



AEROKLUB
LUBELSKI W
RADAWCU

Brak ocen dla tego dostawcy

Szkolenie teoretyczne rozpoczyna się w sezonie wiosennym, następnie szkolenie praktyczne trwa w sezonie letnim. Szkolenie szybowcowe jest zazwyczaj pierwszym krokiem na drodze do kariery lotniczej. Umożliwia poznanie podstawowych zasad pilotażu i wiedzy lotniczej.

Numer usługi 2026/01/20/201003/3271793

📍 Radawiec Duży / stacjonarna

🏠 Usługa szkoleniowa

🕒 69 h

📅 30.04.2026 do 30.09.2026

7 900,00 PLN brutto

7 900,00 PLN netto

114,49 PLN brutto/h

114,49 PLN netto/h

Informacje podstawowe

Kategoria	Transport i motoryzacja / Motoryzacja
Grupa docelowa usługi	osoby powyżej 14 lat
Minimalna liczba uczestników	10
Maksymalna liczba uczestników	30
Data zakończenia rekrutacji	29-04-2026
Forma prowadzenia usługi	stacjonarna
Liczba godzin usługi	69
Podstawa uzyskania wpisu do BUR	Rozporządzenia KE nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym (Dz. U. UE. L. z 2011 r. Nr 311 z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t. j. Dz.U. z 2025 r. poz. 1431 z późn. zm.)
Zakres uprawnień	Szkolenie teoretyczne i praktyczne do SPL

Cel

Cel edukacyjny

Pierwsza część, teoretyczna, obejmuje cykl wykładów poświęconych wiedzy lotniczej, w tym: aerodynamice, mechanice lotu, prawu i przepisom lotniczym, nawigacji, meteorologii, budowie i eksploatacji szybowców, budowie osprzętu, zasadach pilotażu szybowcowego, skokach spadochronowych, higienie lotniczej. Spotkania odbywają się zazwyczaj wiosną, w soboty i niedziele na lotnisku w budynku aeroklubu, lub też codziennie w czasie wakacji letnich – jeśli zbiera się odpowiednia grupa chętnych.

Efekty uczenia się oraz kryteria weryfikacji ich osiągnięcia i Metody walidacji

Efekty uczenia się	Kryteria weryfikacji	Metoda walidacji
Wiedza lotnicza i podstawowe zasady pilotażu.	Testy z wiedzy i loty sprawdzające.	Test teoretyczny Obserwacja w warunkach rzeczywistych

Kwalifikacje

Kompetencje

Usługa prowadzi do nabycia kompetencji.

Warunki uznania kompetencji

Pytanie 1. Czy dokument potwierdzający uzyskanie kompetencji zawiera opis efektów uczenia się?

TAK

Pytanie 2. Czy dokument potwierdza, że walidacja została przeprowadzona w oparciu o zdefiniowane w efektach uczenia się kryteria ich weryfikacji?

TAK

Pytanie 3. Czy dokument potwierdza zastosowanie rozwiązań zapewniających rozdzielenie procesów kształcenia i szkolenia od walidacji?

TAK

Program

luty-kwiecień - teoria

kwiecień-październik - praktyka

Harmonogram

Liczba przedmiotów/zajęć: 0

Przedmiot / temat zajęć	Prowadzący	Data realizacji zajęć	Godzina rozpoczęcia	Godzina zakończenia	Liczba godzin
-------------------------	------------	-----------------------	---------------------	---------------------	---------------

Brak wyników.

Cennik

Cennik

Rodzaj ceny	Cena
Koszt przypadający na 1 uczestnika brutto	7 900,00 PLN
Koszt przypadający na 1 uczestnika netto	7 900,00 PLN
Koszt osobogodziny brutto	114,49 PLN
Koszt osobogodziny netto	114,49 PLN

Prowadzący

Liczba prowadzących: 1



1 z 1

Radosław Sałata

Radosław Sałata jest dyrektorem Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu. Organizuje szkolenie zgodnie z krajowymi i unijnymi przepisami prawa. Zarządza kadrą z uprawnieniami i kompetentnymi.

