

Wydano: x.x.2025	Data wejścia w życie: x.x.2025	Obowiązuje: do odwołania
---------------------	-----------------------------------	-----------------------------

Podstawa prawna:
Sekcja 9 ustawy o lotnictwie (864/2014)

Kary za nieprzestrzeganie rozporządzenia zostały określone w:
sekcjach 175 i 178 ustawy o lotnictwie (864/2014)

Informacje o zmianach:

Niniejsze rozporządzenie uchyla rozporządzenie w sprawie lotnictwa OPS M2-9 dotyczące szybowców, wydane przez Fińską Agencję Bezpieczeństwa Transportu w dniu 6 lipca 2011 r. (TRAFI/4841/03.04.00.00/2011).

SZYBOWCE

Spis treści

1	SOVELTAMISALA.....	2
2	MÄÄRITELMÄT.....	2
3	TEKNISET MÄÄRÄYKSET.....	3
3.1	Liitimiä koskevat vaatimukset.....	3
3.1.1	Vaatimukset 1-paikkaisille liitimille.....	3
3.1.2	Vaatimukset 2-paikkaisille liitimille.....	3
3.2	Vaatimukset kilpailu- ja esittelytoiminnassa.....	3
3.3	Käyttörajoitukset ja huolto-ohjeet.....	3
3.4	Huolto-, korjaus- ja muutostyöt.....	4
3.5	Liitimen asiakirjat.....	4
3.6	Muun kuin jaloilta lähtevän liitimen luettelointi ja merkintä.....	4
3.7	Suomessa valmistetun liitimen merkinnät ja valmistuskirjanpito.....	5
4	TOIMINNALLISET MÄÄRÄYKSET.....	5
4.1	Varustevaatimukset.....	5
4.2	Lennon valmistelu ja suorittaminen.....	5
4.3	Muut toiminnalliset vaatimukset.....	6
5	OHJAAJALTA EDELLYTETTYÄ IKÄÄ, TIETOA, TAITOA JA KOKEMUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET.....	6
5.1	Ikää koskevat vaatimukset.....	6
5.2	Tietoa koskevat vaatimukset.....	6
5.3	Taito ja kokemus, jota edellytetään itsenäiseen lentämiseen.....	6
5.4	Kokemus, jota edellytetään matkustajan kuljettamiseen.....	7
5.5	Kokemus, jota edellytetään kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä.....	7
5.6	Tiedollisten ja taidollisten vaatimusten todentaminen.....	7
6	KOULUTUS.....	8
7	ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN.....	9
8	POIKKEUKSET.....	9
9	SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.....	9

1 ZAKRES

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do szybowców określonych w ust. 2, które są wyłączone z zakresu rozporządzenia w sprawie EASA na mocy Załącznika I do rozporządzenia w sprawie EASA,¹ a zatem wchodzą w zakres przepisów krajowych. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do bezpilotowych statków powietrznych.

2 DEFINICJE

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

państwo EFTA oznacza państwo będące sygnatariuszem Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

lotnia oznacza szybowiec, którego starty mogą zawsze odbywać się poprzez wybicie się nogami. Urządzenie to może też posiadać koła pomocnicze lub narty ułatwiające start, jeżeli nie zakłócają one startu poprzez wybicie się nogami. Szybowiec używany przez osobę o ograniczonej sprawności ruchowej i wyposażony w pomocnicze koła lub narty w celu ułatwienia startu i lądowania jest również nadal uznawany za maszynę startującą przez wybicie się nogami, jeżeli, po usunięciu tych części, można nim startować nogami;

szkolenie oznacza szkolenie ucznia w celu uzyskania statusu niezależnego pilota zgodnie z programem szkoleniowym dla danego typu szybowca lub inne szkolenie prowadzone zgodnie z programem szkoleniowym, takie jak szkolenie dla ucznia, który uzyskał już zezwolenie na samodzielne loty przy użyciu innego typu szybowca, który ma podobny sposób sterowania, ale jest strukturalnie odmienny, szkolenie w zakresie transportu pasażerów i szkolenie w zakresie nowych metod startu;

