

Regulamin wydawania karty IPPI

1. Karta stopnia wyszkolenia **IPPI** (*International Pilot Proficiency Information*) jest międzynarodowym dokumentem potwierdzającym poziom umiejętności pilota lotni (**SafePro Delta**) i paralotni (**SafePro Para**).
2. Karta IPPI umożliwia porównanie programów szkolenia w różnych krajach. Stopień SafePro Delta i SafePro Para na karcie IPPI odzwierciedla poziom wyszkolenia pilota.
3. Wymagania dotyczące kryteriów przyznania określonego stopnia ParaPro lub SafePro zostały opisane w Zalecanych Standardach Treningu i Bezpieczeństwa (*Recommended Safety Proficiency Standards for Paragliding, 2025 Edition*) wydanych przez Międzynarodową Komisję Lotniową i Paralotniową FAI (CIVL).
4. Aeroklub Polski wydaje karty IPPI na poszczególne stopnie wyszkolenia zgodnie z wymaganiami ustalonymi przez CIVL, w których krajowe wymagania mogą się różnić od Zalecanych Standardów Wyszczolenia Paralotniowego CIVL FAI.
5. Niniejszy regulamin ustanawia zasady obowiązujące polskich pilotów, chcących uzyskać kartę IPPI wydaną przez Aeroklub Polski.
6. Karta IPPI wydawana przez AP jest ważna tylko ze Świadectwem Kwalifikacji wydanym przez ULC.
7. 7. Spełnienie wymagań na poszczególne stopnie SafePro musi być potwierdzone pisemnie przez instruktora oceniającego danego ucznia lub pilota. Instruktor we wniosku potwierdza, że uczeń bądź pilot spełnia wymagania:
 - umiejętności
 - wiedzy
 - doświadczenia (w tym nalogu)
 - nastawienia mentalnego
8. Nalot na poziomie SafePro 5, 5B, 5C, 5D oraz 6 musi być udokumentowany elektronicznie zapisem z urządzenia z odbiornikiem GPS w plikach zabezpieczonych G-recordem. Do dokumentacji zalecane są serwisy internetowe: XContest.org, Leonardo, leonardopgxc.pl, Xcportal.pl. itp. Do poziomu SafePro 3 oraz 4 zalecana jest dokumentacja jak do wyższych poziomów SafePro. W wyjątkowych przypadkach może zostać zaakceptowana w wersji tradycyjnej, papierowej Książki Lotów potwierdzonej przez instruktora.
9. Osoby, które rozpoczęły szkolenie paralotniowe w 2025r. lub wcześniej mogą do końca 2026r., przedstawiać dokumentację na poziom IPPI 4 w wersji papierowej. Osoby, które rozpoczną szkolenie w 2026r. i później mają już obowiązek dokumentowania nalogu zgodnie z art. 8 niniejszego regulaminu.
10. W celu otrzymania karty SafePro należy przesłać do Biura Aeroklubu Polskiego następujące dokumenty:

- a) wypełniony wniosek o wydanie karty IPPI wraz z oświadczeniem RODO, potwierdzony przez instruktora
 - b) kopię Świadectwa Kwalifikacji,
 - c) kopię dotychczasowej karty IPPI – w przypadku wymiany z powodu ubiegania się o kartę wyższego poziomu wykształcenia.
 - d) dowód wpłaty **200 zł** na rachunek bankowy Nr 98 1140 1010 0000 4635 5100 1008 z tytułem wpłaty „Karta IPPI - nazwisko i imię osoby ubiegającej się o przyznanie”
 - e) Link do elektronicznej książki lotów z portali przelotowych XC (XC Contest, Leonardo, XC Portal, XCC itp.) lub do poziomu IPPI 3 i 4 książkę lotów potwierdzoną przez instruktora (jedynie do końca 2026r.).
11. Dane adresowe i telefoniczne Biura Aeroklubu Polskiego znajdują się na stronie internetowej: <https://www.aeroklub-polski.pl/kontakt/>
 12. Korespondencję w sprawie kart IPPI przesyłaną za pomocą poczty elektronicznej należy kierować na adres licencje@aeroklubpolski.pl
 13. Karta IPPI zostanie odesłana pocztą na adres podany we wniosku.
 14. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości prawnych dotyczących zasad wynikających z niniejszego regulaminu wskazuje się, że prawem nadrzędnym dla prawa sportowego jest ustawa Prawo Lotnicze z 3 lipca 2002r. (z późniejszymi zmianami).
 15. Niniejszy regulamin został opracowany przez Komisję Lotniowo-Paralotniową AP i zaopiniowany przez instruktorów i egzaminatorów paralotniowych ULC, a następnie przyjęty przez Komisję Lotniowo-Paralotniową AP uchwałą nr KLiP/07/2025 z dnia 29 października 2025r.
 16. Niniejszy regulamin został zaakceptowany i wprowadzony do stosowania uchwałą Zarządu Aeroklubu Polskiego z dnia 31.10.2025 r.
 17. Poniższe zasady definiują wymagania, które należy spełnić aby otrzymać kartę IPPI SafePro Para na poszczególne stopnie.

I. SafePro Para 3 – Pilotaż aktywny (*Active flying*)

Pilotaż aktywny oznacza umiejętność utrzymywania normalnego stanu lotu w turbulentnym powietrzu. Obejmuje on utrzymywanie normalnego kąta natarcia, panowanie nad pochylem i przechylem, zapobieganie i wyprowadzanie z podwinięć i przeciągnięć oraz techniki szybkiego opadania.