Informacje dodatkowe

Informacje o materiałach dla uczestników usługi

Szkolenie teoretyczne rozpoczyna się w sezonie wiosennym, następnie szkolenie praktyczne trwa w sezonie letnim.

Szkolenie szybowcowe jest zazwyczaj pierwszym krokiem na drodze do kariery lotniczej. Umożliwia poznanie podstawowych zasad pilotażu, wiedzy m.in. z zakresu meteorologii, nawigacji i przepisów lotniczych. Jest bardzo dobrym przygotowaniem do szkolenia na samolotach czy śmigłowcach. Szybownictwo istnieje także jako samodzielna dyscyplina sportowa.

Krok 1. Wymagania

Główne wymagania stawiane wobec kandydata dotyczą wieku i zdrowia.

- Kandydat musi przed wykonaniem pierwszego lotu samodzielnego skończyć 14 lat. Do wieku 18 lat wymagana jest przy tym pisemna zgoda rodziców.

- Kandydat musi przejść wstępne badania lotniczo – lekarskie i uzyskać orzeczenie wydane przez uprawnionego lekarza – orzecznika (pełna lista lekarzy – orzeczników dostępna na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego).
- Wymagania zdrowotne dotyczą w szczególności:
 - dobrej wydolności i prawidłowego funkcjonowania układu krążenia
 - sprawności psychicznej i motorycznej
 - braku poważnych wad wzroku (możliwe jest dopuszczenie do latania w okularach bądź też szklach korekcyjnych), drożność jamy nosowej, prawidłowo funkcjonujący błędnik,
 - i ogólnie – cieszenie się dobrym zdrowiem.

Krok 2. Szkolenie teoretyczne

Pierwsza część, teoretyczna, obejmuje cykl wykładów poświęconych wiedzy lotniczej, w tym: aerodynamice, mechanice lotu, prawu i przepisom lotniczym, nawigacji, meteorologii, budowie i eksploatacji szybowców, budowie osprzętu, zasadach pilotażu szybowcowego, skokach spadochronowych, higienie lotniczej. Spotkania odbywają się zazwyczaj wiosną, w soboty i niedziele na lotnisku w budynku aeroklubu, lub też codziennie w czasie wakacji letnich – jeśli ueziera się odpowiednia grupa chętnych. Zakończeniem tego cyklu teoretycznego są testy, sprawdzające wiedzę i dopuszczające kandydata do szkolenia praktycznego.

Krok 3. Szkolenie praktyczne

Część praktyczna, szkolenie w powietrzu, zaczyna się po zaliczeniu teorii. Jest ono prowadzone na dwumiejscowym szybowcu SZD-9 bis 1E Bocian. Starty odbywają się za wyciągarką. Program szkolenia zawiera m.in.: lot po prostej, nauka zakrętów, nauka startu za wyciągarką, nauka lądowania, budowę kręgu nadlotniskowego, sytuacje niebezpieczne podczas startu, nauka wyprowadzania z korkociągu (szybowiec holowany przez samolot na bezpieczną dla tego ćwiczenia wysokość), loty sprawdzające, loty samodzielne.

Po zakończeniu szkolenia podstawowego uczeń pilot uzyskuje uprawnienia do lotów samodzielnych pod nadzorem instruktora.

Ważne!!! Praktyczne szkolenie szybowcowe trwa minimum 2 tygodnie przy sprzyjającej pogodzie i dyspozycyjności ucznia pilota, w praktyce jednak osoby uczące się lub pracujące powinny założyć, że szkolenie potrwa kilka miesięcy. Uczeń ustala z instruktorem dogodne terminy lotów, aby ukończyć szkolenie w ciągu jednego sezonu – zgodnie z wymogami umowy szkoleniowej. W kolejnym sezonie umowa na szkolenie szybowcowe przestaje obowiązywać, wobec czego loty szkoleniowe muszą być dodatkowo opłacane po stawkach jak dla członków stowarzyszonych. Prosimy więc o odpowiednie zaplanowanie czasu wolnego na szkolenie praktyczne tak, aby je ukończyć w jednym sezonie.