świadectwo odbycia szkolenia oznacza pisemne świadectwo wydane przez instruktora, potwierdzające pomyślne ukończenie szkolenia zgodnie z programem szkolenia. Świadectwo szkolenia jest również równoważne ważnej lub wygasłej licencji pilota, odpowiedniej dla trybu sterowania typu szybowca, lub certyfikatowi pilota szybowca wydanemu zgodnie z przepisami FAI (World Air Sports Federation, *Fédération Aéronautique Internationale*) lub krajowemu certyfikatowi pilota szybowca;

szybowiec oznacza statek powietrzny i jego wyposażenie, zgodnie z definicją w poniższym zgrupowaniu, które są wyłączone z zakresu rozporządzenia EASA w Załączniku I do tego samego rozporządzenia.

Grupa A: ultralekkie statki powietrzne sterowane w punkcie ciężkości i zmotoryzowane paralotnie, których prędkość przeciągnięcia lub minimalna stała prędkość lotu w konfiguracji do lądowania nie przekracza 35 węzłów prędkości skalibrowanej (CAS), mają nie więcej niż dwa miejsca siedzące i znajdują się poniżej limitów masy, o których mowa w lit. e) Załącznika I do rozporządzenia w sprawie EASA;

Grupa B: szybowce o maksymalnej masie własnej nie większej niż 80 kg dla jednomiejscowych lub 100 kg dla dwumiejscowych;

Grupa C: inne załogowe statki powietrzne o masie własnej, łącznie z paliwem, nieprzekraczającej 70 kg;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (OJ L 212 z 22.8.2018, s. 1-122)

typ szybowca oznacza szybowce, które są zasadniczo identyczne pod względem układu sterowania i konstrukcji;

pilot - dowódca szybowca oznacza pilota dowódcę statku powietrznego, o którym mowa w art. 52 ustawy o lotnictwie;

pilot oznacza osobę, która faktycznie kontroluje szybowiec, nawet jeśli nie jest pilotem dowódcą;

masa pusta oznacza masę pustego szybowca, gdy szybowiec jest wyposażony w stałe wyposażenie wymagane do lotu.

W niniejszym przepisie lot uznaje się za rozpoczęty, gdy szybowiec zaczyna się poruszać w celu wykonania lotu, i za zakończony, gdy szybowiec całkowicie zatrzymał się po lądowaniu.

3 PRZEPISY TECHNICZNE

3.1 Wymagania dotyczące szybowców

3.1.1 Wymogi dotyczące szybowców jednomiejscowych

3.1.1.1 Szybowiec zatwierdzony do stosowania w lotnictwie przez inne państwo członkowskie UE lub państwo EFTA może być stosowany w Finlandii. Jednakże w przypadku szybowców o masie pustej mniejszej niż 120 kg wystarczająca jest homologacja skrzydeł.

3.1.1.2 Jeżeli szybowiec jest produkowany w Finlandii, musi spełniać wymagania techniczne dotyczące szybowców z państwa członkowskiego UE lub państwa EFTA. Fińska Agencja ds. Transportu i Komunikacji wydaje certyfikat zgodności z tymi wymogami.

3.1.1.3 Na wniosek Fińska Agencja ds. Transportu i Komunikacji może również zatwierdzić stosowanie wymagań technicznych innych niż wymagania państw członkowskich UE i państw EFTA.

3.1.2 Wymagania dotyczące szybowców dwumiejscowych

3.1.2.1 Szybowiec używany w Finlandii i produkowany w innym miejscu musi spełniać wymagania techniczne zatwierdzone przez inne państwo członkowskie Unii lub państwo EFTA lub właściwą organizację działającą na jego terytorium oraz posiadać homologację typu lub równoważną homologację. Jednakże w przypadku szybowców o masie pustej mniejszej niż 120 kg wystarczająca jest homologacja skrzydeł.

3.1.2.2 Jeżeli szybowiec jest produkowany w Finlandii, musi spełniać wymagania techniczne dotyczące szybowców z państwa członkowskiego UE lub państwa EFTA. Fińska Agencja ds. Transportu i Komunikacji wydaje certyfikat zgodności z tymi wymogami.

