

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5 oraz art. 10 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 ma na celu ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Rozporządzenie to określa środki realizacji tego celu, a także pozostałych celów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (2) Piloci biorący udział w pilotowaniu określonych statków powietrznych, a także szkoleniowe urzędzenia symulacji lotu, osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, testowanie lub sprawdzanie tych pilotów, muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie z tym rozporządzeniem należy certyfikować pilotów, a także osoby i organizacje zaangażowane w szkolenie, po stwierdzeniu, że spełniają zasadnicze wymagania.
- (3) Podobnie należy wydawać orzeczenia lekarskie pilotom oraz certyfikować lekarzy orzeczników medycyny lotniczej odpowiedzialnych za ocenę sprawności fizycznej i psychicznej pilotów po stwierdzeniu, że spełniają oni odpowiednie zasadnicze wymagania. Rozporządzenie

(WE) nr 216/2008 przewiduje jednak, iż lekarze medycyny ogólnej mogą – pod pewnymi warunkami oraz jeżeli zezwala na to prawo krajowe – występować w roli lekarzy orzeczników medycyny lotniczej.

- (4) Personel pokładowy uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych musi spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Zgodnie ze wspomnianym rozporządzeniem członkowie personelu pokładowego muszą podlegać okresowym badaniom stwierdzającym ich sprawność fizyczną i psychiczną pod kątem bezpiecznego wykonywania przydzielonych im zadań. Spełnienie tego wymagania musi zostać wykazane w drodze badań opartych na najlepszej praktyce w zakresie medycyny lotniczej.
- (5) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 nakłada na Komisję obowiązek przyjęcia przepisów wykonawczych dotyczących ustalania warunków w zakresie wydawania orzeczeń lekarskich pilotom, a także certyfikacji osób i organizacji zaangażowanych w ich szkolenie, testowanie lub sprawdzanie, w zakresie atestacji członków personelu pokładowego oraz oceny ich sprawności fizycznej i psychicznej.
- (6) Należy określić wymagania i procedury dotyczące konwersji krajowych licencji pilotów i krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów, aby zapewnić im możliwość wykonywania zadań na ujednoczonych warunkach. Kwalifikacje pilota doświadczalnego powinny również podlegać konwersji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (7) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość uznawania licencji wydanych przez państwa trzecie, jeżeli może zostać zapewniony poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi bezpieczeństwa określonemu w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008. Należy określić warunki uznawania licencji wydanych przez państwa trzecie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

- (8) Aby zapewnić możliwość uwzględnienia szkoleń rozpoczętych przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia na potrzeby uzyskania licencji pilotów, należy określić warunki uznawania ukończonych szkoleń. Należy również określić warunki uznawania licencji wojskowych.
- (9) Należy zagwarantować branży lotniczej oraz administracjom państw członkowskich wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowych ram regulacyjnych, zapewnić państwom członkowskim czas na wydanie określonych rodzajów licencji pilotów i orzeczeń lekarskich nieobjętych przez JAR, a także na uznanie – pod pewnymi warunkami – ważności wydanych licencji i orzeczeń, jak również przeprowadzonych ocen lotniczo-lekarskich, przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (10) Zgodnie z art. 69 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 uchyla się dyrektywę Rady 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym⁽¹⁾. Środki przyjęte niniejszym rozporządzeniem uznaje się za stanowiące odpowiednie środki.
- (11) Aby zapewnić płynne przejście oraz zagwarantować wysoki, ujednoczony poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie szkolenia pilotów oraz sprawności fizycznej i psychicznej. Należy odpowiednio uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Wspólne Władze Lotnicze (JAA) do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju.
- (12) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,
- licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów, warunków uznawania licencji wydanych przez państwa trzecie;
- 2) certyfikacji osób odpowiedzialnych za zapewnianie szkolenia pilotów w powietrzu lub na symulatorach lotu oraz za ocenę kwalifikacji pilotów;
- 3) poszczególnych orzeczeń lekarskich dla pilotów, warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania orzeczeń lekarskich, przywilejów i obowiązków posiadaczy orzeczeń lekarskich, a także warunków konwersji krajowych orzeczeń lekarskich na powszechnie uznawane orzeczenia lekarskie;
- 4) certyfikacji lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, a także warunków, na jakich lekarze medycyny ogólnej mogą występować w roli lekarzy orzeczników medycyny lotniczej;
- 5) okresowej oceny lotniczo-lekarskiej członków personelu pokładowego, a także kwalifikacji osób odpowiedzialnych za tę ocenę.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „licencja zgodna z częścią FCL” oznacza licencję członka załogi lotniczej zgodną z wymaganiami załącznika I;
- 2) „JAR” oznacza wspólne wymagania lotnicze przyjęte przez Wspólne Władze Lotnicze, obowiązujące na dzień 30 czerwca 2009 r.;
- 3) „licencja pilota lekkich statków powietrznych (LAPL)” oznacza licencję pilota samolotowego rekreacyjnego, o której mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- 4) „licencja zgodna z JAR” oznacza licencję pilota wraz z towarzyszącymi uprawnieniami, certyfikatami, upoważnieniami lub kwalifikacjami, wydaną lub uznaną – zgodnie z krajowymi przepisami uwzględniającymi JAR i stosowne procedury – przez państwo członkowskie, które wdrożyło odpowiednie JAR i uzyskało rekomendację dotyczącą wzajemnego uznawania w ramach systemu Wspólnych Władz Lotniczych w odniesieniu do tych JAR;
- 5) „licencja niezgodna z JAR” oznacza licencję pilota wydaną lub uznaną – zgodnie z krajowymi przepisami – przez państwo członkowskie, które nie uzyskało rekomendacji dotyczącej wzajemnego uznawania w odniesieniu do odpowiednich JAR;

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady w odniesieniu do:

- 1) poszczególnych uprawnień związanych z licencjami pilotów, warunków wydawania, utrzymywania w mocy, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji, przywilejów i obowiązków posiadaczy licencji, warunków konwersji dotychczasowych krajowych licencji pilotów i krajowych

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 21.

- 6) „zaliczenie” oznacza uznanie wcześniej zdobytego doświadczenia lub kwalifikacji;
- 7) „raport zaliczenia” oznacza raport, który może stanowić podstawę uznania wcześniejszego doświadczenia lub wcześniejszych kwalifikacji;
- 8) „raport konwersji” oznacza raport, który może stanowić podstawę konwersji licencji na licencję zgodną z częścią FCL;
- 9) „orzeczenia lekarskie pilotów oraz certyfikaty lekarzy orzeczników medycyny lotniczej zgodne z JAR” oznaczają orzeczenia/certyfikaty wydane lub uznane – zgodnie z krajowymi przepisami uwzględniającymi JAR i stosowne procedury – przez państwo członkowskie, które wdrożyło odpowiednie JAR i uzyskało rekomendację dotyczącą wzajemnego uznawania w ramach systemu Wspólnych Władz Lotniczych w odniesieniu do tych JAR;
- 10) „orzeczenia lekarskie pilotów oraz certyfikaty lekarzy orzeczników medycyny lotniczej niezgodne z JAR” oznaczają orzeczenia/certyfikaty wydane lub uznane – zgodnie z krajowymi przepisami – przez państwo członkowskie, które nie uzyskało rekomendacji dotyczącej wzajemnego uznawania w odniesieniu do odpowiednich JAR.
4. Raport konwersji:
- a) jest sporządzany przez państwo członkowskie, które wydało licencję pilota, w porozumieniu z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencją”);
- b) opisuje krajowe wymagania, na podstawie których wydano krajowe licencje pilota;
- c) opisuje zakres uprawnień przyznanych pilotom;
- d) wskazuje, które wymagania załącznika I mają zostać zaliczone;
- e) wskazuje wszelkie ograniczenia, które należy uwzględnić w licencjach zgodnych z częścią FCL, oraz wszelkie wymagania, które pilot musi spełnić, aby ograniczenia te zostały zniesione.
5. Raport konwersji zawiera kopie wszelkich dokumentów potwierdzających elementy określone w ust. 4 lit. a)–e), wraz z kopiami stosownych krajowych wymogów i procedur. Podczas opracowywania raportu konwersji państwa członkowskie starają się umożliwić pilotom, w największym możliwym stopniu, utrzymanie ich aktualnego zakresu zadań.

Artykuł 3

Wydawanie licencji i orzeczeń lekarskich pilotom

Bez uszczerbku dla przepisów art. 7, piloci statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) oraz art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą spełniać wymagania techniczne i wymogi procedur administracyjnych określone w załącznikach I i IV do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Dotychczasowe krajowe licencje pilotów

1. Licencje zgodne z JAR, wydane lub uznane przez państwo członkowskie przed dniem 8 kwietnia 2012 r., uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie zastępują te licencje licencjami zgodnymi z modelem określonym w części ARA najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2017 r.

2. Licencje pilota niezgodne z JAR, w tym wszelkie towarzyszące uprawnienia, certyfikaty, upoważnienia lub kwalifikacje, wydane lub uznane przez państwo członkowskie przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL przez państwo członkowskie, które wydało daną licencję.

3. Licencje pilota niezgodne z JAR podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL oraz towarzyszące uprawnienia, upoważnienia lub certyfikaty zgodnie z:

a) przepisami załącznika II; lub

b) elementami określonymi w raporcie konwersji.

6. Niezależnie od przepisów ust. 1 i 3, uprawnienia na statki powietrzne complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, przysługujące posiadaczom uprawnień instruktora lub upoważnień egzaminatora na klasę, podlegają konwersji na uprawnienia instruktora lub upoważnienia egzaminatora na typ dla samolotów z załogą jednoosobową.

7. Państwo członkowskie może zezwolić uczniowi-pilotowi na korzystanie z ograniczonych uprawnień bez nadzoru, zanim spełni on wszystkie wymogi konieczne do wydania licencji LAPL, na następujących warunkach:

a) uprawnienia są ograniczone do terytorium państwa członkowskiego lub jego części;

b) uprawnienia są ograniczone do określonego obszaru geograficznego oraz do samolotów jednosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej nieprzekraczającej 2 000 kg i nie dotyczą przewozu pasażerów;

c) zezwolenia te są wydawane w oparciu o indywidualną ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa przeprowadzaną przez instruktora po dokonaniu przez państwo członkowskie koncepcyjnej oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa;

d) państwo członkowskie przedkłada co trzy lata okresowe sprawozdania Komisji oraz EASA.

Artykuł 5

Dotychczasowe orzeczenia lekarskie pilotów oraz certyfikaty lekarzy orzeczników medycyny lotniczej

1. Orzeczenia lekarskie pilotów oraz certyfikaty lekarzy orzeczników medycyny lotniczej zgodne z JAR, wydane lub uznane przez państwo członkowskie przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. Państwa członkowskie zastępują orzeczenia lekarskie pilotów oraz certyfikaty lekarzy orzeczników medycyny lotniczej orzeczeniami/certyfikatami zgodnymi z modelem określonym w części ARA najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2017 r.
3. Orzeczenia lekarskie pilotów oraz certyfikaty lekarzy orzeczników medycyny lotniczej niezgodne z JAR, wydane przez państwo członkowskie przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, pozostają ważne do daty kolejnego przedłużenia ich ważności lub do dnia 8 kwietnia 2017 r., w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.
4. Przedłużanie ważności orzeczeń/certyfikatów, o których mowa w ust. 1 i 2, odbywa się zgodnie z przepisami załącznika IV.

Artykuł 6

Konwersja kwalifikacji pilota doświadczalnego

1. Kwalifikacje pilota doświadczalnego posiadane przez pilotów, którzy przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia przeprowadzali próby w locie kategorii 1 i 2 określone w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003⁽¹⁾, bądź prowadzili szkolenie dla pilotów doświadczalnych, podlegają konwersji na uprawnienia pilota doświadczalnego zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia oraz, w stosownych przypadkach, na uprawnienia instruktora szkolenia pilotów doświadczalnych przez państwo członkowskie, które nadało te krajowe kwalifikacje pilota doświadczalnego.
2. Przedmiotowa konwersja odbywa się zgodnie z elementami ustalonymi w raporcie konwersji spełniającym wymogi określone w art. 4 ust. 4 i 5.

Artykuł 7

Dotychczasowe krajowe licencje mechanika pokładowego

1. Posiadacze licencji mechanika pokładowego wydanych zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pragnący dokonać ich konwersji na licencje zgodne z częścią FCL, zwracają się z wnioskiem do państwa członkowskiego, które wydało ich licencje.
2. Licencje mechanika pokładowego podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL zgodnie z raportem konwersji spełniającym wymogi określone w art. 4 ust. 4 i 5.

3. W przypadku ubiegania się o wydanie licencji pilota liniowego (ATPL – Airline Transport Pilot Licence) muszą zostać spełnione wymogi dotyczące zaliczania określone w FCL.510.A lit. c) pkt 2 w załączniku I.

Artykuł 8

Warunki uznawania licencji z państw trzecich

1. Bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz jeżeli nie zawarto żadnych umów między Unią i państwem trzecim dotyczących licencjonowania pilotów, państwa członkowskie mogą uznawać licencje z państw trzecich, a także towarzyszące orzeczenia lekarskie wydane przez państwa trzecie lub w ich imieniu, zgodnie z przepisami załącznika III do niniejszego rozporządzenia.
2. Osoby wnioskujące o wydanie licencji zgodnych z częścią FCL, które już posiadają co najmniej równoważną licencję, równoważne uprawnienie lub równoważny certyfikat wydane przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, muszą spełniać wszystkie wymagania załącznika I do niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem, że wymagania dotyczące długości szkolenia, liczby zajęć i godzin konkretnych rodzajów szkolenia mogą zostać obniżone.
3. Zaliczenie jest udzielane kandydatowi przez państwo członkowskie, do którego zwraca się pilot, w oparciu o zaświadczenie z zatwierdzonego ośrodka szkolenia.
4. Posiadacze licencji ATPL wydanej przez państwo trzecie lub w jego imieniu zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, którzy spełniają wymogi dotyczące doświadczenia na potrzeby wydania licencji ATPL na stosowny rodzaj statku powietrznego, określone w podsekcji F w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, mogą uzyskać pełne zaliczenie w odniesieniu do wymogu przejścia szkolenia przed przystąpieniem do egzaminów teoretycznych i egzaminu praktycznego, pod warunkiem że wydana przez państwo trzecie licencja zawiera ważne uprawnienia na typ dla statku powietrznego, który ma być wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego ATPL.

5. Uprawnienia na typ samolotu lub śmigłowca można wydawać posiadaczom licencji zgodnych z częścią FCL, którzy spełniają wymagania dotyczące wydawania takich uprawnień ustalone przez państwo trzecie. Uprawnienia takie będą ograniczać się do statków powietrznych zarejestrowanych w tym państwie trzecim. Niniejsze ograniczenie może zostać zniesione po spełnieniu przez pilota wymagań określonych w pkt C.1 załącznika III.

Artykuł 9

Zaliczanie szkoleń rozpoczętych przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia

1. Szkolenia rozpoczęte przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, pod nadzorem regulacyjnym państwa członkowskiego, które uzyskało rekomendację dotyczącą wzajemnego uznawania w ramach systemu Wspólnych Władz Lotniczych w odniesieniu do odpowiednich JAR, są w pełni zaliczane na poczet wydania licencji zgodnych z częścią FCL zgodnie z załącznikiem I, pod warunkiem że szkolenie i egzaminowanie zakończy się najpóźniej do dnia 8 kwietnia 2016 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6.

2. Szkolenia rozpoczęte przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chica-gowskiej są zaliczane na potrzeby wydania licencji zgodnych z częścią FCL na podstawie raportu zaliczenia sporządzonego przez państwo członkowskie w porozumieniu z Agencją.

3. Raport zaliczenia opisuje zakres szkolenia, wskazuje, jakie wymagania licencji zgodnych z częścią FCL są zaliczane oraz, w stosownych przypadkach, jakie wymagania muszą spełnić osoby wnioskujące o wydanie licencji zgodnych z częścią FCL. Raport zawiera kopie wszystkich dokumentów potwierdzających zakres szkolenia oraz krajowych regulacji i procedur, zgodnie z którymi rozpoczęto szkolenie.

Artykuł 10

Zaliczanie licencji pilota uzyskanych w trakcie służby wojskowej

1. Aby otrzymać licencje zgodne z częścią FCL, posiadacze licencji członka załogi w lotnictwie wojskowym zwracają się z wnioskiem do państwa członkowskiego, w którym odbywali służbę.

2. Wiedzę, doświadczenie i umiejętności zdobyte w trakcie służby wojskowej zalicza się na poczet stosownych wymagań załącznika I zgodnie z elementami raportu zaliczenia ustalonymi przez państwo członkowskie w porozumieniu z Agencją.

3. Raport zaliczenia:

- opisuje krajowe wymogi, na podstawie których wydano wojskowe licencje, uprawnienia, certyfikaty, upoważnienia lub kwalifikacje;
- opisuje zakres uprawnień przyznanych pilotom;
- wskazuje, które wymagania załącznika I mają zostać zaliczone;
- wskazuje wszelkie ograniczenia, które należy uwzględnić w licencjach zgodnych z częścią FCL, oraz wszelkie wymagania, które muszą spełnić piloci, aby ograniczenia te zostały zniesione;
- zawiera kopie wszelkich dokumentów potwierdzających powyższe elementy, wraz z kopiami stosownych krajowych wymogów i procedur.

Artykuł 11

Sprawność fizyczna i psychiczna personelu pokładowego

1. Członkowie personelu pokładowego uczestniczący w użytkowaniu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, muszą spełniać wymagania techniczne i wymogi procedur administracyjnych określone w załączniku IV.

2. Badania i oceny lekarskie członków personelu pokładowego, które zostały przeprowadzone zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91⁽¹⁾ i pozostają ważne w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, uznaje się za ważne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem do momentu upływu wcześniejszego z poniższych terminów:

- końca okresu ważności ustalonego przez właściwy organ zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3922/91; lub
- końca okresu ważności przewidzianego w MED.C.005 w załączniku IV.

Okres ważności liczy się od daty ostatniego badania lekarskiego lub oceny lekarskiej.

Z upływem okresu ważności wszelkie kolejne ponowne oceny lotniczo-lekarskie przeprowadza się zgodnie z załącznikiem IV.

Artykuł 12

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 kwietnia 2012 r.

2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2015 r. następujących przepisów załącznika I:

- przepisów dotyczących licencji pilotów pionowzłotów, sterowców, balonów i szybowców;
- przepisów podczęści B;
- przepisów FCL.800, FCL.805, FCL.815 oraz FCL.820;
- w przypadku śmigłowców, przepisów sekcji 8 podczęści J;
- przepisów sekcji 10 i 11 podczęści J.

3. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niedokonywaniu konwersji licencji na samoloty i śmigłowce niezgodnych z JAR, które zostały wydane przez te państwa, do dnia 8 kwietnia 2014 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4.

4. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do pilotów posiadających licencje i towarzyszące orzeczenia lekarskie wydane przez państwo trzecie uczestniczące w niekomercyjnej eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 216/2008, do dnia 8 kwietnia 2014 r.

5. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów sekcji 3 podczęści B załącznika IV do dnia 8 kwietnia 2015 r.

6. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 8 kwietnia 2014 r. przepisów podczęści C załącznika IV.

7. W przypadku gdy państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 2–6, powiadamia o tym Komisję i Agencję. Wspomniane powiadomienie zawiera uzasadnienie dla tego rodzaju odstępstwa, jak również program wdrożenia obejmujący planowane działania i odpowiednie ramy czasowe.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 listopada 2011 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

[CZĘŚĆ FCL]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

FCL.001 Właściwy organ

Do celów niniejszej części za właściwy organ uważa się organ wyznaczony przez państwo członkowskie, do którego osoba zwraca się o wydanie licencji pilota lub towarzyszących uprawnień, upoważnień lub certyfikatów.

FCL.005 Zakres

Niniejsza część ustanawia wymagania dotyczące wydawania licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień, upoważnień i certyfikatów, a także warunków ich ważności i wykorzystania.

FCL.010 Definicje

Do celów niniejszej części stosuje się następujące definicje:

„Lot akrobacyjny” oznacza celowy manewr obejmujący nagłą zmianę położenia przestrzennego statku powietrznego, anormalne położenie przestrzenne statku powietrznego lub anormalne jego przyspieszenie, które nie jest niezbędne do wykonywania normalnego lotu ani w procesie szkolenia do celów wydania licencji lub uprawnień innych niż uprawnienia akrobacyjne.

„Samolot” oznacza stałopłat o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza na skrzydła.

„Samolot, który musi być pilotowany z drugim pilotem” oznacza typ samolotu, który musi być pilotowany z drugim pilotem zgodnie z instrukcją użytkowania w locie lub certyfikatem operatora lotniczego.

„Statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi.

„Zespół umiejętności lotniczych” oznacza stałe stosowanie właściwej oceny sytuacji oraz dobrze rozwiniętej wiedzy, umiejętności i zachowań w celu osiągnięcia celów lotu.

„Sterowiec” oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny o napędzie silnikowym, z wyłączeniem sterowców na ogrzane powietrze, które do celów niniejszej części są objęte definicją balonu.

„Balon” oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny bez napędu silnikowego, który utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lub instalowanego w nim ogrzewacza powietrza. Do celów niniejszej części za balon uznaje się również sterowiec na ogrzane powietrze, mimo że posiada on napęd silnikowy.

„Urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD – Basic Instrument Training Device)” oznacza naziemne urządzenie szkoleniowe będące stanowiskiem ucznia-pilota imitującym klasę samolotów. Może ono wykorzystywać ekranowe panele przyrządowe oraz sprężynowe urządzenia sterowania lotem, stanowiące podstawę szkoleniową obejmującą przynajmniej proceduralne aspekty lotu według wskazań przyrządów.

„Kategoria statku powietrznego” oznacza podział statków powietrznych na kategorie według określonych podstawowych właściwości, na przykład: samolot, pionowzlot, śmigłowiec, sterowiec, szybowiec, balon wolny.

„Klasa samolotu” oznacza klasyfikację samolotów z załogą jednoosobową niewymagających uprawnień na typ.

„Klasa balonu” oznacza klasyfikację balonów ze względu na sposób utrzymywania się w powietrzu.

„Zarobkowy transport lotniczy” oznacza przewóz pasażerów, ładunków lub poczty za opłatą lub na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania.

„Kompetencja” oznacza połączenie umiejętności, wiedzy i postawy wymagane do wykonania zadania według założonego standardu.

„Element kompetencji” oznacza działanie, które stanowi zadanie obejmujące zdarzenie wywołujące i zdarzenie kończące, które wyraźnie określa jego granice, a także możliwy do zaobserwowania rezultat.

„Jednostka kompetencji” oznacza funkcję indywidualną, na którą składa się wiele elementów kompetencji.

„Drugi pilot” oznacza pilota innego niż pilot dowódca, na statku powietrznym, do którego obsługi wymagany jest więcej niż jeden pilot, ale z wyłączeniem pilota obecnego na pokładzie, szkolącego się tylko do uzyskania licencji lub uprawnień.

„Lot nawigacyjny” oznacza lot między punktem wylotu i punktem przylotu po wcześniej zaplanowanej trasie, z wykorzystaniem standardowych procedur nawigacyjnych.

„Drugi pilot zastępujący podczas przelotu” oznacza pilota zastępującego drugiego pilota za sterami w fazie przelotu podczas lotów w operacjach w załodze wieloosobowej powyżej poziomu FL 200.

„Czas szkolenia z instruktorem” oznacza czas lotu lub czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów, w trakcie którego osoba odbywa szkolenie w locie pod nadzorem upoważnionego instruktora.

„Błąd” oznacza działanie lub brak działania załogi lotniczej prowadzące do odchylenia od zamiarów lub oczekiwań organizacyjnych lub dotyczących lotu.

„Zarządzanie błędami” oznacza proces wykrywania błędów i reagowania na nie przy pomocy środków zaradczych, które łagodzą lub eliminują skutki błędów oraz zmniejszają prawdopodobieństwo błędów lub niepożądanych stanów statku powietrznego.

„Pełny symulator lotu (FFS – Full Flight Simulator)” oznacza rzeczywistej wielkości replikę kabiny załogi konkretnego typu lub marki, modelu i serii, ze wszystkimi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w operacjach naziemnych i powietrznych, systemem wizualizacji zapewniającym widok z kabiny załogi oraz z układem ruchu pozwalającym odczuwać siły.

„Czas lotu”:

w przypadku samolotów, motoszybowców turystycznych i pionowzlotów oznacza całkowity czas od momentu, w którym statek powietrzny rusza z miejsca w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego po locie;

w przypadku śmigłowców oznacza całkowity czas od momentu, w którym łopaty wirnika zaczynają się obracać, do momentu ostatecznego zatrzymania się śmigłowca po locie i zatrzymania łopat wirnika;

w przypadku sterowców oznacza całkowity czas od momentu zwolnienia sterowca z masztu w celu wykonania startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się sterowca po locie i zakotwiczenia go do masztu;

w przypadku szybowców oznacza całkowity czas od momentu rozpoczęcia przez szybowiec rozbiegu w procesie startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się szybowca po locie;

w przypadku balonów oznacza całkowity czas od momentu oderwania się kosza od ziemi w celu startu, do momentu ostatecznego zatrzymania się balonu po locie.

„Czas lotu według przepisów IFR” oznacza cały czas lotu, w którym statek powietrzny jest pilotowany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów.

