki szybowca

2. Szczegółowe obowiązki podczas szkolenia praktycznego:

- zgłaszanie odpowiednio wcześniej przed sezonem lotnym chęci wzięcia udziału w planowanych szkoleniach prowadzonych w AW celem uwzględnienia w planach szkoleniowych AW

- zgłaszanie faktu swojego uczestniczenia w szkoleniach w danym sezonie lotnym Szefowi Szkolenia (HT) AW lub osobom funkcyjnym AW celem załatwienia niezbędnych formalności, oraz uzyskania przydziału rodzaju i zakresu zajęć lotniczych (szkolenia teoretycznego, szkolenia praktycznego, innych czynności), oraz instruktorów szkolących

- w uzgodnieniu z osobami wskazanymi jw. planowanie właściwych szkoleń teoretycznych i praktycznych, przedlotowych/przedstartowych bądź innych przygotowań naziemnych w ilości i zakresie koniecznym i niezbędnym przed szkoleniem praktycznym w powietrzu w danym czasie lotnym lub w zakresie danych zadań i/lub rodzaju szkolenia (w tym przyswojenie zasad zachowania się na lotnisku i starcie, transportu sprzętu, zasad zajmowania miejsca w kabinie szybowca i zamykania/otwierania kabiny, zasad zapinania i odpinania pasów wraz z ich układaniem, zasad wychodzenia z kabiny szybowca, zabezpieczenia/pozostawienia szybowca na starcie, wyhangarowywania i hangarowania)

- na przeprowadzonych odprawach przedlotowych/przedstartowych bądź innych przygotowaniach naziemnych przyswojenie zadań i zasad rozplanowania lotów (wraz z rezerwacją przestrzeni powietrznej gdy jest to konieczne), uwzględnieniem warunków meteorologicznych, ilości i rodzaju niezbędnego sprzętu, ewentualnej dodatkowej pomocy innych instruktorów/osób oraz przerw na odpoczynek i posiłki, wiedza dotycząca osób obsługujących urządzenia startowe (piloci holujący, wyciągarkowi, mechanicy, itd.), i/lub innych osób funkcyjnych

- przyswojenie zasad przygotowania i pobierania sprzętu niezbędnego do wykonywania postawionych zadań w danym czasie lotnym (akumulatory, radiostacje, spadochrony, środki pielęgnacyjne do szybowców, sprzęt latający, wyposażenie startowe, pojazdy startowe, urządzenia startowe, itd.)

- uczestniczenie przy wyhangarowywaniu, przeglądzie przedlotowym/przedstartowym, kosmetyce, wyposażaniu, transporcie na start (zabezpieczenie gdy to konieczne sterów wysokości w transporcie - szybowce zaś przed zaciągnięciem na start muszą być przygotowane przed hangarem w zakresie spadochronów, przeglądu technicznego i dokumentacji, sprawdzenia łączności. Szybowce przed transportem muszą być wystawione przed bramę) i ustawieniu startowym niezbędnego sprzętu lotniczego, startowego i/lub urządzeń startowych w danym czasie lotnym, przyjęcie określonych funkcji startowych

- ustalenie zawsze gdy jest to konieczne z osobą pełniącą obowiązki Kierownika Startu zasad i kolejności ustawienia sprzętu na starcie, zasad i kolejności wykonania swoich zadań, wykorzystania sprzętu lotniczego, zasad korespondencji radiowej, rodzajów/kierunków kręgów nadlotniskowych, ograniczeń użytkowania przestrzeni lotniczych, służb startowych i urządzeń startowych (tak by zagwarantować wykonanie całego zakresu postawionych w danym czasie lotnym zadań i ćwiczeń)

- zgłoszenie, gdy jest to konieczne, faktu gotowości rozpoczęcia lotów a następnie rzetelne wykonywanie zakresu zaplanowanych lotów w bieżącym porozumieniu z Kierownikiem Startu i instruktorami szkolącymi zgodnie z ich poleceniami/wskazówkami wraz z niezbędnymi przerwami na objaśnienia teoretyczne, odpoczynek i posiłki,



wykonywanie przeglądów przedstartowych i dokonywanie w sposób czytelny niezbędnych wpisów w Pokładowych Dziennikach Technicznych, dostarczaniem niezbędnych danych osobie prowadzącej ewidencję lotów, oraz kontrola prowadzonej ewidencji jeśli to konieczne, dbanie o dokonywanie odpowiednich wpisów w dokumentacji własnej (szkolonych pilotów i uczniów – pilotów) (i innej dokumentacji startowej), bieżąca niezależna kontrola sytuacji meteorologicznej i logistyki wykonywania lotów

- po wykonaniu lotów w danym czasie lotnym istnieje obowiązek zameldować o tym Kierownikowi Startu, by ustalić tok dalszego działania, a w konieczności zapewnić udział przy transporcie ze startu sprzętu lotniczego i/lub startowego i/lub urządzeń startowych (zabezpieczenie gdy to konieczne sterów wysokości w transporcie), przeglądzie polotowym, rozposażeniu, kosmetyce, hangarowaniu

- przyswojenie sposobów i zasad zdawania sprzętu niezbędnego po wykonywaniu postawionych zadań w danym czasie lotnym (akumulatory, radiostacje, spadochrony, środki pielęgnacyjne do szybowców, sprzęt latający, wyposażenie startowe, pojazdy startowe, urządzenia startowe, itd.). Szybowce holowane ze startu muszą być zatrzymane przed bramą. Po lotach szybowce muszą być rozbrojone (spadochrony, akumulatory, itd.) przed wstawieniem ich do hangaru

