

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 8 września 1937 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie).

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. a) i ust. (4), art. 10 ust. (2), art. 12, art. 15 ust. (2), art. 17 ust. (2), art. 19 ust. (3), art. 20 ust. (2), art. 22 ust. (2), art. 27 ust. (2) i art. 36 ust. (2) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządza się co następuje:

I. PRZEPISY OGÓLNE.

§ 1. Przez lotnictwo szybowcowe (szybownictwo) rozumie się uprawianie wszelkiego rodzaju żeglugi powietrznej na szybowcach.

§ 2. Szybowiec jest to statek powietrzny cięższy od powietrza, nie posiadający zespołu napędowego, lecz utrzymujący się w powietrzu na skutek siły aerodynamicznej, działającej na jego płaty nośne umocowane nieruchomo podczas lotu. Do szybowców zalicza się również szybowce z silnikami (szybowce silnikowe), zbudowane w ten sposób, żeby mogły wykonywać loty żaglowe z zatrzymanym silnikiem, tak jak normalny szybowiec.

II. SPRZĘT SZYBOWCOWY.

§ 3. Do sprzętu szybowcowego stosuje się przepisy rozporządzeń:

- a) Ministra Spraw Wojskowych z dnia 7 marca 1933 r. o wyznaczeniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób (Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 221),
- b) Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz

o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635) — ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 4. Pisemne zgłoszenia w sprawie rejestracji szybowca oraz wszelkich zmian danych, podlegających rejestracji należy przysyłać do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem instytucji nadzoru technicznego statków powietrznych, wskazanej przez to Ministerstwo.

§ 5. (1) Na dowód wpisania szybowca do rejestru Ministerstwo Komunikacji wydaje właścicielowi szybowca książkę szybowcową.

(2) Książka szybowcowa jest dokumentem urzędowym, stanowiącym równocześnie kartę rejestracyjną, świadectwo sprawności technicznej oraz książkę pokładową szybowca.

(3) Książkę szybowcową prowadzi się według ustalonego wzoru książki statku powietrznego, z uwzględnieniem zmian, wynikających z odmiennych właściwości techniczno - aerodynamicznych szybowców.

§ 6. (1) Jeżeli w związku z lotem na szybowcu nastąpił wypadek, który spowodował uszkodzenie szybowca z powodu wady konstrukcji lub przygotowania technicznego albo śmierć lub ciężkie uszkodzenie ciała członka (ów) załogi lub innych osób, przewożonych na szybowcu pilot szybowca lub w wypadku, gdy pilot szybowca nie jest w stanie tego uczynić, osoba pod której nadzorem są wykonywane loty szybowcowe albo wreszcie miejscowe organa władz bezpieczeństwa publicznego powinny

natychmiast i bezpośrednio zawiadomić o wypadku telefonicznie lub telegraficznie najbliższą placówkę instytucji nadzoru technicznego (§ 4).

(2) W tym celu w książce szybowcowej szybowca powinny być wskazane adresy: zwykły, telefoniczny i telegraficzny centrali oraz placówek miejscowych instytucji nadzoru technicznego.

(3) Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane:

- a) znaki przynależności państwowej i rejestracyjne szybowca,
- b) stan załogi,
- c) dokładne oznaczenie miejsca wypadku z podaniem województwa, powiatu, gminy, najbliższej stacji kolejowej i odległości od tej stacji.

(4) Instytucja nadzoru technicznego jest obowiązana otrzymać zawiadomienie o wypadkach szybowców podawać Ministerstwu Komunikacji do wiadomości natychmiast i bezpośrednio telefonicznie lub telegraficznie.

(5) Wypadki szybowców nie powodujące uszkodzenia szybowca z powodu wady konstrukcji lub przygotowania technicznego, ani śmierci lub ciężkiego uszkodzenia ciała osób, bada instytucja nadzoru technicznego przy normalnych oględzinach szybowców.

(6) Posiadacze szybowców są obowiązani prowadzić ewidencję wszystkich wypadków, przy których nastąpiło uszkodzenie szybowców i przedstawiać ją przedstawicielom instytucji nadzoru technicznego przy każdych oględzinach szybowców.

§ 7. Każdy szybowiec, wpisany do rejestru państwowego powinien być oznaczony grupą znaków, składających się z liter SP, oznaczających polską przynależność państwową, oraz znaku rejestracyjnego, którym jest liczba kolejnego wpisu do rejestru szybowców.

