

## 318

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I OBRONY NARODOWEJ

z dnia 14 czerwca 1949 r.

## w sprawie zmiany rozporządzenia 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 i z 1945 r. Nr 48, poz. 273 i Nr 50, poz. 282), w porozumieniu z Ministrami Administracji Publicznej i Bezpieczeństwa Publicznego, zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie) (Dz. U. R. P. Nr 75, poz. 547) wprowadza się zmiany następujące:

1) w § 2 w wierszach 5 i 6 skreśla się wyrazy: „umocowane nieruchomo podczas lotu“;

2) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. (1) Instytucja nadzoru technicznego (§ 4) winna być bezzwłocznie telefonicznie lub telegraficznie zawiadomiona, jeżeli w związku z użytkowaniem szybowca nastąpił wypadek połączony:

- a) z uszkodzeniem szybowca uniemożliwiającym dalszy bezpieczny jego lot lub
- b) ze śmiercią lub uszkodzeniem ciała pilota, pasażerów, obsługi lub osób trzecich.

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

Jednocześnie o wypadku należy zawiadomić właściwą terenowo władzę bezpieczeństwa publicznego.

(3) O wypadku, który spowodował śmierć lub ciężkie uszkodzenie ciała członka(ów) załogi, pasażera(ów) lub innych osób, należy również zawiadomić natychmiast i bezpośrednio Ministerstwo Komunikacji.

(4) Obowiązek zawiadomienia o wypadku ciąży:

- 1) na osobie, pod której nadzorem odbywają się loty — jeżeli wypadek miał miejsce na terenie wzlotów;
- 2) na dowódcy lub członku załogi szybowca — jeżeli wypadek zdarzył się poza terenem wzlotów.

Szczegóły postępowania w razie wypadków lotniczych określa osobna instrukcja.

(5) Instytucja nadzoru technicznego jest obowiązana otrzymać zawiadomienie o wypadkach szybowców podawać Ministerstwu Komunikacji do wiadomości.

(6) Wypadki szybowców nie objęte treścią ust. 1 bada instytucja nadzoru technicznego przy normalnych oględzinach szybowców.

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

3) w § 10 skreśla się ust. 4;

4) w § 12 ust. 1 skreśla się wyrazy: „w celu oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej“ oraz ust. 2 i 3;

5) § 14 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozróżnia się 3 rodzaje świadectw pilota szybowcowego:

- 1) świadectwo szybowcowego pilota ślizgowego;
- 2) świadectwo szybowcowego pilota żaglowego;
- 3) świadectwo szybowcowego pilota wyczynowego.

2. Świadectwo szybowcowego pilota ślizgowego upoważnia do wykonywania ślizgowych lotów szybowcowych pod nadzorem instruktora szybowcowego na szybowiskach zarejestrowanych.

3. Świadectwa szybowcowego pilota żaglowego i wyczynowego uprawniają do wykonywania żaglowych lotów szybowcowych pod nadzorem instruktora szybowcowego, przy czym odlot (start) do tych lotów powinien się odbywać na szybowiskach zarejestrowanych.“;

6) w § 15 w ust. 1 wyrazy: „mogą być wydawane przez“ zastępuje się wyrazem „wydają“, a w końcu wiersza 3 skreśla się wyraz „przez“;

W ust. 3 skreśla się końcowe wyrazy począwszy od wyrazów:

„oraz ze świadectwami.....“, a w ich miejsce wstawia się wyrazy: „dołączając protokół egzaminu, stwierdzający wykonanie warunków przewidzianych w ramowym programie szkolenia. Protokół egzaminu pilota szybowcowego sporządza się według wzoru ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.“;

ust. 4 i 5 skreśla się;

7) po § 15 wstawia się następujące nowe paragrafy:

„§ 15a. Egzaminy teoretyczne i praktyczne wyszkolenia szybowcowego (ramowy program wyszkolenia) mogą przeprowadzać w szkołach i ośrodkach szybowcowych kierownicy wyszkolenia posiadający ważne uprawnienia wydane przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 15b. 1. Ukończenie z wynikiem pomyślnym I-go i II-go stopnia wyszkolenia szybowcowego upoważnia do ubiegania się o świadectwo szybowcowego pilota ślizgowego.

2. Ukończenie z wynikiem pomyślnym III-go stopnia wyszkolenia szybowcowego upoważnia do ubiegania się o świadectwo szybowcowego pilota żaglowego.