3.1.2.3 Na wniosek Fińska Agencja ds. Transportu i Komunikacji może również zatwierdzić stosowanie wymagań technicznych innych niż wymagania państw członkowskich UE i państw EFTA.

3.2 Wymagania dotyczące konkursów i pokazów

Oprócz postanowień sekcji 3.1, szybowiec będący własnością podmiotów zagranicznych może być wykorzystywany w konkursach, pokazach lub innych porównywalnych działaniach lotniczych odbywających się w Finlandii, jeżeli jest zgodny z przepisami dotyczącymi szybowców obowiązującymi w kraju macierzystym właściciela szybowca.

Szybowiec taki nie może pozostawać na terytorium Finlandii dłużej niż przez dwa miesiące w ciągu kolejnych 12 miesięcy.

3.3 Ograniczenia dotyczące instrukcji montażu i konserwacji

Szybowiec musi być wyposażony w instrukcję informującą o wszelkich ograniczeniach w jego użytkowaniu, a także w instrukcje konserwacji. Instrukcja ta nie jest wymagana w przypadku szybowca zbudowanego samodzielnie lub modyfikowanego przez osobę eksploatującą szybowiec, o ile szybowiec nie jest wykorzystywany do celów szkoleniowych.

3.4 Konserwacja, naprawa i modyfikacja

Konserwację, naprawę i modyfikację szybowca przeprowadza się zgodnie z instrukcjami podanymi przez producenta lub powszechnie stosowanymi w terenie. Osoba wykonująca te prace musi posiadać wystarczające przeszkolenie, doświadczenie, instrukcje, pomieszczenia i wyposażenie do wykonywania danej czynności.

3.4.2 Właściciel lub operator szybowca przeprowadza lub zleca przeprowadzenie wszelkich czynności obsługi technicznej, przeglądów i modyfikacji zalecanych przez producenta, jak również środków niezbędnych do zapewnienia zdolności do lotu urządzeń.

3.5 Dokumenty szybowca

Na zasadzie odstępstwa od sekcji 61 ustawy o lotnictwie szybowiec wykorzystywany w lotnictwie musi posiadać następujące ważne dokumenty:

- a) instrukcję obsługi, o której mowa w sekcji 3.3.
- b) certyfikaty ubezpieczeniowe na podstawie² rozporządzenia w sprawie ubezpieczeń lotniczych oraz art. 138 i 139 ustawy o lotnictwie, jeżeli są wymagane do prowadzenia danego rodzaju działalności lotniczej;
- c) licencję radiową, jeżeli szybowiec został wyposażony w licencjonowany nadajnik radiowy
- d) decyzję o skatalogowaniu szybowca, jeżeli dany szybowiec wymaga skatalogowania.

Dokumenty nie muszą znajdować się na pokładzie podczas lotu, ale muszą zostać przedstawione do kontroli przez Fińską Agencję Transportu i Komunikacji na żądanie.

3.6 Katalogowanie i rejestracja szybowców nie startującym poprzez wybicie się nogami

3.6.1 Do celów kontroli regulacyjnej szybowce, które nie są uruchamiane nożnie, muszą posiadać identyfikator. Zostanie on wydane przez fińską Agencję ds. Transportu i Komunikacji. Fińska Agencja ds. Transportu i Komunikacji prowadzi wykaz identyfikatorów szybowców, wskazując rodzaj każdego szybowca oraz podmiot, który złożył wniosek o identyfikator.

3.6.2 Jednomiejscowe paralotnie nożne o masie własnej nieprzekraczającej 80 kg są zwolnione z obowiązku katalogowania.

3.6.3 Jeżeli szybowiec nie został jeszcze zatwierdzony, a w celu uzyskania zatwierdzenia należy wykonać loty próbne, do fińskiej Agencji Transportu i Komunikacji składa się

² Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (OJ L 140 z 30.04.2004, str. 1-6)

wniosek o tymczasowe katalogowanie szybowca dla lotów testowych, każdorazowo na okres nie dłuższy niż trzy lata.

