

## I. ZAŁOŻENIA PROJEKTU

### **Nazwa Projektu:**

**„Pod wspólnym niebem – wdrożenie wspólnego, transgranicznego cyklu szkoleń specjalistycznych i zawodowych w branży lotniczej”**

Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020.

### **Okres realizacji projektu:**

**01.06.2020r. – 31.12.2022 r.**

### **Cel projektu:**

Głównym celem projektu jest wdrożenie wspólnego, transgranicznego cyklu szkoleń specjalistycznych i zawodowych w branży lotniczej.

Cele szczegółowe:

- Podniesienie kompetencji mieszkańców,
- Promocja lotnictwa jako ścieżki kariery zawodowej,
- Wypracowanie wspólnych transgranicznych rekomendacji dostosowania programów szkoleniowych do potrzeb polsko-słowackiego rynku pracy.

**Wartość całkowita projektu: 562 154,42 EUR**

**Wartość dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 477 831,24 EUR**

### **Partnerzy:**

**Partner wiodący (PW) – Górską Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego „Żar” im. Adama Dziurzyńskiego**

Górska Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego „Żar” im. Adama Dziurzyńskiego dysponuje niezbędną wiedzą i posiada doświadczenie w realizacji szkoleń objętych zakresem projektu. Szkoła współpracuje również z szeregiem fachowców i jako członek Aeroklubu Polskiego korzysta z doświadczenia innych aeroklubów. Personel dodatkowo został uzupełniony osobami wspierającymi szkołę w zakresie koordynacji oraz rozliczenia projektu. Są to osoby posiadające doświadczenie w realizacji projektów unijnych.

*Doświadczenie Partnera Wiodącego:*

GSS AP ŻAR ma doświadczenie w realizacji szkoleń, w szczególności w szkoleniach na szybowcach. Istnieje od 1936 r. i jest uznawany za jeden z wiodących polskich ośrodków szkolenia szybowcowego. Szkoła z racji swojego położenia pozwala na szkolenie szybowcowe pilotów w lataniu górskim. Obecnie Szkoła prowadzi szkolenia (teoretyczne i praktyczne) na szybowcach, motoszybowcach i samolotach, zgodnie z posiadanym certyfikatem Organizacji Szkolenia ATO Nr certyfikatu PL/ATO- 28.

## **Partner (P) – Aeroklub Spišská Nová Ves**

Aeroklub Spišská Nová Ves dysponuje wiedzą i doświadczeniem w realizacji szkoleń objętych zakresem projektu, współpracuje również z grupą specjalistów i jako członek Aeroklubu Słowacji korzysta z doświadczenia innych jednostek. Personel dodatkowo został uzupełniony osobami wspierającymi aeroklub w zakresie koordynacji oraz rozliczenia projektu. Są to osoby posiadające doświadczenie w realizacji projektów unijnych.

### **Ogólny opis projektu**

W ramach projektu zaplanowano stworzenie wspólnych transgranicznych rekomendacji dostosowania programów szkoleniowych do potrzeb polsko-słowackiego rynku pracy. Zadanie to było związane ze szczegółową analizą istniejących programów szkoleniowych w instytucjach partnerskich oraz spotkaniami roboczymi przedstawicieli projektu wraz z przedstawicielami innych sektorów. W wyniku tych spotkań oraz analizy programów i wyników cyklu szkoleń lotniczych zostały wypracowane wspólne transgraniczne rekomendacje dostosowania programów szkoleniowych do potrzeb polsko-słowackiego rynku pracy.

Lustrzanie w Polsce i na Słowacji prowadzono szkolenia lotnicze, na które składały się:

- zajęcia teoretyczne (SPL, z wyłączeniem PW),
- zajęć praktyczne na szybowcach (kurs podstawowy; dalsze szkolenie do licencji SPL),
- zajęcia praktyczne na motoszybowiec (TMG u PW),
- zajęcia teoretyczne PPL,
- szkolenie praktyczne do licencji PPL.

Na koniec realizacji projektu przewidziano konferencję podsumowującą jako okazję do zaprezentowania wyników projektu – powstałych rekomendacji dostosowania programów szkoleniowych do potrzeb polsko-słowackiego rynku pracy.