§ 8. Na szybowcach bezkadłubowych należy umieszczać:

- a) znaki przynależności państwowej i rejestracji — po obu stronach steru kierunkowego,
- b) napis wskazujący całkowity ciężar szybowca — po lewej stronie statecznika pionowego.

III. ZAŁOGA SZYBOWCÓW

§ 9. Do załogi szybowców stosuje się:

- a) przepisy §§ 1 — 3, 11 — 13, 16, 18, 21 — 23, 27 — 29, 38 oraz §§ 42, 43 i 44 ust. 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wpływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licen-

cji) oraz o warunkach udzielania tudzież conięcia i terminach ważności upoważnień (licencji) (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323),

- b) przepisy §§ 1 — 4, 6 — 8, 10, 11 i 14 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi oraz o rejestrze pilotów (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 6), ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 10. (1) Pilotem szybowca może zostać osoba, która po ukończeniu szkolenia szybowcowego i po złożeniu, z wynikiem dodatnim, przepisanych egzaminów teoretycznych i praktycznych, otrzyma świadectwo przewidziane w § 13.

(2) Szkolenie w pilotażu szybowcowym może być dokonywane jedynie za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji i na warunkach oraz według programów przez nie ustalonych lub zatwierdzonych.

(3) Zakres egzaminów teoretycznych i praktycznych, wymaganych do otrzymania świadectwa pilota szybowcowego, powinien być wskazany w programach szkolenia.

(4) Na dowód złożenia egzaminu wydaje się świadectwo według wzoru przystosowanego do wzoru Nr 4 w rozporządzeniu, wymienionym w § 9 lit. a).

§ 11. (1) Do szkolenia szybowcowego mogą być przyjmowani obywatele polscy w wieku co najmniej ukończonych 16 lat, przy czym niepełnoletni powinni przedstawić pisemne pozwolenie ojca lub opiekuna.

(2) Warunek posiadania obywatelstwa polskiego może nie być stosowany jedynie za pozwoleniem Ministra Komunikacji, udzielanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 12. (1) Osoby, zamierzające szkolić się w pilotażu szybowcowym, powinny przed przystąpieniem do tego szkolenia poddać się badaniu lekarskiemu, w celu oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej.

(2) Jeżeli kandydaci na pilotów szybowcowych nie zamierzają po ukończeniu podstawowego wyszkolenia szybowcowego szkolić się na pilotów samolotowych albo też na instruktorów szybowcowych, podlegają badaniom lekarskim w poradniach lekarskich lub u lekarzy, wskazanych przez Ministerstwo Komunikacji. Warunki i sposób przeprowadzenia tych badań ustala Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

(3) Kandydaci na pilotów szybowcowych, którzy zamierzają oprócz podstawowego wyszkolenia otrzymać dalsze wyszkolenie na pilota samolotowego lub na instruktora szybowcowego, podlegają badaniom lotniczo - lekarskim, obowiązującym kandydatów na pilotów samolotów turystycznych.

§ 13. Do kategorii świadectw, ustalonych w § 3 rozporządzenia, wymienionego w § 9 lit. a) dodaje się dwie nowe kategorie świadectw, a mianowicie:

- 1) świadectwo pilota szybowcowego,
- 2) świadectwo instruktora szybowcowego.

§ 14. (1) Świadectwa pilota szybowcowego dzielą się na 4 podkategorie: A, B, C i D.

(2) Świadectwa pilota szybowcowego podkategorii A i B uprawniają do wykonywania ślizgowych lotów szybowcowych pod nadzorem instruktora szybowcowego na szybowiskach zarejestrowanych.

(3) Świadectwa pilota szybowcowego podkategorii C i D uprawniają do wykonywania żaglowych lotów szybowcowych pod nadzorem instruktora szybowcowego, przy czym odłot (start) do tych lotów powinien się odbywać na szybowiskach zarejestrowanych. Piloci podkategorii C i D przed ukończeniem 19 lat mogą być ograniczeni w wykonywaniu pewnego rodzaju lotów szybowcowych.

§ 15. (1) Świadectwa pilota szybowcowego mogą być wydawane przez instytucje upoważnione przez Ministerstwo Komunikacji lub przez szkoły i ośrodki szybowcowe, upoważnione przez wspomniane instytucje, na warunkach zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Wzór świadectw ustala Ministerstwo Komunikacji.

(3) W celu uzyskania świadectwa należy złożyć do instytucji, o której mowa w ust. (1), podanie z załącznikami wskazanymi w § 38 rozporządzenia, wymienionego w § 9 lit. a) oraz ze świadectwami stwierdzającymi wykonanie warunków, ustalonych w przepisach międzynarodowych dla uzyskania normalnego świadectwa pilota szybowcowego jednej z podkategorii od A do D, wystawionymi przez instruktora, który kandydata wyszkolił lub przez kierownictwo szkoły szybowcowej.