3.6.4 Identyfikator składa się z litery „A”, „B” lub „C” określającej grupę szybowców, po której następuje numer porządkowy. Jeżeli do wskazania narodowości szybowca wymagany jest krajowy kod identyfikacyjny (np. w zapytaniu radiowym, licencji radiowej itp.), fiński krajowy kod identyfikacyjny OH będzie używany przed katalogowanym identyfikatorem w radiotelefonii i w wymaganych dokumentach. Krajowego kodu identyfikacyjnego nie umieszcza się na szybowcu ani w katalogu szybowców.

3.6.5 W celu uzyskania identyfikatora szybowca do fińskiej Agencji ds. Transportu i Komunikacji przekazuje się:

a) kopię homologacji typu lub równoważnej homologacji, jeśli jest wymagana, wraz z odpowiednimi danymi technicznymi, oraz

b) świadectwo ważenia, jeżeli jest wymagane zgodnie z pkt 3.6.9 lub 3.6.10.

3.6.6 Identyfikator szybowca musi znajdować się na spodniej stronie lewego skrzydła. Identyfikator znajdujący się na spodniej stronie skrzydła musi mieć wysokość co najmniej 30 cm, a górna krawędź oznakowania musi być skierowana do krawędzi czołowej skrzydła.

3.6.7 W przypadku szybowców, w których znakowanie spodniej części skrzydła nie jest możliwe, znakowanie wykonuje się na dnie płatowca. Identyfikatory umieszcza się na dnie płatowca w taki sposób, aby odległości od boków płatowca były jak najbardziej równe, a litery i cyfry były odczytywane od przodu do tyłu.

3.6.8 Jeżeli wymagane oznaczenia nie mogą być umieszczone na powierzchniach statku powietrznego ze względu na rozmiar tych powierzchni, mogą one zostać zmniejszone, ale nadal muszą być tak duże, jak to możliwe.

3.6.9 Jeżeli homologacja typu lub inna homologacja szybowca grupy B nie zawiera informacji o masie pustej, należy przedłożyć świadectwo wydane przez posiadacza praw do ważenia statku powietrznego.

3.6.10 Jeżeli zatwierdzenie dla szybowca z grupy C nie zawiera informacji o pustej masie z paliwem, przedkłada się certyfikat wydany przez posiadacza uprawnień do ważenia statków powietrznych.

3.7 Oznakowanie i dokumentacja produkcyjna szybowców produkowanych w Finlandii

Jeżeli szybowiec lub jego część składowa są produkowane w Finlandii, producent oznacza je numerem seryjnym, identyfikatorem producenta i rokiem produkcji. Producent prowadzi rejestr produkcji, w którym podaje zastosowane wzory, datę produkcji i producenta.

4 PRZEPISY OPERACYJNE

4.1 Wymogi dotyczące wyposażenia

4.1.1 Jeżeli lot ma być wykonany na wysokości większej niż 150 m nad ziemią lub powierzchnią wody, szybowiec musi być wyposażony w wysokościomierz.

4.1.2 Szybowce grupy B startujące poprzez wybicie się nogą wyposaża się w spadochron awaryjny podczas lotów na wysokości powyżej 50 m nad ziemią lub powierzchnią wody. Jeżeli szybowiec z grupy A lub B jest wykorzystywany do komercyjnego transportu pasażerskiego, musi być wyposażony w spadochron awaryjny, który obejmuje cały szybowiec.

4.1.3 Podczas lotu szybowcem pilot i pasażer muszą nosić odpowiednio skonstruowane hełmy, o ile szybowiec nie posiada chronionej kabiny z pasami bezpieczeństwa.

4.2 Przygotowanie i ukończenie lotu

4.2.1 Na zasadzie odstępstwa od przepisów § 57 ust. 1, 2 i 3 ustawy o lotnictwie:

- a) podczas obsługi szybowca pilot musi przestrzegać instrukcji i ograniczeń podanych w instrukcji jego obsługi;
- b) pilot-dowódca nie przystępuje do wykonania lotu, dopóki nie upewni się, że:
 - i. szybowiec został sprawdzony i wykonano obsługę techniczną zgodnie z instrukcją jego producenta
 - ii. planowany lot można bezpiecznie wykonać biorąc pod uwagę osiągi, panujące warunki pogodowe i inne istotne czynniki oraz
 - iii. szybowiec i jego pasażerowie posiadają wymagane i niezbędne wyposażenie.