### **Szkolenia pilotów - diagnoza**

Sposoby szkolenia pilotów w ostatnim czasie ulegają zmianie. Odchodzi się od schematu piramidy – rozpoczynania szkolenia od politechnicznych zajęć modelarskich, później poprzez szkolenia na szybowcach i selekcji kandydatów tak aby zostali najlepsi. Ale w środowisku lotniczym coraz częściej pojawiają się głosy, że osoby wyszkolone w ośrodkach aeroklubowych są bardziej cenne bo przeszły odpowiednie ścieżki kształcenia, wymagające większej wytrwałości.

Niestety, szkolenia lotnicze są drogie i nie wszystkie osoby z pasją do lotnictwa posiadają odpowiednie środki finansowe. Brak możliwości dofinansowania szkoleń na tym etapie często wpływa na niepodejmowanie szkolenia z powodów finansowych, co wpływa na ilość uzyskiwanych licencji pilota.

Szkolenie na terenach przygranicznych jest niezwykle cenne ze względu na ukształtowanie terenu. Piloci szkolący się w tych wymagających terenach posiadać będą większe umiejętności.

Sąsiadujące kraje rzadko korzystają ze swoich doświadczeń, nie wyciągają wniosków, które usprawniły by szkolenia pilotów.

### **Wpływ realizacji projektu na rozwiązanie zdiagnozowanych problemów**

Wspólne zrealizowanie oferty szkoleniowej związanej ze szkoleniem lotniczym ułatwi osobom zainteresowanym karierą pilota zawodowego uzyskanie odpowiednich kompetencji i wiedzy. Zaangażowanie partnerów umożliwi szeroka wymianę doświadczeń i przygotowanie oferty szkoleniowej na wymagających terenach polsko-słowackiego pogranicza.

Możliwość skorzystania z tak kompleksowo przygotowanej oferty szkoleniowej przyciągnie osoby zainteresowanych karierą zawodową w lotnictwie.

### **Realizacja celów projektu po zakończeniu programu**

Po zakończeniu projektu, korzystając z doświadczeń i efektów powstałych w wyniku realizacji programu nastąpi dalsze poszerzenie oferty edukacyjnej partnerów projektu. Ponadto wypracowane wspólne, transgraniczne rekomendacje dostosowania programów szkoleniowych do potrzeb polsko-słowackiego rynku pracy pozwolą na poprawę już wykorzystywanych programów. Dzięki projektowi nastąpi również zacieśnienie współpracy pomiędzy partnerami projektu, którego efektem mogą być:

- rozwój wspólnej oferty edukacyjnej,
- wykreowanie wspólnych wydarzeń opartych na wspólnych zasobach (zawody sportowe, pokazy lotnicze, pikniki i festyny),
- rozszerzenie współpracy na inne jednostki współpracujące.

## II. WSPÓLNE POLSKO-SŁOWACKIE SZKOLENIE LOTNICZE

### Opis zadania

Przeprowadzenie kompleksowego cyklu szkoleń, które będą prowadzone w sposób lustrzany w Polsce i na Słowacji. Szkolenia będą podzielone na etapy: szkolenia teoretyczne do uzyskania licencji pilota SPL, szkolenia praktyczne do uzyskania licencji pilota SPL, zajęcia teoretyczne i praktyczne na motoszybowcach turystycznych (tylko partner wiodący), szkolenia teoretyczne do uzyskania licencji pilota PPL(A) oraz szkolenia praktyczne do uzyskania licencji pilota PPL(A). Po ukończeniu szkoleń uczestnicy we własnym zakresie mogą podejść do egzaminu państwowego organizowanego przez władzę lotniczą w celu uzyskania licencji pilota lub uprawnień do nich wpisywanych.

