

D2

Rejestracja i eksploatacja

Kiedy zaczynałem budowę *Slinga TS1*, miałem licencję turystyczną i około 100 godzin na samolotach certyfikowanych. O procesach formalnych związanych z *homebuiltami* wiedziałem tyle, co większość pilotów: niewiele, a to co słyszałem, brzmiało jak miejska legenda. Jedni twierdzili, że ULC blokuje, inni, że to droga przez biurokratyczne piekło, a jeszcze inni, że *homebuiltem* nie da się legalnie polecieć za granicę. Dziś wiem, że rzeczywistość jest zupełnie inna. I o niej chcę tutaj opowiedzieć – krok po kroku, tak jak rzeczywiście wyglądała.

Wizja lokalna

Budowanie samolotu zaczyna się dużo wcześniej niż od skrzynek z częściami. W moim przypadku zaczęło się od zwykłego maila. Napisałem do ULC z informacją, że planuję rozpocząć budowę samolotu

W ostatnich trzech numerach Paweł Trzciński opisywał proces budowy samolotu z zestawu. Dziś nieco o stronie formalnej budowania własnego statku powietrznego

i co oni na to...? . Odpowiedź przyszła szybko i zaskakująco rzeczowo: mam złożyć wniosek o nadzór w kategorii specjalnej K3, właściwej dla konstrukcji amatorskich o masie powyżej ultralekkiej.

Sama rozmowa, zdalna, która odbyła się później, była właściwie formalnością. Chodziło o to, by inspektorzy mogli ocenić, czy wiem, w co się pakuję – bo budowa czteromiejscowego samolotu w Polsce wciąż jest rzadkością. Bez stresu, bez egzaminowania, po prostu rozmowa. Kilka dni później dostałem informację, że budowa zostaje objęta nadzorem, a do projektu przydzielono inspektorów.

Wizję lokalną pod moim domem zapamiętam na długo. Podjechał samochód oklejony napisem „Urząd Lotnictwa Cywilnego”, a z niego wysiadło trzech inspektorów. To jest ten moment, kiedy sąsiedzi zaczynają się zastanawiać, co tam się dzieje...

Wizyta była jednak bardzo normalna: obejrzeli miejsce pracy, oświetlenie, narzędzia, wzorcowanie przyrządów i ogólną organizację miejsca pracy. Atmosfera była bardzo pozytywna. Nie było żadnego „szukania problemów”, tylko konstruktywne podejście. Sporządzili protokół i po kilku dniach przyszło potwierdzenie, że wszystko jest gotowe do przyjęcia zestawu.

Jeszcze przed dostawą zrobiłem coś, co dla mnie miało znaczenie symboliczne: zarezerwowałem znaki rejestracyjne. Dla kategorii specjalnej zawsze zaczyna się od SP-Y. Kolejne litery, „HK”, wybrałem od imion żony i córki. Złożyłem też wniosek o przyznanie kodu transpondera Mode S, który wymaga podania rezerwowanych znaków, danych technicznych i właścicielskich – nie jest to nadawane automatycznie. Dopiero na tej podstawie nadawany jest unikatowy adres, który później wprowadza się

do transpondera. Samolotu jeszcze nie było, ale papierowo zaczął już istnieć.

Inspekcje

Gdy części w końcu dotarły, przeniosłem budowę do warsztatu. Inspektor ULC zatwierdził dziennik budowy i przejrzał dokumentację od producenta. Wybrałem wersję *Quick Build*, więc

najważniejsze elementy były prefabrykowane, więc i liczba inspekcji ograniczona.

Spotykaliśmy się tylko na kluczowych etapach: po montażu układów sterowania, po montażu silnika, po złożeniu całości w hangarze i przed oblotem. Zawsze wyglądało to tak samo: informowałem, że etap jest gotowy do inspekcji, inspektor odzwaniał i ustalaliśmy dzień.

Mój egzemplarz jest dopuszczony do VFR dzień i noc, ale wkrótce zostanie dopuszczony też do IFR



fot. Paweł Trzciński (3)

Podróżowanie *homebuiltem* po Europie nie napotyka większych problemów

Instrukcje

Najwięcej pracy wymagały jednak instrukcje – użytkowania w locie i obsługi technicznej. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że skoro producent dostarcza wszystko po angielsku, to wystarczy przetłumaczyć dokument i sprawa załatwiona. Nic bardziej mylnego. Polskie przepisy wymagają, aby instrukcje były przygotowane po polsku i odnosiły się nie do modelu samolotu, ale do konkretnego egzemplarza. A to oznacza, że oryginalnej instrukcji nie można po prostu skopiować – trzeba ją zaadaptować, niemal przepisać od nowa.

Program prób

Kiedy zbliżał się moment pierwszego oblotu, okazało się, że samo zbudowanie samolotu nie wystarczy – żeby w ogóle mówić o próbach w locie, trzeba najpierw przygotować formalny program prób. Program prób w locie nie powstaje „z automatu”, ani nie jest czymś, co można pobrać z internetu. W moim przypadku program przygotowywał pilot doświadczalny, człowiek, który przez lata wykonywał takie obloty zawodowo. To on tworzył kolejność zadań, kryteria przerwania prób, punkty pomiarowe i wszystkie parametry, które należy zarejestrować.