4.2.2 Zezwala się tylko na loty w ciągu dnia zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR).

4.3 Inne wymogi eksploatacyjne

4.3.1 W przypadku lotów szybowcem wykonywanych na lotniskach lub w ich pobliżu, jak określono w art. 2 ust. 25 ustawy o lotnictwie, należy uzyskać zezwolenie od kierownika lotniska lub jego przedstawiciela. Jeżeli charakter lub zakres działalności lotniczej zmienia się w stosunku do pierwotnego zezwolenia, działalność uzgadnia się oddzielnie przed jej rozpoczęciem.

Pilot musi zapoznać się z ograniczeniami operacyjnymi i instrukcjami obsługi technicznej dla każdego nowego typu szybowca.

4.3.3 Osoba, która znajduje się na pokładzie szybowca wykorzystywanego do lotów testowych, ale nie pilotuje go, musi mieć na pokładzie przydzielone zadanie, ważną lub wygasłą licencję pilota lub certyfikat szkolenia pilota szybowcowego.

5 WYMAGANIA DOTYCZĄCE WIEKU, WIEDZY, UMIEJĘTNOŚCI I DOŚWIADCZENIA PILOTA

5.1 Wymagania dotyczące wieku

Pilotem szybowcowym może zostać osoba, która ukończyła 15 lat. Jeśli nie ukończyła 18 roku życia, musi posiadać pisemne zezwolenie rodzica lub opiekuna na latanie szybowcem.

Pilot szybowca przewożącego pasażera musi mieć co najmniej 18 lat.

5.2 Wymogi dotyczące informacji

Pilot szybowca musi zapoznać się z odpowiednimi przepisami i regulacjami, w tym zasadami ruchu lotniczego.

5.3 Umiejętności i doświadczenie wymagane do samodzielnego lotu

5.3.1 Aby uzyskać zezwolenie na samodzielne latanie ultralekkim statkiem powietrznym z grupy A sterowanym środkiem ciężkości, pilot musi wykonać co najmniej 60 lotów ultralekkim statkiem powietrznym z grupy A sterowanym środkiem ciężkości, z czego co najmniej 30 lotów z instruktorem i co najmniej 5 lotów samodzielnie pod nadzorem instruktora.

5.3.2 Aby uzyskać upoważnienie do samodzielnego pilotowania paralotni zmotoryzowanej grupy A, pilot musi wykonać co najmniej 40 lotów na paralotni zmotoryzowanej grupy A, z czego co najmniej 30 lotów z instruktorem i co najmniej 5 lotów samodzielnie pod nadzorem instruktora.

5.3.3 Aby pilot, który spełnia warunki do samodzielnego lotu szybowcem grupy B lub C o podobnym trybie sterowania, mógł uzyskać zezwolenie na lot ultralekkim statkiem powietrznym lub paralotnią sterowaną środkiem ciężkości grupy A, za wystarczający uznaje się co najmniej 20 lotów wykonanych ultralekkim statkiem powietrznym lub paralotnią grupy A o podobnym trybie sterowania podczas szkolenia.

Aby uzyskać zezwolenie na samodzielne latanie szybowcem grupy B lub C, pilot musi wykonać podczas szkolenia co najmniej 40 lotów szybowcem grupy B lub C. Aby pilot, który spełnia warunki do samodzielnego lotu na szybowcu grupy A z podobnymi urządzeniami sterującymi, mógł uzyskać upoważnienie do samodzielnego lotu szybowcem grupy B lub C, za wystarczający uznaje się co najmniej 20 lotów wykonanych na szybowcu grupy B lub C z podobnym trybem sterowania.

5.3.5 Instruktor umieszcza w dzienniku pokładowym ucznia potwierdzenie odbytego szkolenia.

5.3.6 Metody startu szybowca są następujące:

- a) start grawitacyjny;
- b) holowanie przez samochód, wyciągarkę lub równoważne urządzenie;
- c) holownik aerodynamiczny lub
- d) start z własną mocą silnika szybowca.

