



## Zasady zaliczania doświadczenia Aviation Sierra Zulu.

Zasady zaliczania doświadczenia i szkolenia przy zmianie organizacji (ATO lub DTO) są ściśle uregulowane i opierają się przede wszystkim na opracowaniu **Indywidualnego Programu Szkolenia (IPS)** oraz rzetelnej weryfikacji dokumentacji.

Oto kluczowe zasady wynikające z przepisów i wytycznych:

### 1. Mechanizm Indywidualnego Programu Szkolenia (IPS)

Organizacja szkolenia (OSL) może odstąpić od realizacji pełnego szkolenia teoretycznego i praktycznego, opracowując IPS dla osoby posiadającej udokumentowaną wiedzę i praktykę.

- **Decyzja i opracowanie:** Decyzję o szkoleniu w oparciu o IPS podejmuje **Kierownik Szkolenia (HT)** danej organizacji po analizie dokumentów kandydata.
- **Weryfikacja:** Przed przygotowaniem IPS, HT lub wyznaczony instruktor powinien przeprowadzić weryfikację wiedzy teoretycznej (test) oraz umiejętności praktycznych (lot sprawdzający).
- **Ważność:** IPS jest ważny **wyłącznie w tej organizacji**, która go sporządziła.

### 2. Przenoszenie dokumentacji

Przy zmianie organizacji kluczowe jest przekazanie przebiegu szkolenia:

- Nowa organizacja musi uzyskać **kopię istotnej dokumentacji szkoleniowej** kandydata lub inne akceptowalne informacje potwierdzające dotychczasowe postępy.
- HT nowej organizacji wyznacza zakres szkolenia potrzebnego do ukończenia kursu oraz ewentualne szkolenie uzupełniające niezbędne do płynnego przejścia z poprzedniego programu.

### 3. Procedury w zależności od rodzaju licencji

- **Licencje zawodowe (CPL, ATPL w ATO):** Przeniesienie szkolenia wymaga zwykle formalnej rekomendacji HT do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) w celu ustalenia wymaganej liczby pozostałych godzin.
- **Licencje niekomercyjne (np. SPL, LAPL, PPL):** W przypadku gdy rozporządzenia unijne dopuszczają przeniesienie, stosuje się analogiczną procedurę (ocena HT), ale zazwyczaj **bez obowiązku formalnej akceptacji IPS przez ULC**. Program szkolenia DTO powinien zawierać procedury dla uczniów chcących dokończyć szkolenie po rozpoczęciu go w innej organizacji.

### 4. Specyficzne zaliczenia w szybownictwie (Part-SFCL)

W przypadku szkolenia do licencji pilota szybowcowego (SPL) obowiązują dodatkowe zasady zaliczania:

- **Czas lotu:** Kandydatowi ubiegającemu się o SPL zalicza się w pełni cały czas lotu samodzielnego, szkolnego z instruktorem oraz jako PIC na szybowcach na poczet wymagań doświadczenia.



- **Wiedza teoretyczna:** Posiadacze licencji na inne kategorie statków powietrznych (Part-FCL lub Part-BFCL) uzyskują **pełne zaliczenie przedmiotów wspólnych** (np. prawo lotnicze, meteorologia, łączność, możliwości człowieka).
- **Wcześniejsze doświadczenie (inne kategorie):** Kandydaci posiadający licencję na inną kategorię (z wyjątkiem balonów) mogą liczyć na zaliczenie 10% czasu lotu jako PIC na tych statkach (do maksymalnie 7 godzin i 10 startów).

## 5. Szkolenie dodatkowe (dalsze)

Jeśli zmiana organizacji wynika z faktu, że kandydat nie zaliczył egzaminu państwowego lub przekroczył terminy, nowa organizacja może opracować IPS skupiający się na obszarach, które sprawiły trudność (z uwzględnieniem różnic programowych między ośrodkami). **Dodatkowe szkolenie nie musi być realizowane w tej samej organizacji**, w której odbyto pierwotny kurs.