### Realizacja zadania

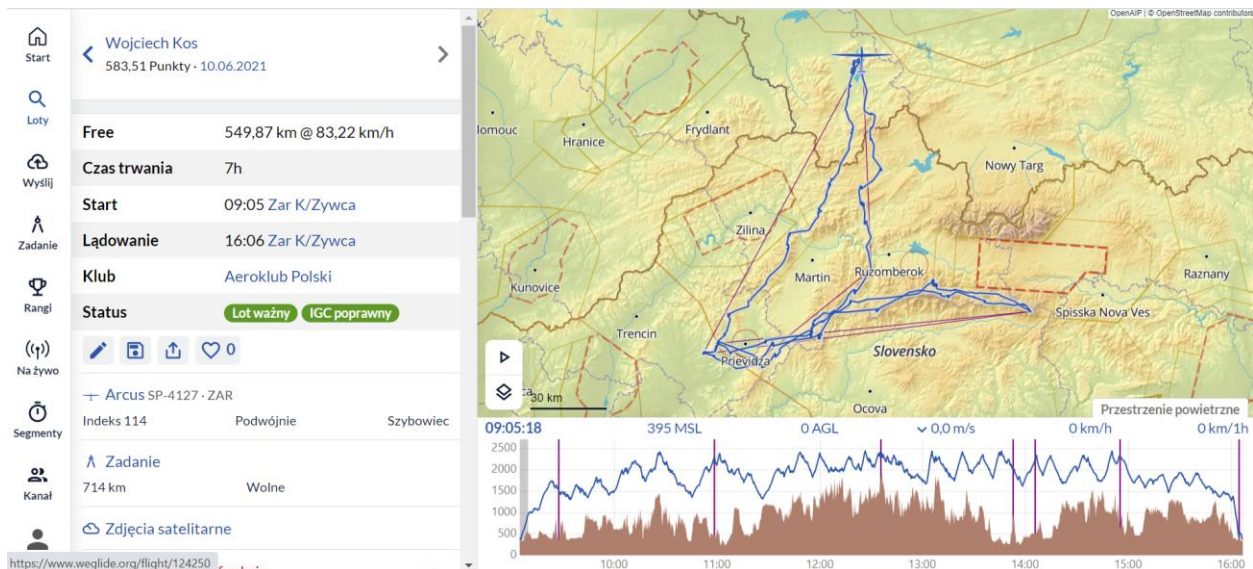
#### **Partner wiodący - Górską Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego „ŻAR”**

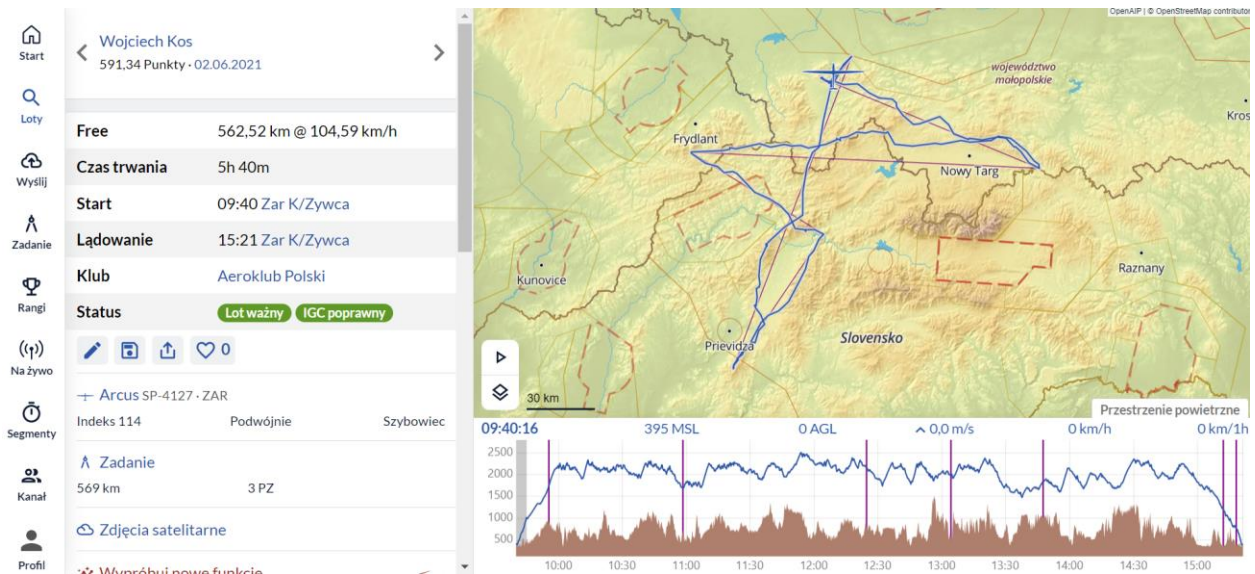
- Założeniem projektu po stronie partnera wiodącego było podjęcie szkolenia przez:
  - 35 osób w 1 etapie szkolenia szybowcowego (szybowcowe szkolenie podstawowe);
  - 15 osób w 2 etapie szkolenia szybowcowego (szkolenie do licencji SPL);
  - 12 osób w celu uzyskania uprawnienia na motoszybowiec turystyczny TMG;
  - 10 osób w celu uzyskania licencji pilota turystycznego PPL(A).
- W okresie 1.06.2020 do 31.12.2022 zrealizowano:
  - 35 osób rozpoczęło 1 etap szkolenia szybowcowego. Etap ukończyły 22 osoby.
  - 15 osób rozpoczęło 2 etap szkolenia szybowcowego. Licencję SPL uzyskało 8 osób.