„Urządzenie do szkolenia lotniczego (FTD – Flight Training Device)” oznacza rzeczywistej wielkości replikę przyrządów, urządzeń, paneli i urządzeń sterowania konkretnego typu statku powietrznego w układzie otwartej lub zamkniętej kabiny, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w warunkach naziemnych i powietrznych w zakresie ograniczonym przez systemy zainstalowane w urządzeniu. Nie wymaga układu ruchu pozwalającego odczuwać siły ani systemu wizualizacji, z wyjątkiem śmigłowcowych urządzeń FTD poziomu 2 i 3, w których systemy wizualizacji są wymagane.

„Urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT – Flight and Navigation Procedures Trainer)” oznacza urządzenie szkoleniowe odwzorowujące środowisko kabiny załogi lub kokpitu, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania typu lub klasy statku powietrznego w operacjach powietrznych, w takim zakresie, by wydawało się, że systemy funkcjonują jak w statku powietrznym.

„Grupa balonów” oznacza klasyfikację balonów ze względu na rozmiar i pojemność powłoki.

„Śmigłowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza, wytwarzający siłę nośną głównie w wyniku oddziaływania powietrza na jeden lub większą ilość napędzanych wirników o osiach zasadniczo pionowych.

„Czas lotu według wskazań przyrządów” oznacza czas, w którym pilot prowadzi statek powietrzny w locie wyłącznie według wskazań przyrządów.

„Czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów” oznacza czas, w którym pilot odbywa szkolenie w symulowanym locie według wskazań przyrządów na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD – Flight Simulation Training Devices).

„Czas według wskazań przyrządów” oznacza czas lotu według wskazań przyrządów lub czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów.

„Operacja w załodze wieloosobowej”:

w przypadku samolotów oznacza operację wymagającą co najmniej 2 pilotów korzystających ze współpracy w załodze wieloosobowej na samolotach z załogą wieloosobową lub jednoosobową;

w przypadku śmigłowców oznacza operację wymagającą co najmniej 2 pilotów korzystających ze współpracy w załodze wieloosobowej na śmigłowcach z załogą wieloosobową.

„Współpraca w załodze wieloosobowej (MCC – Multi-Crew Cooperation)” oznacza funkcjonowanie załogi lotniczej jako zespołu współpracujących ze sobą członków pod kierownictwem pilota dowódcy.

„Statek powietrzny z załogą wieloosobową”:

w przypadku samolotów oznacza samoloty certyfikowane do eksploatacji z załogą liczącą minimum dwóch pilotów;

w przypadku śmigłowców, sterowców i pionowzlotów oznacza typ statku powietrznego, który musi być pilotowany z drugim pilotem zgodnie z instrukcją użytkownika w locie, certyfikatem operatora lotniczego lub równoważnym dokumentem.

„Noc” oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego albo inny okres pomiędzy zachodem a wschodem słońca, zarządzone przez właściwą władzę określoną przez państwo członkowskie.

„Inne urządzenia szkoleniowe (OTD – Other Training Devices)” oznacza pomoce szkoleniowe inne niż symulatory lotu, urządzenia do szkolenia lotniczego lub urządzenia do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych, umożliwiające szkolenie, kiedy nie jest potrzebne kompletne środowisko kabiny.

„Kryteria umiejętności” oznacza proste, klasyfikujące określenie wymaganych wyników elementu kompetencji oraz opis kryteriów wykorzystanych do oceny, czy osiągnięto wymagany poziom umiejętności.

„Pilot dowódca (PIC – Pilot-in-Command)” oznacza pilota wyznaczonego do dowodzenia i odpowiedzialnego za bezpieczny przebieg lotu.

„Pilot dowódca pod nadzorem (PICUS – Pilot-in-Command Under Supervision)” oznacza drugiego pilota wykonującego, pod nadzorem pilota dowódcy, obowiązki i funkcje pilota dowódcy.

„Pionowzlot” oznacza wszelkie statki powietrzne uzyskujące wznoszenie pionowe i napęd/wznoszenie w trakcie lotu przy pomocy wirników o zmiennej geometrii lub silników/urządzeń napędowych dołączonych do kadłuba lub skrzydeł bądź zawartych w kadłubie lub skrzydłach.

„Szybowiec z napędem” oznacza statek powietrzny wyposażony w jeden lub więcej silników, który po wyłączeniu silników posiada właściwości szybowca.

„Pilot turystyczny” oznacza pilota posiadającego licencję nieuprawniającą go do pilotowania statków powietrznych w operacjach, za które wypłacane jest wynagrodzenie, z wyłączeniem czynności szkoleniowych lub egzaminacyjnych, zgodnie z ustaleniami niniejszej części.

„Kontrola umiejętności” oznacza wykazanie umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia uprawnień, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych.

„Wznowienie” (np. uprawnienia lub certyfikatu) oznacza czynność administracyjną podjętą po wygaśnięciu uprawnienia lub certyfikatu w celu wznowienia wynikających z niego uprawnień na dalszy określony czas, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań.

„Przedłużenie” (np. uprawnienia lub certyfikatu) oznacza czynność administracyjną podjętą w okresie ważności uprawnienia lub certyfikatu, umożliwiającą jego posiadaczowi dalsze korzystanie z uprawnień wynikających z uprawnienia lub certyfikatu przez dalszy określony czas, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań.

„Odcinek trasy” oznacza lot, na który składają się fazy startu, odlotu, lotu przez nie mniej niż 15 minut, przylotu, podejścia do lądowania oraz lądowania.

„Szybowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza utrzymujący się w locie w wyniku oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika.

„Statek powietrzny z załogą jednoosobową” oznacza statek powietrzny certyfikowany do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej.

„Egzamin praktyczny” oznacza wykazanie umiejętności w celu wydania licencji lub uprawnienia, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych.

„Czas lotu samodzielnego” oznacza czas lotu, podczas którego uczeń-pilot jest jedyną osobą na pokładzie statku powietrznego.

„Uczeń-pilot dowódca (SPIC – Student Pilot-in-Command)” oznacza ucznia-pilota działającego w charakterze pilota dowódcy w trakcie lotu z instruktorem, kiedy instruktor jedynie obserwuje szkolonego pilota i nie wpływa na lot statku powietrznego ani nie kontroluje go.

„Zagrożenie” oznacza zdarzenia lub błędy, na które załoga lotnicza nie ma wpływu, które podnoszą poziom skomplikowania operacji i którymi należy zarządzać, aby utrzymać margines bezpieczeństwa.

„Zarządzanie zagrożeniami” oznacza proces wykrywania zagrożeń i reagowania na nie przy pomocy środków zaradczych, które łagodzą lub eliminują skutki zagrożeń oraz zmniejszają prawdopodobieństwo błędów lub niepożądanych stanów statku powietrznego.

„Motoszybowiec turystyczny (TMG – Touring Motor Glider)” oznacza określoną klasę szybowca z integralnie zabudowanym silnikiem niechowanym w locie oraz niechowanym w locie śmigłem. Musi być zdolny do wykonania startu i wznoszenia przy użyciu własnego napędu zgodnie z instrukcją użytkownika w locie.

„Typ statku powietrznego” oznacza klasyfikację statków powietrznych, na które wymagane są uprawnienia typu, zgodnie z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi na podstawie części 21, która to klasyfikacja obejmuje wszystkie statki powietrzne o tej samej konstrukcji podstawowej wraz z wszelkimi modyfikacjami, z wyjątkiem modyfikacji skutkujących zmianą właściwości pilotażowych lub właściwości lotu.

FCL.015 Wnioskowanie o wydanie licencji, uprawnień, upoważnień i certyfikatów oraz ich wydawanie

- a) Wniosek o wydanie, przedłużenie lub wznowienie licencji pilota oraz towarzyszących uprawnień, upoważnień i certyfikatów należy składać do właściwego organu, w formie i w sposób ustalony przez ten organ. Do wniosku należy dołączyć dokumenty potwierdzające, że osoba wnioskująca spełnia wymagania dotyczące wydania, przedłużenia lub wznowienia licencji lub certyfikatu oraz towarzyszących uprawnień lub upoważnień, ustalonych w niniejszej części lub części medycznej.
- b) Wszelkie ograniczenia lub rozszerzenia uprawnień nadawanych w ramach licencji, uprawnienia lub certyfikatu są potwierdzane w licencji lub certyfikacie przez właściwy organ.
- c) Osoba w danym czasie może posiadać nie więcej niż jedną licencję na kategorię statku powietrznego wydaną zgodnie z niniejszą częścią.
- d) Wniosek o wydanie licencji na inną kategorię statku powietrznego bądź wydanie kolejnych uprawnień lub certyfikatów, jak również o zmianę, przedłużenie lub wznowienie licencji, uprawnień lub certyfikatów składa się do właściwego organu, który pierwotnie wydał przedmiotową licencję pilota, z wyjątkiem przypadków, gdy pilot zwrócił się o zmianę właściwego organu i przeniesienie swoich licencji i dokumentacji medycznej do innego organu.

FCL.020 Uczeń-pilot

Uczeń-pilot nie może wykonywać samodzielnych lotów, chyba że został do tego upoważniony przez instruktora lotniczego i jest przez niego nadzorowany.

Przed odbyciem swojego pierwszego samodzielnego lotu uczeń-pilot musi mieć ukończone co najmniej:

w przypadku samolotów, śmigłowców i sterowców: 16 lat;

w przypadku szybowców i balonów: 14 lat.

FCL.025 Egzaminy z wiedzy teoretycznej poprzedzające wydanie licencji

a) Obowiązki osoby wnioskującej

- 1) Osoby wnioskujące o określoną licencję lub uprawnienie muszą zdać cały zestaw egzaminów w jednym państwie członkowskim.
- 2) Osoby wnioskujące przystępują do egzaminu tylko po uzyskaniu zaświadczenia zatwierdzonego ośrodka szkolenia (ATO – Approved Training Organisation) odpowiedzialnego za ich szkolenie, co następuje po zadowalającym ukończeniu odpowiednich elementów kursu szkoleniowego z zakresu wiedzy teoretycznej.
- 3) Zaświadczenie wydane przez ATO zachowuje ważność przez 12 miesięcy. W przypadku gdy osoba wnioskująca nie przystąpi w tym okresie do co najmniej jednego egzaminu teoretycznego, ATO określa potrzebę dodatkowego szkolenia w oparciu o potrzeby osoby wnioskującej.

b) Kryteria zaliczenia egzaminu

- 1) Osoba wnioskująca zalicza dany test, jeżeli uzyska co najmniej 75 % punktów możliwych do zdobycia w tym teście. Nie przyznaje się punktów karnych.
- 2) O ile pozostałe przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, osoba wnioskująca zdał wymagany egzamin z wiedzy teoretycznej dotyczący odpowiedniej licencji pilota lub uprawnienia, jeżeli zaliczyła wszystkie wymagane testy w okresie 18 miesięcy, licząc od końca miesiąca kalendarzowego, w którym osoba ta po raz pierwszy podeszła do egzaminu.
- 3) Jeżeli osoba wnioskująca nie zaliczy jednego z testów w 4 podejściach, bądź jeżeli nie zaliczy wszystkich testów w ciągu 6 sesji lub w okresie, o którym mowa w ust. 2, musi ona ponownie przystąpić do całego zestawu testów egzaminacyjnych.

Przed ponownym przystąpieniem do egzaminów osoba wnioskująca musi przejść dodatkowe szkolenie w ATO. Poziom i zakres potrzebnego szkolenia jest ustalany przez ośrodek szkolenia w oparciu o potrzeby osoby wnioskującej.

c) Okres ważności

- 1) Pozytywny wynik egzaminów z wiedzy teoretycznej pozostaje ważny:
 - (i) w przypadku wydania licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota turystycznego, licencji pilota szybowcowego lub licencji pilota balonowego, przez okres 24 miesięcy;
 - (ii) w przypadku wydania licencji pilota zawodowego lub uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR – Instrument Rating) przez okres 36 miesięcy;
 - (iii) okresy podane ppkt w (i) i (ii) liczy się od dnia, w którym pilot zdał egzamin z wiedzy teoretycznej, zgodnie z lit. b) pkt 2.
- 2) Wynik ukończenia egzaminów teoretycznych na licencję pilota liniowego (ATPL – Airline Transport Pilot Licence) pozostaje ważny do celów wydania licencji ATPL przez okres 7 lat od ostatniej daty ważności:
 - (i) uprawnienia IR wpisanego do tej licencji; lub
 - (ii) w przypadku śmigłowców, uprawnienia na typ śmigłowca wpisanego do tej licencji.

FCL.030 Egzamin praktyczny

- a) Od osoby wnioskującej wymaga się, żeby przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego w celu wydania licencji, uprawnienia lub certyfikatu zdała wymagany egzamin z wiedzy teoretycznej; nie dotyczy to osób przechodzących zintegrowane szkolenie lotnicze.

W każdym przypadku ukończenie szkolenia teoretycznego jest wymagane przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego.

- b) Z wyjątkiem przypadków wydawania licencji pilota liniowego, osoba wnioskująca o przystąpienie do egzaminu praktycznego jest kierowana do tego egzaminu przez instytucję/osobę odpowiedzialną za szkolenie, po ukończeniu tego szkolenia. Dokumentacja szkolenia jest udostępniana egzaminatorowi.

FCL.035 Zaliczanie czasu lotu i wiedzy teoretycznej**a) Zaliczanie czasu lotu**

- 1) O ile pozostałe przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, czas lotu zaliczany do licencji, uprawnienia lub certyfikatu musi być wykonany na tej samej kategorii statku powietrznego co kategoria objęta wnioskowaną licencją lub uprawnieniem.
- 2) Pilot dowódca lub pilot podczas szkolenia
 - (i) Osobie wnioskującej o licencję, uprawnienie lub certyfikat zalicza się w pełni cały czas lotu samodzielnego, czas lotu szkolnego z instruktorem lub czas lotu PIC na poczet całkowitego czasu lotu wymaganego dla tej licencji, uprawnienia lub certyfikatu.
 - (ii) Osoba, która ukończyła zintegrowane szkolenie ATP, jest uprawniona do zaliczenia do 50 godzin czasu lotu wykonanego jako uczeń-pilot dowódca w czasie według wskazań przyrządów na poczet czasu lotu PIC wymaganego do wydania licencji pilota liniowego, licencji pilota zawodowego i uprawnienia na typ lub klasę wielosilnikowego statku powietrznego.
 - (iii) Osoba, która ukończyła zintegrowane szkolenie CPL/IR, jest uprawniona do uznania do 50 godzin czasu lotu wykonanego jako uczeń-pilot dowódca w czasie według wskazań przyrządów na poczet czasu lotu PIC wymaganego do wydania licencji pilota zawodowego i uprawnienia na typ lub klasę wielosilnikowego statku powietrznego.

3) Czas lotu w charakterze drugiego pilota. O ile pozostałe przepisy niniejszej części nie stanowią inaczej, posiadacz licencji pilota, pełniący funkcję drugiego pilota lub PICUS, jest uprawniony do zaliczenia całego czasu lotu wykonanego jako drugi pilot na poczet całkowitego czasu lotu wymaganego do uzyskania wyższego stopnia licencji pilota.

b) *Zaliczanie wiedzy teoretycznej*

- 1) Osobie wnioskującej, która zdała egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję pilota liniowego, zalicza się wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej dla licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota turystycznego, licencji pilota zawodowego oraz, z wyjątkiem śmigłowców, uprawnienia IR na tę samą kategorię statków powietrznych.
- 2) Osobie wnioskującej, która zdała egzamin z wiedzy teoretycznej na licencję pilota zawodowego, zalicza się wymaganie wiedzy teoretycznej dla licencji pilota lekkich statków powietrznych lub licencji pilota turystycznego na tę samą kategorię statków powietrznych.
- 3) Posiadacz uprawnienia IR lub osoba wnioskująca, która zdała egzamin z wiedzy teoretycznej do lotów według wskazań przyrządów dla danej kategorii statków powietrznych, uzyskuje pełne zaliczenie na poczet wymagań dotyczących szkolenia i egzaminu z zakresu wiedzy teoretycznej dla uprawnienia IR na inną kategorię statków powietrznych.
- 4) Posiadacz licencji pilota uzyskuje zaliczenie na poczet wymagań dotyczących szkolenia i egzaminu z zakresu wiedzy teoretycznej dla licencji na inną kategorię statków powietrznych zgodnie z dodatkiem 1 do niniejszej części.

Zaliczenie to dotyczy również osób wnioskujących o licencję pilota, które zdały już egzaminy z wiedzy teoretycznej do celów wydania tej licencji w innej kategorii statków powietrznych, o ile mieści się to w okresie ważności podanym w FCL.025(c).

FCL.040 Korzystanie z uprawnień wynikających z licencji

Korzystanie z uprawnień wynikających z licencji zależy od ważności uprawnień w nich zawartych, w stosownych przypadkach, oraz ważności świadectwa lekarskiego.

FCL.045 Obowiązek noszenia i okazywania dokumentów

- a) W trakcie korzystania z uprawnień wynikających z licencji pilot musi mieć zawsze przy sobie ważną licencję i ważne świadectwo lekarskie.
- b) Pilot musi mieć również przy sobie dokument identyfikacyjny ze zdjęciem.
- c) Na żądanie uprawnionego przedstawiciela właściwego organu pilot lub uczeń-pilot bez zbędnej zwłoki musi okazać zapis swojego czasu lotu do celów kontroli.
- d) Uczeń-pilot musi mieć również przy sobie potwierdzenia wszystkich upoważnień do wykonania samodzielnych lotów nawigacyjnych wymaganych na mocy FCL.020(a).

FCL.050 Rejestrowanie czasu lotu

Pilot musi prowadzić wiarygodny zapis szczegółów wszystkich wykonanych lotów, zgodny w formie i sposobie prowadzenia z wymogami ustalonymi przez właściwy organ.

FCL.055 Biegłość językowa

- a) Przepisy ogólne. Piloci samolotów, śmigłowców, pionowzlotów i sterowców, od których wymaga się posługiwania radiotelefonem, nie mogą korzystać z uprawnień wynikających z ich licencji i uprawnień, jeżeli nie posiadają w licencji potwierdzenia biegłości posługiwania się językiem angielskim lub językiem używanym w łączności radiowej podczas lotu. Potwierdzenie, o którym mowa, wskazuje język, stopień biegłości i termin ważności.
- b) Osoba ubiegająca się o wpisanie potwierdzenia biegłości językowej musi wykazywać się, zgodnie z dodatkiem 2 do niniejszej części, biegłością językową w stosowaniu frazeologii i zwykłego języka w stopniu co najmniej operacyjnym. Aby tego dokonać, osoba wnioskująca musi wykazać się umiejętnością:
 - 1) skutecznego porozumiewania się w formie wyłącznie głosowej oraz w kontaktach osobistych;
 - 2) dokładnego i precyzyjnego porozumiewania się w zakresie tematów ogólnych i związanych z pracą;
 - 3) wykorzystywania właściwych metod komunikowania się w celu wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i wyjaśniania nieporozumień w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;

- 4) pomyślnego i stosunkowo łatwego radzenia sobie z wyzwaniem językowymi powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które występują w rutynowych sytuacjach w pracy, lub z zadaniami komunikacyjnymi, które już zna; oraz
 - 5) używania dialektu lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.
- c) Z wyjątkiem pilotów, którzy wykazali się biegłością językową na poziomie eksperta, zgodnie z dodatkiem 2 do niniejszej części, potwierdzenie biegłości językowej podlega ponownej ocenie:
- 1) co 4 lata, w przypadku poziomu operacyjnego; lub
 - 2) co 6 lat, w przypadku poziomu rozszerzonego.
- d) Szczególne wymagania dla posiadaczy uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR). Bez uszczerbku dla powyższych ustępów, posiadacze uprawnień IR muszą wykazywać się umiejętnością używania języka angielskiego na poziomie pozwalającym im:
- 1) rozumieć wszelkie informacje dotyczące wykonania wszystkich faz lotu, w tym przygotowań do lotu;
 - 2) posługiwać się radiotelefonem we wszystkich fazach lotu, w tym w sytuacjach niebezpiecznych;
 - 3) porozumiewać się z innymi członkami załogi w trakcie wszystkich faz lotu, w tym w trakcie przygotowań do lotu.
- e) Wykazanie się biegłością językową oraz umiejętnością używania języka angielskiego w przypadku posiadaczy uprawnień IR odbywa się metodą oceny ustaloną przez właściwy organ.

FCL.060 Niedawno zdobyte doświadczenie

- a) Balony. Pilot nie może wykonywać lotów balonem w zarobkowym transporcie lotniczym lub w celu przewozu pasażerów, jeżeli w ciągu ostatnich 180 dni nie wykonał:
- 1) co najmniej 3 lotów jako pilot lecący balonem, z czego przynajmniej 1 lotu balonem odpowiedniej klasy i grupy; lub
 - 2) 1 lotu balonem odpowiedniej klasy i grupy pod nadzorem instruktora posiadającego kwalifikacje zgodnie z podczęścią J.
- b) Samoloty, śmigłowce, pionowzloty, sterowce i szybowce. Pilot nie może wykonywać lotów na statku powietrznym w zarobkowym transporcie lotniczym lub w celu przewozu pasażerów:
- 1) jako PIC lub drugi pilot, jeżeli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał co najmniej 3 startów, podejść do lądowania i lądowań na statku powietrznym tego samego typu lub klasy, bądź na FFS tego typu lub klasy. Trzy starty i lądowania, o których mowa, powinny być wykonane w ramach operacji w załodze wieloosobowej lub jednoosobowej, w zależności od uprawnień posiadanych przez tego pilota; oraz
 - 2) jako PIC w nocy, jeżeli:
 - (i) w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał co najmniej 1 startu, podejścia do lądowania i lądowania w nocy jako pilot lecący statkiem powietrznym tego samego typu lub klasy bądź FFS tego typu lub klasy; lub
 - (ii) nie posiada uprawnień IR;
 - 3) jako drugi pilot zastępujący podczas przelotu, jeżeli:
 - (i) nie spełnił wymagań podanych w lit. b) pkt 1; lub
 - (ii) w ciągu 90 ostatnich dni nie wykonał co najmniej 3 lotów po trasie jako pilot zastępujący podczas przelotu na tym samym typie lub klasie statku powietrznego; lub
 - (iii) nie przechodził bieżącej praktyki ani szkoleń odświeżających na FFS w odstępach nieprzekraczających 90 dni. Szkolenie odświeżające może być łączone ze szkoleniem odświeżającym u operatora określonym w części OR.OPS.

- 4) Jeżeli pilot posiada uprawnienia do prowadzenia więcej niż jednego typu samolotu o podobnych właściwościach pilotażu i działania, 3 starty, podejścia do lądowania i lądowania wymagane w pkt 1 mogą zostać wykonane zgodnie z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi na podstawie części 21.
- 5) Jeżeli pilot posiada uprawnienia do prowadzenia więcej niż jednego typu śmigłowca non-complex o podobnych właściwościach pilotażu i działania, zgodnie z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi na podstawie części 21, 3 starty, podejścia do lądowania i lądowania wymagane w pkt 1 mogą zostać wykonane tylko na jednym z tych typów, o ile pilot odbył co najmniej 2 godziny lotu w każdym z nich, w okresie ostatnich 6 miesięcy.
- c) Szczególne wymagania dotyczące zarobkowego transportu lotniczego
- 1) W przypadku zarobkowego transportu lotniczego, okres 90 dni, o którym mowa w lit. b) pkt 1 i 2 powyżej może zostać przedłużony maksymalnie do 120 dni, jeśli w tym czasie pilot wykonywał loty liniowe pod nadzorem instruktora typu lub egzaminatora typu.
- 2) W przypadku niespełnienia przez pilota wymogu podanego w pkt 1 przed rozpoczęciem korzystania ze swoich uprawnień powinien on ukończyć lot szkolny na statku powietrznym lub FFS danego typu statku powietrznego, który ma zostać użyty, z uwzględnieniem co najmniej tych wymagań, które są określone w lit. b) pkt 1 i 2.

FCL.065 Ograniczenie uprawnień posiadaczy licencji w wieku 60 lat i starszych w zarobkowym transporcie lotniczym

- a) Wiek od 60 do 64 lat. Samoloty i śmigłowce. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 60 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym, chyba że:
- 1) jest członkiem załogi wieloosobowej; oraz
- 2) jest jedynym pilotem wśród załogi lotniczej, który osiągnął wiek 60 lat.
- b) Wiek 65 lat. Posiadacz licencji pilota, który osiągnął wiek 65 lat, nie może pełnić funkcji pilota statku powietrznego uczestniczącego w zarobkowym transporcie lotniczym.

FCL.070 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie licencji, uprawnień, upoważnień i certyfikatów

- a) Licencje, uprawnienia, upoważnienia i certyfikaty wydane zgodnie z niniejszą częścią mogą być ograniczane, zawieszane lub cofane przez właściwy organ w przypadku gdy pilot nie spełnia wymagań niniejszej części, części medycznej lub stosownych wymogów operacyjnych, zgodnie z warunkami i procedurami określonymi w części ARA.
- b) W przypadku zawieszenia lub cofnięcia licencji pilota niezwłocznie zwraca on swoją licencję lub certyfikat właściwemu organowi.

PODCZĘŚĆ B

LICENCJA PILOTA LEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH — LAPL

SEKCJA I

Wymagania wspólne

FCL.100 LAPL — wiek minimalny

Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi mieć ukończone:

- a) w przypadku samolotów i śmigłowców: co najmniej 17 lat;
- b) w przypadku szybowców i balonów: co najmniej 16 lat.