(4) Załączniki przedstawione do uzyskania świadectwa podkategorii C powinny być nadto potwierdzone przez komisarza szybowcowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

(5) W celu uzyskania świadectwa podkategorii D, do podania należy dołączyć również barogramy z wykonanych przelotów i warunkowego lotu na wysokość oraz protokół komisarza szybowcowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 16. (1) Świadectwo pilota szybowcowego nie uprawnia do dokonywania lotów na szybowcach silnikowych bez specjalnego upoważnienia udzielanego, zgodnie z warunkami ustalonymi przez Ministerstwo Komunikacji, osobom, które ukończą z wynikiem pomyślnym przeszkolenie w dokonywaniu takich lotów. Upoważnienie wpisuje się do świadectwa pilota szybowcowego.

(2) Analogicznym rygorom podlega prawo dokonywania lotów na szybowcach silnikowych

przez osoby, posiadające świadectwo pilota samolotu turystycznego lub komunikacyjnego.

(3) Do przeszkolenia w dokonywaniu lotów na szybowcach silnikowych mogą być dopuszczeni tylko tacy piloci szybowcowi, którzy ukończyli z wynikiem pomyślnym pełne wyszkolenie szybowcowe, ustalone w warunkach i programach szkolenia, o których mowa w § 10 ust. (2). Ograniczenia tego nie stosuje się do pilotów samolotów.

§ 17. Rozróżnia się trzy rodzaje świadectw instruktora szybowcowego, zależnie od uzyskanego stopnia wyszkolenia szybowcowego:

- a) świadectwo instruktora - kierownika wyszkolenia szybowcowego, uprawniające do prowadzenia samodzielnego, zatwierdzonej przez Ministerstwo Komunikacji szkoły szybowcowej lub do szkolenia grup uczniów w takiej szkole oraz do samodzielnego szkolenia we wszystkich rodzajach lotów szybowcowych - na warunkach ustalonych przez to Ministerstwo,
- b) świadectwo samodzielnego instruktora szybowcowego, uprawniające do samodzielnego szkolenia grupy uczniów w rodzajach lotów szybowcowych, określonych w licencji instruktora,
- c) świadectwo pomocnika instruktora, uprawniające do prowadzenia szkolenia grupy uczniów, pod kierunkiem instruktora samodzielnego.

§ 18. (1) Świadectwa instruktora szybowcowego wydaje Ministerstwo Komunikacji według wzorów odpowiednio przystosowanych do wzorów świadectw pilotów samolotów.

(2) Podania o uzyskanie świadectwa instruktora szybowcowego na przepisany formularz należy składać za pośrednictwem instytucji upoważnionej (§ 15 ust. (1)). Do podania powinny być dołączone załączniki stwierdzające kwalifikacje do otrzymania świadectwa instruktora szybowcowego odnośnego stopnia oraz 3 fotografie.

§ 19. (1) Wojskowi, którzy są uprawnieni przez władze wojskowe do pilotowania szybowców, mają prawo do otrzymania odpowiednich świadectw cywilnych pilota lub instruktora szybowcowego.

(2) Instruktorzy szybowcowi wyznaczeni przez władze lotnicze wojskowe mają prawo szkolenia w zakresie swoich uprawnień również w szkołach i na kursach szybowcowych cywilnych bez potrzeby uzyskiwania świadectw cywilnych.

§ 20. (1) Ważność świadectw pilota lub instruktora szybowcowego zależy:

- a) od zachowania wymaganych kwalifikacji zdrowotnych,
- b) od zachowania nabytej umiejętności w pilotażu szybowcowym.

(2) Piloci oraz instruktorzy szybowcowi powinni być corocznie poddawani przepisanyemu badaniom lotniczo - lekarskim. W razie ujemnego wyniku tych badań posiadane świadectwo traci swą ważność na czas wskazany w orzeczeniu lekarskim lub na zawsze.

(3) Kierownicy szkół i ośrodków szybowcowych mają prawo, w razie potrzeby, zarządzić w dowolnym terminie zbadanie stanu zdrowia pilota lub instruktora.

(4) Świadectwa pilotów i instruktorów szybowcowych przestają być ważne po upływie dwóch lat niewykonywania lotów. Odnowienie ważności może nastąpić dopiero po spełnieniu warunków określonych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 21. Obowiązek posiadania i prowadzenia dziennika lotów nie dotyczy pilotów szybowcowych.