#	Uczestnik	Etap I	Etap II	Licencja	Liczba lotów	Czas lotów (min)
1	B. Marcelina	Ukończony	Ukończony		97	1827
2	F. Paweł	Ukończony	Rozpoczęty		72	1004
3	G. Marcin	Rozpoczęty			22	268
4	G. Michał	Ukończony	Ukończony		82	840
5	G. Adrian	Ukończony			45	445
6	J. Mateusz	Rozpoczęty			3	30
7	H. Maciej	Rozpoczęty			1	18
8	K. Przemysław	Rozpoczęty			8	107
9	K. Jarosław	Rozpoczęty			1	16
10	K. Łukasz	Ukończony	Ukończony	Tak	72	2382
11	K. Igor	Rozpoczęty			5	84
12	K. Łukasz	Ukończony			39	518
13	K. Nikodem	Ukończony			53	486
14	K. Jakub	Rozpoczęty			31	350
15	M. Mateusz	Ukończony			40	415
16	P. Adrian	Ukończony			85	528
17	P. Adam	Ukończony	Ukończony	Tak	81	1411
18	P. Dariusz	Rozpoczęty			41	395

19	P. Joanna	Ukończony			57	629
20	S. Marcin	Rozpoczęty			15	183
21	S. Tomasz	Rozpoczęty			62	642
22	S. Karolina	Rozpoczęty			22	219
23	S. Robert	Ukończony	Rozpoczęty		65	669
24	W. Robert	Ukończony	Ukończony	Tak	88	1843
25	W. Zuzanna	Ukończony			50	566
26	Z. Artur	Ukończony			72	738
27	Z. Wiktor	Ukończony			40	422
28	B. Wojciech	Ukończony	Ukończony	Tak	81	1466
29	K. Maciej	Ukończony	Ukończony	Tak	82	2650
30	K. Jakub	Rozpoczęty			1	49
31	F. Marcin	Ukończony	Ukończony	Tak	82	1740
32	K. Anita	Ukończony	Rozpoczęty		73	1096
33	S. Artur	Ukończony	Rozpoczęty		69	1815
34	D. Elżbieta	Rozpoczęty			54	708
35	G. Aneta	Ukończony	Rozpoczęty		94	1210
36	Ch. Magdalena	Rozpoczęty	Ukończony	Tak	38	806
37	Dz. Dominik	Rozpoczęty	Ukończony	Tak	33	868
	<b>RAZEM</b>				<b>1856</b>	<b>29443 (491 h)</b>

c) W ramach szkolenia do licencji SPL piloci wykonali loty nawigacyjne szybowcem Arcus T na trasach 350 – 560 km na terytorium Polski, Słowacji i Czech.





d) 12 osób rozpoczęło szkolenie w celu uzyskania uprawnienia na motoszybowiec turystyczny TMG. Szkolenie ukończyło 8 osób.