FCL.105 LAPL — uprawnienia i warunki

- a) Przepisy ogólne. Posiadacz licencji LAPL jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy (PIC) w operacjach niekomercyjnych na odpowiedniej kategorii statków powietrznych.
- b) Warunki. Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi spełniać wymagania dla stosownej kategorii statków powietrznych oraz, w stosownych przypadkach, klasy lub typu statku powietrznego użytego podczas egzaminu praktycznego.

FCL.110 LAPL — zaliczanie wymagań dla tej kategorii statków powietrznych

- a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL, posiadająca już inną licencję w tej samej kategorii statków powietrznych, uzyskuje pełne zaliczenie wymagań dla licencji LAPL w tej kategorii statków powietrznych.
- b) Bez uszczerbku dla powyższej litery, w przypadku wygaśnięcia takiej licencji, aby zdobyć licencję LAPL w odpowiedniej kategorii statków powietrznych, osoba ubiegająca się musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z FCL.125.

FCL.115 LAPL — szkolenie

Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Kurs obejmuje wiedzę teoretyczną oraz szkolenie w locie odpowiednie dla nadawanych uprawnień.

FCL.120 LAPL — egzamin z wiedzy teoretycznej

Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:

- a) przedmioty wspólne:
 - prawo lotnicze,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia, oraz
 - łączność;
- b) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:
 - zasady lotu,
 - procedury operacyjne,
 - osiągi i planowanie lotu,
 - wiedza ogólna o statku powietrznym, oraz
 - nawigacja.

FCL.125 LAPL — egzamin praktyczny

- a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi wykazać podczas egzaminu praktycznego, że potrafi, jako pilot dowódca statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.
- b) Kandydat do egzaminu praktycznego przechodzi wcześniej szkolenie w locie na tej samej klasie lub typie statku powietrznego, jaki będzie użyty do przeprowadzenia egzaminu. Do czasu wpisania do licencji kolejnych rozszerzeń zgodnie z niniejszą podczęścią nadane uprawnienia ograniczają się do klasy lub typu statku powietrznego użytego do przeprowadzenia egzaminu praktycznego.
- c) *Oceny zaliczające*
 - 1) Egzamin praktyczny jest podzielony na różne sekcje, które odpowiadają różnym fazom lotu właściwym dla danej kategorii pilotowanego statku powietrznego.
 - 2) Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Niezaliczenie więcej niż jednej sekcji powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - 3) W razie potrzeby powtórzenia egzaminu zgodnie z pkt 2, niezaliczenie którejkolwiek z sekcji, a dotyczy to również sekcji zdanych przy poprzednim podejściu, powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - 4) W przypadku gdy kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi odbyć dodatkowe szkolenie praktyczne.

SEKCJA 2

Wymagania szczegółowe dla licencji samolotowej LAPL — LAPL(A)**FCL.105.A LAPL(A) — uprawnienia i warunki**

- a) Posiadacz licencji samolotowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych lub motoszybowców turystycznych o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2 000 kg lub mniej, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie statku powietrznego nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.
- b) Posiadaczowi licencji LAPL(A) wolno przewozić pasażerów dopiero, gdy po wydaniu licencji wykona 10 godzin czasu lotu jako pilot dowódca samolotów lub motoszybowców turystycznych.

FCL.110.A LAPL(A) – wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(A) musi mieć zaliczone co najmniej 30 godzin szkolenia w locie na samolotach lub motoszybowcach turystycznych, w tym co najmniej:
 - 1) 15 godzin szkolenia w locie z instruktorem na klasie statku powietrznego, jaka będzie wykorzystana do przeprowadzenia egzaminu praktycznego;
 - 2) 6 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 3 godziny samodzielnego lotu nawigacyjnego, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich), podczas którego należy wykonać 1 lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu.
- b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne. Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(A) posiadająca licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne musi mieć wykonane co najmniej 21 godzin czasu lotu na motoszybowcach turystycznych po wpisaniu rozszerzenia TMG do licencji oraz spełniać wymagania określone w FCL.135.A(a) dla samolotów.
- c) Zaliczanie. Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymagań określonych w lit. a).

Decyzja o zakresie takiego zaliczenia jest podejmowana przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w którym pilot przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednakże w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może:

- 1) wynieść więcej niż całkowity czas lotu w charakterze pilota dowódcy;
- 2) wynieść więcej niż 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a);
- 3) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2.

FCL.135.A LAPL(A) — rozszerzenie uprawnień na inną klasę lub wariant samolotu

- a) Uprawnienia wynikające z licencji LAPL(A) ograniczają się do klasy lub wariantu samolotu lub motoszybowca turystycznego, na którym przeprowadzono egzamin praktyczny. Niniejsze ograniczenie można znieść w przypadku, gdy pilot zaliczył w innej klasie statku powietrznego poniższe wymagania:
 - 1) 3 godziny szkolenia w locie, w tym:
 - (i) 10 startów i lądowań z instruktorem; oraz
 - (ii) 10 samodzielnych startów i lądowań pod nadzorem;
 - 2) egzamin praktyczny mający wykazać odpowiedni poziom umiejętności praktycznych na nowej klasie statku powietrznego. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę o tej klasie statku powietrznego w zakresie następujących przedmiotów:
 - (i) procedury operacyjne;
 - (ii) osiągi i planowanie lotu;
 - (iii) ogólna wiedza o statku powietrznym.
- b) Przed uzyskaniem możliwości korzystania z uprawnień wynikających z licencji LAPL na innym wariantcie samolotu niż wariant użyty podczas egzaminu praktycznego pilot przystępuje do szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego. Szkolenie w różnicach zostaje wpisane do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora.

FCL.140.A LAPL(A) — wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Posiadacz licencji LAPL(A) może korzystać z wynikających z niej uprawnień dopiero po zaliczeniu, w okresie ostatnich 24 miesięcy, jako pilot samolotu lub motoszybowca turystycznego:
- 1) co najmniej 12 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 12 startów i lądowań; oraz
 - 2) szkolenia odświeżającego obejmującego co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem.
- b) Posiadacz licencji LAPL(A) niespełniający wymagań określonych w lit. a):
- 1) musi poddać się kontroli umiejętności przed egzaminatorem przed ponownym korzystaniem z uprawnień wynikających z jego licencji; lub
 - 2) musi wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić wymagania określone w lit. a).

SEKCJA 3

Szczegółowe wymagania dla licencji LAPL na śmigłowce — LAPL(H)**FCL.105.H LAPL(H) — uprawnienia**

Posiadacz licencji śmigłowcowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej poświadczonej masie startowej 2 000 kg lub mniejszej, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.

FCL.110.H LAPL(H) — wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(H) musi mieć zaliczone 40 godzin szkolenia w locie na śmigłowcach, z czego co najmniej 35 godzin na typie śmigłowca, który ma być użyty do przeprowadzenia egzaminu praktycznego. Szkolenie w locie musi obejmować co najmniej:
- 1) 20 godzin szkolenia w locie z instruktorem; oraz
 - 2) 10 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin samodzielnego lotu nawigacyjnego, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich), podczas którego wykonuje się jedno lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu.
- b) Zaliczanie. Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymagań określonych w lit. a).

Decyzja o zakresie takiego zaliczenia jest podejmowana przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w którym pilot przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednakże w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może:

- 1) wynieść więcej niż całkowity czas lotu w charakterze pilota dowódcy;
- 2) wynieść więcej niż 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a);
- 3) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2.

FCL.135.H LAPL(H) — rozszerzenie uprawnień na inny typ lub wariant śmigłowca

- a) Uprawnienia wynikające z licencji LAPL(H) ograniczają się do tego typu lub wariantu śmigłowca, na którym przeprowadzono egzamin praktyczny. Ograniczenie to można znieść w przypadku zaliczenia przez pilota:
- 1) 5 godzin szkolenia w locie, w tym:
 - (i) 15 startów, podejść do lądowania i lądowań z instruktorem;
 - (ii) 15 samodzielnych startów, podejść do lądowania i lądowań pod nadzorem;

2) egzaminu praktycznego w celu wykazania się poziomem umiejętności praktycznych odpowiednim dla nowego typu śmigłowca. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o tym typie śmigłowca w zakresie następujących przedmiotów:

- procedury operacyjne,
- osiągi i planowanie lotu,
- ogólna wiedza o statku powietrznym.

b) Przed uzyskaniem przez posiadacza licencji LAPL(H) możliwości korzystania z wynikających z niej uprawnień na innym wariantcie śmigłowca niż ten użyty do przeprowadzenia egzaminu praktycznego, pilot przystępuje do szkolenia w różnicach lub szkolenia zapoznawczego, zgodnie z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi na podstawie części 21. Szkolenie w różnicach zostaje wpisane do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora.

FCL.140.H LAPL(H) — wymagania dotyczące bieżącej praktyki

a) Posiadacz licencji LAPL(H) może korzystać z wynikających z niej uprawnień na konkretny typ dopiero po zaliczeniu na śmigłowcach tego typu, w okresie ostatnich 12 miesięcy:

- 1) co najmniej 6 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 6 startów, podejść do lądowania i lądowań; oraz
- 2) szkolenia odświeżającego obejmującego co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem.

b) Posiadacz licencji LAPL(H) niespełniający wymagań określonych w lit. a):

- 1) musi zaliczyć przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na konkretnym typie śmigłowca przed ponownym korzystaniem z uprawnień wynikających z jego licencji; lub
- 2) musi wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić wymagania określone w lit. a).

SEKCJA 4

Szczegółowe wymagania dla licencji LAPL na szybowce – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) — uprawnienia i warunki

a) Posiadacz licencji szybowcowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy szybowców oraz szybowców z napędem. Aby móc korzystać z uprawnień na motoszybowce turystyczne (TMG), posiadacz licencji musi spełnić wymagania określone w FCL.135.S.

b) Posiadaczowi licencji LAPL(S) wolno przewozić pasażerów dopiero, gdy po wydaniu licencji wykona 10 godzin czasu lotu lub 30 startów jako pilot dowódca szybowców lub szybowców z napędem.

FCL.110.S LAPL(S) — wymagane doświadczenie i zaliczenia

a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(S) musi zaliczyć co najmniej 15 godzin szkolenia w locie na szybowcach lub szybowcach z napędem, w tym co najmniej:

- 1) 10 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
- 2) 2 godziny czasu lotu samodzielnego pod nadzorem;
- 3) 45 startów i lądowań;
- 4) 1 samodzielny lot nawigacyjny na odległość co najmniej 50 km (27 mil morskich) lub 1 lot nawigacyjny z instruktorem na odległość co najmniej 100 km (55 mil morskich).

b) Z 15 godzin wymaganych zgodnie z lit. a), maksymalnie 7 godzin można zaliczyć na motoszybowcach turystycznych.

- c) Zaliczanie. Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymagań określonych w lit. a).

Decyzja o zakresie takiego zaliczenia jest podejmowana przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w którym pilot przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednakże w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może:

- 1) wynieść więcej niż całkowity czas lotu w charakterze pilota dowódcy;
- 2) wynieść więcej niż 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a);
- 3) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2 do lit. a) pkt 4.

FCL.130.S LAPL(S) — metody startu

- a) Uprawnienia wynikające z licencji LAPL(S) ograniczają się do metod startu wykorzystanych podczas egzaminu praktycznego. Ograniczenie to można znieść w przypadku zaliczenia przez pilota:

- 1) w przypadku startu z wyciągarką i za samochodem holującym, co najmniej 10 startów w ramach szkolenia w locie z instruktorem oraz 5 samodzielnych startów pod nadzorem;
- 2) w przypadku startu za samolotem holującym lub startu z własnym zespołem napędowym, co najmniej 5 startów w ramach szkolenia w locie z instruktorem oraz 5 startów samodzielnych pod nadzorem. W przypadku startu z własnym zespołem napędowym, szkolenie w locie z instruktorem może odbyć się na motoszybowcu turystycznym;
- 3) w przypadku startu z lin gumowych, co najmniej 3 startów w ramach szkolenia w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem.

- b) Wykonanie dodatkowych startów szkoleniowych jest wpisywane do książki lotów i potwierdzane podpisem instruktora.

- c) W celu utrzymania uprawnień w każdej metodzie startu pilot musi wykonać co najmniej 5 startów w okresie ostatnich 24 miesięcy; nie dotyczy to startu z lin gumowych, w przypadku którego pilot wykonuje tylko dwa starty.

- d) W przypadku niespełnienia przez pilota wymagań określonych w lit. c) musi wykonać on dodatkowe starty z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora w celu wznowienia swoich uprawnień.

FCL.135.S LAPL(S) — rozszerzenie uprawnień na motoszybowce turystyczne

Upewnienia wynikające z licencji LAPL(S) rozszerza się na motoszybowce turystyczne, jeżeli pilot zaliczył w zatwierdzonym ośrodku szkolenia co najmniej:

- a) 6 godzin szkolenia w locie na motoszybowcu turystycznym, w tym:

- 1) 4 godziny szkolenia w locie z instruktorem;
- 2) 1 samodzielny lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich), podczas którego wykonuje się 1 lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu;

- b) egzamin praktyczny na motoszybowcu turystycznym w celu wykazania się odpowiednim poziomem umiejętności praktycznych. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o motoszybowcach turystycznych w zakresie następujących przedmiotów:

- zasady lotu,
- procedury operacyjne,
- osiągi i planowanie lotu,
- ogólna wiedza o statku powietrznym,
- nawigacja.

FCL.140.S LAPL(S) — wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Szybowce i szybowce z napędem. Posiadacz licencji LAPL(S) może korzystać z wynikających z niej uprawnień na szybowcach lub szybowcach z napędem dopiero, gdy w okresie ostatnich 24 miesięcy wykonał na szybowcach lub szybowcach z napędem, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, co najmniej:

- 1) 5 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 15 startów;
- 2) 2 loty szkolne z instruktorem;

- b) Motoszybowce turystyczne. Posiadacz licencji LAPL(S) może korzystać z wynikających z niej uprawnień na motoszybowcach turystycznych dopiero po:
- 1) zaliczeniu, na motoszybowcu turystycznym, w okresie ostatnich 24 miesięcy:
 - (i) co najmniej 12 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 12 startów i lądowań; oraz
 - (ii) szkolenia odświeżającego obejmującego co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem.
 - 2) W przypadku gdy posiadacz licencji LAPL(S) posiada również uprawnienia do pilotowania samolotów, wymagania określone w pkt 1 można spełnić na samolotach.
- c) Posiadacz licencji LAPL(S) niespełniający wymagań określonych w lit. a) lub b) przed ponownym korzystaniem z uprawnień z niej wynikających:
- 1) musi zaliczyć przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na szybowcu lub motoszybowcu turystycznym, w zależności od przypadku; lub
 - 2) musi wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić wymagania określone w lit. a) lub b).

SEKCJA 5

Szczegółowe wymagania dla licencji LAPL na balony — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — uprawnienia

Posiadacz licencji balonowej LAPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy balonów na ogrzane powietrze lub sterowców na ogrzane powietrze o maksymalnej pojemności powłoki 3 400 m³, bądź balonów gazowych o maksymalnej pojemności powłoki 1 200 m³, przewożących maksymalnie 3 pasażerów, w taki sposób, że na pokładzie statku powietrznego nigdy nie znajdują się więcej niż 4 osoby.

FCL.110.B LAPL(B) — wymagane doświadczenie

- a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(B) musi zaliczyć na balonach tej samej klasy co najmniej 16 godzin szkolenia w locie, w tym co najmniej:
- 1) 12 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
 - 2) 10 napełnień powłoki i 20 startów i lądowań; oraz
 - 3) 1 samodzielny lot pod nadzorem trwający co najmniej 30 minut.
- b) Zaliczanie. Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca balonu może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymagań określonych w lit. a).

Decyzja o zakresie takiego zaliczenia jest podejmowana przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w którym pilot przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednakże w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może:

- 1) przekroczyć całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy balonu;
- 2) wynieść więcej niż 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a);
- 3) obejmować wymagań określonych w lit. a) pkt 2 oraz lit. a) pkt 3.

FCL.130.B LAPL(B) — rozszerzenie uprawnień na loty na uwięzi

- a) Uprawnienia wynikające z licencji LAPL(B) nie obejmują lotów na uwięzi. Ograniczenie to może zostać zniesione po wykonaniu przez pilota co najmniej 3 lotów szkolnych na uwięzi.
- b) Ukończenie dodatkowego szkolenia jest wpisywane do książki lotów i potwierdzane podpisem instruktora.
- c) W celu utrzymania tego uprawnienia pilot musi wykonać, w okresie ostatnich 24 miesięcy, co najmniej 2 loty na uwięzi.
- d) W przypadku niespełnienia przez pilota wymagań określonych w lit. c) musi wykonać on dodatkowe loty na uwięzi z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora w celu wznowienia swoich uprawnień.

FCL.135.B LAPL(B) — rozszerzenie uprawnień na inną klasę balonów

Uprawnienia wynikające z licencji LAPL(B) ograniczają się do klasy balonów, na której przeprowadzono egzamin praktyczny. Ograniczenie to może zostać zniesione, jeżeli w zatwierdzonym ośrodku szkolenia pilot wykona na innej klasie balonów co najmniej:

- a) 5 lotów szkolnych z instruktorem; lub
- b) w przypadku posiadaczy licencji LAPL(B) na balony na ogrzane powietrze pragnących rozszerzyć swoje uprawnienia na sterowce na ogrzane powietrze, 5 godzin szkolenia w locie z instruktorem; oraz
- c) egzamin praktyczny, w trakcie którego wykaże egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o innej klasie balonów w zakresie następujących przedmiotów:
 - zasady lotu,
 - procedury operacyjne,
 - osiągi i planowanie lotu, oraz
 - ogólna wiedza o statku powietrznym.

FCL.140.B LAPL(B) — wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Posiadacz licencji LAPL(B) może korzystać z uprawnień z niej wynikających dopiero po wykonaniu, w okresie ostatnich 24 miesięcy, na jednej klasie balonów, co najmniej:
 - 1) 6 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 10 startów i lądowań; oraz
 - 2) 1 lotu szkolnego z instruktorem;
 - 3) dodatkowo, jeżeli pilot posiada kwalifikacje do latania na jednej klasie balonów, w celu uzyskania możliwości korzystania z uprawnień w tej klasie musi wykonać co najmniej 3 godziny czasu lotu w tej klasie w okresie ostatnich 24 miesięcy, w tym 3 starty i lądowania.
- b) Posiadacz licencji LAPL(B) niespełniający wymagań określonych w lit. a) przed ponownym korzystaniem z uprawnień z niej wynikających, musi:
 - 1) zaliczyć przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na balonie odpowiedniej klasy; lub
 - 2) wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić wymagania określone w lit. a).

PODCZEŚĆ C

LICENCJA PILOTA TURYSTYCZNEGO (PPL), LICENCJA PILOTA SZYBOWCOWEGO (SPL) ORAZ LICENCJA PILOTA BALONOWEGO (BPL)

SEKCJA 1

Wymagania wspólne**FCL.200 Minimalny wiek**

- a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL musi mieć ukończone 17 lat.
- b) Osoba ubiegająca się o licencję BPL lub SPL musi mieć ukończone 16 lat.

FCL.205 Warunki

Osoba ubiegająca się o wydanie licencji PPL musi spełniać wymagania dotyczące uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wykorzystanego do przeprowadzenia egzaminu praktycznego określone w podczęści H.

FCL.210 Szkolenie

Osoba ubiegająca się o licencję BPL, SPL lub PPL musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Kurs obejmuje wiedzę teoretyczną oraz szkolenie w locie odpowiednie dla nadawanych uprawnień.

FCL.215 Egzamin z wiedzy teoretycznej

Osoba ubiegająca się o licencję BPL, SPL lub PPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:

- a) przedmioty wspólne:
- prawo lotnicze,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia, oraz
 - łączność;
- b) przedmioty dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych:
- zasady lotu,
 - procedury operacyjne,
 - osiągi i planowanie lotu,
 - wiedza ogólna o statku powietrznym, oraz
 - nawigacja.

FCL.235 Egzamin praktyczny

- a) Osoba ubiegająca się o licencję BPL, SPL lub PPL musi wykazać podczas egzaminu praktycznego, że potrafi, jako pilot dowódca statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.
- b) Kandydat do egzaminu praktycznego musi wcześniej odbyć szkolenie w locie na klasie lub typie statku powietrznego bądź grupie balonów, jaka(-i) będzie użyta(-y) do przeprowadzenia egzaminu praktycznego.
- c) Oceny zaliczające
- 1) Egzamin praktyczny jest podzielony na różne sekcje, które odpowiadają różnym fazom lotu właściwym dla danej kategorii pilotowanego statku powietrznego.
 - 2) Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. Niezaliczenie więcej niż jednej sekcji powoduje niezaliczenie całego egzaminu. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję.
 - 3) W razie potrzeby powtórzenia egzaminu zgodnie z pkt 2 niezaliczenie którejkolwiek z sekcji, a dotyczy to również sekcji zdanych przy poprzednim podejściu, powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - 4) W przypadku gdy kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi odbyć dodatkowe szkolenie.

SEKCJA 2***Szczegółowe wymagania dla licencji samolotowej PPL - PPL(A)*****FCL.205.A PPL(A) – uprawnienia**

- a) Posiadacz licencji PPL(A) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych w operacjach niekomercyjnych.
- b) Niezależnie od przepisów litery powyżej, posiadacz licencji PPL(A) z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:
- 1) prowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji LAPL(A) lub PPL(A);
 - 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie powyższych licencji;
 - 3) korzystanie z uprawnień i certyfikatów wpisanych do tych licencji.

FCL.210.A PPL(A) – wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) musi zaliczyć 45 godzin szkolenia w locie na samolotach, z czego 5 godzin można zaliczyć na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD), w tym co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem; oraz
 - 2) 10 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin czasu lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 270 km (150 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu.
- b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(A). Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) posiadająca już licencję LAPL(A) musi mieć zaliczone co najmniej 15 godzin czasu lotu na samolotach po uzyskaniu licencji LAPL(A), z czego co najmniej 10 godzin stanowi szkolenie w locie zaliczone w ramach szkolenia w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie to musi obejmować co najmniej 4 godziny czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 2 godziny czasu lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 270 km (150 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu.
- c) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne. Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) posiadająca już licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne musi posiadać:
- 1) co najmniej 24 godziny czasu lotu na motoszybowcu turystycznym po uzyskaniu wpisu uprawnienia TMG do licencji; oraz
 - 2) 15 godzin szkolenia w locie na samolotach w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmującego co najmniej wymagania określone w lit. a) pkt 2.
- d) Zaliczanie. Kandydat posiadający licencję pilota na inną kategorię statku powietrznego, z wyjątkiem balonów, uzyskuje zaliczenie 10 % całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy tego statku powietrznego, do ilości 10 godzin. Zaliczenie w żadnym przypadku nie obejmuje wymagań określonych w lit. a) pkt 2.

SEKCJA 3

Szczegółowe wymagania dla licencji PPL na śmigłowce – PPL(H)**FCL.205.H PPL(H) – uprawnienia**

- a) Posiadacz licencji PPL(H) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota śmigłowców w operacjach niekomercyjnych.
- b) Niezależnie od przepisów litery powyżej, posiadacz licencji PPL(H) z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:
- 1) prowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji LAPL(H) lub PPL(H);
 - 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie powyższych licencji;
 - 3) korzystanie z uprawnień i certyfikatów wpisanych do tych licencji.

FCL.210.H PPL(H) – wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL(H) musi posiadać co najmniej 45 godzin szkolenia w locie na śmigłowcach, z czego 5 godzin może być zaliczone na urządzeniu do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT) lub symulatorze FFS, w tym co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem; oraz
 - 2) 10 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin czasu lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
 - 3) 35 z 45 godzin szkolenia w locie należy zaliczyć na tym samym typie śmigłowca, na którym ma zostać wykonany egzamin praktyczny.

- b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(H). Osoba ubiegająca się o licencję PPL(H) posiadająca już licencję LAPL(H) musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie to musi obejmować co najmniej 5 godzin szkolenia w locie z instruktorem oraz co najmniej 1 samodzielny lot nawigacyjny pod nadzorem na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu.
- c) Kandydat posiadający licencję pilota na inną kategorię statku powietrznego, z wyjątkiem balonów, uzyskuje zaliczenie 10 % całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy tego statku powietrznego, do ilości 6 godzin. Zaliczenie w żadnym przypadku nie obejmuje wymagań określonych w lit. a) pkt 2.

SEKCJA 4

Szczegółowe wymagania dla licencji PPL na sterowce – PPL(As)

FCL.205.As PPL(As) – uprawnienia

- a) Posiadacz licencji PPL(As) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota sterowców w operacjach niekomercyjnych.
- b) Niezależnie od przepisów litery powyżej, posiadacz licencji PPL(As) z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:
- 1) prowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji PPL(As);
 - 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie tej licencji;
 - 3) korzystanie z uprawnień lub certyfikatów wpisanych do tej licencji.

FCL.210.As PPL(As) – wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL(As) musi mieć zaliczone co najmniej 35 godzin szkolenia w locie na sterowcach, z czego 5 godzin można zaliczyć na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu (FSTD), w tym co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem, w tym:
 - (i) 3 godziny szkolenia w locie nawigacyjnym, w tym 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 65 km (35 mil morskich);
 - (ii) 3 godziny szkolenia według wskazań przyrządów;
 - 2) 8 startów i lądowań na lotnisku, z wykonaniem procedur cumowania do masztu oraz odcumowania od masztu;
 - 3) 8 godzin czasu lotu samodzielnego pod nadzorem.
- b) Kandydat posiadający licencję BPL i kwalifikacje do pilotowania sterowców na ogrzane powietrze uzyskuje zaliczenie 10 % całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy takich sterowców, do ilości 5 godzin.