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Start: świadomość linii zatrzymania/decyzji przed przyspieszeniem do oderwania.
- Kontrola prędkości: prędkość minimalnego opadania, prędkość najlepszej doskonałości, w tym w noszeniach/duszeniach i z wiatrem
- Zakręty: prędkość zwykła i minimalnego opadania, skoordynowane, bez oznak przeciągnięcia
- Kontrola pochylem (*pitch*) i przechylem (*roll*): symulacja i tłumienie (stabilizacja paralotni), belka speed systemu
- Duże uszy: podwinięcie końcówek skrzydeł, przytrzymanie ich, wyprowadzenie; zakręty na dużych uszach z przesunięciem balansu ciała; duże uszy plus speed system; inne techniki opadania
- Podwinięcie asymetryczne: jak jednostronne duże ucho lub nieco większe, jeśli jest to możliwe – wywołanie, przytrzymanie, wyprowadzenie
- Precyzyjne podejście i lądowanie: bezpiecznie i w obszarze wyznaczonym przez instruktora, esowanie i standardowe schematy kręgu nad lądowiskiem
- Tandem z instruktorem (opcjonalnie) - (łagodne manewry niewymagające jeziora): asymetryczne podwinięcie, upadek spiralny.
- Wyrzut spadochronu ratunkowego: symulacja (opcjonalnie)

2. Wymagania dotyczące wiedzy

Pilot

- Czynniki psychologiczne: Odporność psychiczna, czynniki współdziałające ze stresem (motywacja, emocje, koncentracja, osobowość), działania obniżające stres, ocena stresu i pewności siebie
- Proces uczenia się: cele, postępy indywidualne, bezpieczeństwo
- Spostrzeżenia, oceny, decyzje, działania, przewidywanie, świadomość innych paralotni

Paralotnia

- Usuwanie zanieczyszczeń z wnętrza czaszy
- Świadomość wagi prawidłowego wytrzymowania paralotni
- Czyszczenie czaszy i uprzęży

Aerodynamika

- Zmiany pochylem (*pitch*) i przechylem (*roll*): wpływ czynników zewnętrznych (reakcja paralotni), stabilność paralotni, sterowanie

- Duże uszy: Sposób na opadanie i zwiększenie stateczności paralotni przez zwiększenie obciążenia skrzydła i zmniejszenie wydłużenia, zagrożenia
- Podwinięcie: wpływ czynników zewnętrznych (reakcja paralotni), stabilność paralotni, sterowanie
- Negatywka: przy starcie, zakręcaniu, wyprowadzanie, gradient wiatru, przy lądowaniu
- Spirala
- Przeciągnięcie: w turbulencjach, nieoczekiwanym noszeniu, zakrętach, gradient, tylny wiatr, zagrożenia
- Obciążenie: waga, przeciążenie w zakrętach, odciążenie przy wyjściu ze spirali, gradienty wiatru i siły nośnej, podmuchy i turbulencje
- Spadochron ratunkowy: możliwość splątania z paralotnią

Meteorologia

- Turbulencje, podmuchy
 - a) mechaniczne: za przeszkodami, drzewami, budynkami, wzgórzami, gradientem wiatru
 - b) uskoki wiatru: zasady powstawania, występowanie, zagrożenia
 - c) termiczne: tendencja do narastania w ciągu dnia aż do późnego popołudnia
- Pogorszenie pogody, jako źródło turbulencji: fronty, cumulonimbus, silne wiatry, porywy, silne noszenia
- Bryza: różnice wobec wiatru meteorologicznego, powstawanie, morze, góry, doliny, siła, skutki

Przepisy

- Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej
- Szkolenie i trening
- Przestrzeń powietrzna: lokalne ograniczenia

Sytuacje awaryjne

- Przygotowanie: przyczyny, rozpoznanie, unikanie, wyprowadzanie, trening (symulacja)
- Błędy na starcie: wzroku w dół, słaba kontrola nad skrzydłem, zbyt agresywne lub słabe przyspieszenie, wystrzelenie skrzydła do przodu, zawrócenie do stoku, zbyt wczesne siadanie
- Znajomość sposobu zawijania i odwijania linek sterowniczych na rękach
- Przeciągnięcie: w turbulencji, nagłym noszeniu, w zakręcie, z tylnym wiatrem, niebezpieczeństwa.
- Nagłe zdarzenia: turbulencje, noszenia i duszenia, wyprowadzanie z podwinięć
- Złe podejście i lądowanie: nieuporządkowane, brak jasnego planu, bezpośrednio nad lądowiskiem, niskie zakręty, mała prędkość na małej wysokości

Pierwsza pomoc

- Zgodnie z zaleceniami odpowiednich władz.

3. Wymagania dotyczące doświadczenia

- Sugerowane podstawowe elementy kursu SIV, jeśli dostępne jest odpowiednie miejsce i instruktor.
- Zalecany trening otwierania spadochronu awaryjnego.
- Przynajmniej 3 udane loty z wyżej wymienionymi ćwiczeniami: kontrola pochylenia i przechylenia (*pitch and roll control*), duże uszy, podwinięcia asymetryczne.

4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego

- Instruktor musi być przekonany, że kursant jest w stanie samodzielnie zadbać o bezpieczeństwo swoje i innych w ramach obowiązujących przepisów, zaleceń i kodeksu dobrych praktyk.