#	Uczestnik	Szkolenie	Liczba lotów	Czas lotów (min)
1	Sz. Maciej	Rozpoczęte	20	180
2	S. Jan	Ukończone	17	316
3	T. Leszek	Ukończone	24	400
4	K. Jakub	Ukończone	24	360
5	K. Paweł	Ukończone	23	361
6	P. Marcin	Ukończone	25	391
7	K. Tomasz	Ukończone	25	360
8	W. Paweł	Ukończone	26	370
9	D. Piotr	Rozpoczęte	10	104
10	F. Grzegorz	Rozpoczęte	12	120
11	Ch. Kamila	Rozpoczęte	10	104
12	S. Jakub	Ukończone	16	463
	<b>RAZEM</b>		<b>232</b>	<b>3529 (57 h)</b>

e) 10 osób rozpoczęło szkolenie w celu uzyskania licencji pilota turystycznego PPL(A). Licencję PPL(A) uzyskało 6 osób.

#	Uczestnik	Szkolenie	Licencja	Liczba lotów	Czas lotów (min)
1	D. Piotr	Ukończone	Tak	20	180
2	K. Jakub	Ukończone	Tak	17	316
3	Z. Agnieszka	Ukończone	Tak	24	400
4	K. Łukasz	Ukończone	Tak	24	360
5	W. Robert	Ukończone	Tak	23	361
6	W. Paweł	Rozpoczęte		25	391

7	W. Krzysztof	Rozpoczęte		25	360
8	B. Robert	Rozpoczęte		26	370
9	K. Tomasz	Ukończone	Tak	10	104
10	F. Paweł	Rozpoczęte		12	120
	<b>RAZEM</b>			<b>1044</b>	<b>18661 (311 h)</b>

f) Podczas szkolenia do:

- licencji pilota szybowcowego w trakcie 2 etapów uzyskano nalot: 491 godz. w 1856 lotach,
- uprawnienia na motoszybowiec turystyczny uzyskano nalot: 57 godz. w 232 lotach;
- uzyskania licencji pilota turystycznego PPL(A) uzyskano nalot: 311 godz. w 1044 lotach.

g) Z grupy 6 pilotów PPL(A) 2 osoby rozpoczęły dalsze szkolenie do licencji ATPL(A) z własnych środków finansowych, 4 osoby chcą uzyskać uprawnienia do holowania szybowców w celu budowania nalotu i zdobywania doświadczenia, a 3 osoby chcą w przyszłości kupić własny samolot i przemieszczać się w celu prowadzenia własnej działalności,

h) Ogółem w projekcie po stronie partnera wiodącego PW wzięły udział 52 osoby.

#### **Partner - Aeroklub Spišská Nová Ves**

3. Założeniem projektu po stronie partnera było podjęcie szkolenia przez:

- a) 30 osób w 1 etapie szkolenia szybowcowego (szybowcowe szkolenie podstawowe).
- b) 20 osób w 2 etapie szkolenia szybowcowego (szkolenie do licencji SPL);
- c) 12 osób w 1 etapie szkolenia do licencji pilota PPL(A) (szkolenie w zakresie ćwiczeń JAR.FCL 1.120 ćw. 1-11 );
- d) 5 osób w 2 etapie szkolenia do licencji pilota PPL(A) (szkolenie w zakresie ćwiczeń JAR.FCL 1.120 ćw. 11-24 )

4. W okresie od 1.06.2020 do 31.12.2022 zrealizowano:

- a) 30 osób rozpoczęło 1 etap szkolenia szybowcowego. Etap ukończyło 30 osób.
- b) 20 osób rozpoczęło 2 etap szkolenia szybowcowego. Licencję SPL uzyskało 14 osób a 5 dalej deklaruje chęć jej uzyskania.