SEKCJA 5

Szczegółowe wymagania dla licencji pilota szybowcowego (SPL)

FCL.205.S SPL – uprawnienia i warunki

- a) Posiadacz licencji SPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy szybowców oraz szybowców z napędem. Aby korzystać z uprawnień na motoszybowce turystyczne, posiadacz licencji SPL musi spełniać wymagania określone w FCL.135.S.
- b) Posiadacz licencji SPL:
- 1) może przewozić pasażerów dopiero po wykonaniu, w okresie po uzyskaniu licencji, co najmniej 10 godzin czasu lotu lub 30 startów w charakterze pilota dowódcy na szybowcach lub szybowcach z napędem;
 - 2) jest uprawniony tylko do wykonywania lotów bez wynagrodzenia w operacjach niekomercyjnych do czasu:
 - (i) ukończenia 18 lat;
 - (ii) wykonania, w okresie po uzyskaniu licencji, 75 godzin czasu lotu lub 200 startów w charakterze pilota dowódcy na szybowcach lub szybowcach z napędem;
 - (iii) zaliczenia kontroli umiejętności przed egzaminatorem.

- c) Niezależnie od przepisów lit. b) pkt 2, posiadacz licencji SPL z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:

prorowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji LAPL(S) lub SPL,

przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie powyższych licencji,

korzystanie z uprawnień i certyfikatów wpisanych do tych licencji.

FCL.210.S SPL – wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję SPL musi zaliczyć co najmniej 15 godzin szkolenia w locie na szybowcach lub szybowcach z napędem, w tym spełnić co najmniej wymagania określone w FCL.110.S.
- b) Osoba ubiegająca się o licencję SPL posiadająca już licencję LAPL(S) uzyskuje pełne zaliczenie wymagań na poczet wydania licencji SPL.

Osoba ubiegająca się o licencję SPL, która była posiadaczem licencji LAPL(S) w okresie 2 lat przed złożeniem wniosku, uzyskuje pełne zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie.

Zaliczanie. Kandydat posiadający licencję pilota na inną kategorię statku powietrznego, z wyjątkiem balonów, uzyskuje zaliczenie 10 % całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy tego statku powietrznego, do ilości 7 godzin. Zaliczenie w żadnym przypadku nie obejmuje wymagań określonych w FCL.110.S lit. a) pkt 2 do lit. a) pkt 4.

FCL.220.S SPL – metody startu

Uprawnienia wynikające z licencji SPL ograniczają się do metod startu wykorzystanych podczas egzaminu praktycznego. Ograniczenie to może zostać zniesione, a nowe uprawnienia mogą być wykorzystywane po spełnieniu przez pilota wymagań określonych w FCL.130.S.

FCL.230.S SPL – wymagania dotyczące bieżącej praktyki

Posiadacz licencji SPL może korzystać z wynikających z niej uprawnień dopiero po spełnieniu wymagań dotyczących bieżącej praktyki określonych w FCL.140.S.

SEKCJA 6

Szczegółowe wymagania dla licencji pilota balonowego (BPL)

FCL.205.B BPL – uprawnienia i warunki

- a) Posiadacz licencji BPL jest uprawniony do wykonywania czynności pilota dowódcy balonów i sterowców na ogrzane powietrze.
- b) Posiadacz licencji BPL jest uprawniony tylko do wykonywania lotów bez wynagrodzenia w operacjach niekomercyjnych do czasu:
- 1) ukończenia 18 lat;
 - 2) wykonania 50 godzin czasu lotu lub 50 startów i lądowań w charakterze pilota dowódcy balonu;
 - 3) zaliczenia kontroli umiejętności przed egzaminatorem na balonie określonej klasy.
- c) Niezależnie od przepisów lit. b), posiadacz licencji BPL z uprawnieniami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:
- 1) prowadzenie szkolenia w locie w zakresie licencji LAPL(B) lub BPL;
 - 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie powyższych licencji;
 - 3) korzystanie z uprawnień i certyfikatów wpisanych do tych licencji.

FCL.210.B BPL – wymagane doświadczenie i zaliczenia

- a) Osoba ubiegająca się o licencję BPL musi zaliczyć na balonach tej samej klasy lub grupy co najmniej 16 godzin szkolenia w locie, w tym co najmniej:
- 1) 12 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
 - 2) 10 napełnień powłoki i 20 startów i lądowań; oraz
 - 3) 1 samodzielny lot pod nadzorem trwający co najmniej 30 minut.

- b) Osoba ubiegająca się o licencję BPL posiadająca już licencję LAPL(B) uzyskuje pełne zaliczenie wymagań dotyczących wydania licencji BPL.

Osoba ubiegająca się o licencję BPL, która była posiadaczem licencji LAPL(B) w okresie 2 lat przed złożeniem wniosku, uzyskuje pełne zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie.

FCL.220.B BPL – rozszerzenie uprawnień na loty na uwięzi

Uprawnienia wynikające z licencji BPL nie obejmują lotów na uwięzi. Ograniczenie to może zostać zniesione po spełnieniu przez pilota wymagań określonych w FCL.130.B.

FCL.225.B BPL – rozszerzenie uprawnień na inną klasę lub grupę balonów

Uprawnienia wynikające z licencji BPL ograniczają się do klasy i grupy balonów, w której został przeprowadzony egzamin praktyczny. Ograniczenie to może zostać zniesione po tym, jak pilot:

- a) w przypadku rozszerzenia uprawnień na inną klasę w ramach tej samej grupy, spełnił wymagania określone w FCL.135.B;

- b) w przypadku rozszerzenia na inną grupę w ramach tej samej klasy balonów, wykonał co najmniej:

1) 2 loty szkolne balonem odpowiedniej grupy; oraz

2) następujący czas lotu w charakterze pilota dowódcy balonu:

(i) w przypadku balonów o pojemności powłoki od 3 401 m³ do 6 000 m³, co najmniej 100 godzin;

(ii) w przypadku balonów o pojemności powłoki od 6 001 m³ do 10 500 m³, co najmniej 200 godzin;

(iii) w przypadku balonów o pojemności powłoki ponad 10 500 m³, co najmniej 300 godzin;

(iv) w przypadku balonów gazowych o pojemności powłoki ponad 1 260 m³, co najmniej 50 godzin.

FCL.230.B BPL – wymagania dotyczące bieżącej praktyki

- a) Posiadacz licencji BPL może korzystać z uprawnień z niej wynikających dopiero po wykonaniu, w okresie ostatnich 24 miesięcy, na jednej klasie balonów, co najmniej:

1) 6 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 10 startów i lądowań; oraz

2) 1 lotu szkolnego z instruktorem na balonie odpowiedniej klasy i o maksymalnej pojemności powłoki wynikającej z uprawnień wpisanych do licencji;

3) dodatkowo, w przypadku pilotów posiadających kwalifikacje do pilotowania więcej niż jednej klasy balonów, korzystanie z uprawnień na inną klasę jest uzależnione od wykonania, w okresie ostatnich 24 miesięcy, co najmniej 3 godzin czasu lotu w tej klasie, w tym 3 startów i lądowań.

- b) Posiadacz licencji BPL niespełniający wymagań określonych w lit. a), przed ponownym korzystaniem z uprawnień z niej wynikających:

1) musi zaliczyć kontrolę umiejętności przed egzaminatorem na balonie odpowiedniej klasy i o maksymalnej pojemności powłoki wynikającej z uprawnień wpisanych do licencji; lub

2) musi wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić wymagania określone w lit. a).

PODCZĘŚĆ D

LICENCJA PILOTA ZAWODOWEGO - CPL

SEKCJA 1

Wymagania wspólne**FCL.300 CPL – minimalny wiek**

Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi mieć ukończone 18 lat.

FCL.305 CPL – uprawnienia i warunki

a) Uprawnienia. Posiadacz licencji CPL jest w odpowiedniej kategorii statków powietrznych uprawniony do:

- 1) korzystania ze wszystkich uprawnień przysługujących posiadaczowi licencji LAPL i PPL;
- 2) wykonywania czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota na wszelkich statkach powietrznych w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy;
- 3) wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego z załogą jednoosobową w zarobkowym transporcie lotniczym z zastrzeżeniem ograniczeń określonych w FCL.060 oraz niniejszej podczęści;
- 4) wykonywania czynności drugiego pilota w zarobkowym transporcie lotniczym z zastrzeżeniem ograniczeń określonych w FCL.060.

b) Warunki. Osoba ubiegająca się o wydanie licencji CPL musi spełniać wymagania dotyczące uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wykorzystanego do przeprowadzenia kontroli umiejętności.

FCL.310 CPL – egzaminy z wiedzy teoretycznej

Osoba ubiegająca się o licencję CPL wykazuje podczas egzaminów, że posiada wiedzę odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:

- prawo lotnicze,
- ogólna wiedza o statku powietrznym – konstrukcja płatowca / systemy / zespół napędowy,
- ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,
- masa i wyważenie,
- osiągi,
- planowanie i monitorowanie lotu,
- człowiek – możliwości i ograniczenia,
- meteorologia,
- nawigacja ogólna,
- radionawigacja,
- procedury operacyjne,
- zasady lotu,
- łączność w lotach z widocznością (VFR).

FCL.315 CPL – szkolenie

Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi zaliczyć szkolenie teoretyczne i szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, zgodnie z dodatkiem 3 do niniejszej części.

FCL.320 CPL – egzamin praktyczny

Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi zaliczyć egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 4 do niniejszej części w celu wykazania, że potrafi, jako pilot dowódca statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.

SEKCJA 2

Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów – CPL(A)**FCL.325.A CPL(A) – szczegółowe wymagania dla posiadaczy licencji MPL**

Przed uzyskaniem możliwości korzystania z uprawnień wynikających z licencji CPL(A) posiadacz licencji MPL musi wykonać na samolotach:

- a) 70 godzin czasu lotu:
 - 1) w charakterze pilota dowódcy; lub
 - 2) obejmującego co najmniej 10 godzin jako pilot dowódca oraz dodatkowy czas lotu jako pilot dowódca pod nadzorem.

Z wymaganych 70 godzin 20 godzin muszą stanowić loty nawigacyjne VFR w charakterze pilota dowódcy lub loty nawigacyjne obejmujące co najmniej 10 godzin w charakterze pilota dowódcy i 10 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem. Czas lotu obejmuje lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać, jako pilot dowódca, lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch różnych lotniskach;
- b) elementy szkolenia modułowego CPL(A) określone w ust. 10 lit. a) oraz ust. 11 działu E dodatku 3 do niniejszej części; oraz
- c) egzamin praktyczny CPL(A), zgodnie z FCL.320.

PODCZEŚĆ E

LICENCJA PILOTA W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ – MPL**FCL.400.A MPL – minimalny wiek**

Osoba ubiegająca się o licencję MPL musi mieć ukończone 18 lat.

FCL.405.A MPL – uprawnienia

- a) Posiadacz licencji MPL jest uprawniony do wykonywania czynności drugiego pilota na samolotach, które muszą być pilotowane z drugim pilotem.
- b) Posiadacz licencji MPL może uzyskać dodatkowe uprawnienia przysługujące:
 - 1) posiadaczowi licencji PPL(A), pod warunkiem spełnienia wymagań dla licencji PPL(A) określonych w podczęści C;
 - 2) posiadaczowi licencji CPL(A), pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w FCL.325.A.
- c) Przysługujące posiadaczowi licencji MPL uprawnienia IR(A) ograniczają się do samolotów, które muszą być pilotowane z drugim pilotem. Uprawnienia IR(A) mogą zostać rozszerzone na operacje w załodze jednoosobowej na samolotach pod warunkiem ukończenia przez posiadacza licencji szkolenia niezbędnego do wykonywania czynności pilota dowódcy w operacjach w załodze jednoosobowej wykonywanych wyłącznie według wskazań przyrządów oraz pod warunkiem zaliczenia egzaminu praktycznego IR(A) w załodze jednoosobowej.

FCL.410.A MPL – szkolenie i egzaminy z wiedzy teoretycznej

- a) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o licencję MPL musi zaliczyć szkolenie z zakresu wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia zgodnie z dodatkiem 5 do niniejszej części.
- b) Egzamin. Osoba ubiegająca się o licencję MPL musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla posiadacza licencji ATPL(A), zgodnie z FCL.515, oraz odpowiednim dla uprawnienia pilota w załodze wieloosobowej.

FCL.415.A MPL – umiejętności praktyczne

- a) Osoba ubiegająca się o licencję MPL musi wykazać w drodze ciągłej oceny, że posiada umiejętności wymagane do zaliczenia wszystkich jednostek kompetencji określonych w dodatku 5 do niniejszej części, jako pilot lecący i pilot nielecący na samolotach wielosilnikowych turbośmigłowych z załogą wieloosobową w lotach VFR i IFR.
- b) Po ukończeniu szkolenia kandydat musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części w celu wykazania, że potrafi wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganych dla nadawanych uprawnień. Egzamin praktyczny należy wykonać na typie samolotu wykorzystywanym w zintegrowanym szkoleniu MPL na poziomie zaawansowanym lub na symulatorze FFS tego samego typu.

PODCZEŚĆ F

LICENCJA PILOTA LINIOWEGO - ATPL

SEKCJA 1

Wymagania wspólne**FCL.500 ATPL – minimalny wiek**

Osoba ubiegająca się o licencję ATPL musi mieć ukończone 21 lat.

FCL.505 ATPL – uprawnienia

- a) Posiadacz licencji ATPL jest w odpowiedniej kategorii statków powietrznych uprawniony do:
- 1) korzystania ze wszystkich uprawnień przysługujących posiadaczowi licencji LAPL, PPL i CPL;
 - 2) wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego w zarobkowym transporcie lotniczym.
- b) Osoba ubiegająca się o wydanie licencji ATPL musi spełniać wymagania dotyczące uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wykorzystanego do przeprowadzenia egzaminu praktycznego.

FCL.515 ATPL – szkolenie i egzaminy z wiedzy teoretycznej

- a) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie to ma być zintegrowane lub modułowe, zgodnie z dodatkiem 3 do niniejszej części.
- b) Egzamin. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL musi wykazać, że posiada wiedzę odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:
- prawo lotnicze,
 - ogólna wiedza o statku powietrznym – konstrukcja płatowca / systemy / zespół napędowy
 - ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,
 - masa i wyważenie,
 - osiągi,
 - planowanie i monitorowanie lotu,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia,
 - nawigacja ogólna,
 - radionawigacja,
 - procedury operacyjne,
 - zasady lotu,
 - łączność VFR,
 - łączność IFR.

SEKCJA 2

Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów – ATPL(A)**FCL.505.A ATPL(A) – ograniczenie uprawnień pilotów posiadających wcześniej licencję MPL**

W przypadku gdy posiadacz licencji ATPL(A) posiadał wcześniej tylko licencję MPL, uprawnienia wynikające z licencji są ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej, chyba że posiadacz spełnia wymagania określone w FCL.405.A lit. b) pkt 2 i lit. c) dla operacji w załodze jednoosobowej.

FCL.510.A ATPL(A) – warunki wstępne, doświadczenie i zaliczenia

- a) Warunki wstępne. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(A) musi posiadać:
- 1) licencję MPL; lub
 - 2) licencję CPL(A) oraz uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR) na samolotach wielosilnikowych. W tym przypadku kandydat musi zaliczyć szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej (MCC).
- b) Doświadczenie. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(A) musi wykonać co najmniej 1 500 godzin czasu lotu na samolotach, w tym co najmniej:
- 1) 500 godzin w operacjach w załodze wieloosobowej na samolotach;
 - 2) (i) 500 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem; lub
(ii) 250 godzin w charakterze pilota dowódcy; lub
(iii) 250 godzin, z czego 70 godzin w charakterze pilota dowódcy i pozostałe w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem;
 - 3) 200 godzin lotów nawigacyjnych, z czego co najmniej 100 godzin w charakterze pilota dowódcy lub pilota dowódcy pod nadzorem;
 - 4) 75 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 30 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
 - 5) 100 godzin lotu w nocy w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota.

Z ogólnej liczby 1 500 godzin czasu lotu, nie więcej niż 100 godzin może być wykonane na symulatorze FFS i urządzeniu do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT). Z tych 100 godzin nie więcej niż 25 godzin można wykonać na urządzeniu FNPT.

- c) Zaliczanie
- 1) Posiadacz licencji pilota na inne kategorie statków powietrznych uzyskuje zaliczenie czasu lotu maksymalnie do ilości:
 - (i) w przypadku motoszybowców turystycznych lub szybowców, 30 godzin lotu w charakterze pilota dowódcy;
 - (ii) w przypadku śmigłowców, 50 % czasu lotu wymaganego zgodnie z lit. b);
 - 2) Posiadacz licencji mechanika pokładowego wydanej zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi uzyskuje zaliczenie 50 % czasu spędzonego w charakterze mechanika pokładowego, do maksymalnej liczby 250 godzin. Wspomniane 250 godzin może zostać zaliczone na poczet 1 500 godzin wymaganych zgodnie z lit. a) oraz 500 godzin wymaganych zgodnie z lit. b) pkt 1, pod warunkiem że całkowite zaliczenie na poczet obydwu tych wymagań nie przekracza ogółem 250 godzin.
- d) Doświadczenie wymagane zgodnie z lit. b) należy zdobyć przed podejściem do egzaminu praktycznego na licencję ATPL(A).

FCL.520.A ATPL(A) – egzamin praktyczny

Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(A) musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części w celu wykazania, że potrafi, jako pilot dowódca samolotu z załogą wieloosobową w lotach IFR, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.

Egzamin praktyczny przeprowadza się na samolocie tego samego typu lub odpowiednio kwalifikowanym symulatorze FFS tego samego typu.

SEKCJA 3

Szczegółowe wymagania dla licencji śmigłowej – ATPL(H)**FCL.510.H ATPL(H) – warunki wstępne, doświadczenie i zaliczenia**

Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H):

- a) musi posiadać licencję CPL(H) i uprawnienie typu na śmigłowce z załogą wieloosobową oraz zaliczyć szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej (MCC);

- b) musi posiadać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, w tym co najmniej:
- 1) 350 godzin na śmigłowcach z załogą wieloosobową;
 - 2) (i) 250 godzin w charakterze pilota dowódcy; lub
(ii) 100 godzin w charakterze pilota dowódcy oraz 150 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem; lub
(iii) 250 godzin w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem na śmigłowcach z załogą wieloosobową. W tym przypadku uprawnienia wynikające z licencji ATPL(H) ograniczają się tylko do operacji w załodze wieloosobowej, aż do czasu wykonania 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy;
 - 3) 200 godzin lotów nawigacyjnych, z czego co najmniej 100 godzin w charakterze pilota dowódcy lub pilota dowódcy pod nadzorem;
 - 4) 30 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 10 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów; oraz
 - 5) 100 godzin lotu w nocy w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota.
- Z wymaganych 1 000 godzin maksymalnie 100 godzin można wykonać na szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu (FSTD), z czego nie więcej niż 25 godzin na urządzeniu do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT).
- c) Na poczet wymagań określonych w lit. b) zalicza się 50 % czasu lotu wykonanego na samolotach.
- d) Doświadczenie wymagane zgodnie z lit. b) należy zdobyć przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego na licencję ATPL(H).

FCL.520.H ATPL(H) – egzamin praktyczny

Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H) musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części w celu wykazania, że potrafi, jako pilot dowódca śmigłowca z załogą wieloosobową, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.

Egzamin praktyczny przeprowadza się na śmigłowcu tego samego typu lub odpowiednio kwalifikowanym symulatorze FFS tego samego typu.

PODCZEŚĆ G

UPRAWNIENIA DO WYKONYWANIA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW – IR

SEKCJA 1

Wymagania wspólne

FCL.600 IR – przepisy ogólne

Operacje wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) na samolotach, śmigłowcach, sterowcach lub pionowzłotach mogą być wykonywane tylko przez tych posiadaczy licencji PPL, CPL, MPL oraz ATPL, którzy posiadają uprawnienie IR odpowiednie dla danej kategorii statku powietrznego bądź zaliczają egzamin praktyczny lub realizują szkolenie z instruktorem.

FCL.605 IR – uprawnienia

- a) Posiadacz uprawnienia IR jest uprawniony do pilotowania statków powietrznych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) z minimalną wysokością decyzji 200 stóp (60 m).
- b) W przypadku uprawnienia IR na wielosilnikowe statki powietrzne powyższe uprawnienie można rozszerzyć do wysokości decyzji mniejszej niż 200 stóp (60 m), jeżeli kandydat przeszedł odpowiednie szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia i zaliczył sekcję 6 egzaminu praktycznego przewidzianą w dodatku 9 do niniejszej części na wielosilnikowym statku powietrznym.
- c) Posiadacz uprawnienia IR korzysta z przysługujących mu uprawnień zgodnie z warunkami określonymi w dodatku 8 do niniejszej części.
- d) Przepis dotyczący wyłącznie śmigłowców. Aby korzystać z uprawnień pilota dowódcy w lotach IFR na śmigłowcach z załogą wieloosobową, posiadacz uprawnienia IR(H) musi zaliczyć co najmniej 70 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 30 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów.

FCL.610 IR – warunki wstępne i zaliczanie

Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR:

- a) musi posiadać:
 - 1) co najmniej licencję PPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego, oraz
 - (i) uprawnienia do wykonywania lotów nocnych zgodnie z FCL.810; lub
 - (ii) licencję ATPL na inną kategorię statków powietrznych; lub
 - 2) licencję CPL na odpowiednią kategorię statków powietrznych;
- b) musi wykonać co najmniej 50 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy samolotu, śmigłowca lub sterowca, z czego co najmniej 10 godzin lub, w przypadku sterowców, 20 godzin na statku powietrzym odpowiedniej kategorii.
- c) Przepis dotyczący wyłącznie śmigłowców. Kandydaci, którzy ukończyli zintegrowane szkolenie na licencję ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR lub CPL(H), są zwolnieni z konieczności spełnienia wymagania określonego w lit. b).

FCL.615 IR – wiedza teoretyczna i szkolenie w locie

- a) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR przechodzi szkolenie w zakresie wiedzy teoretycznej i szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie musi być:
 - 1) szkoleniem zintegrowanym obejmującym szkolenie w zakresie IR, zgodnie z dodatkiem 3 do niniejszej części; lub
 - 2) szkoleniem modułowym zgodnie z dodatkiem 6 do niniejszej części.
- b) *Egzamin*. Kandydat musi wykazać, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych uprawnień w zakresie następujących przedmiotów:
 - prawo lotnicze,
 - ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,
 - planowanie i monitorowanie lotu,
 - człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia,
 - radionawigacja,
 - łączność IFR.

FCL.620 IR – egzamin praktyczny

- a) Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 7 do niniejszej części w celu wykazania, że potrafi wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.
- b) W przypadku IR na wielosilnikowe statki powietrzne egzamin praktyczny należy wykonać na wielosilnikowym statku powietrznym. W przypadku IR na jednosilnikowe statki powietrzne egzamin praktyczny należy wykonać na jednosilnikowym statku powietrznym. Na potrzeby niniejszego ustępu, samoloty wielosilnikowe z silnikami wytwarzającymi ciąg wzdłuż tej samej osi w układzie push-pull uznaje się za samoloty jednosilnikowe.

FCL.625 IR – ważność oraz przedłużenie i wznowienie ważności uprawnień

- a) Ważność. Uprawnienie IR jest ważne przez jeden rok.
- b) Przedłużenie ważności
 - 1) Ważność uprawnienia IR należy przedłużać w okresie do 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających jego wygaśnięcie.
 - 2) Kandydat, który nie zaliczy odpowiedniej sekcji kontroli umiejętności w zakresie IR przed datą wygaśnięcia uprawnienia IR, może korzystać z uprawnień IR dopiero po zaliczeniu kontroli umiejętności.

- c) Wznowienie ważności. W przypadku wygaśnięcia uprawnienia IR jego wznowienie jest uzależnione od:
- 1) odbycia przez kandydata szkolenia odświeżającego w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, którego celem jest osiągnięcie poziomu umiejętności potrzebnego do zaliczenia elementu egzaminu praktycznego dotyczącego wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; oraz
 - 2) zaliczenie kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.
- d) W przypadku nieprzedłużenia lub niewznowienia ważności uprawnienia IR w ciągu 7 lat, jego posiadacz musi ponownie zaliczyć egzamin z wiedzy teoretycznej i egzamin praktyczny w zakresie IR.

SEKCJA 2

Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów

FCL.625.A IR(A) – przedłużenie ważności

- a) Przedłużenie ważności. Osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności uprawnienia IR(A):
- 1) jeżeli towarzyszy temu przedłużenie ważności uprawnienia na klasę lub typ, musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części;
 - 2) jeżeli nie towarzyszy temu wznowienie ważności uprawnienia na klasę lub typ:
 - (i) w przypadku samolotów z załogą jednoosobową zalicza kontrolę umiejętności w zakresie sekcji 3b oraz tych części sekcji 1, które dotyczą planowanego lotu, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; oraz
 - (ii) w przypadku samolotów wielosilnikowych, zalicza kontrolę umiejętności w zakresie sekcji 6 dla samolotów z załogą jednoosobową zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części wyłącznie według wskazań przyrządów.
 - 3) W przypadku pkt 2 można skorzystać z urządzenia FNPT II lub symulatora FFS odpowiedniej klasy lub typu samolotu, jednakże jedna z kolejnych kontroli umiejętności przeprowadzanych w ramach przedłużenia ważności IR(A) w takich warunkach musi zostać przeprowadzona na samolocie.
- b) Zaliczenia wzajemnego udziela się zgodnie z dodatkiem 8 do niniejszej części.