II. SafePro Para 4 - Szybowanie (*Soaring*)

Po zaliczeniu tego etapu pilot powinien potrafić bezpiecznie latać wykorzystując dowolny typ noszeń w ramach bezpiecznych ograniczeń, również pod presją, w obecności innych paralotni.

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Pilot spełnia wymagania na poziom SafePro Para 3
- Start przy wietrze: Rodzaje startu, asysta, start alpejski
- Manewrowanie w paśmie noszeń: esowanie, poprawka na znoszenie, brak oznak przeciągnięcia, dostosowanie do terenu i ruchu innych paralotni, zachowanie ostrożności.
- Żagiel: strefa najlepszych noszeń, najlepsza prędkość przy stoku, zarządzanie priorytetami, przekraczanie dysz i obniżen, utrzymywanie bezpiecznego dolotu do możliwych lądowisk
- Zakręty 360°: Od minimalnego opadania do dużych przechyleń, poprawka na znoszenie
- Termika: Znajdowanie i centrowanie rdzeni, wybór kierunku wyjścia.
- Zakres prędkości: Eksploracja średnich prędkości
- Lądowanie przy wietrze: Podejście w zależności od siły wiatru, ruch innych paralotni, panowanie nad skrzydłem po lądowaniu

2. Wymagania dotyczące wiedzy

Pilot

- Czynniki psychologiczne: Pewność siebie/nadmierna pewność siebie, presja grupy lub własna, akceptacja, samodyscyplina, rezygnacja (z lotu, ze znoszonego komina...)

Paralotnia

- Ubranie: odporność na wysokość i chłód
- Wybór i dopasowanie uprząży: Rodzaje, doświadczenie, komfort, woda, radio, wszystkie przewody wewnątrz uprząży, dostęp do uchwytu spadochronu awaryjnego.
- Wybór paralotni: rozmiar, sterowność, doświadczenie, rodzaj latania, ambicje, maksymalne osiągi w najczęstszych warunkach
- Przyrządy: wariometry, wysokościomierze, ustawienia
- Osiągi: minimalne opadanie, najlepsza prędkość i doskonałość, penetracja, sterowność
- Obsługa techniczna: przeglądy codzienne i okresowe, konserwacja, kontrola wytrzymałości i naprawy, przeglądy po naprawach

Aerodynamika

- Stabilność: Dodatni kąt natarcia, samostateczność, ugięcie płata, rozkład siły nośnej względem środka ciężkości

- Przeciżenia: Prędkość w turbulencji, akrobacja, uszkodzenia konstrukcji, utrata kontroli
- Zdarność do lotu: Normy projektowe i certyfikacyjne, cel i potrzeba, obciążenie, prędkość i zakres sterowania, stateczność, charakterystyka przeciągnięcia,
- Czynniki konstrukcyjne: Profile, powierzchnia, wydłużenie, ugięcie, otwory, skutki
- Opór szkodliwy i indukowany: wiry brzegowe, efekt przyziemny

Meteorologia

- Noszenia zboczowe
 - a) Czynniki: Kształt i nachylenie zbocza, kierunek i prędkość wiatru
 - b) Składowe: Pozioma, pionowa, gradient, zwiększenie siły wiatru
 - c) Strefy: Najlepsze noszenia, najsilniejszy wiatr czołowy, turbulencja, zawietrzna, rotor
- Termika
 - a) Czynniki: Nierównomierne nagrzewanie, chwiejność, kontrasty, wiatry lekkie i średnie
 - b) Rodzaje: szerokość komina, siła, termika sucha, zagrożenia
 - c) Oznaki: Spadek temperatury z wysokością, cisza i podmuchy, chmury
- Pogoda: Różnice temperatury i ciśnienia, cyrkulacja globalna, efekt Coriolisa
 - a) Masy powietrza, fronty: Stabilność/niestabilność, oznaki, konwergencja
 - b) Pomiary: wiatr, ciśnienie, wilgotność i stabilność
 - c) Chmury: rodzaje, związane z nimi pogoda i warunki
 - d) Raporty: aktualne (METAR), ostrzeżenia (TAF), obszar (IGA), mapy, interpretacja

Przepisy

- Przepisy dotyczące lotów zboczowych i termicznych (pierwszeństwo)
- Przepisy VFR: Minimalna widzialność i odległości od chmur
- Władze państwowe lub inne oficjalne organy

Sytuacje krytyczne

- Nieznane sytuacje: nowe miejsce, sprzęt, manewry lub zadania, priorytety, warunki.
- Błędna ocena, rzeczenie własnych umiejętności, niedocenie terenu, warunków, sprzętu lub zadania
- Panowanie nad skrzydłem na ziemi w silnym wietrze: wleczenie po ziemi, reakcje
- Manewry krytyczne: lot blisko terenu i przeszkód, lot z małą prędkością, zakręty 360°, powrót do noszenia, lądowanie na startowisku, wyprowadzanie z podwinięć/negatywki
- Procedury awaryjne: niespodziewany wiatr lub turbulencje, podwinięcia, lądowanie na zboczu/drzewach/wodzie, nierówny teren, przeszkody, linie energetyczne
- Ograniczona widoczność: loty w pobliżu chmur, reakcje
- Wypadki: pomoc i zgłoszenia

Pierwsza pomoc

- Regularne ćwiczenia
3. Wymagania dotyczące doświadczenia
 - Zalecany kurs SIV, jeżeli dostępne jest odpowiednie miejsce i instruktor.
 - Co najmniej 25 udanych lotów w 3 różnych miejscach
 - Co najmniej 15 godzin lotów, w tym loty termiczne w ostatnich 2 latach.
 4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego
 - Pilot powinien być w stanie zadbać o bezpieczeństwo swoje i innych, również podczas pokazów, lokalnych zawodów i wszędzie, gdzie wymagane są umiejętności z tego etapu.