§ 22. (1) Piloci szybowcowi obowiązani są stosować się do zarządzeń kierowników szkół, szybowisk i lotów szybowcowych i wykonywać ich zlecenia, wydane w wykonaniu obowiązujących przepisów lotniczych.

(2) Kierownikami szkół, szybowisk i lotów szybowcowych mogą być tylko instruktorzy szybowcowi w zakresie, do którego upoważniają ich posiadane świadectwa instruktora szybowcowego (§ 17).

(3) Pilot lub instruktor szybowcowy w czasie dokonywania lotów na szybowcu lub spełniania funkcji instruktorskich, powinien stale posiadać przy sobie świadectwo (licencję) i okazać je na każde żądanie władz lotniczych i władz bezpieczeństwa publicznego.

§ 23. (1) Do prowadzenia rejestru pilotów szybowcowych upoważnione są instytucje, o których mowa w § 15 ust. (1). Rejestr powinien być prowadzony w sposób zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Instytucje wymienione w § 15 ust. (1) obowiązane są przysyłać co kwartał do Ministerstwa Komunikacji wykazy zmian w rejestrze pilotów szybowcowych, sporządzone według wzoru zatwierdzonego przez to Ministerstwo.

IV. LOTNISKA SZYBOWCOWE (SZYBOWISKA).

§ 24. (1) Przez lotnisko szybowcowe (szybowisko) rozumie się teren, posiadający właściwości, które umożliwiają dokonywanie na nim lotów szybowcowych w zakresie wskazanym w pozwoleniu na użytkowanie szybowiska i specjalnie do tego celu przystosowany.

(2) Do szybowisk stosuje się przepisy §§ 1 — 29, 31 — 38, 44, 45, 47, 48 — 50, 55 — 57, oraz §§ 63 — 65 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urzędzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18,

poz. 142) — ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 25. Szybowiska lądowe, w zależności od ukształtowania terenu, dzielą się na szybowiska:

- a) na terenie falistym,
- b) na terenie płaskim.

§ 26. Szybowiska na terenie falistym w zależności od różnicy poziomów miejsc startu i lądowania, dzielą się na następujące kategorie:

- a) kategoria A, do której należą szybowiska, dające możliwość wykonania lotu w linii prostej trwającego 30 sekund; stoki wzniesienia, z którego odbywa się odlot nie powinny mieć spadku większego niż 20 procent, różnica zaś wysokości miejsca odlotu względem miejsca lądowania powinna wynosić najmniej 30 m;
- b) kategoria B, do której należą szybowiska, dające możliwość wykonania lotu w kształcie litery S, trwającego najmniej 60 sekund; stoki wzniesienia, z którego odbywa się odlot nie powinny na początkowym odcinku długości najmniej 50 metrów mieć spadku większego niż 20 procent, różnica zaś wysokości miejsca odlotu względem miejsca lądowania powinna wynosić najmniej 60 m;
- c) kategoria C, do której należą szybowiska położone nad dolinami o termicznych prądach wznoszących, dające możliwość wykonania lotu żaglowego trwającego najmniej 5 minut; różnica wysokości wzgórza, z którego odbywa się odlot i doliny, nad którą odbywa się lot, powinna wynosić najmniej 80 m.

§ 27. (1) Szybowiska na terenie płaskim w zależności od zastosowania przyrządu ciągnącego oraz charakteru lotu szybowca dzielą się na następujące kategorie:

- a) kategoria A, do której należą szybowiska szerokości 150 m, dające możliwość wykonywania lotów w linii prostej, przy czym w razie użycia do ciągnięcia szybowca wydźwigarki, długość szybowiska powinna wynosić najmniej 200 m, w razie użycia samochodu — 450 m;
- b) kategoria B, do której należą szybowiska szerokości 200 m dające możliwość wykonywania lotów w kształcie litery S, przy czym w razie użycia do ciągnięcia szybowca wydźwigarki, długość szybowiska powinna wynosić najmniej 400 m, w razie zaś użycia samochodu — 750 m;
- c) kategoria C, do której należą szybowiska, posiadające wymiar najmniej 400 × 400 m i dające możliwość wykonywania lotów ciągniętych szybowca za samolotem; na szybowiskach tych niedozwolone jest wykonywanie lotów ciągniętych szkolnych celem uzyskania świadectwa

pilota szybowcowego, podkategorii C (§ 14 ust. 3).