Z wyjątkiem startu grawitacyjnego, każda metoda startu wymaga 7 sesji szkoleniowych w zakresie startu koncentrujących się na danej metodzie. Jeżeli pilot spełnia warunki do samodzielnego lotu szybowcem grupy A, nie ma obowiązku odbycia szkolenia w zakresie startów z wykorzystaniem własnej mocy silnika szybowca, jeżeli szybowiec należy do grupy B lub C.

5.3.7 Jeżeli uczeń nie uzyska zaliczenia za wcześniejsze doświadczenie w locie szybowcowym, szkolenie będzie rozłożone na minimum 7 dni lotów.

5.3.8 Szybowiec z grupy B lub C, który jest sterowany aerodynamicznie na trzech osiach, może być pilotowany przez posiadacza ważnej lub wygasłej licencji pilota szybowca, szybowca z silnikiem lub ultralekkiego statku powietrznego lub posiadacza uprawnienia na klasę statku powietrznego, w ramach przysługujących im uprawnień dotyczących metody startu.

5.3.9 Osoba, która posiada ważną lub wygasłą licencję pilota lub certyfikat szkolenia pilota szybowcowego, może również pilotować szybowce grupy C inne niż te, o których mowa w pkt 5.3.8.

5.3.10 W przypadku samodzielnego lotu pilot szybowca wodowanego i bezsilnikowego nie ma obowiązku odbycia szkolenia, jeżeli start odbywa się bez pomocy zewnętrznej, a lot jest wykonywany:

- a) na wysokości mniejszej niż 150 m nad powierzchnią ziemi lub wody; oraz
- b) więcej niż 10 km od portu lotniczego, lotniska lub lekkiego lotniska w rozumieniu sekcji 2 i 75 ustawy o lotnictwie, oraz
- c) w przestrzeni powietrznej klasy G.

5.4 Doświadczenie wymagane do przewozu pasażerów

Pilot musi posiadać łącznie co najmniej 35 godzin doświadczenia w locie z daną grupą szybowców i trybem sterowania, z czego co najmniej 15 godzin w locie samodzielny.

5.4.2 Pilot musi pilotować z instruktorem co najmniej pięć lotów szybowcowych.

5.4.3 Pilot musi mieć aktualne doświadczenie w locie w zakresie co najmniej 10 lotów z odpowiednim trybem sterowania w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.

5.5 Doświadczenie wymagane w lotnictwie komercyjnym szybowcowym

5.5.1. Pilot musi mieć co najmniej 100 godzin lub 200 startów całkowitego doświadczenia w locie z odpowiednią grupą szybowców i trybem sterowania.

Jeżeli szybowiec jest wykorzystywany w lotnictwie komercyjnym do przewozu pasażerów, muszą być również spełnione wymogi określone w pkt 5.4.

5.5.3 Pilot musi mieć aktualne doświadczenie lotnicze jako pilot-dowódca obejmujące co najmniej 10 lotów z wykorzystaniem odpowiedniego trybu sterowania w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.

5.6 Weryfikacja wymagań w zakresie wiedzy i umiejętności

W celu weryfikacji odbytego szkolenia pilot zachowuje wszelkie otrzymane świadectwa zrealizowanych szkoleń.

5.6.2 W celu weryfikacji czasu lotu pilot prowadzi osobisty dziennik pokładowy, w którym wskazuje co najmniej: datę, liczbę i czas trwania lotów, miejsce odlotu, typ szybowca, metodę startu, cel lotu, identyfikator lub typ szybowca oraz, w razie potrzeby, potwierdzenia instruktora.

5.6.3 Pilot musi mieć przy sobie dokument tożsamości na pokładzie lotu i na żądanie przedstawić go Fińskiej Agencji ds. Transportu i Komunikacji. Świadectwa odbycia szkolenia i dziennik pokładowy nie muszą znajdować się na pokładzie podczas lotu, ale na żądanie muszą zostać przedstawione do kontroli przez Fińską Agencję Transportu i łączności.

6 SZKOLENIE

6.1 Szkolenie na szybowcu nie wymaga licencji szkoleniowej wydanej przez Fińską Agencję Transportu i Komunikacji, o której mowa w sekcji 135 ustawy o usługach transportowych.