W przypadku, gdy uczeń-pilot zmienia organizację szkolenia (ATO lub DTO), a **żadne z zadań kursu podstawowego nie zostało ukończone** w poprzednim ośrodku, obowiązują standardowe procedury weryfikacji i kwalifikacji, które nakładają na nową organizację konkretne obowiązki:

- **Rola Kierownika Szkolenia (HT):** HT nowej organizacji ma obowiązek ocenić kandydata i wyznaczyć zakres szkolenia potrzebnego do ukończenia kursu. Nawet jeśli żadne zadanie nie zostało formalnie zamknięte, HT musi przeprowadzić analizę posiadanej przez kandydata dokumentacji szkoleniowej.
- **Weryfikacja umiejętności i wiedzy:** Przed podjęciem decyzji o dalszym przebiegu szkolenia, zaleca się, aby HT lub wyznaczony przez niego instruktor przeprowadził **weryfikację wiedzy teoretycznej oraz umiejętności praktycznych** (np. poprzez lot sprawdzający). Pozwala to ocenić, czy uczeń mimo braku zaliczonych zadań posiada już pewne podstawowe umiejętności, które wpłyną na sposób realizacji programu w nowym miejscu.
- **Opracowanie Indywidualnego Programu Szkolenia (IPS):** OSL może opracować IPS dla osoby kontynuującej szkolenie. Jeśli jednak weryfikacja wykaże, że uczeń nie posiada wymaganych kompetencji z żadnego zakresu, HT może zdecydować o konieczności realizacji **pełnego programu szkolenia** zgodnie z zatwierdzonym programem nowej organizacji.
- **Dokumentacja szkoleniowa:** Nowy ośrodek (ATO/DTO) musi uzyskać od poprzedniej organizacji **kopię istotnej dokumentacji szkoleniowej** lub inne akceptowalne informacje potwierdzające dotychczasowy przebieg nauki, nawet jeśli nie skutkowało on zaliczeniem konkretnych zadań.
- **Procedury wewnętrzne organizacji:** Program szkolenia DTO powinien zawierać gotowe procedury dla uczniów, którzy chcą dokończyć szkolenie po rozpoczęciu go w innej organizacji.

Podsumowując, jeśli uczeń nie ukończył żadnych zadań, najprawdopodobniej będzie musiał zrealizować **pełny kurs w nowej organizacji**, jednak ostateczna decyzja o ewentualnym zaliczeniu części ćwiczeń (jeśli uczeń wykaże się ich opanowaniem podczas lotu weryfikacyjnego) należy do **Kierownika Szkolenia (HT)** nowej organizacji.



## Przebieg lotu weryfikacyjnego

(sprawdzenia umiejętności praktycznych) przy zmianie organizacji szkolenia (ATO lub DTO) jest kluczowym elementem procesu opracowywania **Indywidualnego Programu Szkolenia (IPS)**,. Zgodnie z wytycznymi i przepisami, proces ten wygląda następująco:

### 1. Przygotowanie i decyzja

- **Decyzję o przeprowadzeniu lotu podejmuje Kierownik Szkolenia (HT)** nowej organizacji po dokonaniu wstępnej analizy dokumentacji szkoleniowej i dotychczasowego doświadczenia kandydata,.
- Lot musi być poprzedzony **analizą dokumentów**, aby instruktor wiedział, na jakim etapie uczeń przerwał szkolenie w poprzednim ośrodku.

### 2. Osoba przeprowadzająca weryfikację

- Weryfikacji umiejętności praktycznych dokonuje **HT lub wyznaczony przez niego instruktor**.
- W przypadku szkolenia instruktorskiego (FI(S)), ocena wstępna może obejmować symulowaną sesję szkoleniową, w której kandydat występuje w roli instruktora.

### 3. Cel i zakres lotu

- Celem lotu jest **wykazanie umiejętności praktycznych** niezbędnych do określenia zakresu szkolenia uzupełniającego,.
- W przypadku ubiegania się o licencję LAPL, lot weryfikacyjny jest bezpośrednią podstawą do określenia IPS.
- Jeżeli HT ma wątpliwości co do poziomu umiejętności kandydata, może zarządzić **więcej niż jeden lot weryfikacyjny**.
- Podczas lotu ocenia się m.in. poprawność wykonywania manewrów, zachowanie standardów bezpieczeństwa oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM).