(2) Wymiary szybowisk, podane w ust. (1) lit. a) i b) odnoszą się do szybowisk dwukierunkowych; szybowiska czterokierunkowe powinny mieć kształt krzyża lub litery T albo L i wymiary szerokości i długości ramion podane w ust. (1) lit. a) i b). Wymiary te Ministerstwo Komunikacji może zmniejszyć tylko w stosunku do tych szybowisk, na których przy użyciu samochodu, jako przyrządu ciągnącego szybowiec, będzie zapewnione utrzymanie nawierzchni szybowiska w stanie równym i gładkim i stałe koszenie trawy.

§ 28. (1) Zakładanie i użytkowanie szybowisk odbywa się w sposób obowiązujący przy zakładaniu lotnisk samolotowych użytku ściśle prywatnego.

(2) Do podania należy dołączyć:

- 1) wycinek mapy topograficznej z warstwicami w skali 1 : 100.000 z oznaczeniem na niej kolorem czerwonym położenia szybowiska, obejmujący drogi, dojazdy i inne komunikacje łączące szybowisko ze znajdującymi się w pobliżu większymi skupieniami ludności i węzłami komunikacyjnymi;
- 2) szczegółowy plan terenu szybowcowego z najbliższym otoczeniem w skali 1 : 25.000 (lub większej, np. 1 : 12.500, 1 : 10.000) z warstwicami; na planie tym należy nanieść względnie oznaczyć:
 - a) wszelkie przeszkody naturalne i sztuczne, np. lasy, drzewa, krzewy, rowy, budynki, wieże, kominy, anteny, napowietrzne przewody telekomunikacyjne i przewody prądów silnych z podaniem wysokości przeszkód, długości i szerokości wąwozów itp.;
 - b) stanowiska aparatu fotograficznego przy dokonywaniu zdjęć terenu i kierunku zdjęć (kółko ze strzałką koloru niebieskiego, oznaczone numerem);
 - c) miejsca i kierunki odlotów (linia prosta ze strzałką koloru czerwonego, oznaczona numerem) oraz miejsca lądowania, otoczone czerwoną linią kropkowaną;
- 3) przekroje terenu wzdłuż wszystkich projektowanych kierunków odlotu od miejsca odlotu do miejsca lądowania, w skali długości 1 : 5000 (1 cm odpowiada 50 m) i skali wysokości 1 : 500 (1 cm odpowiada 5 m); przekroje powinny być wykreślone na podstawie planu wymienionego w pkt 2 i zgodnie z tym planem oznaczone, nadto zaś powinny zawierać wymiary długości, rzędne terenu i spadki odcinków terenu w procentach;

4) fotografie terenu ponumerowane zgodnie z planem wymienionym w pkt 2; przy fotografowaniu terenu wskazane jest ustawianie widocznych chorągiewek w miejscach odlotu i lądowania;

5) opis szybowiska obejmujący:

- a) określenie położenia szybowiska ze wskazaniem województwa, powiatu, gminy i miejscowości,
- b) rodzaj terenu (rola, łąka, pastwisko), przeszkody rolne i sztuczne,
- c) drogi i środki komunikacyjne, łączące szybowisko z większymi skupieniami ludności,
- d) inne uwagi o szybowisku, mające znaczenie przy korzystaniu z niego, jak np. dotyczące naprawy sprzętu, pomocy lekarskiej, telefonu, zaobserwowanych kierunków szybkości wiatrów, opadów atmosferycznych itd.;

6) oryginalną opinię instruktora samodzielnego (§ 17 lit. b) o szybowisku, zawierającą wniosek o zaliczenie szybowiska do odpowiedniej kategorii; opinia instruktora powinna wyraźnie wskazać kierunki, w których można wykonywać loty 30 — 60 sekundowe i dłuższe; wskazanie tych kierunków jest wymagane tylko we wnioskach o rejestrację szybowisk na terenie falistym;

7) wykaz serii lotów, gdy wniosek dotyczy rejestracji szybowiska na terenie falistym kategorii „B” lub „C”; w tym wykazie powinny być podane miejsce i kierunek odlotu, data, czas lotu, siła wiatru oraz nazwisko instruktora, który wykonał loty próbne.

§ 29. (1) Ministerstwo Komunikacji na podstawie nadesłanego materiału (§ 28) po zbadaniu, w razie potrzeby, warunków na miejscu, udziela pozwolenia na założenie szybowiska, nadając mu nazwę i zaliczając do kategorii oraz zastrzegając w miarę potrzeby warunki dodatkowe, od których wykonania może być uzależnione rozpoczęcie korzystania z szybowiska.