#	Uczestnik	Teoria	Badania medyczne	Radio	Lot solo	Po locie solo	Od lotu solo do końca	Egzamin teoretyczny	Status
1	P. Daniel	tak	nie	nie	nie	11			Zakończył
2	B. Juraj	tak	natak	?	nie	0			Zakończył
3	B. Lukáš	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
4	F. Ladislav	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
5	F. Lukáš	tak	tak	nie	tak	0	4	nie	Do licencji
6	H. Adam	tak	nie	nie	nie	21			Zakończył
7	I. Adam	?	tak	tak	?	2	34	?	?
8	J. Michal	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
9	J. Ľubo	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
10	K. Totakš	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
11	K. Daniela	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
12	Š. Adam	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
13	K. Vladimír	tak	tak	tak	tak	0			Po locie solo
14	K. Martin	tak	tak	tak	tak	0			Po locie solo
15	K. Simona	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
16	K. Totakš	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
17	L. František	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
18	L. Samuel	tak	tak	tak	tak	0	4	nie	Do licencji
19	M. Michal	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
20	M. Linda	?	?	?	?	19	34	?	?
21	M. Matúš	?	?	?	?	21	34	?	?
22	N. Alex	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
23	P. Aneta	tak	nie	tak	nie	0		?	Po locie solo
24	S. Vladimír	tak	tak	tak	tak	0			Zakończył
25	S. Andrea	tak	tak	tak	?	8		?	Po locie solo
26	S. Matúš	tak	tak	tak	tak	0	5	nie	Do licencji
27	Š. Marcus	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
28	Ř. Peter Bc.	tak	?	?	?	13	34	?	?
29	T. Stanislav	tak	tak	tak	tak	0	0	tak	Licencja
30	T. Marek	tak	nie	nie	nie	0			Zakończył



- c) 12 osób rozpoczęło szkolenie w celu uzyskania licencji pilota turystycznego PPL(A). Licencje PPL(A) uzyskało 5 osób a 5 dalej deklaruje chęć jej uzyskania.

#	Uczestnik	Teoria	Lot solo	Po locie solo	Przyrządy, loty nawigacyjne	Nalot	Status
1	D. Viktória	tak	tak	tak	tak	35:00	Szkolenie zakończone
2	P. Martin	tak	tak	tak	tak	35:00	Szkolenie w ramach projektu zakończone
3	Z. Peter	tak	tak	tak	tak	47:00	Szkolenie w ramach projektu zakończone
4	R. Ladislav	tak	tak	tak	tak	35:00	Szkolenie w ramach projektu zakończone
5	J. Ľubomír	tak	tak	tak	tak	35:00	Szkolenie w ramach projektu zakończone
6	B. Martin	tak	tak	-	-	13:40	Szkolenie w ramach projektu zakończone
7	M. Barbora	tak	tak	-	-	12:05	Szkolenie w ramach projektu zakończone
8	T. Tibor	tak	nie	-	-	12:05	Szkolenie w ramach projektu zakończone
9	K. Jerguš	tak	tak	-	-	12:05	Szkolenie w ramach projektu zakończone
10	D. Jakub	tak	tak	-	-	11:20	Szkolenie w ramach projektu zakończone
11	Š. Simona	tak	tak	-	-	11:15	Szkolenie w ramach projektu zakończone
12	Z. Tomáš	tak	tak	-	-	11:15	Szkolenie w ramach projektu zakończone

- d) Podczas szkolenia do:

- licencji pilota szybowcowego w trakcie 2 etapów uzyskano nalot: 334 godz. w 1503 lotach, zużywając 175 godz. nalotu samolotu holującego;
- uzyskania licencji pilota turystycznego PPL(A) uzyskano nalot: 270 godz.

- e) Ogółem w projekcie po stronie partnera P wzięło udział 41 osób.

### **III. REKOMENDACJE DOTYCZĄCE ZMIAN I DOSTOSOWANIA PROGRAMÓW SZKOLENIA W RAMACH WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ DO POTRZEB POLSKO-SŁOWACKIEGO RYNKU PRACY**

#### **Wprowadzenie**

1. Szkolenia do licencji pilota szybowcowego SPL, pilota samolotowego turystycznego PPL(A), uprawnień na motoszybowiec turystyczny TMG, prowadzone przez partnera wiodącego były prowadzone w oparciu o programy szkolenia opracowane zgodnie z:
  - a) Postanowieniami Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 – szkolenie do licencji PPL(A);
  - b) Postanowieniami Rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców, a także licencjonowania załóg lotniczych szybowców, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 – szkolenie do licencji SPL i uprawnienia na motoszybowce turystyczne TMG.
2. Przy tworzeniu wspomnianych Programów szkolenia oprócz wymagań wspomnianych wyżej Rozporządzeń uwzględniono również postanowienia Akceptowanych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i Materiałów zawierających wytyczne (GM).
3. Przy opracowaniu Programów wykorzystano również wieloletnie doświadczenia w metodyce szkolenia pilotów i stosowanych dobrych praktyk w szkoleniu w zgodzie z obowiązującymi przepisami.
4. Programy, przed rozpoczęciem szkoleń, zostały zaakceptowane przez władzę lotniczą – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