Dostałem od niego dokument, który był czymś w rodzaju „scenariusza” pierwszych lotów: co jest testowane w pierwszej kolejności, a co dopiero później. To nie był zwykły formularz – to by-



Drugiego dnia uczestniczyłem już w próbach osobiście. Moim zadaniem było sprawdzenie działania awioniki, autopilota, komunikacji i całej elektroniki pokładowej

ła precyzyjna analiza zachowania konkretnego egzemplarza, którą przygotowuje ktoś, kto wie, gdzie w nowej konstrukcji mogą pojawić się nieoczywiste zachowania. Czytając ten program poczułem, że cały proces nabiera powagi. To nie była lista punktów do odhaczenia. To było realne badanie maszyny latającej. Świadomość, że dokument tworzył pilot z doświadczeniem większym, niż ja pewnie kiedykolwiek będę miał, dawała ogromne poczucie bezpieczeństwa.

Tuż przed oblotem, kiedy samolot miał już finalną konfigurację, złożyłem także wniosek o rejestrację ELT, aby system ratunkowy był wpisany prawidłowo do baz. Po zatwierdzeniu instrukcji i planu prób w locie ULC wystawił pozwolenie na wykonanie lotu próbnego oraz świadectwo oględzin ważne przez rok.

To właśnie na tym etapie zakończyłem też wszystkie formalności, które musiały być kompletne przed próbami w locie: złożyłem wniosek o rejestrację samolotu, wykupiłem AeroCasco aby później móc wystąpić o pozwolenie na loty.

Próby w locie

Pierwszy planowany termin prób musiał zostać przesunięty ze względu na pogodę. Kiedy wreszcie udało się trafić okno pogodowe, ruszyliśmy.

terystyki sterowania przy skrajnych wyważeniach, testy stabilności, sprawdzenie zachowania przy prędkościach bliskich V_{NE} , loty poziome na maksymalnej mocy. To był dzień, w którym konstrukcja, którą wcześniej składałem na ziemi, musiała udowodnić, że w powietrzu zachowuje się książkowo.

Drugiego dnia uczestniczyłem już osobiście. Moim zadaniem było sprawdzić działanie systemów pokładowych: awioniki, autopilota, komunikacji, redundancji zasilania, czujników i całej elektroniki pokładowej. --

Po zakończeniu prób w locie przygotowałem raport, który umożliwił złożenie wniosku o pozwolenie na wykonywanie lotów w normalnym trybie.



Po roku latania mogę powiedzieć jedno: warto było i gdybym dziś miał podejmować decyzję o zabieraniu się z budowę, zrobiłbym to ponownie

Pierwszego dnia w powietrzu był tylko pilot doświadczalny. Wykonywał te elementy planu, które są najbardziej wymagające i potencjalnie ryzykowne: przeciągnięcia, sprawdzenie charak-

Po około dwóch tygodniach przyszły finalne dokumenty i dopiero wtedy samolot był formalnie dopuszczony do lotów.

Pierwszy rok

Eksploatacja *homebuilta* okazała się równie logiczna jak cały proces jego budowy. Instrukcja jasno określa interwały przeglądów: pierwszy po 25 godzinach (silnik, śmigło, płatowiec), następny po 50 (tylko śmigło), później już klasyczne 100-godzinne. Ponieważ latałem na paliwie bezołowiowym, nie musiałem wykonywać obsługi 50-godzinnej silnika.

Raz w roku trzeba odnowić świadectwo oględzin. Termin



Dokąd dziś polecimy?...

wypaść akurat w czasie moich wakacji, więc poprosiłem o wcześniejszą wizytę – inspektor przyjechał bez żadnego problemu.

W kategorii specjalnej jest jedna ogromna zaleta: jako budowniczy lub właściciel mogę wykonywać wiele obsługi samodzielnie, pod warunkiem prawidłowych wpisów do dokumentacji.

A jeśli bym wolął oddać samolot mechanikowi – mogę to zrobić. Mechanik nie musi mieć przeszkolenia na typ, bo statek powietrzny nie podlega w tym przypadku przepisom Part-145 ani Part-ML.

Po roku latania mogę powiedzieć jedno: warto było podjąć budowę i dziś zrobiłbym to ponownie. Co najwyżej, wybrałbym

Jako budowniczy lub właściciel mogę wykonywać wiele obsługi samodzielnie

silnik Rotax 916, ale wtedy nie było go jeszcze w produkcji.

Po Europie

Największy mit: „*home built*em nie polecisz za granicę”. Rzeczywistość: polecisz bez żadnego problemu. W wielu krajach nie trzeba zgłaszać niczego. W innych wysła się maila z kilkoma dokumentami i odpowiedź przychodzi w 1-2 dni.

Sling TSi spełnia wymagania operacyjne z nawiązką, więc loty do Czech, Austrii, Chorwacji czy Włoch są tak proste jak loty krajowe. Mój egzemplarz jest dopuszczony do VFR dzień i noc, a wkrótce zostanie rozszerzony o IFR, bo mam certyfikowany silnik i certyfikowane śmigło.

Mam nadzieję, że opisując moją przygodę ze *Slingiem* przekonałem Czytelników, że *homebuilt* to pełnoprawny i bezpieczny samolot – tylko że zbudowany własnymi rękami.

Paweł Trzciński



PRZEGŁĄD **Lotniczy** AVIATION REVUE **READ BEFORE FLIGHT**

Wzleć na wyższy poziom z prenumeratą PLAR!

- wiedza • praktyka • artykuły instruktażowe
- opisy konstrukcji lotniczych • inspirujące podróże
- unikalne doświadczenia

Regularna nowa cena gazety od numeru Styczniowego 23,90
Prenumerata roczna

nowa cena prenumeraty od 1 stycznia 2026

Zamów już dziś na **sklep.plar.pl**

lub telefonicznie **509 519 454**

Numer konta do wpłat: **50 2530 0008 2090 1065 8586 0004**