(2) W udzielonym pozwoleniu Ministerstwo Komunikacji wyznacza zakres lotów szybowcowych, które mogą być wykonywane na szybowisku.

(3) Pozwolenie na założenie szybowiska jest imienne i nie może być odstąpione innej osobie bez zgody Ministerstwa Komunikacji.

(4) Pozwolenie na założenie szybowiska nie zwalnia korzystającego z szybowiska od zawarcia odpowiedniej umowy z właścicielami gruntów, na których ma być urządzone szybowisko.

(5) Pozwolenie na użytkowanie szybowiska może być w każdym czasie zawieszona lub cofnięta przez Ministerstwo Komunikacji z równoczesnym podaniem powodów.

§ 30. (1) Ministerstwo Komunikacji może szybowisko na terenie falistym już zarejestrowane zaliczyć do wyższej kategorii, na wniosek osoby interesowanej, do którego powinien być dołączony wykaz lotów (§ 28 ust. (2) pkt 7).

(2) Ministerstwo Komunikacji może również zaliczyć szybowisko płaskie niższej kategorii do wyższej kategorii na wniosek strony interesowanej, do którego powinny być dołączone plan szybowiska i przekroje wykazujące spełnienie warunków, wymaganych dla kategorii wyższych.

§ 31. (1) Bez pozwolenia Ministerstwa Komunikacji nie wolno wznosić na szybowiskach jakichkolwiek budowli i urządzeń stałych.

(2) Osoby, zamierzające wnieść budowle i urządzenia stałe na szybowiskach, powinny przedstawić Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia:

- a) plan sytuacyjny w skali 1 : 1.000 wszystkich istniejących i projektowanych budynków; plan ten zorientowany według północy powinien określić położenie względem szybowiska, gruntów przeznaczonych do zabudowania;
- b) szczegółowy projekt każdego budynku, który zamierzono wykonać, sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami o wykonywaniu projektów budowli;
- c) obliczenie statyczne konstrukcji większych rozpiętości;
- d) kosztorys budynku;
- e) deklarację, że grunt, przeznaczony do zabudowania jest własnością osób, zamierzających budować albo przedstawić warunki dzierżawy tego gruntu albo warunki uzyskania prawa budowania na cudzym gruncie.

§ 32. Załączniki do podań, wnoszonych do Ministerstwa Komunikacji w sprawach, o których mowa w §§ 28, 30 i 31, powinny być sporządzone na arkuszach znormalizowanych wymiaru 297 × 210 mm, lub też złożonych do tego formatu. Fotografie powinny być naklejone na arkuszach tegoż formatu.

V. PRZEPISY BEZPIECZENSTWA I PORZĄDKU RUCHU SZYBOWCOWEGO.

§ 33. Do ruchu szybowcowego stosuje się przepisy:

- a) §§ 1—3, 11 i 13—30 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o sygnalizacji lotniczej i o lotniczych znakach naziemnych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 9);
- b) §§ 1—3, 8—23, 26—37, 39—46 i 49—51 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 10);

c) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lipca 1929 r. o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 445);

ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 34. Loty szybowcowe mogą się odbywać tylko w obecności i pod nadzorem instruktora szybowcowego, odpowiedzialnego za te loty.

§ 35. W czasie dokonywania lotów szybowcowych musi być ustawiony w miejscu odlotu wiatromierz, z którego, przed każdym odlotem, należy odczytywać siłę wiatru. Siłę tę wpisuje się do księgi lub karty kontrolnej lotów na szybowisku. Księga kontrolna lub karta powinny być prowadzone starannie i przechowywane w ciągu dwóch lat.

§ 36. Do uruchomienia szybowców do odlotu wolno używać tylko urządzeń mechanicznych typu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji; urządzenia te powinny być wykonane pod kontrolą organu nadzoru technicznego tego Ministerstwa.

§ 37. (1) W czasie lotów na szybowisku:

- a) powinna być zapewniona pierwsza pomoc sanitarna oraz środki transportowe do przeniesienia lub przewiezienia w razie potrzeby chorych albo rannych do najbliższego lekarza lub szpitala,
- b) powinna znajdować się na miejscu apteczka typu przyjętego przez Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

(2) Nadzór i kontrola nad wykonaniem przepisów ustępu poprzedniego należą do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa.