III. SafePro Para 4A – Celność lądowania

Ta dodatkowa kategoria potwierdza, że pilot opanował specyficzne umiejętności potrzebne do ćwiczenia celności lądowania oraz startu w zawodach. To uprawnienie może być kwalifikacją do startu w zawodach pierwszej kategorii CIVL.

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Start w warunkach gorszych niż idealne, zarówno ze zbrocza jak i za wyciągarką
- Łatwość krążenia w obu kierunkach
- Kontrolowanie wysokości i pozycji poprzez bezpieczne manewrowanie
- Pilotaż:
 - a) podwinięcia czołowe i asymetryczne
 - b) upadek spiralny
 - c) negatywka, przeciągnięcie
 - d) lądowanie z małą prędkością

2. Wymagania dotyczące wiedzy

- Analiza: regulaminu zawodów, odprawy, prognozy pogody i sondaży aerologicznych,
- Strategie, techniki i zagrożenia w locie pod wiatr, z wiatrem bocznym i tylnym
- Wykorzystanie pełnego zakresu krzywej biegunowej skrzydła
- Kontrola sprzętu: długość linek, kontrola czaszy, składanie spadochronu awaryjnego.

3. Wymagania dotyczące doświadczenia

- Doświadczenie w użytkowanej kategorii EN paralotni

4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego

- Zarządzanie stresem, emocjami, koncentracja
- Ocena warunków przed lotem
- Konstruowanie planu lotu i taktyki lotu
- Zachowanie bezpieczeństwa, gdy cel nie posiada odpowiedniego marginesu bezpieczeństwa
- Krytycyzm wobec własnego rozsądku pod presją rywalizacji (ocena decyzji grupy lub własnych w odniesieniu do zagrożeń)

IV. SafePro Para 5 - Samodzielny Pilot (*Senior Pilot*)

Pilot jest w pełni samodzielny i wykazuje się dobrym doświadczeniem lotniczym. Podczas lotu potrafi dbać o bezpieczeństwo swoje i innych. Potrafi operować paralotnią w szerokim zakresie terenu i warunków.

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Pilot spełnia wymagania na poziom SafePro Para 4 (*Soaring*)
- Specjalne starty
 - a) Wiatr boczny: maksymalnie 45°, słaba składowa boczna
 - b) Start ze wzniesienia: Przy wietrze umiarkowanym do silnego, z asystą
 - c) Holowanie (jeśli możliwe): Wyciągarka
- Dostosowanie prędkości przelotowej do warunków
- Zakres prędkości: eksplorowanie większych prędkości w spokojnym powietrzu, wykorzystanie pełnego zakresu krzywej biegunowej
- Turbulencje, podmuchy: panowanie nad paralotnią
- Sterowanie tylnymi taśmami nośnymi
- Lądowanie przygodne: wybór lądowiska, kontrola prędkości i kąta schodzenia, precyzyjne podejście do nieznanego lądowiska

2. Wymagania dotyczące wiedzy

Pilot

- Odpowiednia sprawność fizyczna
- Świadomość: analizowanie, przewidywanie, rezygnowanie, zachowanie energii do lądowania
- Adaptacja do zmieniających się warunków i terenu

Paralotnia

- Konserwacja: rozpoznawanie starzenia się tkaniny/linek, regulacja i wymiana uszkodzonych linek

Aerodynamika

- Krzywe biegunowe: prędkość względem powietrza i ziemi, opadanie minimalne, najlepsza doskonałość, wpływ noszeń/duszeń, wiatru czołowego/tylnego, zakręty, obciążenie skrzydła, gęstość powietrza

Meteorologia

- Noszenia frontowe: opis zimnego frontu, burze
 - a) oznaki: chmury rozbudowane pionowo, linie szkwałów, uskoki wiatru, spadek temperatury

- b) zagrożenia: Cumulonimbusy, silny wiatr, porywy, silne noszenia, turbulencje, sposób ucieczki
- Linie noszeń
 - a) szlaki chmur, termika bezchmurna
 - b) konwergencja
- Fala
 - a) oznaki: ukształtowanie terenu, kierunek i prędkość wiatru, stabilność, soczewki
 - b) zagrożenia: rotory, słaba penetracja, silne noszenia, duże wysokości, niedotlenienie, zimno

Planowanie

- Procedury: łączność, zwózka, ostrzeżenie, poszukiwanie zaginionych pilotów

Przepisy

- Kontrolowana przestrzeń powietrzna: korytarze powietrzne, lotniska i strefy kontroli, kontrola ruchu lotniczego, schematy ruchu VFR/IFR, zasady wykonywania operacji lotniczych
- Niekontrolowana przestrzeń powietrzna: AFI, inne lotniska, zagrożenia, ograniczenia, obszary zakazane, strefy informacyjne i służby, schematy ruchu VFR/IFR, zasady wykonywania operacji
- Ruch wojskowy: obszary treningowe, fotografowanie z powietrza
- Inna przestrzeń powietrzna: obszary ograniczone, niebezpieczne i zakazane
- Źródła informacji: mapy ICAO, publikacje, AIC, AIP, podręczniki, NOTAM-y, służby informacyjne, lokalne lotniska i kluby, szkoły

Pierwsza pomoc

- Regularne ćwiczenia

3. Wymagania dotyczące doświadczenia

- Zdecydowanie zalecany kurs SIV jeżeli dostępne jest odpowiednie miejsce i instruktor, a jako minimum: kontrola pochylenia i panowanie nad skrzydłem w pełnym zakresie kątów natarcia. Kontrola nurkowania, przestrzału skrzydła (*big angle pitch, pitch control*). Kontrola przechylenia (*roll control*), kontrola podwinięć, autorotacja i dynamiczne wyprowadzenie (*rapid exit*), negatywka i wyprowadzenie, przeciągnięcie, lot wsteczny (*back fly*) i wyprowadzenie.
- Co najmniej 50 godzin lotu z 5 różnych startowisk w przeciągu ostatnich 5 lat.