#### **Spostrzeżenia programowe podczas realizacji szkoleń**

5. Program szkolenia do licencji SPL:
  - a) Wymagany aktualnie minimalny nalot ogólny do licencji SPL – 15 godzin, dla osób bez żadnego doświadczenia lotniczego, jest zdecydowanie za mały dla bezpiecznego wykonywania lotów samodzielnych na szybowcu;
  - b) Brak wykorzystania motoszybowca turystycznego w szkoleniu do licencji SPL;
  - c) Wymagany do licencji przelot nawigacyjny (z instruktorem lub samodzielny) oprócz odległości nie jest szczegółowo opisany, tj. nie ma określenia jakim ma odpowiadać warunkom;
  - d) Brak spójności wykorzystywanych Programów partnera wiodącego – GSS AP ŻAR i partnera - Aeroklubu Spišská Nová Ves.
6. Program szkolenia do licencji PPL(A):
  - a) Aktualny Program szkolenia do licencji PPL(A) skupia się głównie na nauce wykrywania wczesnej fazy przeciągnięcia i korkociągu a nie ma zademonstrowania jak w rzeczywistości „wygląda on z kabiny pilota”, jakie są siły działające na pilota i wrażenia przez niego

odczuwane. Powoduje to, że piloci w większości odróżniają wczesną fazę przeciągnięcia i korkociągu i prawidłowo przeciwdziałają. Ale, niestety zdarzają się przypadki, że pilot który pomimo swojego wyszkolenia znalazł się w niezamierzonym przeciągnięciu, korkociągu lub spirali nurkującej, jest zaskoczony sytuacją w której się znalazł, gdyż po raz pierwszy ma z taką sytuacją do czynienia. Bierze się to głównie z faktu, że zdecydowana większość statków powietrznych wykorzystywanych do szkoleń nie jest dopuszczona do zamierzonych przeciągnięć i korkociągów;

- b) Czas lotu na przeciągnięcia, wyprowadzanie z sytuacji korkociągowych oraz ze spirali nurkującej – 2 godz., jest za mały;
- c) Niemożliwe do realizacji elementy ćwiczenia 18C z powodu wycofania z użycia naziemnych radiolatarni NDB jako wyposażenia przestarzałego;
- d) Brak spójności wykorzystywanych Programów partnera wiodącego – GSS AP ŽAR i partnera - Aeroklubu Spišská Nová Ves.

### **Rekomendowane zmiany do programów**

#### **7. Program szkolenia do licencji SPL:**

- a) Zwiększenie wymaganego nalotu koniecznego do uzyskania do licencji SPL do 30 godzin, dla osób bez żadnego doświadczenia lotniczego. Poprawi to jakość posiadanych umiejętności co przełoży się na zdecydowanie na poprawę bezpieczeństwa wykonywanych lotów pilotów licencjonowanych. Partner ze Słowacji w tym temacie proponuje zmianę polegającą na wprowadzeniu wymogu wykonania 30 godz. z instruktorem i 20 godz. samodzielnie oraz zwiększenie ilości lotów w szkoleniu lądowania w ograniczonym terenie;
- b) Wprowadzić zmiany umożliwiające wykorzystanie motoszybowca turystycznego TMG do szkolenia. Przyspieszałoby to, zwłaszcza na początkowym etapie szkolenia, nabywanie nowych umiejętności przez szkolonych w zakresie pilotażu oraz możliwość bardziej efektywnego szkolenia;
- c) Samodzielny przelot nawigacyjny, wymagany do licencji powinien odpowiadać warunkom i zasadom tak jak nawigacyjny przelot warunkowy do Srebrnej Odznaki Szybowcowej;
- d) Programy szkolenia partnera wiodącego – GSS AP ŽAR i partnera - Aeroklubu Spišská Nová Ves wykorzystywane do transgranicznych szkoleń powinny być tożsame względem siebie, a jednocześnie zgodne z obowiązującymi wspólnymi przepisami europejskimi. Umożliwi to prowadzenie wspólnych szkoleń na terenach przygranicznych jednej osoby w różnych ośrodkach;
- e) Wprowadzić możliwość prowadzenia od samego początku szkoleń (teoretycznych i praktycznych) w języku angielskim, który jest międzynarodowym językiem lotniczym. Pozwoli to kontakt z nim, już na początkowym etapie kariery lotniczej, co pozwoli w przyszłości na znacznie lepsze jego opanowanie jak i na wspólne szkolenia grup polsko-słowackich;