§ 38. Jeżeli szkoli się równocześnie kilka grup, odloty zaś odbywają się równocześnie z kilku punktów odlotowych, kierownik szybowiska szkoły lub obozu szybowcowego wyznacza poszczególnym grupom:

- 1) miejsce odlotu,
- 2) miejsce lądowania,
- 3) obszary żaglowania na zboczu,
- 4) drogi dojazdowe do miejsca powtórnego odlotu tak, aby bezpieczeństwo było całkowicie zapewnione.

§ 39. Przy żaglowaniu:

- a) po odlocie z liny gumowej wolno oddalać się od miejsca wzlotów tylko wirażem w kierunku wskazanym przez kierownika lotów,
- b) nie wolno przelatywać strefy wzlotu w promieniu 100 m na takich wysokościach, które zagrażają odlotom innych szybowców lub uniemożliwiają je.

§ 40. Jeżeli szybowce wykonywają żaglowanie na zboczu wzdłuż doliny na wysokości grzbietu lub niżej grzbietu, to szybszy szybowiec wymija wolniejszy od strony doliny.

§ 41. Wymijając górą na szybowcach wolno jedynie na wysokości nie mniejszej niż 50 m nad szybowcem mijanym. Za mijanie górą odpowiada pilot szybowca górnego.

§ 42. Przy dużym ruchu na zboczu, gdy możliwe jest lądowanie dużej ilości szybowców w krótkich odstępach czasu, należy lądować z lewej strony poprzednika. Pierwszy z lądujących ląduje najbliżej prawego skraju szybowiska.

§ 43. W czasie lotów nocnych, dokonywanych na kilku szybowcach, wolno lądować tylko po tej stronie lamp, po której pali się zielone światło. Brak zielonego światła oznacza, że miejsce do lądowania jest zajęte przez inny szybowiec lądujący.

§ 44. Przy zagłowaniu na zboczu większej ilości szybowców należy dbać o zapewnienie maksimum bezpieczeństwa i nie naruszać porządku ruchu w stosunku do innych pilotów szybowcowych. Gdy większa ilość szybowców przy zagłowaniu na zboczu leci jeden za drugim na jednej wysokości, szybowiec zawracający może zbliżyć się do zbocza dopiero wtedy, gdy będzie wolna przestrzeń między lecącymi szybowcami.

§ 45. Akrobacje można wykonywać tylko na takich szybowcach, które Ministerstwo Komunikacji uznało za nadające się do tego celu; właściwość ta powinna być wpisana do książki szybowcowej.

§ 46. Wszystkich pilotów zaglujących jednocześnie w jednym kominie obowiązuje jeden kierunek skrętów, który nadaje ten szybowiec, który pierwszy napotkał komin.

§ 47. Na szybowiskach na terenie płaskim, posiadających jedno miejsce odlotu i jedno miejsce lądowania — odlot następnego szybowca może się odbyć dopiero po wylądowaniu i usunięciu z miejsca lądowania szybowca, który wylądował poprzednio.

§ 48. Na szybowiskach na terenie płaskim z paroma miejscami odlotu i paroma miejscami lądowania — drogi lotów z oddzielnych miejsc odlotu nie mogą się przecinać. Odlot, lot i lądowanie z jednego miejsca odlotu nie powinno w żadnym razie przeszkadzać odlotowi, lotowi lub lądowaniu szybowca, odbywającego lot z innego miejsca odlotu.

VI. LOTY SZYBOWCOWE POKAZOWE I CIĄGNIONE.

§ 49. Do lotów pokazowych stosuje się przepisy §§ 1—3 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 8) w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem tegoż Ministra z dnia 27 czerwca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 71, poz. 536).

§ 50. Przez loty szybowcowe ciągnione rozumie się loty, w których szybowiec zarówno przy odlocie, jak i w czasie lotu jest ciągniony przez samolot za pomocą liny przymocowanej z jednej strony do szybowca, z drugiej zaś do samolotu.

§ 51. Ciągnione loty szybowcowe szkolne i ćwiczebne (treningowe) za samolotem mogą być wykonywane jedynie pod nadzorem i w obecności instruktora szybowcowego, posiadającego świadectwo, wydane zgodnie z warunkami ustanowionymi przez Ministerstwo Komunikacji, uprawniające do urządzania i nadzorowania tego rodzaju lotów.

§ 52. Ciągnione loty za samolotem, wykonywane samodzielnie bez nadzoru instruktora może odbywać tylko pilot szybowcowy, który posiada na to specjalne pozwolenie, udzielone zgodnie z warunkami, ustanowionymi przez Ministerstwo Komunikacji. Pozwolenie to wpisuje się do świadectwa pilota szybowcowego.