SEKCJA 3

Szczegółowe wymagania dotyczące śmigłowców

FCL.625.H IR(H) – przedłużenie ważności

- a) Osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności uprawnienia IR(H):
- 1) jeżeli towarzyszy temu przedłużenie ważności uprawnienia na typ, musi zaliczyć kontrolę umiejętności na odpowiednim typie śmigłowca zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części;
 - 2) jeżeli nie towarzyszy temu wznowienie ważności uprawnienia na typ, musi zaliczyć, na odpowiednim typie śmigłowca, tylko sekcję 5 oraz odpowiednie części sekcji 1 kontroli umiejętności przewidzianej w dodatku 9 do niniejszej części. W takim przypadku można skorzystać z urządzeń FTD II/III lub symulatora FFS odpowiedniego typu śmigłowca, jednakże jedna z kolejnych kontroli umiejętności przeprowadzanych w ramach przedłużenia ważności IR(H) w takich warunkach zostanie przeprowadzona na śmigłowcu.
- b) Zaliczenia wzajemnego udziela się zgodnie z dodatkiem 8 do niniejszej części.

FCL.630.H IR(H) – rozszerzenie uprawnień ze śmigłowców jednosilnikowych na śmigłowce wielosilnikowe

Posiadacz uprawnienia IR(H) na śmigłowce jednosilnikowe ubiegający się o rozszerzenie go po raz pierwszy na śmigłowce wielosilnikowe musi zaliczyć:

- a) szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia obejmujące co najmniej 5 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem, z czego 3 godziny można wykonać na symulatorze FFS lub na urządzeniu FTD 2/3 lub FNPT II/III; oraz
- b) sekcję 5 egzaminu praktycznego zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na śmigłowcach wielosilnikowych.

SEKCJA 4

Szczegółowe wymagania dotyczące sterowców**FCL.625.As IR(As) – przedłużenie ważności**

Osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności uprawnienia IR(As):

- a) jeżeli towarzyszy temu przedłużenie ważności uprawnienia na typ, musi zaliczyć kontrolę umiejętności na odpowiednim typie sterowca zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części;
- b) jeżeli nie towarzyszy temu wznowienie ważności uprawnienia na typ, musi zaliczyć sekcję 5 oraz te części sekcji 1 kontroli umiejętności, które dotyczą planowanego lotu na sterowcu, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części. W takim przypadku można skorzystać z urządzenia FTD II/III lub symulatora FFS tego typu sterowca, jednakże jedna z kolejnych kontroli umiejętności przeprowadzanych w ramach przedłużenia ważności IR(As) w tych warunkach zostanie przeprowadzona na sterowcu.

PODCZEŚĆ H

UPRAWNIENIA NA KLASĘ I TYP STATKU POWIETRZNEGO

SEKCJA 1

Wymagania wspólne**FCL.700 Okoliczności, w których wymagane jest posiadanie uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego**

- a) Posiadaczowi licencji pilota nie wolno wykonywać żadnych czynności pilota statku powietrznego, jeżeli nie posiada ważnego i odpowiedniego uprawnienia na klasę i typ, z wyjątkiem sytuacji, kiedy przechodzi on egzamin praktyczny, kontrolę umiejętności w celu wznowienia uprawnień na klasę lub typ bądź odbywa szkolenie w locie; nie dotyczy to posiadaczy licencji LAPL, SPL i BPL.
- b) Niezależnie od przepisu lit. a), pilot może wykonywać loty związane z modyfikowaniem istniejących lub wprowadzaniem do eksploatacji nowych typów statków powietrznych, pod warunkiem że posiada specjalne upoważnienie wydane przez właściwy organ uprawniające do wykonywania tego rodzaju lotów. Upoważnienie jest ważne tylko w odniesieniu do konkretnych lotów.
- c) Bez uszczerbku dla przepisów lit. a) i b), w przypadku lotów związanych z modyfikowaniem istniejących lub wprowadzaniem do eksploatacji nowych typów statków powietrznych przez instytucje projektowe lub produkcyjne w granicach przysługujących im uprawnień, jak również w przypadku lotów szkolnych wykonywanych do celów wydania uprawnień do prób w locie, w przypadku gdy spełnienie wymagań określonych w niniejszej podczęści nie jest możliwe, pilot może posiadać uprawnienie do prób w locie wydane zgodnie z FCL.820.

FCL.705 Uprawnienia przysługujące posiadaczowi uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego

Posiadacz uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego jest uprawniony do wykonywania czynności pilota na klasie lub na typie statku powietrznego objętych tym uprawnieniem.

FCL.710 Uprawnienia na klasę i typ – warianty statków powietrznych

- a) W celu rozszerzenia swoich uprawnień na inny wariant statku powietrznego w ramach jednego uprawnienia na typ lub klasę pilot przechodzi szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze. W przypadku różnych wariantów statku powietrznego w ramach jednego uprawnienia na typ szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze obejmuje odpowiednie elementy określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21.
- b) Jeżeli na danym wariantcie statku powietrznego nie wykonywano lotów w okresie 2 lat po ukończeniu szkolenia w różnicach, do utrzymania uprawnień wymagane jest dalsze szkolenie w różnicach lub kontrola umiejętności na tym wariantcie; nie dotyczy to typów lub wariantów objętych uprawnieniami na klasę jednosilnikowych tłokowych statków powietrznych i motoszybowców turystycznych.
- c) Szkolenie w różnicach powinno zostać wpisane do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora.

FCL.725 Wymagania dotyczące wydawania uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego

- a) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie w zakresie uprawnienia na typ statku powietrznego obejmuje obowiązkowe elementy szkolenia dla odpowiedniego typu statku powietrznego określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21.
- b) Egzamin z wiedzy teoretycznej. Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi zdać egzamin z wiedzy teoretycznej organizowany przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, którego celem jest wykazanie, że posiada ona wiedzę teoretyczną wymaganą do bezpiecznej eksploatacji odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego.
 - 1) W przypadku statków powietrznych z załogą wieloosobową egzamin z wiedzy teoretycznej ma formę pisemną i składa się z co najmniej 100 pytań wielokrotnego wyboru w równy sposób obejmujących główne przedmioty z programu szkolenia.

- 2) W przypadku wielosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, egzamin z wiedzy teoretycznej ma formę pisemną, przy czym ilość pytań wielokrotnego wyboru zależy od stopnia złożoności statku powietrznego.
 - 3) W przypadku jednosilnikowych statków powietrznych egzamin z wiedzy teoretycznej jest przeprowadzany w formie ustnej przez egzaminatora podczas egzaminu praktycznego, a jego celem jest ustalenie, czy poziom wiedzy posiadany przez kandydata jest zadowalający.
 - 4) W przypadku samolotów z załogą jednoosobową sklasyfikowanych jako samoloty o wysokich osiągnięciach egzamin ma formę pisemną i składa się z co najmniej 60 pytań wielokrotnego wyboru w równy sposób obejmujących główne przedmioty z programu szkolenia.
- c) Egzamin praktyczny. Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego musi zdać egzamin praktyczny zgodnie z przepisami dodatku 9 do niniejszej części w celu wykazania, że posiada umiejętności wymagane do bezpiecznej eksploatacji danej klasy lub typu statku powietrznego.

Kandydat musi zdać egzamin praktyczny w okresie 6 miesięcy po rozpoczęciu szkolenia na klasę lub typ statku powietrznego i 6 miesięcy przed złożeniem wniosku o wydanie uprawnienia na klasę lub typ statku powietrznego.

- d) W przypadku kandydata, który już posiada uprawnienie na typ statku powietrznego obejmujące operacje w załodze jednoosobowej lub wieloosobowej, uznaje się, że w sytuacji, gdy ubiega się on o rozszerzenie tego uprawnienia na inny rodzaj operacji, spełnił już wymogi dotyczące wiedzy teoretycznej w tym zakresie.
- e) Niezależnie od powyższych przepisów, pilot posiadający uprawnienia do wykonywania prób w locie wydane zgodnie z FCL.820, który uczestniczył w próbach w locie na etapie rozwoju, certyfikacji lub produkcji danego statku powietrznego i podczas tych lotów wykonał 50 godzin całkowitego czasu lotu lub 10 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, jest uprawniony do ubiegania się o wydanie odpowiedniego uprawnienia na typ pod warunkiem spełnienia wymogów dotyczących doświadczenia oraz warunków wstępnych dotyczących wydania tego uprawnienia, zgodnie z ustaleniami niniejszej podczęści dotyczącymi odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

FCL.740 Ważność i wznowianie ważności uprawnień na klasę i typ

- a) Okres ważności uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wynosi 1 rok, z wyjątkiem uprawnień na klasę jednosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, w przypadku których wynosi on 2 lata, o ile z danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie wynika inaczej.
- b) Wznawienie ważności. W przypadku wygaśnięcia uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego, kandydat:
 - 1) musi podjąć szkolenie odświeżające w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, w przypadku gdy konieczne jest uzyskanie poziomu umiejętności niezbędnego do bezpiecznej eksploatacji stosownej klasy lub typu statku powietrznego; oraz
 - 2) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części.

SEKCJA 2

Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów

FCL.720.A Wymagane doświadczenie i warunki wstępne dotyczące wydania uprawnień na klasę lub typ – samoloty

O ile z danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie wynika inaczej, osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na klasę lub typ samolotu musi spełnić następujące wymagania i warunki wstępne dotyczące tego uprawnienia:

- a) Samoloty wielosilnikowe z załogą jednoosobową. Osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na klasę lub typ samolotu wielosilnikowego z załogą jednoosobową musi wykonać co najmniej 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na samolotach.
- b) Samoloty non-complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową. Przed rozpoczęciem szkolenia lotniczego osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na klasę lub typ samolotu z załogą jednoosobową sklasyfikowanego jako samolot o wysokich osiągnięciach musi:
 - 1) posiadać co najmniej 200 godzin czasu lotu ogólnego, z czego 70 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolotach; oraz
 - 2) (i) posiadać zaświadczenie o zaliczeniu szkolenia w zakresie dodatkowej wiedzy teoretycznej przeprowadzonego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia; lub
(ii) musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję ATPL(A) zgodnie z przepisami niniejszej części; lub
(iii) musi posiadać, oprócz licencji wydanej zgodnie z przepisami niniejszej części, licencję ATPL(A) lub CPL(A)/IR z wpisanym zaliczeniem wiedzy teoretycznej w zakresie ATPL(A), wydaną zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;

- 3) dodatkowo, pilot ubiegający się o uprawnienie do pilotowania samolotu z załogą wieloosobową musi spełnić wymagania określone w lit. d) pkt 4.
- c) Samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową. Osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ samolotu complex z załogą jednoosobową sklasyfikowanego jako samolot o wysokich osiągnięciach, oprócz spełnienia wymagań określonych w lit. b), musi spełniać wymagania dotyczące uprawnienia IR(A) na samoloty wielosilnikowe, określone w podczęści G.
- d) Samoloty z załogą wieloosobową. Kandydat ubiegający się o szkolenie w zakresie pierwszego uprawnienia na typ samolotu wielosilnikowego musi być uczniem-pilotem realizującym szkolenie MPL lub musi spełnić następujące wymagania:
- 1) posiadać co najmniej 70 godzin czasu lotu jako pilot dowódca na samolotach;
 - 2) posiadać uprawnienie IR(A) na samoloty wielosilnikowe;
 - 3) musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję ATPL(A) zgodnie z przepisami niniejszej części; oraz
 - 4) z wyjątkiem przypadków, gdy szkolenie na typ jest łączone ze szkoleniem MCC:
 - (i) posiadać zaświadczenie o zaliczeniu szkolenia MCC na samolotach; lub
 - (ii) posiadać zaświadczenie o zaliczeniu szkolenia MCC na śmigłowcach oraz posiadać czas lotu powyżej 100 godzin jako pilot śmigłowców z załogą wieloosobową; lub
 - (iii) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu jako pilot śmigłowców z załogą wieloosobową; lub
 - (iv) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu jako pilot w ramach operacji w załodze wieloosobowej na samolotach wielosilnikowych z załogą jednoosobową w zarobkowym transporcie lotniczym, zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji lotniczych.
- e) Niezależnie od przepisów lit. d), państwo członkowskie może wydać uprawnienie na typ z uprawnieniami ograniczonymi dotyczące samolotów z załogą wieloosobową, umożliwiające jego posiadaczowi wykonywanie czynności drugiego pilota zastępującego podczas przelotu powyżej poziomu lotu 200, pod warunkiem że dwóch innych członków załogi posiada uprawnienie na typ zgodnie z lit. d).
- f) Dodatkowe uprawnienia na typ dotyczące samolotów z załogą wieloosobową oraz samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową. Kandydat ubiegający się o wydanie dodatkowych uprawnień na typ samolotu z załogą wieloosobową oraz uprawnień na typ samolotu complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową musi posiadać uprawnienie IR(A) na samoloty wielosilnikowe.
- g) Jeżeli zostało to określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21, korzystanie z uprawnień na typ może być początkowo ograniczone do lotów pod nadzorem instruktora. Liczbę godzin czasu lotu pod nadzorem wpisuje się do książki lotów pilota lub równoważnego dokumentu i potwierdza podpisem instruktora. Ograniczenie to jest zniesione po wykazaniu przez pilota, że wykonał on liczbę godzin lotu pod nadzorem wymaganą na podstawie danych dotyczących zgodności operacyjnej.

FCL.725.A Wiedza teoretyczna oraz szkolenie w locie wymagane do wydania uprawnienia na klasę lub typ samolotu

O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie stwierdza się inaczej:

- a) Samoloty wielosilnikowe z załogą jednoosobową
- 1) Szkolenie teoretyczne do uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych z załogą jednoosobową musi obejmować co najmniej 7 godzin szkolenia w operacjach wykonywanych przez samoloty wielosilnikowe.
 - 2) Kurs szkolenia w locie do uprawnienia na klasę lub typ wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową musi obejmować co najmniej 2 godziny i 30 minut szkolenia w locie z instruktorem w normalnych warunkach operacji wykonywanych przez samoloty wielosilnikowe oraz nie mniej niż 3 godziny i 30 minut szkolenia w locie z instruktorem w zakresie procedur na wypadek awarii silnika i technik sterowania w warunkach asymetrii ciągu.
- b) Samoloty z załogą jednoosobową – wodne. Szkolenie do uprawnienia na samoloty z załogą jednoosobową – wodne musi obejmować szkolenie teoretyczne i szkolenie w locie. Szkolenie w locie do uprawnienia na klasę lub typ samolotu z załogą jednoosobową – wodnego musi obejmować co najmniej 8 godzin szkolenia w locie z instruktorem, jeżeli kandydat posiada wersję lądową odpowiedniego uprawnienia na klasę lub typ, albo 10 godzin, jeżeli posiada takiego uprawnienia.

FCL.730.A Szczegółowe wymagania dotyczące pilotów podejmujących szkolenie niewymagające lotów (ZFTT) – samoloty

- a) Pilot podejmujący szkolenie niewymagające lotów na samolocie (ZFTT) musi mieć wykonane, na samolotach turboodrzutowych z załogą wieloosobową certyfikowanych według standardów CS-25 lub równoważnych przepisów zdatości do lotu albo na samolotach turbośmigłowych z załogą wieloosobową o maksymalnej poświadczonej masie startowej nie mniejszej niż 10 ton lub poświadczonej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej więcej niż 19, co najmniej:
- 1) 1 500 godzin czasu lotu lub 250 odcinków trasy, jeżeli podczas szkolenia używany jest pełny symulator lotu (FFS) klasy CG, C lub przejściowe C;
 - 2) 500 godzin czasu lotu lub 100 odcinków trasy, jeżeli podczas szkolenia używany jest pełny symulator lotu (FFS) klasy DG lub D.
- b) W przypadku gdy pilot przesiada się z samolotu turbośmigłowego na turboodrzutowy lub z turboodrzutowego na turbośmigłowy, wymagane jest dodatkowe szkolenie na symulatorze.

FCL.735.A Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej – samoloty

- a) Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej (MCC) musi składać się z co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń; oraz
 - 2) 20 godzin praktycznego szkolenia MCC lub 15 godzin takiego szkolenia, w przypadku uczniów-pilotów przechodzących zintegrowane szkolenie ATP.

Podczas szkolenia należy używać urządzenia FNPT II MCC lub symulatora FFS. W przypadku łączenia szkolenia MCC ze wstępnym szkoleniem do uprawnienia na typ część praktyczną szkolenia MCC można skrócić do nie mniej niż 10 godzin, jeżeli do szkolenia MCC i do uprawnienia na typ używany jest ten sam symulator FFS.

- b) Szkolenie MCC musi zostać ukończone w ciągu 6 miesięcy w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
- c) Jeżeli kurs MCC nie był łączony ze szkoleniem do uprawnienia na typ, po ukończeniu szkolenia MCC kandydat otrzymuje zaświadczenie jego ukończenia.
- d) Kandydat, który ukończył szkolenie MCC na inną kategorię statku powietrznego, jest zwolniony z obowiązku spełnienia wymogu określonego w lit. a) pkt 1.

FCL.740.A Przedłużanie ważności uprawnień na klasę i typ – samoloty

- a) Przedłużanie ważności uprawnień na klasę i typ samolotów wielosilnikowych. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę i typ samolotów wielosilnikowych, kandydat:
- 1) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na samolocie odpowiedniej klasy lub typu, bądź na urządzeniu FSTD tej klasy lub tego typu, w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia; oraz
 - 2) w okresie ważności uprawnienia, musi wykonać co najmniej:
 - (i) 10 odcinków trasy jako pilot odpowiedniej klasy lub typu samolotu; lub
 - (ii) 1 odcinek trasy jako pilot odpowiedniej klasy lub typu samolotu na symulatorze FFS z egzaminatorem. Ten odcinek trasy można wykonać podczas kontroli umiejętności.
 - 3) Pilot pracujący dla operatora zarobkowego transportu lotniczego zatwierdzonego zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji lotniczych, który zaliczył kontrolę umiejętności u operatora połączoną z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę lub typ, jest zwolniony z obowiązku spełnienia wymogu określonego w pkt 2.
 - 4) Przedłużenie ważności uprawnienia IR(A), jeżeli pilot takowe posiada, można połączyć z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę lub typ.

- b) Przedłużanie ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych z załogą jednoosobową
- 1) Uprawnienia na klasę dotyczące samolotów jednosilnikowych tłokowych i motoszybowców turystycznych. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych z załogą jednoosobową lub motoszybowców turystycznych, kandydat musi:
 - (i) w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia zaliczyć, w obecności egzaminatora, kontrolę umiejętności na odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części; lub
 - (ii) w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia wykonać 12 godzin czasu lotu na odpowiedniej klasie, w tym:
 - 6 godzin w charakterze pilota dowódcy,
 - 12 startów i 12 lądowań, oraz
 - lot szkolny o długości co najmniej 1 godziny z instruktorem szkolenia ogólnego (FI) lub instruktora klasy (CRI). Kandydat jest zwolniony z tego lotu, jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności do uprawnienia na klasę lub typ albo egzamin praktyczny na samolocie innej klasy lub typu.
 - 2) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę lądowych samolotów jednosilnikowych tłokowych i jednocześnie uprawnienie na klasę motoszybowców turystycznych, może on uzyskać przedłużenie ważności obydwu uprawnień po spełnieniu wymagań określonych w pkt 1 dla dowolnej z tych klas.
 - 3) Samoloty jednosilnikowe turbośmigłowe z załogą jednoosobową. W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych turbośmigłowych kandydat, w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, musi zaliczyć w obecności egzaminatora kontrolę umiejętności w odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części.
- c) Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na klasę lub typ, nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności.

SEKCJA 3

Szczegółowe wymagania dotyczące śmigłowców

FCL.720.H Wymagane doświadczenie i warunki wstępne dotyczące wydania uprawnień na klasę lub typ – śmigłowce

O ile z danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie wynika inaczej, osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ śmigłowca musi spełnić następujące wymagania i warunki wstępne dotyczące tego uprawnienia:

- a) Śmigłowce z załogą wieloosobową. Kandydat do szkolenia w zakresie pierwszego uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową musi:
 - 1) posiadać co najmniej 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy śmigłowca;
 - 2) z wyjątkiem przypadków, gdy szkolenie na typ jest łączone ze szkoleniem MCC:
 - (i) posiadać zaświadczenie zaliczenia szkolenia MCC na śmigłowcach; lub
 - (ii) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą wieloosobową; lub
 - (iii) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej na śmigłowcach wielosilnikowych;
 - 3) zaliczyć egzaminy z wiedzy teoretycznej do licencji ATPL(H).
- b) Kandydat do szkolenia w zakresie pierwszego uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową, który ukończył szkolenie zintegrowane do licencji ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR lub CPL(H), a który nie spełnia wymagań określonych w lit. a) pkt 1, otrzymuje uprawnienie na typ z ograniczeniem tylko do wykonywania czynności drugiego pilota. Ograniczenie to może zostać zniesione po tym, jak pilot:
 - 1) wykonał na śmigłowcach 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy lub pilota dowódcy pod nadzorem;
 - 2) zdał egzamin praktyczny jako pilot dowódca w załodze wieloosobowej na stosownym typie śmigłowca.

c) Śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową. Osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową:

1) musi przed rozpoczęciem szkolenia w locie:

(i) zaliczyć egzaminy z wiedzy teoretycznej do licencji ATPL(H); lub

(ii) posiadać certyfikat ukończenia szkolenia wstępnego przeprowadzonego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Szkolenie to obejmuje następujące przedmioty z zakresu kursu wiedzy teoretycznej do licencji ATPL(H):

— ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca / systemy / zespół napędowy, a także przyrządy/elektronika,

— osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, osiągi;

2) w przypadku kandydata, którzy nie ukończył szkolenia zintegrowanego do licencji ATP(H)/IR, ATP(H) lub CPL(H)/IR – musi wykonać na śmigłowcach co najmniej 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy.

FCL.735.H Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej – śmigłowce

a) Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej (MCC) musi składać się z co najmniej:

1) w przypadku MCC/IR:

(i) 25 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń; oraz

(ii) 20 godzin praktycznego szkolenia MCC lub 15 godzin takiego szkolenia, w przypadku uczniów-pilotów przechodzących zintegrowane szkolenie ATP(H)/IR. W przypadku łączenia szkolenia MCC ze wstępnym szkoleniem do uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową, część praktyczną szkolenia MCC można skrócić do nie mniej niż 10 godzin, jeżeli do szkolenia MCC i do uprawnienia na typ używane jest to samo urządzenie FSTD;

2) w przypadku MCC/VFR:

(i) 25 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń; oraz

(ii) 15 godzin praktycznego szkolenia MCC lub 10 godzin takiego szkolenia, w przypadku uczniów-pilotów przechodzących zintegrowane szkolenie ATP(H)/IR. W przypadku łączenia szkolenia MCC ze wstępnym szkoleniem do uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową, część praktyczną szkolenia MCC można skrócić do nie mniej niż 7 godzin, jeżeli do szkolenia MCC i do uprawnienia na typ używane jest to samo urządzenie FSTD.

b) Szkolenie MCC musi zostać ukończone w ciągu 6 miesięcy w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.

Podczas szkolenia używa się urządzenia FNPT II lub III kwalifikowanego dla MCC, urządzenia FTD 2/3 lub symulatora FFS.

c) Jeżeli kurs MCC nie był łączony ze szkoleniem do uprawnienia na typ z załogą wieloosobową, po ukończeniu szkolenia MCC kandydat otrzymuje zaświadczenie jego ukończenia.

d) Kandydat, który ukończył szkolenie MCC na inną kategorię statku powietrznego, jest zwolniony z obowiązku spełnienia wymogu określonego w lit. a) pkt 1 ppkt (i) lub lit. a) pkt 2 ppkt (i), w zależności od przypadku.

e) Kandydat do szkolenia MCC/IR, który ukończył szkolenie MCC/VFR, jest zwolniony z obowiązku spełnienia wymogu określonego w lit. a) pkt 1 ppkt (i), przy czym musi ukończyć 5 godzin szkolenia praktycznego MCC/IR.

FCL.740.H Przedłużanie ważności uprawnień na typ – śmigłowce

a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności uprawnienia na typ śmigłowca, kandydat:

1) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na śmigłowcu odpowiedniego typu, albo na urządzeniu FSTD tego typu, w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę wpływu ważności uprawnienia; oraz

2) musi wykonać co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota odpowiedniego typu śmigłowca w okresie ważności uprawnienia. Czas trwania kontroli umiejętności można zaliczyć na poczet powyższego wymogu 2 godzin.

- 3) W przypadku gdy kandydat posiada więcej niż 1 uprawnienie na typ śmigłowca jednosilnikowego tłokowego, może on uzyskać przedłużenie ważności wszystkich odpowiednich uprawnień na typ poprzez zaliczenie kontroli umiejętności tylko na 1 z tych typów, pod warunkiem że w okresie ważności wykonał na pozostałych typach co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota dowódcy.