4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego

- Pilot jest w stanie ocenić ryzyko we wszystkich sytuacjach, biorąc pod uwagę nie tylko prawdopodobieństwo zdarzenia, ale także konsekwencje dla siebie i innych (odległe położenie, słaby dostęp, zabezpieczenie medyczne) i eliminuje niepotrzebne ryzyko. (Zobacz tutaj <https://www.fai.org/page/civil-safety>)

V. SafePro Para 5B - Pilot przelotowy (*Cross Country*)

To dodatkowe uprawnienie pokazuje, że pilot opanował specyficzne umiejętności potrzebne do przelotów (wykorzystywanie noszeń do lotów na większe odległości).

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Pilot spełnia wymagania na poziom SafePro Para 5 (*Senior Pilot*)
- Pilot posiada i potrafi obsłużyć urządzenie z nawigacją GPS, sprzęt pierwszej pomocy/ratunkowy, live tracker
- Wybór najlepszego startu z uwzględnieniem analizy pogody
- Start w warunkach gorszych niż idealne, start z nóg i holu, ruch innych paralotni
- Łatwość krążenia w obu kierunkach w termice, samotnie lub w obecności innych paralotni
- Podtrzymywanie lotu w bardzo słabych warunkach z zachowaniem odpowiedniego marginesu bezpieczeństwa (blisko terenu, dolot do lądowisk, w obecności innych paralotni itp.)
- Termika w silnym wietrze z zachowaniem bezpieczeństwa przy znoszeniu i w porwanych kominach
- Wykorzystanie teorii Mac Cready'ego do wyboru momentu wyjścia z noszenia i prędkości lotu
- Krążenie w dużych grupach: ta umiejętność powinna być zdobywana stopniowo, najpierw z jednym, potem z większą liczbą pilotów odpowiednio do doświadczenia
- Pilotaż:
 - a) asymetryczne podwinięcie na speedzie
 - b) kontrola pochylenia i panowanie nad skrzydłem w pełnym zakresie kątów natarcia. Kontrola nurkowania, przestrzału skrzydła (*big angle pitch, pitch control*). Kontrola podwinięć czołowych. Kontrola przechylenia (*roll control*)
 - c) autorotacja, dynamiczne wyprowadzenie (*rapid exit*), przeciągnięcia
- Wybór z powietrza najlepszego lądowiska i precyzyjne podejście do krótkiego pola z przeszkodami
- Jednoczesne lądowanie z innymi paralotniami

2. Wymagania dotyczące wiedzy

- Analiza regulaminu zawodów, prognozy pogody
- Posługiwanie się mapami: przestrzeń powietrzna, zagrożenia, lądowiska, trasy alternatywne
- Strategie, techniki i niebezpieczeństwa latania pod wiatr, z wiatrem bocznym i tylnym
- Ocena, kiedy trzymać się grupy, a kiedy lecieć na własną rękę
- Efektywne korzystanie z radia w zespole
- Kontrola sprzętu: długość linek, kontrola czaszy, składanie spadochronu awaryjnego.

3. Wymagania dotyczące doświadczenia

- Doświadczenie z kategoriami klas EN
 - Minimum 5 lotów Cross Country o minimalnym dystansie 50km w ostatnich 3 latach (loty zboczowe w tym wypadku nie będą akceptowane). Dystans mierzony jest od miejsca startu do miejsca lądowania z uwzględnieniem 3 punktów zwrotnych.
4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego
- Zarządzanie stresem, emocjami, koncentracja
 - Ocena warunków przed lotem
 - Konstruowanie planu lotu i taktyki lotu
 - Zrozumienie, kiedy zmieniać tempo i styl lotu w zależności od przebiegu dnia i zmieniających się warunków, a także w różnych dniach
 - Zmiana szlaku chmur, pokonywanie obszarów bezchmurnych lub innych z gorszym noszeniem
 - Omijanie obszarów nienadających się do lądowania
 - Zachowanie bezpieczeństwa, gdy trasa lotu nie ma odpowiedniego marginesu bezpieczeństwa
 - Przerwanie lub zmiana trasy lotu w przypadku wystąpienia burzy na trasie
 - Krytycyzm wobec własnego rozsądku pod presją rywalizacji (ocena decyzji grupy lub własnych w odniesieniu do zagrożeń)

VI. SafePro Para 5C - Zawodnik (*Racing*)

To dodatkowa kategoria potwierdza, że pilot opanował specyficzne umiejętności potrzebne dolatania w zawodach z dużą liczbą pilotów, po skomplikowanych trasach. To uprawnienie może być kwalifikacją do startu w zawodach pierwszej kategorii CIVL.