### 4. Wynik i dokumentacja

- Na podstawie lotu (lub lotów) HT wyznacza **zakres szkolenia potrzebnego do zakończenia kursu** oraz ewentualne szkolenie dodatkowe niezbędne do wyrównania różnic między programami szkolenia obu organizacji,.
- Z przeprowadzonej weryfikacji sporządza się **protokół**, który musi być podpisany przez HT i archiwizowany wraz z dokumentacją szkoleniową studenta.
- W przypadku instruktorów FI(S), instruktor nadzorujący wpisuje wynik lotu demonstracyjnego bezpośrednio do **książki lotów kandydata**.



Warto zaznaczyć, że lot weryfikacyjny ma na celu nie tylko sprawdzenie „nalotu”, ale przede wszystkim potwierdzenie, czy kandydat faktycznie posiada kompetencje, które wynikają z jego dokumentacji, co pozwala na bezpieczne i zgodne z przepisami kontynuowanie nauki w nowym miejscu.

### Podczas lotu weryfikacyjnego

(sprawdzenia umiejętności praktycznych) przy zmianie organizacji szkolenia lub opracowywaniu Indywidualnego Programu Szkolenia (IPS), zakres sprawdzanych manewrów nie jest sztywno określony jednym wykazem. Decyzję o doborze konkretnych ćwiczeń podejmuje każdorazowo **Kierownik Szkolenia (HT)** nowej organizacji lub wyznaczony przez niego instruktor, opierając się na analizie dotychczasowej dokumentacji kandydata i postępach w szkoleniu.

Zgodnie z materiałami doradczymi do przepisów Part-SFCL, loty sprawdzające poziom kompetencji pilota powinny obejmować wybrane elementy z **programu egzaminu praktycznego na licencję pilota szybowcowego (SPL)**. Do kluczowych obszarów i manewrów podlegających weryfikacji należą:

#### 1. Czynności przedlotowe i start

- Przegląd szybowca, sprawdzenie masy i wyważenia oraz przygotowanie planu lotu.
- Wykonanie startu wybraną metodą (wyciągarka, hol za samolotem lub start z napędem).
- **Symulowane awarie startu** – sprawdzenie reakcji pilota na przerwanie startu na różnych wysokościach.

#### 2. Manewry w locie (Pilotaż)

- **Lot po prostej i zakręty:** utrzymywanie kursu i prędkości, zakręty ze średnim przechyleniem (30°) oraz zakręty na wybrane kierunki.
- **Głębokie zakręty:** wykonywanie krążenia z przechyleniem 45°.
- **Sytuacje krytyczne:**
  - Lot z dużym kątem natarcia (minimalna prędkość lotu).
  - **Przecignięcie** i wyprowadzanie z niego.
  - Rozpoznawanie korkociągu, zapobieganie mu lub wyprowadzanie z rozwiniętego korkociągu (jeśli dopuszcza to typ szybowca).
  - Wyprowadzanie z nietypowych położeń, w tym ze spirali nurkującej.

#### 3. Procedury podejścia i lądowania

- Prawidłowe wejście w krąg nadlotniskowy i wykonanie czynności kontrolnych przed lądowaniem.
- Kontrola podejścia z wykorzystaniem hamulców aerodynamicznych lub klap.
- **Lądowanie precyzyjne:** symulacja lądowania na krótkim pasie lub w terenie przygodnym.

#### 4. Specyfika dla kandydatów na instruktorów (FI(S))



Jeśli weryfikacja dotyczy kandydata na instruktora, lot (często nazywany demonstracyjnym) ma na celu wykazanie:

- Umiejętności **nauczania próbki ćwiczeń** w locie.
- Stosowania zasad zarządzania zagrożeniami i błędami (**TEM**).
- Zdolności do poprawnego instruowania ucznia (odgrywanego przez egzaminatora/instruktora) i korygowania jego typowych błędów.

W przypadku wątpliwości co do poziomu wyszkolenia, HT może zarządzić wykonanie **więcej niż jednego lotu weryfikacyjnego** przed ustaleniem ostatecznego zakresu IPS.