Kontrolę umiejętności przeprowadza się za każdym razem na innym typie śmigłowca.

- 4) W przypadku gdy kandydat posiada więcej niż 1 uprawnienie na typ śmigłowca jednosilnikowego turbinowego o maksymalnej poświadczonej masie startowej nie większej niż 3 175 kg, może on uzyskać przedłużenie ważności wszystkich odpowiednich uprawnień na typ poprzez zaliczenie kontroli umiejętności tylko na 1 z tych typów, pod warunkiem że wykona:

- (i) 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy śmigłowca;
- (ii) 15 godzin czasu lotu na każdym z typów, na który posiada uprawnienia; oraz
- (iii) co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na każdym z pozostałych typów w okresie ważności uprawnienia.

Kontrolę umiejętności przeprowadza się za każdym razem na innym typie śmigłowca.

- 5) Pilot, który zaliczył egzamin praktyczny przeprowadzany w celu wydania dodatkowego uprawnienia na typ, uzyskuje przedłużenie ważności innych odpowiednich uprawnień na typ w ramach grupy wspólnej zgodnie z pkt 3 i 4.
- 6) Przedłużenie ważności uprawnienia IR(H), jeżeli pilot takowe posiada, można połączyć z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na typ.
- b) Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na typ, nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności. W przypadkach przewidzianych w lit. a) pkt 3 i lit. a) pkt 4, kandydat taki nie może korzystać z żadnego ze swoich uprawnień.

SEKCJA 4

Szczegółowe wymagania dotyczące pionowzlotów

FCL.720.PL Wymagane doświadczenie i warunki wstępne dotyczące wydania uprawnień na typ – pionowzloty

O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie stwierdza się inaczej, osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ pionowzlotu musi spełniać następujące wymagania i warunki wstępne:

- a) w przypadku pilota samolotowego:
- 1) posiadać licencję CPL/IR(A) z zaliczeniem wiedzy teoretycznej do licencji ATPL lub licencję ATPL(A);
 - 2) posiadać zaświadczenie ukończenia szkolenia MCC;
 - 3) posiadać ponad 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą wieloosobową;
 - 4) mieć zaliczone 40 godzin szkolenia w locie na śmigłowcach;
- b) w przypadku pilota śmigłowcowego:
- 1) posiadać licencję CPL/IR(H) z zaliczeniem wiedzy teoretycznej do licencji ATPL lub licencję ATPL/IR(H);
 - 2) posiadać zaświadczenie ukończenia szkolenia MCC;
 - 3) posiadać ponad 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową;
 - 4) mieć zaliczone 40 godzin szkolenia w locie na samolotach;
- c) w przypadku pilota posiadającego kwalifikacje do pilotowania samolotów i śmigłowców:
- 1) posiadać co najmniej licencję CPL(H);
 - 2) posiadać wiedzę teoretyczną z zakresu IR i ATPL lub licencję ATPL na samoloty lub śmigłowce;
 - 3) posiadać zaświadczenie ukończenia szkolenia MCC na śmigłowcach lub samolotach;
 - 4) posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów lub śmigłowców z załogą wieloosobową;

- 5) mieć zaliczone 40 godzin szkolenia w locie na samolotach lub śmigłowcach, w zależności od przypadku, jeżeli nie posiada doświadczenia w zakresie ATPL lub operacji na statkach powietrznych z załogą wieloosobową.

FCL.725.PL Szkolenie w locie w celu wydania uprawnień na typ – pionowzloty

Szkolenie w locie stanowiące część kursu szkoleniowego do uprawnienia na typ pionowzlotu należy zaliczyć zarówno na statku powietrznym, jak i na urządzeniu FSTD imitującym ten statek powietrzny, które zostało odpowiednio zakwalifikowane do tego celu.

FCL.740.PL Przedłużanie ważności uprawnień – pionowzloty

- a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności uprawnienia na typ pionowzlotu kandydat:
- 1) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na odpowiednim typie pionowzlotu w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia;
 - 2) w okresie ważności uprawnienia, musi wykonać co najmniej:
 - (i) 10 odcinków trasy w charakterze pilota odpowiedniego typu pionowzlotu; lub
 - (ii) 1 odcinek trasy w charakterze pilota odpowiedniego typu pionowzlotu lub na symulatorze FFS z egzaminatorem. Ten odcinek trasy można wykonać podczas kontroli umiejętności.
 - 3) Pilot pracujący dla operatora zarobkowego transportu lotniczego zatwierdzonego zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji lotniczych, który zaliczył kontrolę umiejętności u operatora połączoną z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na typ, jest zwolniony z obowiązku spełnienia wymogu określonego w pkt 2.
- b) Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na typ, nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności.

SEKCJA 5

Szczegółowe wymagania dotyczące sterowców

FCL.720.As Warunki wstępne do wydania uprawnień typu – sterowce

O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie stwierdza się inaczej, osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ sterowca musi spełniać następujące wymagania i warunki wstępne:

- a) w przypadku sterowców z załogą wieloosobową:
- 1) posiadać 70 godzin czasu lotu jako pilot dowódca na sterowcach;
 - 2) posiadać zaświadczenie o zaliczeniu szkolenia MCC na sterowcach.
 - 3) Uprawnienie na typ sterowca wydane kandydatowi, który nie spełnia wymogu określonego w pkt 2, ogranicza się tylko do wykonywania czynności drugiego pilota. Ograniczenie to może zostać zniesione po wykonaniu przez pilota 100 godzin czasu lotu na sterowcach w charakterze pilota dowódcy lub pilota dowódcy pod nadzorem.

FCL.735.As Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej – sterowce

- a) Szkolenie w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej (MCC) musi składać się z co najmniej:
- 1) 12 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń; oraz
 - 2) 5 godzin szkolenia praktycznego MCC.
 - 3) Podczas szkolenia używa się urządzenia FNPT II lub III kwalifikowanego dla MCC, urządzenia FTD 2/3 lub symulatora FFS.
- b) Szkolenie MCC musi zostać ukończone w ciągu 6 miesięcy w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.
- c) Jeżeli kurs MCC nie był łączony ze szkoleniem do uprawnienia na typ z załogą wieloosobową, po ukończeniu szkolenia MCC kandydat otrzymuje zaświadczenie jego ukończenia.
- d) Kandydat, który ukończył szkolenie MCC na inną kategorię statku powietrznego, jest zwolniony z obowiązku spełnienia wymogów określonych w lit. a).

FCL.740.As Przedłużanie ważności uprawnień na typ – sterowce

- a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności uprawnienia na typ sterowca kandydat:
- 1) musi zaliczyć kontrolę umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części na odpowiednim typie sterowca w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia; oraz
 - 2) musi wykonać co najmniej 2 godziny czasu lotu w charakterze pilota odpowiedniego typu sterowca w okresie ważności uprawnienia. Czas trwania kontroli umiejętności można zaliczyć na poczet powyższego wymogu 2 godzin.
 - 3) Przedłużenie ważności uprawnienia IR(As), jeżeli pilot takowe posiada, można połączyć z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę lub typ.
- b) Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na typ, nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności.

PODCZEŚĆ I

UPRAWNIENIA DODATKOWE**FCL.800 Uprawnienia do wykonywania akrobacji**

- a) Posiadaczowi licencji pilota na samoloty, motoszybowce turystyczne lub szybowce wolno wykonywać loty akrobacyjne tylko w przypadku posiadania odpowiednich uprawnień.
- b) Osoba ubiegająca się o uprawnienia do wykonywania akrobacji:
- 1) musi posiadać co najmniej 40 godzin czasu lotu lub, w przypadku szybowców, 120 startów w charakterze pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonane po wydaniu licencji;
 - 2) musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmujące:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej stosownej dla danego uprawnienia;
 - (ii) musi zaliczyć co najmniej 5 godzin lub 20 lotów szkolnych w akrobacji na statku powietrznym odpowiedniej kategorii.
- c) Uprawnienia do wykonywania akrobacji ograniczają się do kategorii statku powietrznego, na której odbyło się szkolenie w locie. Uprawnienia te można rozszerzyć na inną kategorię statku powietrznego, jeżeli pilot posiada na nią licencję i ukończył na niej co najmniej 3 loty szkolne z instruktorem obejmujące pełny program szkolenia akrobacyjnego dla danej kategorii statku powietrznego.

FCL.805 Uprawnienia do holowania szybowców i holowania banerów

- a) Posiadaczowi licencji pilota z uprawnieniami do pilotowania samolotów lub motoszybowców turystycznych wolno holować szybowce lub banery tylko w przypadku posiadania odpowiednich uprawnień do holowania szybowców lub holowania banerów.
- b) Osoba ubiegająca się o uprawnienie do holowania szybowców:
- 1) musi mieć wykonane po wydaniu licencji co najmniej 30 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy oraz 60 startów i lądowań na samolotach, jeżeli przedmiotowa działalność ma być prowadzona na samolotach, bądź na motoszybowcach turystycznych, jeżeli przedmiotowa działalność ma być prowadzona na motoszybowcach turystycznych;
 - 2) musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmujące:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej w zakresie operacji i procedur holowania;
 - (ii) co najmniej 10 lotów szkolnych z holowaniem szybowca, w tym co najmniej 5 lotów szkolnych z instruktorem, oraz
 - (iii) 5 lotów zapoznawczych na szybowcu holowanym przez statek powietrzny, przy czym nie dotyczy to posiadaczy licencji LAPL(S) lub SPL.

- c) Osoba ubiegająca się o uprawnienie do holowania banerów:
- 1) musi mieć wykonane po wydaniu licencji co najmniej 100 godzin czasu lotu oraz 200 startów i lądowań na samolotach lub motoszybowcach turystycznych w charakterze pilota dowódcy. Z tej liczby co najmniej 30 godzin należy wykonać na samolotach, jeżeli przedmiotowa działalność ma być prowadzona na samolotach, bądź na motoszybowcach turystycznych, jeżeli przedmiotowa działalność ma być prowadzona na motoszybowcach turystycznych;
 - 2) musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmujące:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej w zakresie operacji i procedur holowania;
 - (ii) co najmniej 10 lotów szkolnych z holowaniem baneru, w tym co najmniej 5 lotów z instruktorem.
- d) Uprawnienia do holowania szybowców i banerów ograniczają się do samolotów lub motoszybowców turystycznych, w zależności od tego, na jakim statku powietrznym przeprowadzono szkolenie. Uprawnienia te można rozszerzyć, jeżeli pilot posiada licencję na samoloty lub motoszybowce turystyczne i wykonał z powodzeniem na jednym z tych typów statków powietrznych, w zależności od przypadku, co najmniej 3 loty szkolne z instruktorem obejmujące pełny program szkolenia dotyczącego holowania.
- e) Aby móc korzystać z uprawnień do holowania szybowców lub banerów, ich posiadacz powinien w okresie ostatnich 24 miesięcy wykonać minimum 5 lotów holujących.
- f) W przypadku gdy pilot nie spełnia wymagania określonego w lit. e), musi wykonać brakujące loty holujące z instruktorem lub pod nadzorem instruktora przed ponownym korzystaniem ze swoich uprawnień.

FCL.810 Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych

- a) Samoloty, motoszybowce turystyczne, sterowce
- 1) Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji LAPL lub PPL na samoloty, motoszybowce turystyczne lub sterowce w warunkach VFR w nocy, kandydat musi mieć ukończone szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie to musi obejmować:
 - (i) wykłady z wiedzy teoretycznej;
 - (ii) co najmniej 5 godzin czasu lotu na statku powietrznym odpowiedniej kategorii w nocy, w tym co najmniej 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego z co najmniej jednym lotem nawigacyjnym z instruktorem na odległość co najmniej 50 km, a także 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem.
 - 2) Przed ukończeniem szkolenia nocnego, posiadacz licencji LAPL musi ukończyć podstawowe szkolenie w locie według wskazań przyrządów wymagane do wydania licencji PPL.
 - 3) W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienia na klasę na samoloty jednosilnikowe tłokowe (lądowe) i jednocześnie na motoszybowce turystyczne, może on spełnić wymagania określone w pkt 1 powyżej w obydwu klasach lub w jednej z nich.
- b) Śmigłowce. Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji PPL na śmigłowce w warunkach VFR w nocy, kandydat:
- 1) musi wykonać, po wydaniu licencji, co najmniej 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowca, w tym co najmniej 60 godzin w charakterze pilota dowódcy i 20 godzin lotów nawigacyjnych;
 - 2) musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie musi być ukończone w ciągu 6 miesięcy i musi obejmować:
 - (i) 5 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej;
 - (ii) 10 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem na śmigłowcach; oraz
 - (iii) 5 godzin czasu lotu w nocy, w tym co najmniej 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego i 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie.

- 3) Kandydatowi, który posiada lub posiadał uprawnienie IR na samolot lub motoszybowiec turystyczny, zalicza się 5 godzin na poczet wymogu określonego w pkt 2 ppkt (ii) powyżej.
- c) Balony. Aby korzystać z uprawnień wynikających z licencji balonowej LAPL lub licencji BPL w warunkach VFR w nocy, kandydat musi wykonać co najmniej 2 loty szkolne w nocy, z których każdy trwa co najmniej 1 godzinę.

FCL.815 Uprawnienie do wykonywania lotów w terenie górzystym

- a) Uprawnienia. Posiadacz uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym jest uprawniony do wykonywania lotów na samolotach lub motoszybowcach turystycznych z powierzchni lub na powierzchni, które właściwe władze wyznaczone przez państwa członkowskie określiły jako powierzchnie wymagające uprawnień w terenie górzystym.

Wstępne uprawnienie do wykonywania lotów w terenie górzystym można uzyskać:

- 1) na kołach, do wykonywania lotów ze wzmiankowanych powierzchni lub na te powierzchnie, w przypadku gdy nie są one pokryte śniegiem; lub
 - 2) na płozach, do wykonywania lotów ze wzmiankowanych powierzchni lub na te powierzchnie, w przypadku gdy są one pokryte śniegiem.
- 3) Wstępne uprawnienie można rozszerzyć na koła lub płozy, o ile pilot podjął dodatkowy kurs zapoznawczy obejmujący wykłady z wiedzy teoretycznej oraz szkolenie z instruktorem lotów w terenie górzystym.
- b) Szkolenie. Osoba ubiegająca się o uprawnienie do wykonywania lotów w terenie górzystym musi ukończyć, w ciągu 24 miesięcy, szkolenie teoretyczne i szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Zakres kursu musi odpowiadać wnioskowanemu uprawnieniu.
- c) Egzamin praktyczny. Po ukończeniu szkolenia kandydat zdaje egzamin praktyczny przed odpowiednio upoważnionym egzaminatorem. Egzamin praktyczny obejmuje:
- 1) egzamin ustny z wiedzy teoretycznej;
 - 2) 6 lądowań na co najmniej 2 różnych powierzchniach określonych jako wymagające uprawnień w terenie górzystym, innych niż powierzchnia odlotu.
- d) Ważność. Uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym zachowują ważność przez 24 miesiące.
- e) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym kandydat musi:
- 1) mieć wykonane w okresie ostatnich 24 miesięcy co najmniej 6 lądowań w terenie górzystym; lub
 - 2) zaliczyć kontrolę umiejętności. Kontrola umiejętności jest zgodna z wymaganiami określonymi w lit. c).
- f) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności uprawnienia jego posiadacz musi spełnić wymaganie określone w lit. e) pkt 2.

FCL.820 Uprawnienia pilota doświadczalnego

- a) Posiadacze licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego mogą wykonywać czynności pilota dowódcy podczas prób w locie kategorii 1 lub 2, zgodnie z definicją zawartą w części 21 pod warunkiem posiadania uprawnień do wykonywania prób w locie.
- b) Obowiązek posiadania uprawnień pilota doświadczalnego określony w lit. a) ma zastosowanie tylko do prób w locie przeprowadzanych na:
- 1) śmigłowcach, które zostały lub mają zostać certyfikowane zgodnie ze specyfikacjami CS-27 lub CS-29 albo równoważnymi przepisami zdatności do lotu; lub
 - 2) samolotach, które zostały lub mają zostać certyfikowane zgodnie ze:
 - (i) specyfikacjami CS-25 lub równoważnymi przepisami zdatności do lotu; lub
 - (ii) specyfikacjami CS-23 lub równoważnymi przepisami zdatności do lotu, z wyjątkiem samolotów o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 2 000 kg.

- c) Posiadacz uprawnień pilota doświadczalnego jest uprawniony, w ramach odpowiedniej kategorii statków powietrznych:
- 1) w przypadku kategorii 1 uprawnień pilota doświadczalnego, do wykonywania wszelkich prób w locie, zgodnie z definicją zawartą w części 21, w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota;
 - 2) w przypadku kategorii 2 uprawnień pilota doświadczalnego:
 - (i) do wykonywania prób w locie 1 kategorii, zgodnie z definicją zawartą w części 21:
 - w charakterze drugiego pilota, lub
 - w charakterze pilota dowódcy, w przypadku samolotów, o których mowa w lit. b) pkt 2 ppkt (ii), z wyjątkiem samolotów z kategorii małego transportu (commuter) lub posiadających projektową prędkość nurkowania wyższą niż 0,6 macha lub pułap maksymalny wyższy niż 25 000 stóp;
 - (ii) do wykonywania wszelkich pozostałych kategorii prób w locie, zgodnie z definicją zawartą w części 21, w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota;
 - 3) dodatkowo, zarówno dla kategorii 1, jak i 2 uprawnień pilota doświadczalnego, do wykonywania lotów związanych bezpośrednio z działalnością instytucji projektowych i produkcyjnych, w granicach przysługujących im uprawnień, w przypadku niemożności spełnienia wymagań określonych w podczęści H.
- d) Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia pilota doświadczalnego po raz pierwszy musi:
- 1) posiadać co najmniej licencję CPL i uprawnienia IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego;
 - 2) posiadać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w odpowiedniej kategorii statku powietrznego, z czego co najmniej 400 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - 3) ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia odpowiednie dla statku powietrznego oraz kategorii lotów, których dotyczy wnioski. Szkolenie musi obejmować co najmniej następujące przedmioty:
 - osiągi,
 - stabilność i kontrola / właściwości pilotażowe,
 - systemy,
 - zarządzanie próbą,
 - zarządzanie ryzykiem/bezpieczeństwem.
- e) Uprawnienia pilota doświadczalnego mogą zostać rozszerzone na inną kategorię prób w locie oraz inną kategorię statków powietrznych po ukończeniu przez ich posiadacza dodatkowego szkolenia w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.

PODCZEŚĆ J

INSTRUKTORZY

SEKCJA 1

Wymagania wspólne

FCL.900 Uprawnienia instruktorskie

- a) Przepisy ogólne. Osoba jest uprawniona do prowadzenia:
- 1) szkolenia w locie na statku powietrznym, wyłącznie jeżeli posiada:
 - (i) licencję pilota wydaną lub zatwierdzoną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
 - (ii) uprawnienie instruktorskie odpowiednie do prowadzonego szkolenia, wydane zgodnie z przepisami niniejszej podczęści;
 - 2) szkolenia w locie na symulatorze lub szkolenia MCC, jeżeli posiada uprawnienie instruktorskie odpowiednie do prowadzonego szkolenia, wydane zgodnie z przepisami niniejszej podczęści.

b) Warunki specjalne

- 1) W przypadku wprowadzenia nowego statku powietrznego do eksploatacji w państwach członkowskich lub we flocie operatora, jeżeli nie jest możliwe spełnienie wymagań określonych w niniejszej podczęści, specjalne upoważnienia do prowadzenia szkolenia w locie mogą być wydawane przez właściwy organ. Upoważnienia takie ograniczają się do szkolenia niezbędnego do wprowadzenia nowego typu statku powietrznego do eksploatacji, a okres ich ważności w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1 roku.
- 2) Posiadacz upoważnienia wydanego zgodnie z lit. b) pkt 1, pragnący ubiegać się o wydanie uprawnienia instruktorskiego, musi spełnić warunki wstępne oraz wymogi dotyczące przedłużenia ważności uprawnień obowiązujące w danej kategorii instruktorskiej. Niezależnie od przepisów FCL.905.TRI lit. b), uprawnienie TRI wydane zgodnie z niniejszym ustępem będzie obejmować uprawnienie do prowadzenia szkolenia do celów wydania uprawnienia TRI lub upoważnienia SFI na odpowiedni typ.

c) Szkolenie poza terytorium państw członkowskich

- 1) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku prowadzenia szkolenia w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia położonym poza terytorium państw członkowskich właściwy organ może wydać uprawnienie instruktorskie osobie wnioskującej posiadającej licencję pilota wydaną przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że osoba ta:
 - (i) posiada licencję, uprawnienie lub upoważnienie równoważne z tą (tym), w zakresie której(-ego) jest uprawniony do prowadzenia szkolenia, a w każdym razie co najmniej licencję CPL;
 - (ii) spełnia wymagania określone w niniejszej podczęści dotyczące wydania odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego;
 - (iii) wykazała właściwemu organowi, że posiada odpowiedni stopień wiedzy o europejskich zasadach bezpieczeństwa lotniczego, pozwalający korzystać z uprawnień instruktora zgodnie z niniejszą częścią.
- 2) Uprawnienie to ogranicza się do prowadzenia szkolenia w locie:
 - (i) w zatwierdzonych ośrodkach szkolenia położonych poza terytorium państw członkowskich;
 - (ii) dla uczniów-pilotów, którzy posiadają wystarczającą znajomość języka, w jakim prowadzone jest szkolenie w locie.

FCL.915 Warunki wstępne i wymagania dotyczące instruktorów

- a) Przepisy ogólne. Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktora musi mieć ukończone co najmniej 18 lat.
- b) Dodatkowe wymagania dotyczące instruktorów prowadzących szkolenie w locie na statkach powietrznych. Posiadacz lub kandydat ubiegający się o wydanie uprawnienia instruktorskiego do prowadzenia szkolenia w locie na statkach powietrznych musi:
 - 1) posiadać co najmniej licencję oraz, w zależności od przypadku, uprawnienia odpowiednie dla prowadzonego szkolenia w locie;
 - 2) z wyjątkiem instruktora prób w locie:
 - (i) posiadać co najmniej 15 godzin czasu lotu w charakterze pilota klasy lub typu statku powietrznego, na którym ma być prowadzone szkolenie w locie, z czego nie więcej niż 7 godzin na urzędzeniu FSTD tego typu lub klasy; lub
 - (ii) przejść ocenę kompetencji w odpowiedniej kategorii instruktorskiej na tej klasie lub typie statku powietrznego;
 - 3) posiadać uprawnienia do wykonywania czynności pilota dowódcy na statku powietrznym podczas prowadzenia szkolenia w locie.
- c) Zaliczenie na poczet dalszych uprawnień i do celów przedłużenia ważności
 - 1) Osobie ubiegającej się o kolejne uprawnienia instruktorskie można zaliczyć umiejętności uczenia i nauczania, którymi wykazała się ona, zdobywając posiadane już uprawnienie instruktorskie.
 - 2) Czas lotu w charakterze egzaminatora podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności zostaje w pełni zaliczony na poczet wymagań dotyczących przedłużenia ważności wszystkich posiadanych przez daną osobę uprawnień instruktorskich.

FCL.920 Kompetencje i ocena instruktora

Wszyscy instruktorzy są szkoleni, aby uzyskać następujące kompetencje:

- przygotowywanie materiałów szkoleniowych,
- tworzenie atmosfery sprzyjającej nauce,
- prezentowanie wiedzy,
- integrowanie zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM) i zarządzania zasobami załogi,
- zarządzanie czasem w celu osiągnięcia celów szkolenia,
- ułatwianie uczenia,
- ocenianie wyników osiągniętych przez kursantów,
- obserwowanie i ocenianie postępów,
- ocenianie sesji szkoleniowych,
- informowanie o wynikach.

FCL.925 Dodatkowe wymagania dotyczące instruktorów MPL

a) Instruktor prowadzący szkolenia do licencji MPL:

- 1) musi zaliczyć szkolenie instruktorskie MPL w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; oraz
- 2) dodatkowo, na potrzeby podstawowego, średnio zaawansowanego i zaawansowanego etapu zintegrowanego szkolenia MPL:
 - (i) musi posiadać doświadczenie w operacjach w załodze wieloosobowej; oraz
 - (ii) musi ukończyć wstępne szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi u operatora zarobkowego transportu lotniczego zatwierdzonego zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji lotniczych.

b) Szkolenie instruktorów MPL

- 1) Szkolenie instruktorów MPL musi obejmować co najmniej 14 godzin.

Po ukończeniu szkolenia kandydat musi poddać się ocenie kompetencji instruktorskich oraz wiedzy dotyczącej metodyki szkolenia.

- 2) Na ocenę składa się praktyczna demonstracja szkolenia w locie na odpowiednim etapie szkolenia MPL. Ocena jest dokonywana przez egzaminatora wykwalifikowanego zgodnie z podczęścią K.
- 3) Po pozytywnym ukończeniu szkolenia MPL zatwierdzony ośrodek szkolenia wydaje kandydatowi zaświadczenie kwalifikacji instruktorskich MPL.

c) W celu utrzymania uprawnień w okresie ostatnich 12 miesięcy instruktor musi przeprowadzić w ramach szkolenia MPL:

- 1) 1 sesję na symulatorze trwającą co najmniej 3 godziny; lub
- 2) 1 ćwiczenie w powietrzu trwające co najmniej 1 godzinę i obejmujące co najmniej 2 starty i lądowania.

d) Jeżeli instruktor nie spełnia wymagań określonych w lit. c), przed przystąpieniem do korzystania z uprawnień do prowadzenia szkolenia w locie w zakresie MPL musi:

- 1) odbyć szkolenie odświeżające w zatwierdzonym ośrodku szkolenia i osiągnąć poziom kompetencji niezbędny do uzyskania pozytywnej oceny kompetencji instruktorskich; oraz
- 2) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji instruktorskich określonych w lit. b) pkt 2.