- f) Wprowadzenie rekomendowanych zmian w Programie szkolenia do licencji SPL, mimo że szkolenie pilota szybowcowego nie jest obowiązkowe w szkoleniu pilota samolotowego (zawodowego lub liniowego), to z historii wiadomo, że umiejętności pilotów dużych samolotów komunikacyjnych nabyte kiedyś w szkoleniu szybowcowym wielokrotnie umożliwiały wyjście z krytycznych sytuacji obronną ręką.

8. Program szkolenia do licencji PPL(A):

- a) Wprowadzić do Programu szkolenia zapis, że w przypadku szkolenia na statku powietrznym dopuszczonym do wykonywania zamierzonych przeciągnięć i korkociągów, należy przeprowadzić szkolenie obejmujące nie tylko niedopuszczanie do przeciągnięcia i korkociągu ale również wszystkie możliwe sytuacje, w tym zademonstrowanie przeciągnięć, korkociągu (wprowadzenie statyczne i dynamiczne), spirali nurkującej oraz wyprowadzanie z nich. Ćwiczenia związane z przeciągnięciami i korkociągami powinny trwać do pełnego opanowania umiejętności rozpoznawania pilotowania samolotu w warunkach przeciągnięcia i zapobiegania wejściu w korkociąg, lecz nie krócej niż 3 godziny lotu;
- b) Wystąpić do EASA z wnioskiem o wprowadzenie zmian w Dopuszczalnych sposobach spełnienia wymagań - AMC1 FCL.210.A polegających na:
- dodać do Ćwiczenia 11 punkt oznaczony lit. D) o treści: Wprowadzenie do korkociągu w różnych fazach lotu i konfiguracjach statku powietrznego oraz wyprowadzenie do lotu poziomego;
  - do Ćwiczenia 11 dodać Uwagę 3 o treści: W przypadku braku w organizacji samolotu dopuszczonego do wykonania zamierzonego przeciągnięcia i korkociągu, w trakcie realizacji tego ćwiczenia do nauki wyprowadzenia z przeciągnięcia i korkociągu wykorzystać statek powietrzny innej kategorii (motoszybowiec turystyczny, szybowiec) lub zlecić przeprowadzenie tego szkolenia innej organizacji;
  - w ćwiczeniu 18C Radionawigacja usunąć punkt oznaczony literą C) „stosowanie wyposażenia ADF: radiolatarnie bezkierunkowe (NDB)”. Ćwiczenie nie jest możliwe z powodu braku radiolatarni NDB do realizacji z powodów likwidacji wyposażenia jako przestarzałego. W zamian należy skupić się na nauczaniu nowych metod nawigacji np. GNSS;
- c) Wprowadzić możliwość prowadzenia od samego początku szkoleń (teoretycznych i praktycznych) w języku angielskim, który jest międzynarodowym językiem lotniczym. Pozwoli to na kontakt z nim, już na początkowym etapie kariery lotniczej, co pozwoli w przyszłości na znacznie lepsze jego opanowanie jak i na wspólne szkolenia grup polsko-słowackich;
- d) Programy szkolenia partnera wiodącego – GSS AP ŽAR i partnera - Aeroklubu Spišská Nová Ves wykorzystywane do transgranicznych szkoleń powinny być tożsame względem siebie, a jednocześnie zgodne z obowiązującymi wspólnymi przepisami europejskimi. Umożliwi to prowadzenie wspólnych szkoleń na terenach przygranicznych jednej osoby w różnych ośrodkach.