§ 53. Pilotować samolot ciągnący mogą tylko piloci, którzy mają specjalne pozwolenie Ministerstwa Komunikacji, wpisane do upoważnienia (licencji) pilota.

§ 54. Podczas lotów ciągnionych może się znajdować na samolocie tylko pilot. Zasada ta nie dotyczy lotów specjalnych, w czasie których, w razie uzasadnionej przyczyny, może się znajdować na samolocie prócz pilota także pasażer, jednakże w każdym przypadku za uprzednim wyraźnym pozwoleniem instruktora szybowcowego, odpowiedzialnego za te loty.

§ 55. Podczas wszelkich lotów ciągnionych za samolotem wszystkie osoby zarówno na szybowcu, jak i na samolocie powinny być bezwarunkowo zaopatrzone w spadochrony.

§ 56. Do lotów ciągnionych za samolotem można używać tylko tych typów szybowców, które zostały do tego dopuszczone przez Ministerstwo Komunikacji. Zdatość każdego szybowca do wykonywania lotów ciągnionych powinna być stwierdzona w książce szybowcowej.

§ 57. Do ciągnięcia szybowców można używać tylko tych typów samolotów, które zostały do tego dopuszczone przez Ministerstwo Komunikacji. Zdatość każdego samolotu do ciągnięcia szybowców powinna być stwierdzona w świadectwie sprawności technicznej samolotu. Wyjątkowo do lotów ciągnionych specjalnych mogą być użyte także samoloty innych typów, za każdorazowym pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

§ 58. Zaczepy na szybowcach i urządzenia do ciągnięcia szybowców na samolotach oraz linka do ciągnięcia powinny być typu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 59. Dopuszczalna szybkość największa ciągnięcia za samolotem wpisana do książki szybowca dla danego typu szybowca powinna być dokładnie przestrzegana. Szybkość ta od-

nosi się do powietrza zupełnie spokojnego. Szybkość normalna lotu ciążnionego powinna być mniejsza od dopuszczalnej szybkości największej. Szybkość największa ciążnienia powinna być wypisana na szybowcu w miejscu widocznym.

§ 60. (1) Odlot do lotów ciążnionych przy wietrze mającym przy ziemi szybkość powyżej 8 m/sek. jest zabroniony.

(2) Jeżeli samolot wraz z szybowcem znajduje się w czasie lotu ciążnionego w warunkach atmosferycznych, powodujących silne rzucanie, należy starać się lecieć z szybkością możliwie małą i lot w takich warunkach jak najszybciej przerwać.

§ 61. Przepisy §§ 51—60 dotyczą przypadków wykonywania lotów ciążnionych tylko na lotniskach lub szybowiskach zarejestrowanych, na których dozwolone jest przez Ministerstwo Komunikacji wykonywanie tego rodzaju lotów.

§ 62. (1) Wykonywanie lotów ciążnionych poza obrębem lotnisk i szybowisk, o których mowa w paragrafie poprzednim, jest zakazane, z wyjątkiem przypadków konieczności ściągnięcia szybowca, który wylądował przymusowo poza obrębem lotniska.

(2) W przypadkach wskazanych w ustępie poprzedzającym ściągnięcie szybowca jest dozwolone jedynie pod warunkiem, że odpowiedzialny kierownik pilotażu w danym ośrodku lotniczym albo upoważniony przez niego pilot samolotowy, uprawniony do wykonywania lotów ciążnionych, posiadający kwalifikacje zapewniające dobre i bezpieczne ściągnięcie szybowca z miejsca przymusowego lądowania, stwierdzą, że teren, na którym szybowiec wylądował pozwala na to bez żadnych zastrzeżeń.

(3) Gdyby warunki miejscowe nasuwały jakiegokolwiek wątpliwości co do możności bez-

piecznego ściągnięcia szybowca z miejsca lądowania, należy bezwarunkowo odstawić szybowiec do najbliższego lotniska innymi środkami przewozu (lądowymi lub wodnymi).

VII. PRZEPISY KONCOWE.

§ 63. Szczegóły porządkowo - techniczne wykonania przepisów rozporządzenia niniejszego normują zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.

§ 64. Przepisy rozporządzenia niniejszego nie dotyczą lotnictwa szybowcowego wojskowego.

§ 65. (1) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

(2) Z dniem wejścia w życie rozporządzenia niniejszego tracą moc obowiązującą:

a) przepisy §§ 6 — 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 8);

b) przepisy § 64 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635).

Minister Komunikacji: *Ulrych*

Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*