FCL.930 Szkolenie

Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktorskie przechodzi szkolenie w zakresie wiedzy teoretycznej i szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Oprócz poszczególnych elementów przewidzianych w niniejszej części dla każdej kategorii instruktora, szkolenie zawiera elementy wymagane w FCL.920.

FCL.935 Ocena kompetencji

- a) Osoba ubiegająca się o uprawnienie instruktorskie przechodzi ocenę kompetencji w odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w trakcie której wykazuje egzaminatorowi upoważnionemu zgodnie z przepisami podczęści K, że potrafi szkolić uczniów-pilotów do poziomu wymaganego do wydania odpowiedniej licencji, uprawnienia, upoważnienia lub certyfikatu; nie dotyczy to instruktorów współpracy w załodze wieloosobowej (MCCI), instruktorów szkolenia na urządzeniach syntetycznych (STI), instruktorów lotów w terenie górzystym (MI) oraz instruktorów prób w locie (FTI).
- b) Ocena musi obejmować:
 - 1) zademonstrowanie kompetencji określonych w FCL.920 podczas instruktażu przed lotem, po locie oraz w trakcie przekazywania wiedzy teoretycznej;
 - 2) ustny egzamin teoretyczny na ziemi, odprawy przed lotem i po locie, demonstracje podczas lotu na odpowiedniej klasie lub typie statku powietrznego lub na urządzeniu FSTD;
 - 3) ćwiczenia odpowiednie dla oceny kompetencji instruktora.
- c) Ocena musi być przeprowadzana na tej samej klasie lub tym samym typie statku powietrznego lub urządzenia FSTD, jak te wykorzystywane do prowadzenia szkolenia w locie.
- d) W przypadku gdy ocena kompetencji jest wymagana do przedłużenia ważności uprawnienia instruktorskiego, kandydat, który nie uzyska oceny pozytywnej przed upływem ważności certyfikatu instruktorskiego, nie może korzystać z wynikających z niego uprawnień do czasu uzyskania pozytywnej oceny swoich kompetencji.

FCL.940 Okres ważności uprawnień instruktorskich

Bez uszczerbku dla przepisów FCL.900 lit. b) pkt 1, okres ważności uprawnienia instruktorskiego wynosi 3 lata; wyjątek stanowi certyfikat instruktora lotów w terenie górzystym (MI).

SEKCJA 2***Szczegółowe wymagania dotyczące instruktora szkolenia ogólnego – FI*****FCL.905.FI FI – uprawnienia i warunki**

Instruktor FI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w locie w celu wydawania, przedłużania ważności lub wznowienia ważności:

- a) licencji PPL, SPL, BPL i LAPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego;
- b) uprawnień na klasę lub typ jednosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową; rozszerzeń uprawnień na klasę lub typ balonów oraz rozszerzeń na klasę szybowców;
- c) uprawnień na typ sterowców z załogą jednoosobową lub wieloosobową;
- d) licencji CPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem wykonania co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota tej kategorii statku powietrznego, z czego co najmniej 200 godzin w ramach szkolenia w locie;
- e) uprawnień do wykonywania lotów nocnych, pod warunkiem:
 - 1) posiadania kwalifikacji do wykonywania lotów nocnych na odpowiedniej kategorii statku powietrznego;
 - 2) wykazania się przed instruktorem FI uprawnionym zgodnie z lit. i) poniżej zdolnością prowadzenia szkolenia w locie nocnym; oraz
 - 3) spełnienia wymogu dotyczącego doświadczenia w lotach nocnych określonego w FCL.060 lit. b) pkt 2;
- f) uprawnień do wykonywania lotów holujących lub akrobacyjnych, pod warunkiem posiadania takich uprawnień i wykazania się przed instruktorem FI uprawnionym zgodnie z lit. i) poniżej zdolnością prowadzenia szkolenia w zakresie tych uprawnień;

- g) uprawnień IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem:
- 1) posiadania co najmniej 200 godzin czasu lotu IFR, z czego nie więcej niż 50 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub FNPT II;
 - 2) ukończenia jako uczeń-pilot szkolenia IRI i zaliczenia oceny kompetencji na potrzeby uprawnienia IRI; oraz
 - 3) dodatkowo:
 - (i) w przypadku samolotów wielosilnikowych, spełnienia wymagań dotyczących wydania uprawnienia CRI;
 - (ii) w przypadku śmigłowców wielosilnikowych, spełnienia wymagań dotyczących wydania uprawnienia TRI;
- h) uprawnień na klasę lub typ wielosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, pod warunkiem spełnienia:
- 1) w przypadku samolotów, warunków wstępnych dotyczących szkolenia CRI określonych w FCL.915.CRI lit. a) oraz wymagań określonych w FCL.930.CRI i FCL.935;
 - 2) w przypadku śmigłowców, wymagań określonych w FCL.910.TRI lit. c) pkt 1 oraz warunków wstępnych dotyczących szkolenia TRI(H) określonych w FCL.915.TRI lit. b) pkt 2;
- i) uprawnienia FI, IRI, CRI, STI lub MI, pod warunkiem:
- 1) przeprowadzenia co najmniej:
 - (i) w przypadku instruktora FI(S), 50 godzin szkolenia w locie lub 150 startów jako instruktor na szybowcach;
 - (ii) w przypadku instruktora FI(B), 50 godzin szkolenia w locie lub 50 startów jako instruktor na balonach;
 - (iii) we wszystkich pozostałych przypadkach, 500 godzin szkolenia w locie na odpowiedniej kategorii statku powietrznego;
 - 2) uzyskania od egzaminatora instruktorów FIE pozytywnej oceny kompetencji zgodnie z FCL.935 na odpowiedniej kategorii statku powietrznego, pokazującej zdolność do prowadzenia szkolenia w zakresie uprawnienia FI;
- j) licencji MPL, pod warunkiem:
- 1) w przypadku zasadniczej fazy szkolenia odbywającej się w locie, wykonania co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotowego, w tym co najmniej 200 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 2) w przypadku podstawowej fazy szkolenia:
 - (i) posiadania uprawnienia IR na samoloty wielosilnikowe wraz z uprawnieniem do szkolenia w zakresie uprawnienia IR; oraz
 - (ii) posiadania co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w operacjach w załodze wieloosobowej;
 - 3) w przypadku instruktora FI, który już posiada kwalifikacje do szkolenia podczas szkoleń zintegrowanych na licencji ATP(A) lub CPL(A)/IR, wymóg określony w pkt 2 ppkt (ii) można zastąpić ukończeniem kompleksowego szkolenia obejmującego:
 - (i) kwalifikację na MCC;
 - (ii) obserwację 5 sesji szkolenia w locie podczas fazy 3 szkolenia MPL;
 - (iii) obserwację 5 sesji szkolenia w locie podczas fazy 4 szkolenia MPL;
 - (iv) obserwację 5 okresowych sesji szkoleniowych ukierunkowanych na wykonywanie lotów liniowych przeprowadzanych przez operatora;
 - (v) zakres szkolenia instruktorskiego MCCI.

W takim przypadku instruktor FI musi przeprowadzić swoje pierwsze 5 sesji szkoleniowych pod nadzorem instruktora TRI(A), MCCI(A) lub SFI(A) uprawnionego do szkolenia w locie w zakresie MPL.

FCL.910.FI FI – uprawnienia ograniczone

- a) Uprawnienia instruktora FI ograniczają się do prowadzenia szkolenia w locie pod nadzorem innego FI na tę samą kategorię statku powietrznego wyznaczonego w tym celu przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, w następujących przypadkach:
- 1) w odniesieniu do wydawania licencji PPL, SPL, BPL i LAPL;
 - 2) podczas wszystkich szkoleń zintegrowanych na poziomie PPL, w przypadku samolotów i śmigłowców;
 - 3) w odniesieniu do uprawnień na klasę lub typ jednosilnikowych statków powietrznych z załogą jednoosobową, rozszerzeń na klasę lub grupę balonów oraz rozszerzeń na klasę szybowców;
 - 4) w odniesieniu do uprawnień do wykonywania lotów nocnych, holujących lub akrobacyjnych.
- b) Podczas prowadzenia szkolenia pod nadzorem, zgodnie z lit. a), instruktor FI nie jest uprawniony do dopuszczania uczniów-pilotów do wykonywania pierwszych samodzielnych lotów i pierwszych samodzielnych lotów nawigacyjnych.
- c) Ograniczenia określone w lit. a) i b) zostaną zdjęte z uprawnienia FI po wykonaniu przez instruktora FI co najmniej:
- 1) w przypadku uprawnienia FI(A), 100 godzin szkolenia w locie na samolotach lub motoszybowcach turystycznych oraz, dodatkowo, po nadzorowaniu co najmniej 25 samodzielnych lotów wykonanych przez uczniów-pilotów;
 - 2) w przypadku uprawnienia FI(H), 100 godzin szkolenia w locie na śmigłowcach oraz, dodatkowo, po nadzorowaniu co najmniej 25 samodzielnych ćwiczeń w locie wykonanych przez uczniów-pilotów;
 - 3) w przypadku uprawnienia FI(As), FI(S) oraz FI(B), 15 godzin szkolenia w locie lub 50 startów szkolnych obejmujących cały program szkolenia do licencji PPL(As), SPL lub BPL na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

FCL.915.FI FI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie FI musi:

- a) w przypadku uprawnienia FI(A) oraz FI(H):
- 1) odbyć 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów na odpowiedniej kategorii statku powietrznego, z czego nie więcej niż 5 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FSTD;
 - 2) wykonać 20 godzin lotu nawigacyjnego VFR w charakterze pilota dowódcy na odpowiedniej kategorii statku powietrznego; oraz
- b) dodatkowo, w przypadku uprawnienia FI(A):
- 1) posiadać co najmniej licencję CPL(A); lub
 - 2) posiadać co najmniej licencję PPL(A) oraz:
 - (i) spełnić wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej dla licencji CPL, z wyjątkiem instruktora FI(A) szkolącego jedynie do licencji LAPL(A); oraz
 - (ii) wykonać co najmniej 200 godzin czasu lotu na samolotach lub motoszybowcach turystycznych, z czego 150 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - 3) wykonać co najmniej 30 godzin czasu lotu na samolotach jednosilnikowych tłokowych, z czego 5 godzin musi być wykonane w okresie 6 miesięcy poprzedzających lot kontrolny określony w FCL.930.FI lit. a);
 - 4) wykonać lot nawigacyjny VFR w charakterze pilota dowódcy, w tym lot na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), w trakcie którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 różnych lotniskach;
- c) dodatkowo, w przypadku uprawnienia FI(H), wykonać 250 godzin całkowitego czasu lotu jako pilot śmigłowca, z czego:
- 1) co najmniej 100 godzin w charakterze pilota dowódcy, jeżeli kandydat posiada co najmniej licencję CPL(H); lub
 - 2) co najmniej 200 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, jeżeli kandydat posiada co najmniej PPL(H) i spełnił wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej dla licencji CPL;

- d) w przypadku uprawnienia FI(As), wykonać 500 godzin czasu lotu na sterowcach w charakterze pilota dowódcy, z czego 400 godzin jako pilot dowódca posiadający licencję CPL(As);
- e) w przypadku uprawnienia FI(S), wykonać 100 godzin czasu lotu oraz 200 startów jako pilot dowódca na szybowcach. Dodatkowo, jeżeli kandydat chce prowadzić szkolenie w locie na motoszybowcach turystycznych, musi wykonać 30 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na motoszybowcach turystycznych oraz przejść dodatkową ocenę kompetencji na motoszybowcu turystycznym zgodnie z FCL.935 z instruktorem FI uprawnionym zgodnie z FCL.905.FI lit. j);
- f) w przypadku uprawnienia FI (B), wykonać 75 godzin czasu lotu na balonach w charakterze pilota dowódcy, z czego co najmniej 15 godzin w klasie, w której będzie prowadzone szkolenie w locie.

FCL.930.FI FI – szkolenie

- a) Osoba ubiegająca się o certyfikat FI, w okresie 6 miesięcy poprzedzających rozpoczęcie szkolenia, musi zaliczyć lot kontrolny z instruktorem FI uprawnionym zgodnie z FCL.905.FI lit. i), którego celem jest ocena, czy może ona rozpocząć szkolenie. Lot kontrolny jest przeprowadzany w oparciu o zasady kontroli umiejętności dla uprawnienia na klasę i typ określone w dodatku 9 do niniejszej części.
- b) Szkolenie FI obejmuje:
- 1) 25 godzin uczenia się i nauczania;
 - 2) (i) w przypadku FI(A), (H) oraz (As), co najmniej 100 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej, w tym sprawdziany postępów;
(ii) w przypadku FI(B) lub FI(S), co najmniej 30 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej, w tym sprawdziany postępów;
 - 3) (i) w przypadku FI(A) oraz (H), co najmniej 30 godzin szkolenia w locie, w tym 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem, z czego 5 godzin można wykonać na symulatorze FFS, urządzeniu FNPT I lub II bądź FTD 2/3;
(ii) w przypadku FI(As), co najmniej 20 godzin szkolenia w locie, z czego 15 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
(iii) w przypadku FI(S), co najmniej 6 godzin szkolenia w locie lub 20 startów jako instruktor;
(iv) w przypadku FI(S) prowadzącego szkolenie na motoszybowcach turystycznych, co najmniej 6 godzin szkolenia w locie z instruktorem na motoszybowcach turystycznych;
(v) w przypadku FI(B), co najmniej 3 godziny szkolenia w locie, w tym 3 starty jako instruktor.

W przypadku ubiegania się o uprawnienie FI na inną kategorię statku powietrznego pilotowi, który posiada lub posiadał:

- 1) uprawnienie FI(A), (H) lub (As), zalicza się 55 godzin na poczet wymogu określonego w lit. b) pkt 2 ppkt (i) lub 18 godzin na poczet wymagań określonych w lit. b) pkt 2 ppkt (ii).

FCL.940.FI FI – przedłużanie i wznowianie ważności

- a) W celu przedłużenia ważności uprawnienia FI jego posiadacz musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań:

- 1) przeprowadzić:

- (i) w przypadku certyfikatu FI(A) oraz (H), co najmniej 50 godzin szkolenia w locie na odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w okresie ważności uprawnienia, jako instruktor FI, TRI, CRI, IRI, MI lub egzaminator. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, 10 z tych godzin będzie szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI;
- (ii) w przypadku uprawnienia FI(As), co najmniej 20 godzin szkolenia w locie na sterowcach jako instruktor FI, IRI lub egzaminator w okresie ważności uprawnienia. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, 10 z tych godzin będzie szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI;

- (iii) w przypadku uprawnienia FI(S), co najmniej 30 godzin szkolenia w locie lub 60 startów na szybowcach, szybowcach z napędem lub motoszybowcach turystycznych jako instruktor FI lub egzaminator, w okresie ważności uprawnienia;
 - (iv) w przypadku uprawnienia FI(B), co najmniej 6 godzin szkolenia w locie na balonach jako instruktor FI lub egzaminator w okresie ważności uprawnienia;
- 2) wziąć udział w instruktorskim seminarium odświeżającym w okresie ważności uprawnienia FI;
 - 3) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI.
- b) Co najmniej w co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia FI(A) lub FI(H), bądź w co trzecim przedłużeniu ważności uprawnienia FI(As), (S) oraz (B), jego posiadacz musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.
- c) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności certyfikatu FI jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy przed wznowieniem jego ważności, musi:
- 1) wziąć udział w instruktorskim seminarium odświeżającym;
 - 2) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

SEKCJA 4

Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów szkolenia na typ – TRI

FCL.905.TRI TRI – uprawnienia i warunki

Instruktor TRI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w zakresie:

- a) przedłużania i wznowiania ważności uprawnień IR, pod warunkiem posiadania ważnego uprawnienia IR;
- b) wydawania uprawnienia TRI lub upoważnienia SFI, pod warunkiem posiadania 3 lat doświadczenia jako instruktor TRI; oraz
- c) w przypadku instruktora TRI na samoloty z załogą jednoosobową:
 - 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej.

Uprawnienia instruktora TRI(SPA) mogą zostać rozszerzone na prowadzenie szkolenia w locie w zakresie uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, o ile TRI:

 - (i) posiada upoważnienie MCCI; lub
 - (ii) posiada lub posiadał uprawnienie TRI na samoloty z załogą wieloosobową;
 - 2) prowadzenia szkolenia MPL w podstawowej fazie, o ile posiada on uprawnienia rozszerzone na operacje w załodze wieloosobowej oraz posiada lub posiadał uprawnienie FI(A) lub IRI(A);
- d) w przypadku instruktora TRI na samoloty z załogą wieloosobową:
 - 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ:
 - (i) samolotów z załogą wieloosobową;
 - (ii) samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze wieloosobowej;
 - 2) prowadzenia szkolenia MCC;
 - 3) prowadzenia szkolenia MPL w podstawowej, średnio zaawansowanej i zaawansowanej fazie, o ile, w przypadku fazy podstawowej, instruktor posiada ważne lub wygasłe uprawnienie FI(A) lub IRI(A);

- e) w przypadku instruktora TRI na śmigłowce:
- 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ śmigłowca;
 - 2) prowadzenia szkolenia MCC, pod warunkiem posiadania uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową;
 - 3) rozszerzania uprawnień IR(H) na śmigłowce jednosilnikowe na uprawnienia IR(H) na śmigłowce wielosilnikowe;
- f) w przypadku instruktora TRI na pionowzloty:
- 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ pionowzlotu;
 - 2) prowadzenia szkolenia MCC.

FCL.910.TRI TRI – uprawnienia ograniczone

- a) Przepisy ogólne. Jeżeli szkolenie TRI jest prowadzone tylko na symulatorze FFS, uprawnienia instruktora TRI ograniczają się do szkolenia na symulatorze FFS.

W takim przypadku instruktor TRI może prowadzić loty liniowe pod nadzorem, o ile szkolenie TRI obejmowało dodatkowe szkolenie w tym zakresie.

- b) Instruktor TRI na samoloty i pionowzloty – TRI(A) i TRI(PL). Uprawnienia instruktora TRI ograniczają się do typu samolotu lub pionowzlotu, na którym przeprowadzono szkolenie i ocenę kompetencji. Uprawnienia TRI zostaną rozszerzone na kolejne typy, jeżeli instruktor TRI:
- 1) w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku wykonał co najmniej 15 odcinków trasy, w tym starty i lądowania na odpowiednim typie statku powietrznego, z czego 7 odcinków można wykonać na symulatorze FFS;
 - 2) ukończył części odpowiedniego kursu TRI obejmujące szkolenie techniczne oraz szkolenie w locie;
 - 3) zaliczył odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z FCL.935, wykazując przed FIE lub TRE upoważnionym zgodnie z podczęścią K, że potrafi szkolić pilotów do poziomu wymaganego do wydania uprawnień na typ, w tym udzielać instruktażu przed lotem i po locie oraz przekazywać wiedzę teoretyczną.
- c) Instruktor TRI na śmigłowce – TRI(H).
- 1) Uprawnienia instruktora TRI(H) ograniczają się do typu śmigłowca, na którym przeprowadzono egzamin praktyczny przed wydaniem uprawnienia TRI. Uprawnienia TRI zostaną rozszerzone na kolejne typy, jeżeli instruktor TRI:
 - (i) ukończył odpowiednią dla typu część techniczną szkolenia TRI na odpowiednim typie śmigłowca lub urządzeniu FSTD tego typu;
 - (ii) przeprowadził co najmniej 2 godziny szkolenia w locie na odpowiednim typie pod nadzorem odpowiednio uprawnionego instruktora TRI(H); oraz
 - (iii) zaliczył odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z FCL.935, wykazując przed FIE lub TRE upoważnionym zgodnie z podczęścią K, że potrafi szkolić pilotów do poziomu wymaganego do wydania uprawnień na typ, w tym udzielać instruktażu przed lotem i po locie oraz przekazywać wiedzę teoretyczną.
 - 2) Przed rozszerzeniem uprawnień wynikających z uprawnienia TRI(H) ze śmigłowców z załogą jednoosobową na śmigłowce tego samego typu z załogą wieloosobową, posiadacz uprawnienia musi mieć co najmniej 100 godzin czasu lotu na tym typie w operacjach w załodze wieloosobowej.
- d) Niezależnie od powyższych przepisów, posiadacz uprawnienia TRI, któremu wydano uprawnienia na typ zgodnie z FCL.725 lit. e), jest uprawniony do rozszerzenia swoich uprawnień TRI na ten nowy typ statku powietrznego.

FCL.915.TRI TRI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie TRI musi:

- a) posiadać licencję CPL, MPL lub ATPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego;

b) w przypadku uprawnienia TRI(MPA):

- 1) posiadać 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą wieloosobową; oraz
- 2) wykonać, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę złożenia wniosku, 30 odcinków trasy, w tym starty i lądowania, w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na odpowiednim typie samolotu, z czego 15 odcinków można wykonać na symulatorze FFS tego typu;

c) w przypadku uprawnienia TRI(SPA):

- 1) wykonać, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę złożenia wniosku, 30 odcinków trasy, w tym starty i lądowania, w charakterze pilota dowódcy na odpowiednim typie samolotu, z czego 15 odcinków można wykonać na symulatorze FFS tego typu; oraz
- 2) (i) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu na samolotach w charakterze pilota, w tym 30 godzin jako pilot dowódca samolotu odpowiedniego typu; lub
(ii) posiadać ważne lub wygasłe uprawnienie FI na samoloty wielosilnikowe z uprawnieniami IR(A);

d) w przypadku uprawnienia TRI(H):

- 1) w przypadku uprawnienia TRI(H) na śmigłowce jednosilnikowe z załogą jednoosobową, posiadać 250 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców;
- 2) w przypadku uprawnienia TRI(H) na śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową, posiadać 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, w tym 100 godzin jako pilot dowódca śmigłowców wielosilnikowych z załogą jednoosobową;
- 3) w przypadku uprawnienia TRI(H) na śmigłowce z załogą wieloosobową, wykonać 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, w tym:
 - (i) 350 godzin w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową; lub
 - (ii) w przypadku kandydata posiadającego już uprawnienie TRI(H) na śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową, 100 godzin w charakterze pilota tego typu w operacjach w załodze wieloosobowej.
- 4) posiadacz uprawnienia FI(H) uzyskuje pełne zaliczenie wymagań określonych w pkt 1 i 2 w odniesieniu do odpowiedniego śmigłowca z załogą jednoosobową;

e) w przypadku uprawnienia TRI(PL):

- 1) posiadać 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów, pionowzlotów lub śmigłowców z załogą wieloosobową; oraz
- 2) wykonać, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę złożenia wniosku, 30 odcinków trasy, w tym starty i lądowania, w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na odpowiednim typie pionowzlotu, z czego 15 odcinków można wykonać na symulatorze FFS tego typu.

FCL.930.TRI TRI – szkolenie

a) Szkolenie TRI obejmuje co najmniej:

- 1) 25 godzin uczenia się i nauczania;
- 2) 10 godzin szkolenia technicznego, w tym powtórzenie wiedzy technicznej, przygotowywanie konspektów lekcji oraz rozwój umiejętności szkolenia w klasie i na symulatorze;
- 3) w przypadku statków powietrznych z załogą jednoosobową, 5 godzin szkolenia w locie na odpowiednim statku powietrznym lub jego symulatorze, lub w przypadku statków powietrznych z załogą wieloosobową, 10 godzin szkolenia w locie na odpowiednim statku powietrznym lub jego symulatorze.

b) Osoba, która posiada lub posiadała uprawnienie instruktorskie, uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. a) pkt 1.

c) Osoba ubiegająca się o uprawnienie TRI, która posiada upoważnienie SFI na odpowiedni typ, uzyskuje pełne zaliczenie wymagań określonych w niniejszym ustępie do celów wydania uprawnienia TRI z uprawnieniami ograniczonymi do prowadzenia szkolenia w locie na symulatorach.

FCL.935.TRI TRI – ocena kompetencji

Jeżeli ocena kompetencji jest przeprowadzana na symulatorze FFS, uprawnienia wynikające z uprawnienia TRI ograniczają się do prowadzenia szkolenia w locie na symulatorach FFS.

Ograniczenie to zostanie zniesione, po uzyskaniu przez instruktora TRI pozytywnej oceny kompetencji na statku powietrznym.

FCL.940.TRI TRI – przedłużanie i wznowianie ważności**a) Przedłużenie ważności**

- 1) Samoloty. W celu przedłużenia ważności uprawnienia TRI kandydat, w okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności tego uprawnienia, musi spełnić 1 z 3 poniższych wymagań:

(i) przeprowadzić jedną z następujących części pełnego szkolenia do uprawnienia na typ: sesję na symulatorze trwającą co najmniej 3 godziny lub jedno ćwiczenie w powietrzu trwające co najmniej 1 godzinę i obejmujące co najmniej 2 starty i lądowania;

(ii) zaliczyć instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;

(iii) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

- 2) Śmigłowce i pionowzloty. W celu przedłużenia ważności uprawnienia TRI(H) lub TRI(PL) kandydat, w okresie ważności tego uprawnienia, musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań:

(i) przeprowadzić 50 godzin szkolenia w locie na każdym typie statku powietrznego objętym uprawnieniami instruktorskimi lub na urządzeniu FSTD tego typu, z czego co najmniej 15 godzin w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia TRI.