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Pilot spełnia wymagania na poziom SafePro Para 5B (*Cross Country*)
- Start w warunkach gorszych niż idealne, zarówno start z nóg jak i holu, przy dużym ruchu innych paralotni
- Łatwość krążenia w termice w obu kierunkach, samotnie lub w gęstym ruchu
- Podtrzymanie lotu w bardzo słabych warunkach z zachowaniem odpowiedniego marginesu bezpieczeństwa (blisko terenu, przy ograniczonych lądowiskach, w dużym ruchu itp.)
- Termika w silnym wietrze z zachowaniem bezpieczeństwa przy znoszeniu i w porwanych kominach
- Wykorzystanie teorii MacCready'ego do wyboru chwili wyjścia z noszenia i prędkości lotu
- Termika w grupie, co najmniej dziesięciu pilotów w bliskiej odległości od siebie. Praktyka ta powinna być zdobywana stopniowo, najpierw z jednym, potem z większą liczbą pilotów
- Pilotaż:
 - a) asymetryczne podwinięcie na speedzie
 - b) kontrola pochylenia i panowanie nad skrzydłem w pełnym zakresie kątów natarcia. Kontrola nurkowania, przestrzału skrzydła (*big angle pitch, pitch control*). Kontrola podwinięć czołowych. Kontrola przechylenia (*roll control*)
 - c) autorotacja, dynamiczne wyprowadzenie (*rapid exit*), przeciągnięcie,
- Wybór z powietrza najlepszego lądowiska i precyzyjne podejście do krótkiego pola z możliwymi przeszkodami
- Start i lądowanie z wieloma paralotniami jednocześnie

2. Wymagania dotyczące wiedzy

- Analiza: regulaminu zawodów, prognozy pogody
- Strategie, techniki i niebezpieczeństwa latania pod wiatr, z wiatrem bocznym i tylnym
- Zaliczanie punktów zwrotnych bez lądowania na nich (strategie związane ze znoszeniem w krążeniu)
- Ocena, kiedy trzymać się grupy, a kiedy lecieć na własną rękę
- Dolot do mety: bezpieczne wysokości i prędkości lotu przy turbulencji, duszeniu i ewentualnie ograniczonych możliwościach lądowania
- Kontrola sprzętu: długość linek, kontrola czasu, składanie spadochronu awaryjnego.

3. Wymagania dotyczące doświadczenia

- Doświadczenie we wszystkich kategoriach skrzydeł EN, w tym dwurzędowych

- Ukończony kurs SIV
- Co najmniej 3-krotne zaliczenie mety w zawodach CIVL drugiej kategorii

4. Wymagania dotyczące nastawienia/postawy

- Zarządzanie stresem, emocjami, koncentracja
- Ocena warunków przed lotem
- Konstruowanie planu lotu i taktyki lotu
- Zrozumienie, kiedy zmieniać tempo i styl lotu w zależności od przebiegu dnia i zmieniających się warunków, a także w różnych dniach
- Zachowanie bezpieczeństwa, gdy punkty zwrotne nie są wybierane z odpowiednim marginesem
- Przerwanie lub zmiana trasy lotu w przypadku wystąpienia burzy na trasie
- Krytycyzm wobec własnego rozsądku pod presją rywalizacji (ocena decyzji grupy lub własnych w odniesieniu do zagrożeń)

VII. SafePro Para 5D - Pilot akrobacyjny (Aerobatics)

Ta dodatkowa kategoria potwierdza, że pilot opanował specyficzne umiejętności potrzebne do latania akrobacyjnego, w tym w zawodach. Uprawnienie to może być kwalifikacją do startu w zawodach pierwszej kategorii CIVL.

1. Wymagania dotyczące umiejętności

- Pilot spełnia wymagania na poziomie SafePro Para 5
- Start w warunkach gorszych niż idealne, zarówno ze zbrocza jak i za holem
- Łatwość krążenia w obu kierunkach
- Kontrolowanie znoszenia (od startu do strefy i podczas ewolucji w strefie)
- Pilotaż:
 - a) Margines bezpieczeństwa względem publiczności i terenu
 - b) Upadek spiralny z wyprowadzeniem sterówkami, głęboka spirala z dynamicznym wyjściem pomniej niż 90°
 - c) Pełne przeciągnięcie, ślizganie na ogon i symetryczne wyprowadzenie
 - d) Negatywka, helico, bezpieczne wyprowadzenie (z wykorzystaniem przeciągnięcia/pełnego przeciągnięcia)
 - e) Wingovery, SAT
- Jednoczesne lądowanie z innymi paralotniami

2. Wymagania dotyczące wiedzy

- Analiza: regulaminu zawodów, warunków atmosferycznych
- Uczestnictwo w odprawie i stosowanie się do instrukcji
- Nie próbowanie nowych manewrów podczas konkurencji.
- Kontrola sprzętu: długość linek, kontrola czaszy, składanie spadochronu awaryjnego.