Krok 4. Droga do licencji i kariery lotniczej

Program szkolenia podstawowego nie wyczerpuje wszystkich etapów wymaganych do uzyskania licencji pilota szybowcowego (SPL).

Po szkoleniu podstawowym należy podjąć decyzję o wyborze macierzystego aeroklubu i tam następnie doskonalić swoje umiejętności oraz zdobywać nowe uprawnienia.

Kolejnym etapem są **loty doskonalące** (z instruktorem).

Jeśli Aeroklub posiada samolot holujący, warto również zdobyć **uprawnienie na start szybowcem za samolotem** – krótka seria lotów z instruktorem, a następnie parę lotów sprawdzających.

W międzyczasie można **wylaszować się na szybowiec jednomiejscowy**, tj. zaliczyć test z wiedzy o danym szybowcu i wykonać na nim kilka lotów sprawdzających.

Loty samodzielne są prawdziwą próbą charakteru – to weryfikacja predyspozycji nowego pilota, odporności na stres, umiejętności samodoskonalenia oraz pokory wobec własnych ograniczeń. Pilot szybowca musi umieć odnaleźć się w powietrzu – odkryć jego tajemnice i równocześnie respektować ustalone w nim prawa. To zadanie bardzo złożone i wymagające, ale przynoszące ogromną satysfakcję i motywujące do rozwoju kariery lotniczej – czy to sportowej, czy zawodowej.

Po niedługim czasie pilot-uczeń jest w stanie ocenić swoje możliwości i zazwyczaj decyduje się na **egzamin państwowy do licencji pilota szybowcowego przed komisją Urzędu Lotnictwa Cywilnego**. Licencja pozwala na latanie samodzielne już bez nadzoru instruktora, jest niepodważalnym potwierdzeniem lotniczych uprawnień.

Potem otwiera się **droga do nieograniczonych możliwości** doskonalenia swojej techniki pilotażu. A są to na pewno loty na akrobację szybowcową, loty żaglowe, loty falowe, przeloty kilkuset-kilometrowe!, udział w zawodach krajowych i światowych, może nawet udział w wyścigach szybowcowych Grand Prix. Przychodzi też taki czas, gdy można podzielić się swoim doświadczeniem z innymi i zostać instruktorem szybowcowym. Doświadczenie w szybownictwie ułatwia także start w lataniu samolotowym.

Warto wiedzieć, że szybownictwo jest w 99% przypadków początkiem życiowej, lotniczej pasji. Być pilotem szybowca to znaczy mieć ogromny przywilej doświadczania czegoś niespotykanego, co jest dane tylko nielicznym i co naprawdę wymyka się prawdziwej naturze człowieka. Bo przecież nie urodziliśmy się ze skrzydłami.

Kompletne szkolenie podstawowe obejmuje jeden sezon zawierający zajęcia teoretyczne oraz minimum programowe przewidziane w programie szkolenia podstawowego. W przypadku niewykorzystania godzin w ciągu jednego roku może istnieć konieczność dokupienia dodatkowych godzin. Ilość godzin dodatkowych jest zależna od długości przerw między lotami, a także od indywidualnych predyspozycji danego kandydata. Po zakończeniu szybowcowego szkolenia podstawowego w kolejnym roku uczeń pilot przystępuje do szkolenia na celność lądowania.

Adres

Radawiec Duży 272A
21-030 Radawiec Duży
woj. lubelskie

Lotnisko Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu.

Kontakt



Radosław Sałata

E-mail dyrektor@aeroklub.lublin.pl

Telefon (+48) 603 303 226