## IPS

Zgodnie z wytycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz przepisami unijnymi, **Indywidualny Program Szkolenia (IPS)** musi spełniać szereg wymogów formalnych i proceduralnych, aby umożliwić zaliczenie dotychczasowego doświadczenia kandydata:

- **Podstawa opracowania:** IPS może być opracowany wyłącznie dla osób posiadających **udokumentowaną wiedzę i praktykę lotniczą**.
- **Autorstwo i decyzja:** Program musi być opracowany przez **Kierownika Szkolenia (HT)** danej organizacji lub osobę przez niego wyznaczoną. To HT podejmuje ostateczną decyzję o przeprowadzeniu szkolenia w tym trybie po wstępnej analizie dokumentów kandydata.
- **Weryfikacja wstępna:** Przygotowanie IPS musi być poprzedzone **weryfikacją wiedzy teoretycznej** (np. test wewnętrzny) oraz **umiejętności praktycznych** (lot weryfikacyjny/sprawdzający). W przypadku ubiegania się o licencję LAPL, lot weryfikacyjny jest obligatoryjną podstawą do określenia zakresu IPS.
- **Zgodność z programem wzorcowym:** IPS musi być opracowany w odniesieniu do i w ramach **programu szkolenia zatwierdzonego lub zaakceptowanego przez Prezesa ULC**. Musi on precyzyjnie wyznaczać zakres szkolenia potrzebnego do ukończenia kursu oraz ewentualne szkolenie uzupełniające.
- **Zakres merytoryczny:** W przypadku szkolenia dodatkowego (np. po niezdanym egzaminie państwowym), IPS powinien uwzględniać specyficzne potrzeby kandydata, skupiając się na obszarach, które sprawiły trudność, oraz wyrównywać różnice między programami różnych ośrodków.
- **Ważność:** IPS jest ważny **wyłącznie w tej organizacji (OSL), która go sporządziła**. Zmiana ośrodka wymaga opracowania nowego IPS przez nową organizację.
- **Archiwizacja i dokumentacja:**
  - IPS musi być zatwierdzony podpisem przez HT.
  - Wraz z programem należy przechowywać **protokoły z kontroli wiedzy i umiejętności**.
  - Organizacja ma obowiązek prowadzić **rejestr opracowanych IPS**.
  - Dokumentacja ta musi być archiwizowana w taki sam sposób, jak pozostała dokumentacja przebiegu szkolenia w OSL.
- **Potwierdzenie ukończenia:** Po zrealizowaniu programu, ośrodek wydaje **zaświadczenie o ukończeniu szkolenia uzupełniającego** (teoretycznego lub praktycznego). W określonych



przypadkach (np. szkolenia zawodowe w ATO) wymagana jest dodatkowa formalna akceptacja IPS przez ULC przed wydaniem końcowego zaświadczenia.

Poniżej przedstawiam zmodyfikowaną procedurę przyjęcia ucznia do organizacji **DTO** (Zadeklarowanej Organizacji Szkolenia) lub **ATO**, opracowaną na podstawie przepisów **Part-DTO**, **Part-SFCL** oraz wytycznych Prezesa ULC w sprawie **Indywidualnych Programów Szkolenia (IPS)**.

---

## PROCEDURA PRZYJĘCIA UCZNIA-PILOTA (SZYBOWCE)

### 1. Weryfikacja wstępna i wymagania wiekowe

- **Wiek:** Kandydat w dniu pierwszego samodzielnego wylotu musi mieć ukończone **14 lat**. Do wydania licencji SPL wymagane jest ukończenie **16 lat**.
- **Zgoda prawna:** W przypadku osób poniżej 18. roku życia wymagana jest pisemna (zalecana notarialna) **zgoda rodziców lub opiekunów prawnych** na szkolenie lotnicze.

### 2. Dokumentacja medyczna

- Przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego (a obowiązkowo przed lotami samodzielnymi) uczeń musi posiadać ważne **orzeczenie lekarskie** odpowiednie dla licencji SPL (zgodne z Part-MED).
- Dane o ważności orzeczenia muszą zostać wpisane do indywidualnej dokumentacji szkoleniowej studenta.