3. Ukończenie z wynikiem pomyślnym IV-go stopnia wyszkolenia szybowcowego upoważnia do ubiegania się o świadectwo szybowcowego pilota wyczynowego.

§ 15c. Uzyskiwanie i zatwierdzanie dyplomów i wyczynów sportowych normują przepisy wydawane przez „Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.“;

8) w § 16 skreśla się ust. 2, numerację ust. 3 zmienia się na 2 oraz skreśla się ostatnie zdanie nowego ust. 2: „Ograniczenia tego nie stosuje się do pilotów samolotów.“;

tudzież wstawia się dwa nowe ustępy:

„(3) Piloci samolotów turystycznych i komunikacyjnych, nie posiadający III-go stopnia wyszkolenia szybowcowego, nie mogą dokonywać lotów na szybowcach silnikowych.

(4) Lotów treningowych na szybowcach mogą dokonywać tylko piloci, posiadający ważne świadectwo pilota szybowcowego.“;

9) § 17 otrzymuje brzmienie:

„(1) Rozróżnia się trzy rodzaje świadectw instruktora szybowcowego, zależnie od posiadanych kwalifikacji instruktorskich:

- 1) świadectwo szybowcowego instruktora ślizgowego, uprawniające do szkolenia grup uczniów w rodzaju lotów ślizgowych, określonych w świadectwie instruktora;
- 2) świadectwo szybowcowego instruktora żaglowego, uprawniające do szkolenia grup uczniów w rodzajach żaglowych lotów szybowcowych, określonych w świadectwie instruktora;
- 3) świadectwo szybowcowego instruktora wyczynowego, uprawniające do samodzielnego szkolenia we wszystkich rodzajach lotów szybowcowych.

(2) Prawo szkolenia początkujących na dwusterze oraz pilotów wyczynowych w pełnej akrobacji, lotach bez widoczności i na szybowcach silnikowych, przyznawane będzie instruktorom wyczynowym, posiadającym odpowiednie kwalifikacje w danej dziedzinie.“;

10) § 18 otrzymuje brzmienie:

„1. Świadectwa instruktora szybowcowego wydaje Ministerstwo Komunikacji według ustalonego wzoru.

2. Podanie o uzyskanie świadectwa instruktora szybowcowego na przepisowym formularzu należy składać za pośrednictwem instytucji wskazanej przez Ministerstwo Komunikacji.

3. Do podania powinny być dołączone załączniki, stwierdzające kwalifikacje do otrzymania świadectwa instruktora szybowcowego odpowiedniego stopnia, protokół egzaminu instruktora szybowcowego, wystawiony według ustalonego wzoru przez instytucje upoważnione przez Ministerstwo Komunikacji, oraz 3 fotografie.

4. Zakres egzaminów teoretycznych i praktycznych, wymaganych do otrzymania świadectwa instruktora szybowcowego, powinien być wskazany w programach szkolenia.

5. Wzory świadectw i formularzy ustala Ministerstwo Komunikacji.“;

11) § 22 otrzymuje brzmienie:

„1. Piloci szybowcowi obowiązani są stosować się do zarządzeń kierowników szkół, kierowników wyszkolenia i instruktorów szybowcowych i wykonywać ich zlecenia, wydane w wykonaniu obowiązujących przepisów lotniczych.

2. Kierownikami szkół i ośrodków szybowcowych powinni być zasadniczo instruktorzy szybowcowi w zakresie, do którego upoważniają ich posiadane świadectwa instruktora szybowcowego (§ 17).

3. W przypadku, gdy kierownikiem szkoły szybowcowej lub ośrodka szybowcowego nie jest instruktor szybowcowy, lub gdy kierownikiem jest instruktor nie posiadający kwalifikacji w zakresie tego stopnia wyszkolenia, w jakim są szkoleni uczniowie, wówczas w szkole

takiej czy też w ośrodku szybowcowym musi być zatrudniony kierownik wyszkolenia szybowcowego posiadający pełne i ważne kwalifikacje szybowcowego instruktora wyczynowego.