3. Wymagania dotyczące doświadczenia

- Ukończony kurs SIV
- Doświadczenie w używanej kategorii paralotni
- Co najmniej 20 lotów z manewrami akrobacyjnymi na skrzydle zawodniczym przed zawodami (z dokumentacją wideo)
- Kilka lotów pod obciążeniem (pokazy, zawody, ewolucje nad ziemią) w celu potwierdzenia doświadczenia i samokontroli

4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego

- Radzenie sobie ze stresem, emocjami, koncentracją, nadmierną motywacją
- Ocena warunków przed lotem, podejmowanie odpowiednich decyzji
- Zarządzanie ryzykiem, wykonywanie tylko opanowanych manewrów
- Zachowanie bezpieczeństwa, gdy warunki nie zapewniają odpowiednich marginesów bezpieczeństwa
- Respektowanie decyzji sędziów przed składaniem protestów
- Krytycyzm wobec własnego rozsądku pod presją rywalizacji (ocena decyzji grupy lub własnych w odniesieniu do zagrożeń)

VIII. SafePro Para 6 – Niekomercyjny Pilot Tandemu

Ta dodatkowa kategoria potwierdza, że pilot tandemowy opanował specyficzne umiejętności potrzebne do wykonywania lotów w tandemie. Pilot musi posiadać uprawnienia TANDEM wydane przez ULC oraz posiadać aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

1. Wymagania dotyczące umiejętności
 - Pilot spełnia wymagania na poziomie SafePro Para 5B (Cross Country)
2. Wymagania dotyczące wiedzy
 - Zaawansowana analiza pogody
 - Zmienne obciążenie powierzchni skrzydeł
 - Strategie, techniki i niebezpieczeństwa w locie
 - Kontrola sprzętu, w tym spadochronu awaryjnego
 - Krajowe i międzynarodowe przepisy PG i HG
3. Wymagania dotyczące doświadczenia
 - udokumentowanie 200h nalotu na paralotni jednoosobowej lub w tandemie w okresie ostatnich 5 lat
 - co najmniej jeden lot w tandemie z instruktorem będącym pasażerem
 - udokumentowany nalot 20h każdego roku na dowolnym typie paralotni od momentu uzyskania uprawnień "tandem". Po utracie ważności uprawnień pilota paralotni do wykonywania lotów z pasażerem TANDEM jego ważność może być wznowiona na podstawie wykonanych 3 lotów sprawdzających z pasażerem pod nadzorem instruktora, wpisanych i potwierdzonych przez instruktora do osobistego dokumentu praktyki lotniczej.
 - Zdecydowanie zalecany kurs SIV jeżeli dostępne jest odpowiednie miejsce i instruktor, a jako minimum: kontrola pochyleń i panowanie nad skrzydłem w pełnym zakresie kątów natarcia. Kontrola nurkowania, przestrzału skrzydła oraz podwinięć czołowych (*big angle pitch, pitch control*). Kontrola przechyleń (*roll control*), kontrola podwinięć, autorotacja i dynamiczne wyprowadzenie (*rapid exit*).
4. Wymagania dotyczące nastawienia mentalnego
 - Zarządzanie stresem, emocjami, koncentracją
 - Odpowiedzialność za pasażera
 - Sprawdzenie zrozumienia instrukcji przez pasażera (wspólny język)
 - Ocena warunków przed lotem
 - Konstruowanie planu lotu
 - Zachowanie bezpieczeństwa, gdy warunki nie zapewniają odpowiedniego marginesu
 - Akceptacja zrezygnowania z lotu

WNIOSEK O WYDANIE KARTY IPPI

CZĘŚĆ 1 DANE OSOBOWE WNIOSKODAWCY	
NAZWISKO I IMIĘ	
OBYWATELSTWO	
DATA URODZENIA	
ADRES: KOD POCZTOWY, MIEJSCOWOŚĆ	
ULICA, NR	
TELEFON	
ADRES E-MAIL	
NR ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI	
<p>LOTNIE: nalot ogólny: godz., w tym: termika, żagiel oraz przelotów minimum 50 km</p>	
<p>PARALOTNIE: nalot ogólny: godz., w tym: termika, żagiel oraz minimum 50 km</p>	
CZĘŚĆ 2 WNIOSKOWANY STOPIEŃ KARTY IPPI	
<p>NA PODSTAWIE PRZEDSTAWIONYCH DOKUMENTÓW PROSZĘ O PRYZNANIE MIĘDZYNARODOWEJ KARTY IPPI W NIŻEJ PODANYM ZAKRESIE SafePro – stopnia</p>	
<p>..... Miejsce i data</p>	<p>..... Podpis wnioskodawcy</p>
CZĘŚĆ 3 POTWIERDZENIE INSTRUKTORA PARALOTNIOWEGO	
<p>NINIEJSZYM POTWIERDZAM, ŻE PILOT SPEŁNIA WSZYSTKIE KRYTERIA KONIECZNE DO WYDANIA KARTY IPPI SafePro – stopnia ZGODNIE Z NINIEJSZYM REGULAMINEM, W PEŁNYM ZAKRESIE UMIEJĘTNOŚCI, WIEDZY, DOŚWIADCZENIA I NASTAWIENIA MENTALNEGO.</p>	
<p>..... Miejsce i data</p>	<p>..... Pieczęć i podpis Instruktora</p>