- zgłoszenie faktu zakończenia lotów, dokonanie niezbędnych wpisów w Pokładowych Dziennikach Technicznych, zadbanie o dokonanie niezbędnych wpisów w dokumentacji własnej (szkolonych pilotów i uczniów – pilotów) (i innej dokumentacji startowej), uczestnictwo (jeśli to konieczne) w krótkiej odprawie polotowej dla szkolonych pilotów i uczniów – pilotów, w podsumowaniu i wstępnym zaplanowaniu czasu lotnego w przyszłości

KAŻDY PILOT UCZEŃ - PILOT W AEROKLUBIE WARSZAWSKIM POWINIEN DBAĆ O DOBRĄ, SERDECZNĄ, KULTURALNĄ I KOLEŻEŃSKĄ ATMOSFERĘ PODCZAS WSZELKICH AKTYWNOŚCI W SEKCJI SZYBOWCOWEJ AW – RZETELNIE I MERYTORYCZNIE PRZYSWAJAĆ I STOSOWAĆ WIEDZĘ TEORETYCZNĄ I PRAKTYCZNĄ W ZAKRESIE LOTÓW I SZKOLEŃ LOTNICZYCH ORAZ DZIAŁAŃ Z NIMI ZWIĄZANYCH

KAŻDY PILOT I UCZEŃ - PILOT W AW POWINIEN NATYCHMIAST ZAKOMUNIKOWAĆ KIEROWNIKOWI STARTU LUB INSTRUKTOROWI O WSZELKICH NIEPRAWIDŁOŚCIACH, NIEBEZPIECZNYCH ZMIANACH/ZJAWISKACH METEOROLOGICZNYCH, ODSTĘPSTWACH OD PRZYJĘTEJ LOGISTYKI ZAPLANOWANYCH DZIAŁAŃ SZKOLENIOWYCH A ZWŁASZCZA ZAGROŻENIACH LOTNICZYCH – W TYM NIESPRAWNOŚCIACH SPRZĘTU LOTNICZEGO

3. Odpowiedzialność :

- za niedopełnienie obowiązków, określonych w niniejszym REGULAMINIE piloci i uczniowie - piloci ponoszą wewnętrzną odpowiedzialność dyscyplinarną wobec AW, ze skreśleniem z listy członków AW włącznie

- odpowiedzialność prawną w zakresie prawa lotniczego, karnego i/lub cywilnego ponosi pilot i uczeń – pilot (w przypadku ucznia – pilota w szczególnych przypadkach instruktor nadzorujący/prowadzący szkolenie):



- za podjęcie i wykonywanie czynności lotniczych w stanie wskazującym na użycie alkoholu, lub w stanie nietrzeźwości, lub pod wpływem środków albo leków psychoaktywnych

UWAGA ! Szczególnie w razie stwierdzenia wykonywania przez pilota lub ucznia - pilota czynności lotniczych pod wpływem alkoholu, lub pod wpływem środków albo leków psychoaktywnych, AW ma obowiązek zawiesić go w wykonywaniu czynności lotniczych, a informacje o zaistniałym zdarzeniu przesłać do właściwej władzy, która podejmuje dalsze działania przewidziane prawem

- za fakt i skutki naruszenia przepisów i błędów w wykonywaniu czynności lotniczych (w szczególności czynności pilota dowódcy statku powietrznego), postawionych zadań i zasad wykonywania lotu - zwłaszcza jeżeli posiada ważną licencję pilota, uprawniającą go do tych czynności i nakładającą odpowiedzialność w zakresie wykonania tych czynności
- za zniszczenie, lub uszkodzenie, lub zagubienie, lub rażące/widoczne pogorszenie stanu sprzętu latającego i/lub jego wyposażenia, wyposażenia i sprzętu pomocniczego, pomocy dydaktycznych, zaplecza dydaktycznego itd., będących na wyposażeniu AW, udostępnionych mu do użytkowania w związku z prowadzoną planową działalnością lotniczą/szkoleniową

UWAGA ! W przypadku zniszczenia, lub uszkodzenia, lub zagubienia, lub rażącego/widocznego pogorszenia stanu sprzętu latającego i/lub jego wyposażenia, wyposażenia i sprzętu pomocniczego, pomocy dydaktycznych, zaplecza dydaktycznego itd., będących na wyposażeniu AW, udostępnionych do użytkowania w związku z prowadzoną planową działalnością lotniczą/szkoleniową, oraz w przypadku konieczności naprawy sprzętu latającego w zakresie nie objętym ubezpieczeniami, odpowiednimi kosztami zostanie obciążony pilot lub uczeń - pilot - w sytuacji, gdy zostanie stwierdzone, że wina za spowodowanie szkód leży po jego stronie

Oświadczam, że zapoznałem się z treścią „Regulaminu” i zobowiązuję się do jego przestrzegania

.....
podpis pilota/ucznia - pilota

Przyjmuję do wiadomości, że Pan/Pani.....
zobowiązał(a) się do przestrzegania powyższego regulaminu w mojej obecności

.....

*podpis Szefa Szkolenia (HT) lub osoby
upoważnionej*