### 3. Kwalifikacja kandydata (Analiza doświadczenia)

- **Nowi uczniowie:** Rozpoczynają pełny cykl szkolenia zgodnie z zatwierdzonym programem DTO/ATO.
- **Uczniowie z doświadczeniem / zmieniający organizację:**
  - Kandydat musi przedłożyć **kopię dokumentacji szkoleniowej** z poprzedniego ośrodka oraz **książkę lotów**.
  - **Kierownik Szkolenia (HT)** dokonuje analizy przedłożonych dokumentów pod kątem zaliczenia wcześniejszej praktyki.

### 4. Proces weryfikacji wiedzy i umiejętności (dla IPS)

Jeśli kandydat ubiega się o zaliczenie wcześniejszego doświadczenia, HT lub wyznaczony instruktor przeprowadza:

- **Wewnętrzny test wiedzy teoretycznej** w celu określenia ewentualnych braków.
- **Wstępny lot weryfikacyjny** (sprawdzający), aby ocenić poziom umiejętności praktycznych.
- Z przeprowadzonej kontroli sporządza się **protokoły podpisane przez HT**.

### 5. Opracowanie Indywidualnego Programu Szkolenia (IPS)



- Na podstawie wyników weryfikacji HT opracowuje **IPS**, który precyzyjnie wyznacza zakres szkolenia potrzebnego do ukończenia kursu.
- Program IPS jest ważny **wyłącznie w organizacji, która go sporządziła**.
- W przypadku licencji niekomercyjnych (SPL, LAPL) IPS nie wymaga formalnej akceptacji przez ULC, ale musi być przechowywany w dokumentacji kandydata.

## 6. Rejestracja i założenie dokumentacji

- DTO zakłada indywidualną teczkę studenta, która musi zawierać:
  - Dane osobowe i kontaktowe.
  - Szczegóły dotyczące szkolenia teoretycznego, w locie i na symulatorach.
  - Informacje o postępach kandydata.
  - Kopie licencji i uprawnień (jeśli dotyczy) oraz dane o orzeczeniu lekarskim.
- Organizacja ma obowiązek wpisać studenta do **rejstru uczniów**.

---

## KOMENTARZ DO ZMIAN

1. **Rola HT (Kierownika Szkolenia):** Zgodnie z przepisami to HT, a nie administracja klubu, posiada uprawnienia do decydowania o ścieżce szkolenia kandydata z doświadczeniem. Wszelkie decyzje o skrótach w szkoleniu muszą opierać się na udokumentowanej weryfikacji (testach i lotach sprawdzających), co chroni organizację przed zarzutami o niedopełnienie standardów bezpieczeństwa.
2. **Archiwizacja dokumentacji:** Przepisy Part-DTO kładą duży nacisk na retencję danych. Dokumentacja studenta musi być przechowywana przez **3 lata** od zakończenia szkolenia. Dotyczy to również protokołów weryfikacji i planów IPS.
3. **Zarządzanie Zagrożeniami (SMS):** Procedura przyjęcia ucznia powinna uwzględniać ocenę predyspozycji (np. weryfikacja wagi kandydata – limit do 100 kg w niektórych typach szybowców). Jest to element polityki bezpieczeństwa DTO, która wymaga identyfikacji zagrożeń (np. niewłaściwy nadzór instruktorski nad nowym uczniem) i wdrażania działań łagodzących.
4. **Zaliczanie teorii:** Przy przyjęciu ucznia posiadającego licencje na inne kategorie statków powietrznych (np. PPL(A)), należy pamiętać o **pełnym zaliczeniu przedmiotów wspólnych** (Prawo lotnicze, Meteorologia, łączność, Człowiek – możliwości i ograniczenia).
5. **Przejrzystość procesu:** Dokumentowanie każdego etapu (od orzeczenia lekarskiego po lot weryfikacyjny) jest kluczowe w procesie późniejszego wydawania licencji przez ULC. Braki w dokumentacji szkoleniowej są najczęstszą przyczyną decyzji odmownych w procesie licencjonowania.