CZĘŚĆ 4 ZGODY PRAWNYCH OPIEKUNÓW WNIOSKODAWCY NA PRYZNANIE KARTY IPPI ¹⁾	
<p>Ja niżej podpisany(a), prawny opiekun (nazwisko i imię wnioskodawcy)</p> <p>wyrażam zgodę na ubieganie się wnioskodawcy o przyznanie Karty IPPI na jego działalność lotniczą i uczestnictwo w współzawodnictwie sportowym.</p> <p>Oświadczam, jednocześnie, że dane osobowe i informacje złożone przez wnioskodawcę są zgodne z prawdą i stanem faktycznym.</p>	
<p>..... Miejsce, data</p> <p>..... Podpis opiekuna</p>	
CZĘŚĆ 5 ZGODY I OŚWIADCZENIA	
	<p>Wyrażam zgodę na gromadzenie, przetwarzanie i przekazywanie moich danych osobowych zawartych w niniejszym wniosku o przyznanie KARTY IPPI na potrzeby procesów prowadzenia ewidencji i działalności statutowej AP i FAI w części dotyczącej współzawodnictwa sportowego, w rozumieniu Ustawy z dnia 10.05.2018 r. o ochronie danych osobowych - (DU 2018. poz. 1000, ze zm.).</p>
	<p>Oświadczam, że posiadam wymagany przepisami nalot i kwalifikacje, aby otrzymać kartę IPPI stopnia (wpisać poziom 3-6)</p>
	<p>Oświadczam, że zapoznałem się z Regulaminem Wydawania karty IPPI.</p>
	<p>Oświadczam, że podane we wniosku dane są zgodne z prawdą i stanem faktycznym i jestem świadomy(a) odpowiedzialności karnej za składanie nieprawdziwych oświadczeń (art. 233 § 1 oraz art. 271 KK).</p>
<p>..... Miejsce, data</p> <p>..... Podpis wnioskodawcy</p>	
CZĘŚĆ 6 ZGODY I OŚWIADCZENIA – PRAWNY OPIEKUN WNIOSKODAWCY ¹⁾	
<p>Ja niżej podpisany(a), prawny opiekun (nazwisko i imię wnioskodawcy)</p> <p>po zapoznaniu się wraz z wnioskodawcą z treścią zgód i oświadczeń zamieszczonych w CZĘŚCI 5 niniejszego wniosku oraz po ich podpisaniu w mojej obecności przez wnioskodawcę, oświadczam że w pełni akceptuję zawarte w tekście zgody i oświadczenia oraz będę ich przestrzegał i dołożę niezbędnych starań aby były one przestrzegane przez wnioskodawcę podczas jego działalności lotniczej i we współzawodnictwie sportowym.</p>	
<p>..... Miejsce, data</p> <p>..... Podpis opiekuna</p>	

¹⁾ Proszę wypełnić w przypadku, gdy Wnioskodawca jest nieletni

INFORMACJE DOTYCZĄCE WYPEŁNIENIA I PRZESŁANIA WNIOSKU

- 1) Wniosek wypełnić wyraźnym pismem **DRUKOWANYM**, po wydrukowaniu podpisać w odpowiednich miejscach przez wnioskodawcę i prawnych opiekunów.
- 2) Do wniosku dołączyć:
 - kopię świadectwa kwalifikacji
 - kopię Książki Lotów z potwierdzonym przez instruktora nalotem zgodnie z punktem 9 lub elektroniczną książkę lotów z portali przelotowych (XC ontest, Leonardo, XC Portal, XCC itp.)
 - kopię potwierdzenia wpłaty na konto Aeroklubu Polskiego nr 98 1140 1010 0000 4635 5100 1008
 - oświadczenie dot. ochrony danych osobowych - załącznik do wniosku.
- 3) Wnioski poprawnie wypełnione i czytelnie podpisane wraz z załącznikami prosimy przekazać do Biura Aeroklubu Polskiego jednym poniższych sposobów:
 - zeskanowane i przesłane drogą elektroniczną tylko na adres: licencje@aeroklubpolski.pl
 - drogą pocztową lub kurierem na adres biura AP.

Prosimy wybrać tylko jedną formę przekazania wniosku i załączników.

Załącznik nr 1 do wniosku o wydanie Międzynarodowej Karty IPPI

OŚWIADCZENIE DOTYCZĄCE OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH

W związku z realizacją obowiązku informacyjnego, o którym mowa w art. 13 w związku z art. 5 ust. 1 pkt a) oraz art. 5 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), **oświadczam że zostałem/am poinformowany, że:**

1. Administratorem moich danych jest Aeroklub Polski – Polski Związek Sportu Lotniczego z siedzibą w Warszawie, kod pocztowy 01-531 , przy ul. Wybrzeże Gdyńskie 4, tel. +48 22 5567350, e-mail: biuro@aeroklubpolski.pl
2. Aeroklub Polski przetwarza moje dane osobowe w celu realizacji swoich zadań statutowych, jako Polskiego Związku Sportowego, w zakresie organizacji współzawodnictwa sportowego w sporcie lotniczym.
3. Aeroklub Polski nie zamierza przekazywać moich danych osobowych do państw trzecich.
4. Moje dane osobowe będą przechowywane w Aeroklubie Polskim przez okres niezbędny do wydania karty IPPI oraz prowadzenia rejestru wydanych kart.
5. W związku z przetwarzaniem danych osobowych, przysługuje mi prawo do żądania od administratora:
 - a) dostępu do moich danych osobowych,
 - b) sprostowania moich danych osobowych,
 - c) usunięcia moich danych osobowych,
 - d) ograniczenia przetwarzania moich danych osobowych,
 - e) wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania moich danych osobowych,
 - f) cofnięcia zgody na przetwarzanie moich danych, które podałem/am dobrowolnie.
6. Przysługuje mi prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
7. Podanie danych osobowych wynika z przepisów prawa oraz mojej zgody na przetwarzanie.
8. Przekazane przeze mnie dane osobowe nie będą służyć do przetwarzania polegającego na zautomatyzowanym podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

.....
data

.....
czytelny własnoręczny podpis wnioskodawcy

.....
czytelny własnoręczny podpis prawnego opiekuna ¹⁾