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

12) § 26 otrzymuje brzmienie:

„Szybowiska na terenie falistym, w zależności od różnicy poziomów miejsc startu i lądowania, dzielą się na dwie kategorie:

- 1) I kategoria, do której należą szybowiska ślizgowe, których stopień wzniesienia, z którego odbywa się odlot, nie powinien na początkowym odcinku długości najmniej 50 m posiadać spadek większy niż 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, różnica zaś wysokości miejsca odlotu względem miejsca lądowania powinna wynosić najmniej 60 m;
- 2) II kategoria, do której należą szybowiska żaglowe, położone nad dolinami, o termicznych prądach wznoszących, dające możliwość wykonywania lotów żaglowych; różnica wysokości wzgórza, z którego odbywa się odlot, i doliny, nad którą odbywa się lot, powinna wynosić co najmniej 80 m.“;

13) § 27 otrzymuje brzmienie:

„Szybowiska na terenie płaskim w zależności od rodzaju szkolenia szybowcowego dzielą się na dwie kategorie:

- 1) I kategoria, do której należą szybowiska szkolne, na których mogą odbywać się loty szkolne za wyciągarką, przy czym teren tych szybowisk musi być tak dobrany, aby przy szkoleniu istniała stała łączność wzrokowa pomiędzy obsługą wyciągarki a startującym szybowcem; wymiary szybowiska powinny wynosić co najmniej 1000×800 m;
- 2) II kategoria, do której należą szybowiska treningowe, na których mogą odbywać się loty treningowe dla pilotów posiadających ważne świadectwa pilotów żaglowych i wyczynowych lub świadectwa pilotów ślizgowych przeszkolonych za wyciągarką; wymiar tych szybowisk powinien wynosić przynajmniej 400×400 z tym, że teren rozciągający się poza granicami szybowiska umożliwiałby rozciągnięcie linki ciągnącej od wyciągarki przynajmniej 1000 m poza terenem szybowiska licząc od miejsca ustawienia wyciągarki.“;

- 14) w § 28 ust. 1 w wierszu 3—4 skreśla się wyrazy: „samolotowych użytku ściśle prywatnego“; w ust. 2 pkt 6 wyrazy: „samodzielnego (§ 17 lit. b) o szybowisku“ zastępuje się wyrazem: „szybowcowego“, a wyrazy: „30—60 sekundowe i dłuższe“ wyrazem: „ślizgowe“; w pkt 7 zaś wyrazy: „na terenie falistym kategorii „B“ lub „C“ zastępuje się wyrazem „żaglowego“;
- 15) w § 30 skreśla się ust. 2;
- 16) w § 35 wyrazy: „siłę wiatru. Siłę tę“ zastępuje się wyrazami: „szybkość wiatru. Szybkość tę“;
- 17) w § 38 w wierszach 3 i 4 wyrazy: „szybowiska szkoły lub obozu szybowcowego“ zastępuje się wyrazami: „wyszkolenia szybowcowego“, a w pkt 4 wyraz: „powtórnego“ skreśla się;
- 18) w § 39 lit. a) wyrazy: „wirażem w kierunku wskazanym przez kierownika lotów“ zastępuje się wyrazami: „skrzętem w kierunku wskazanym przez instruktora szybowcowego“;
- 19) w § 42 wyraz: „lewej“ zastępuje się wyrazem: „prawej“, a wyraz: „prawego“ wyrazem: „lewego“;
- 20) § 47 skreśla się, a § 48 otrzymuje numerację „§ 47“;
- 21) po nowym § 47 wstawia się nowy § 48 w brzmieniu:

„Szczegółowe przepisy bezpieczeństwa dotyczące szkolenia szybowcowego przy użyciu lin wlotowych, wyciągarki, samolotu oraz przepisy bezpieczeństwa dotyczące szkolenia w lotach akrobacyjnych i bez widoczności, zawiera instrukcja szkolenia w szybownictwie wydana przez Ministra Komunikacji.“;

22) w § 62 ust. 2 wyrazy: „kierownik pilotażu“ zastępuje się wyrazami: „kierownik wyszkolenia“;

23) po § 63 wstawia się następujący nowy paragraf:

„§ 63a. Czynności i uprawnienia Ministerstwa Komunikacji określone w §§ 4, 5, 6, 10, 18, 53 i 57 może Minister Komunikacji przekazać instytucjom, organizacjom lub podległym sobie urzędom.“

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *J. Rabanowski*

Minister Obrony Narodowej: *M. Zymierski*  
Marszałek Polski

Minister Administracji Publicznej: *Wł. Wołski*

Minister Bezpieczeństwa Publicznego: *St. Radkiewicz*