6.2 Do celów nadzoru powiadomienie o szkoleniu składa się w Fińskiej Agencji ds. Transportu i Komunikacji nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem lub wprowadzeniem jakichkolwiek zmian do działania. Ogłoszenie o szkoleniu zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) nazwę, miejsce zamieszkania i adres organizacji szkoleniowej lub indywidualnego instruktora;
- b) osoby (osób) prowadzącej(-ych) szkolenie, ich adresu i informacji dotyczących kompetencji oraz pisemnej zgody na ich wyznaczenie
- c) miejsce lub miejsca, w których szkolenie zasadniczo będzie się odbywać,
- d) sprzęt latający wykorzystywany w szkoleniu (grupa szybowców, tryb sterowania, typ szybowca)
- e) stosowane programy szkoleniowe, które określają szczegółowo treść lekcji teoretycznych i szkolenia lotniczego, w podziale na lekcje i loty, a także

wymagania dotyczące wiedzy, umiejętności i doświadczenia wymagane dla pomyślnego ukończenia szkolenia oraz

f) opis sposobu zorganizowania ochrony ubezpieczeniowej na potrzeby szkolenia.

6.3. Osoba odpowiedzialna za szkolenie wydaje pilotowi szybowca świadectwo odbycia szkolenia po pomyślnym ukończeniu szkolenia. Świadectwo odbycia szkolenia wydaje się w odniesieniu do wszystkich prowadzonych szkoleń i zawiera ono następujące informacje:

- a) nazwę organizacji lub indywidualnego instruktora, który wydał ogłoszenie o szkoleniu;
- b) imię i nazwisko oraz datę urodzenia uczestnika szkolenia;
- c) program szkoleniowy;
- d) czas rozpoczęcia oraz zakończenia kursu oraz
- e) podpis i imię i nazwisko osoby, która przeprowadziła szkolenie, oraz datę.

Do celów nadzoru osoba prowadząca szkolenie przedkłada kopię certyfikatu szkolenia fińskiej Agencji ds. Transportu i Komunikacji w terminie 30 dni od wydania certyfikatu.

6.4 Szkolenie w lotach jednomiejscowym szybowcem może być prowadzone przez osobę, która ma co najmniej 18 lat, została upoważniona do samodzielnego pilotowania grupy szybowców i trybu sterowania stosowanego w szkoleniu przez okres dłuższy niż dwa lata oraz posiada co najmniej 50 godzin doświadczenia w locie z grupą szybowców i trybem sterowania stosowanym w szkoleniu.

6.5 Szkolenie w lotach szybowcem dwumiejscowym może być prowadzone przez osobę spełniającą powyższe wymagania, upoważnioną do przewozu pasażerów i posiadającą co najmniej 100 godzin doświadczenia w locie jako pilot w grupie szybowców wykorzystywanej do szkolenia i w trybie sterowania, z czego co najmniej 70 godzin w charakterze pilota dowódcy szybowca.

6.6 Instruktor rejestruje szkolenie, które przeprowadził, w dzienniku ucznia. Taki wpis winien zawierać przedmiot szkolenia, wykonany program szkolenia, datę i nazwisko instruktora lotów.

7 ZGŁASZANIE WYPADKÓW I NIEBEZPIECZNYCH ZDARZEŃ

Wypadki i poważne incydenty występujące w lotnictwie szybowcowym zgłasza się zgodnie z rozporządzeniem UE w sprawie zdarzeń³ i wytycznymi dotyczącymi ruchu lotniczego GEN T1-4.

8 ODSTĘPSTWA

Na wniosek Fińska Agencja Transportu i Komunikacji może przyznać odstępstwa od wymogów niniejszego rozporządzenia, jeżeli Agencja uzna, że odstępstwa są uzasadnione i że poziom bezpieczeństwa odpowiadający celowi rozporządzenia został osiągnięty za pomocą środków zaproponowanych przez wnioskodawcę.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (OJ L 122 z 24.4.2014, s. 18-43)

9 PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

Wymogi, o których mowa w pkt 3.6.6–3.6.8, dotyczące oznakowania identyfikatora szybowca, muszą być spełnione od dnia xx.x.2025/6 [3 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].