W przypadku uprawnienia TRI(PL) wymagane liczby godzin szkolenia w locie muszą być wykonane w charakterze instruktora TRI lub egzaminatora na typ (TRE), bądź instruktora SFI lub egzaminatora na urządzeniach syntetycznych (SFE). W przypadku uprawnienia TRI(H) odpowiedni do tego celu jest czas lotu w charakterze instruktora FI, instruktora szkolenia w locie według wskazań przyrządów (IRI), instruktora szkolenia na urządzeniach syntetycznych (STI) lub dowolnego rodzaju egzaminatora;

(ii) zaliczyć instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;

(iii) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

- 3) Co najmniej w co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia TRI jego posiadacz musi uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

- 4) W przypadku osoby posiadającej uprawnienie TRI na więcej niż jeden typ statku powietrznego w ramach tej samej kategorii zaliczenie oceny kompetencji na jednym z tych typów skutkuje przedłużeniem uprawnienia TRI dla pozostałych typów w ramach tej kategorii.

- 5) Szczegółowe wymagania dotyczące przedłużania ważności uprawnienia TRI(H). Instruktor TRI(H) posiadający uprawnienie FI(H) na odpowiedni typ uzyskuje pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. a) powyżej. W takim przypadku uprawnienie TRI(H) zachowuje ważność do daty upływu ważności uprawnienia FI(H).

b) Wznowienie ważności

- 1) Samoloty. W przypadku upływu ważności upoważnienia TRI(A) jego posiadacz musi:

(i) w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, wykonać co najmniej 30 odcinków trasy, w tym starty i lądowania na odpowiednim typie samolotu, z czego nie więcej niż 15 odcinków można wykonać na symulatorze FFS;

(ii) ukończyć odpowiednie części szkolenia TRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;

(iii) przeprowadzić podczas pełnego szkolenia na typ co najmniej 3 godziny szkolenia w locie na odpowiednim typie samolotu pod nadzorem TRI(A).

- 2) Śmigłowce i pionowzloty. W przypadku upływu ważności certyfikatu TRI(H) lub TRI(PL) jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy przed wznowieniem jego ważności, musi:

(i) zaliczyć w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI, obejmujące swoim zakresem odpowiednie elementy szkolenia TRI; oraz

(ii) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935 na każdym typie statku powietrznego, który ma zostać objęty wznowieniem ważności.

SEKCJA 5

Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów szkolenia na klasę – CRI**FCL.905.CRI CRI – uprawnienia i warunki**

- a) Instruktor CRI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w zakresie:
- 1) wydawania, przedłużania ważności lub wznawiania ważności uprawnień na klasę lub typ samolotów non-complex nieposiadających wysokich osiągnięć z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienia do wykonywania lotów w ramach operacji w załodze jednoosobowej;
 - 2) uprawnień do wykonywania lotów holujących lub akrobacyjnych na kategorii samolotów, pod warunkiem posiadania odpowiednich uprawnień i wykazania się przed instruktorem FI upoważnionym zgodnie z FCL.905.FI lit. i) zdolnością prowadzenia szkolenia w zakresie tych uprawnień.
- b) Uprawnienia instruktora CRI ograniczają się do klasy lub typu samolotu, na którym przeprowadzono ocenę jego kompetencji. Uprawnienia instruktora CRI rozszerza się na dalsze klasy lub typy, jeżeli w okresie ostatnich 12 miesięcy instruktor wykonał:
- 1) 15 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy na samolotach odpowiedniej klasy lub typu;
 - 2) jeden lot szkolny z prawego fotela, pod nadzorem innego CRI lub FI uprawnionego na tę klasę lub typ.

FCL.915.CRI CRI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie CRI musi wykonać co najmniej:

- a) w przypadku samolotów wielosilnikowych:
- 1) 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów;
 - 2) 30 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy odpowiedniej klasy lub typu samolotu;
- b) w przypadku samolotów jednosilnikowych:
- 1) 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów;
 - 2) 30 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy odpowiedniej klasy lub typu samolotu.

FCL.930.CRI CRI – szkolenie

- a) Szkolenie CRI musi obejmować co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia z zakresu uczenia się i nauczania;
 - 2) 10 godzin szkolenia technicznego, w tym powtórzenie wiedzy technicznej, przygotowywanie konspektów lekcji oraz rozwój umiejętności szkolenia w klasie i na symulatorze;
 - 3) 5 godzin szkolenia w locie na samolotach wielosilnikowych lub 3 godziny szkolenia w locie na samolotach jednosilnikowych prowadzonego przez instruktora FI(A) uprawnionego zgodnie z FCL.905.FI lit. i).
- b) Osoba, która posiada lub posiadała uprawnienie instruktorskie, uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. a) pkt 1.

FCL.940.CRI CRI – przedłużanie i wznawianie ważności

- a) W celu przedłużenia ważności uprawnień CRI kandydat, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę jego upływu, musi:
- 1) przeprowadzić co najmniej 10 godzin szkolenia w locie w charakterze instruktora CRI. Jeżeli kandydat posiada uprawnienia CRI jednocześnie dla samolotów jednosilnikowych i wielosilnikowych, wymagane 10 godzin szkolenia w locie jest równo podzielone między samoloty jednosilnikowe i wielosilnikowe; lub
 - 2) zaliczyć szkolenie odświeżające jako CRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; lub
 - 3) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935 na samolotach jednosilnikowych lub wielosilnikowych, w zależności od przypadku.

- b) Co najmniej w co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia CRI, jego posiadacz musi spełnić wymóg określony w lit. a) pkt 3.
- c) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności uprawnienia CRI jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy przed wznowieniem jego ważności, musi:
 - 1) zaliczyć szkolenie odświeżające jako CRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
 - 2) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

SEKCJA 6

Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów szkolenia w lotach według wskazań przyrządów – IRI

FCL.905.IRI IRI – uprawnienia i warunki

- a) Instruktor IRI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w zakresie wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego.
- b) Szczegółowe wymagania dotyczące szkolenia MPL. Aby prowadzić szkolenie w podstawowej fazie szkolenia MPL, instruktor IRI(A) musi:
 - 1) posiadać uprawnienie IR na samoloty wielosilnikowe; oraz
 - 2) posiadać co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w operacjach w załodze wieloosobowej.
 - 3) W przypadku instruktora IRI, który już posiada kwalifikacje do prowadzenia szkolenia podczas szkoleń zintegrowanych na licencję ATP(A) lub CPL(A)/IR, wymóg określony w lit. b) pkt 2 można zastąpić ukończeniem szkolenia, o którym mowa w FCL.905.FI lit. j) pkt 3.

FCL.915.IRI IRI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie IRI musi:

- a) w przypadku uprawnienia IRI(A):
 - 1) posiadać co najmniej 800 godzin czasu lotu w lotach IFR, z czego co najmniej 400 godzin na samolotach; oraz
 - 2) w przypadku osób ubiegających się o uprawnienie IRI(A) na samoloty wielosilnikowe, spełniać wymagania określone w FCL.915.CRI lit. a);
- b) w przypadku uprawnienia IRI(H):
 - 1) wykonać co najmniej 500 godzin czasu lotu w lotach IFR, z czego co najmniej 250 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na śmigłowcach; oraz
 - 2) w przypadku osób ubiegających się o uprawnienie IR(H) na śmigłowce z załogą wieloosobową, spełniać wymagania określone w FCL.905.FI lit. g) pkt 3 ppkt (ii);
- c) w przypadku uprawnienia IRI(As), posiadać co najmniej 300 godzin czasu lotu w lotach IFR, z czego co najmniej 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na sterowcach.

FCL.930.IRI IRI – szkolenie

- a) Szkolenie IRI musi obejmować co najmniej:
 - 1) 25 godzin szkolenia z zakresu uczenia się i nauczania;
 - 2) 10 godzin szkolenia technicznego, w tym powtórzenie wiedzy teoretycznej dotyczącej przyrządów, przygotowywanie konspektów lekcji oraz rozwój umiejętności szkolenia w klasie;
 - 3) (i) w przypadku upoważnienia IRI(A), co najmniej 10 godzin szkolenia w locie na samolocie, symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II. W przypadku osób posiadających uprawnienie FI(A), wymaganą liczbę godzin zmniejsza się do 5;
 - (ii) w przypadku uprawnienia IRI(H), co najmniej 10 godzin szkolenia w locie na śmigłowcu, symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III;
 - (iii) w przypadku uprawnienia IRI(As), co najmniej 10 godzin szkolenia w locie na sterowcu, symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II.

- b) Szkolenie w locie jest prowadzone przez instruktora FI uprawnionego zgodnie z FCL.905.FI lit. i).
- c) Osoba, która posiada lub posiadała uprawnienie instruktorskie, uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. a) pkt 1.

FCL.940.IRI IRI – przedłużanie i wznowianie ważności

W celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia IRI jego posiadacz musi spełnić wymagania dotyczące przedłużania i wznowiania ważności uprawnienia FI, zgodnie z FCL.940.FI.

SEKCJA 7

Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów lotów na urządzeniach syntetycznych – SFI

FCL.905.SFI SFI – uprawnienia i warunki

Instruktor SFI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w zakresie:

- a) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień IR, o ile posiada lub posiadał uprawnienia IR na odpowiednią kategorię statku powietrznego i ukończył szkolenie IRI; oraz
- b) w przypadku upoważnienia SFI na samoloty z załogą jednoosobową:

- 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze jednoosobowej.

Uprawnienia instruktora SFI(SPA) mogą zostać rozszerzone o prowadzenie szkolenia w locie w zakresie uprawnień na typ samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej, jeżeli instruktor:

- (i) posiada upoważnienie MCCI; lub
- (ii) posiada lub posiadał uprawnienie TRI na samoloty z załogą wieloosobową; oraz

- 2) o ile uprawnienia wynikające z SFI(SPA) rozszerzono na operacje w załodze wieloosobowej zgodnie z pkt 1:

- (i) szkolenia MCC;
- (ii) podstawowej fazy szkolenia MPL;

- c) w przypadku upoważnienia SFI na samoloty z załogą wieloosobową:

- 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ:

- (i) samolotów z załogą wieloosobową;
- (ii) samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, jeżeli kandydat chce uzyskać uprawnienia do wykonywania operacji w załodze wieloosobowej;

- 2) szkolenia MCC;

- 3) szkolenia MPL w podstawowej, średnio zaawansowanej i zaawansowanej fazie, o ile, w przypadku fazy podstawowej, instruktor posiada lub posiadał uprawnienie FI(A) lub IRI(A);

- d) w przypadku upoważnienia SFI na śmigłowce:

- 1) wydawania oraz przedłużania i wznowiania ważności uprawnień na typ śmigłowca;
- 2) szkolenia MCC, jeżeli TRI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w zakresie śmigłowców z załogą wieloosobową.

FCL.910.SFI SFI – uprawnienia ograniczone

Uprawnienia instruktora SFI ograniczają się do szkolenia na urządzeniu FTD 2/3 lub symulatorze FFS tego typu, w którym przeprowadzono szkolenie SFI.

Uprawnienia te mogą zostać rozszerzone na inne urządzenia FSTD innych typów w ramach tej samej kategorii statku powietrznego, jeżeli ich posiadacz:

- a) zaliczył część symulatorową odpowiedniego szkolenia na typ; oraz

- b) prowadził, podczas pełnego szkolenia na typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie dotyczącego obowiązków SFI w zakresie tego typu, pod nadzorem i przy pozytywnej ocenie TRE upoważnionego w tym celu.

FCL.915.SFI SFI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie SFI musi:

- a) posiadać ważną lub wygasłą licencję CPL, MPL lub ATPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego;
- b) zaliczyć kontrolę umiejętności do wydania konkretnego uprawnienia na typ statku powietrznego na symulatorze FFS tego typu, w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku; oraz
- c) dodatkowo, w przypadku upoważnienia SFI(A) na samoloty z załogą wieloosobową lub upoważnienia SFI(PL):
- 1) posiadać co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota na samolotach lub pionowzłotach z załogą wieloosobową, w zależności od przypadku;
 - 2) wykonać, w charakterze pilota lub obserwatora, w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, co najmniej:
 - (i) 3 odcinki trasy w kokpicie odpowiedniego typu statku powietrznego; lub
 - (ii) 2 symulatorowe sesje szkoleniowe ukierunkowane na wykonywanie lotów liniowych przeprowadzone przez wykwalifikowaną załogę lotniczą w kokpicie odpowiedniego typu statku powietrznego. Powyższe sesje symulatorowe powinny obejmować 2 loty między dwoma różnymi lotniskami trwające co najmniej 2 godziny każdy, wraz ze związaniem z nimi planowaniem przed lotem i odprawą po locie;
- d) dodatkowo, w przypadku upoważnienia SFI(A) na samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową:
- 1) posiadać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy samolotu z załogą jednoosobową;
 - 2) posiadać ważne lub wygasłe uprawnienie IR(A) na samoloty wielosilnikowe; oraz
 - 3) spełniać wymagania określone w lit. c) pkt 2;
- e) dodatkowo, w przypadku upoważnienia SFI(H):
- 1) wykonać, w charakterze pilota lub obserwatora, co najmniej 1 godzinę czasu lotu w kokpicie odpowiedniego typu, w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku; oraz
 - 2) w przypadku śmigłowców z załogą wieloosobową, posiadać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu na śmigłowcach w charakterze pilota, w tym co najmniej 350 godzin na śmigłowcach z załogą wieloosobową;
 - 3) w przypadku śmigłowców wielosilnikowych z załogą jednoosobową, posiadać 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, w tym 100 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach wielosilnikowych z załogą jednoosobową;
 - 4) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych z załogą jednoosobową, wykonać 250 godzin czasu lotu na śmigłowcach w charakterze pilota.

FCL.930.SFI SFI – szkolenie

- a) Szkolenie do upoważnienia SFI obejmuje:
- 1) część symulatorową FSTD odpowiedniego szkolenia na typ;
 - 2) zakres szkolenia TRI.

- b) Osoba ubiegająca się o upoważnienie SFI, która posiada uprawnienie TRI na odpowiedni typ, uzyskuje pełne zaliczenie wymagań określonych w niniejszym ustępie.

FCL.940.SFI SFI – przedłużanie i wznowianie ważności

- a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności upoważnienia SFI kandydat, w okresie ważności tego upoważnienia, musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań:
- 1) wykonać 50 godzin w charakterze instruktora lub egzaminatora na urządzeniach FSTD, z czego co najmniej 15 godzin w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia SFI;
 - 2) przejść instruktorskie szkolenie odświeżające jako SFI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
 - 3) zaliczyć odpowiednie sekcje oceny kompetencji zgodnie z FCL.935.
- b) Dodatkowo, kandydat musi zaliczyć, na symulatorze FFS, kontrolę umiejętności do wydania uprawnień na typy statków powietrznych objętych upoważnieniem.
- c) Co najmniej w co drugim przedłużeniu ważności upoważnienia SFI jego posiadacz musi spełnić wymóg określony w lit. a) pkt 3.
- d) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności upoważnienia SFI jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie jego ważności, musi:
- 1) zaliczyć część symulatorową szkolenia SFI;
 - 2) spełniać wymagania określone w lit. a) pkt 2 i 3.

SEKCJA 8

Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów szkolenia w zakresie współpracy w załodze wieloosobowej – MCCI

FCL.905.MCCI MCCI – uprawnienia i warunki

- a) Instruktor MCCI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w locie podczas:
- 1) części praktycznej szkolenia MCC, o ile nie jest ono połączone ze szkoleniem na typ; oraz
 - 2) w przypadku instruktora MCCI(A), podstawowej fazy szkolenia zintegrowanego MPL, pod warunkiem posiadania, obecnie lub w przeszłości, uprawnienia FI(A) lub IRI(A).

FCL.910.MCCI MCCI – uprawnienia ograniczone

Uprawnienia posiadacza upoważnienia MCCI ograniczają się do szkolenia na urządzeniach FNPT II/III MCC, FTD 2/3 lub symulatorach FFS, na których przeprowadzono szkolenie MCCI.

Uprawnienia te mogą zostać rozszerzone na inne urządzenia FSTD imitujące kolejne typy statków powietrznych, jeżeli ich posiadacz zaliczy szkolenie praktyczne w ramach kursu MCCI na tych typach urządzeń FNPT II/III MCC, FTD 2/3 lub symulatorze FFS.

FCL.915.MCCI MCCI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie MCCI musi:

- a) posiadać ważną lub wygasłą licencję CPL, MPL lub ATPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego;
- b) posiadać co najmniej:
- 1) w przypadku samolotów, sterowców i pionowzlotów, 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej;
 - 2) w przypadku śmigłowców, 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota w operacjach w załodze wieloosobowej, z czego co najmniej 350 godzin na śmigłowcach z załogą wieloosobową.

FCL.930.MCCI MCCI – szkolenie

- a) Szkolenie MCCI musi obejmować co najmniej:
- 1) 25 godzin szkolenia z zakresu uczenia się i nauczania;
 - 2) szkolenie techniczne związane z typem urządzenia FSTD, na którym kandydat chce prowadzić szkolenie;
 - 3) 3 godziny szkolenia w locie, które może być szkoleniem w locie lub szkoleniem MCC na odpowiednim urządzeniu FNPT II/III MCC, FTD 2/3 lub symulatorze FFS, pod nadzorem instruktora TRI, SFI lub MCCI wyznaczonego w tym celu przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Wymagana liczba godzin szkolenia w locie pod nadzorem obejmuje ocenę kompetencji kandydata zgodnie z FCL.920.
- b) Osoba, która posiada lub posiadała uprawnienie FI, TRI, CRI, IRI lub SFI, uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. a) pkt 1.

FCL.940.MCCI MCCI – przedłużanie i wznowianie ważności

- a) W celu przedłużenia ważności upoważnienia MCCI jego posiadacz musi spełnić wymagania określone w FCL.930.MCCI lit. a) pkt 3 na odpowiednim typie urządzenia FNPT II/III, FTD 2/3 lub symulatora FFS, w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności upoważnienia.
- b) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności upoważnienia MCCI jego posiadacz musi spełnić wymagania określone w FCL.930.MCCI lit. a) pkt 2 i 3 na odpowiednim typie urządzenia FNPT II/III MCC, FTD 2/3 lub symulatora FFS.

SEKCJA 9

Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów szkolenia na urządzeniach syntetycznych – STI**FCL.905.STI STI – uprawnienia i warunki**

- a) Instruktor STI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych w odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w zakresie:
- 1) wydawania licencji;
 - 2) wydawania oraz przedłużania lub wznowiania ważności uprawnień IR oraz uprawnień na klasę lub typ statków powietrznych z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową.
- b) Dodatkowe uprawnienia instruktora STI(A). Do uprawnień instruktora STI(A) należy prowadzenie szkolenia w locie na urządzeniach syntetycznych podczas nauki głównych umiejętności lotniczych w ramach zintegrowanego szkolenia MPL.

FCL.910.STI STI – uprawnienia ograniczone

Uprawnienia instruktora STI ograniczają się do szkolenia na urządzeniach FNPT II/III, FTD 2/3 lub symulatorach FFS, na których przeprowadzono szkolenie STI.

Uprawnienia te mogą zostać rozszerzone na inne urządzenia FSTD imitujące kolejne typy statków powietrznych, jeżeli ich posiadacz:

- a) zaliczył część FFS szkolenia TRI na odpowiednim typie;
- b) zaliczył kontrolę umiejętności do wydania konkretnego uprawnienia na typ statku powietrznego na odpowiednim typie symulatora FFS, w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku;
- c) przeprowadził, w trakcie szkolenia na typ, co najmniej jedną sesję na urządzeniu FSTD tego typu statku powietrznego, związaną z obowiązkami STI, trwającą minimum 3 godziny, pod nadzorem egzaminatora instruktorów (FIE).

FCL.915.STI STI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie STI musi:

- a) posiadać, obecnie lub w okresie 3 lat przed złożeniem wniosku, licencję pilota i uprawnienia instruktorskie odpowiednie dla szkolenia, które chce prowadzić;

- b) w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, zaliczyć, na urządzeniu FNPT, odpowiednią kontrolę umiejętności w uprawnieniach na klasę lub typ.

Osoba ubiegająca się o upoważnienie STI(A), pragnąca prowadzić szkolenie tylko na urządzeniach BITD, musi zaliczyć tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A);

- c) dodatkowo, w przypadku upoważnienia STI(H), w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, wykonać co najmniej 1 godzinę czasu lotu w charakterze obserwatora w kokpicie odpowiedniego typu śmigłowca.

FCL.930.STI STI – szkolenie

- a) Szkolenie do upoważnienia STI obejmuje co najmniej 3 godziny szkolenia w locie związanego z obowiązkami instruktora STI na symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III, pod nadzorem FIE. Wymagana liczba godzin szkolenia w locie pod nadzorem obejmuje ocenę kompetencji kandydata zgodnie z FCL.920.

Osoba ubiegająca się o upoważnienie STI(A), pragnąca prowadzić szkolenie tylko na urządzeniu BITD, musi zaliczyć szkolenie w locie na urządzeniu BITD.

- b) W przypadku osób ubiegających się o upoważnienie STI(H) szkolenie musi obejmować również część symulatorową FFS odpowiedniego szkolenia TRI.

FCL.940.STI Przedłużanie i wznawianie ważności upoważnienia STI

- a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności upoważnienia STI jego posiadacz, w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności upoważnienia musi:

- 1) przeprowadzić co najmniej 3 godziny szkolenia w locie na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II/III lub BITD, w ramach pełnego szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ; oraz
- 2) zaliczyć, na symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III, na którym rutynowo prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części.

W przypadku instruktora STI(A) prowadzącego szkolenie tylko na urządzeniach BITD, kontrola umiejętności musi obejmować tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A).

- b) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności upoważnienia STI jego posiadacz musi:

- 1) przejść szkolenie odświeżające jako STI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia;
- 2) zaliczyć, na symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III, na którym rutynowo prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części.

W przypadku instruktora STI(A) prowadzącego szkolenie tylko na urządzeniach BITD kontrola umiejętności musi obejmować tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A);

- 3) przeprowadzić, podczas pełnego szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FI, CRI(A), IRI lub TRI(H) wyznaczonego w tym celu przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Z tej liczby co najmniej 1 godzina szkolenia jest nadzorowana przez egzaminatora FIE(A).

SEKCJA 10

Instruktor lotów w terenie górzystym – MI

FCL.905.MI MI – uprawnienia i warunki

Instruktor MI jest uprawniony do prowadzenia szkolenia w locie w zakresie uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym.

FCL.915.MI MI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie MI musi:

- a) posiadać uprawnienie FI, CRI, lub TRI z uprawnieniami na samoloty z załogą jednoosobową;
- b) posiadać uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym.

FCL.930.MI MI – szkolenie

- a) Szkolenie do uprawnienia MI obejmuje ocenę kompetencji kandydata w sposób opisany w FCL.920.
- b) Przed rozpoczęciem szkolenia, kandydat musi zaliczyć wstępny lot kontrolny z instruktorem MI posiadającym uprawnienie FI, gdzie celem lotu jest ocena doświadczenia kandydata i zdolności do podjęcia szkolenia.

FCL.940.MI Ważność uprawnienia MI

Uprawnienie MI zachowuje ważność przez cały okres ważności uprawnienia FI, TRI lub CRI.

*SEKCJA 11***Szczegółowe wymagania dotyczące instruktorów szkolenia pilotów doświadczalnych – FTI****FCL.905.FTI FTI – uprawnienia i warunki**

- a) Instruktor szkolenia pilotów doświadczalnych (FTI) jest uprawniony do prowadzenia szkolenia, na odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w zakresie:
 - 1) wydawania uprawnień do wykonywania kategorii 1 lub 2 pilota doświadczalnego, pod warunkiem posiadania odpowiedniej kategorii uprawnień pilota doświadczalnego;
 - 2) wydawania uprawnień FTI odpowiedniej kategorii pilota doświadczalnego, pod warunkiem posiadania co najmniej 2 lat doświadczenia w prowadzeniu szkolenia pilotów doświadczalnych.
- b) Do uprawnień instruktora FTI posiadającego kategorię 1 pilota doświadczalnego należy prowadzenie szkolenia w locie również w zakresie kategorii 2 pilota doświadczalnego.

FCL.915.FTI FTI – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o uprawnienie FTI musi:

- a) posiadać uprawnienie pilota doświadczalnego wydane zgodnie z FCL.820;
- b) posiadać co najmniej 200 godzin czasu lotu jako pilot doświadczalny kategorii 1 lub 2.

FCL.930.FTI FTI – szkolenie

- a) Szkolenie FTI musi obejmować co najmniej:
 - 1) 25 godzin uczenia się i nauczania;
 - 2) 10 godzin szkolenia technicznego, w tym powtórzenie wiedzy technicznej, przygotowywanie konspektów lekcji oraz rozwój umiejętności szkolenia w klasie i na symulatorze;
 - 3) 5 godzin praktycznego szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FTI uprawnionego zgodnie z FCL.905.FTI lit. b). Wymagana liczba godzin praktycznego szkolenia w locie pod nadzorem musi obejmować ocenę kompetencji kandydata zgodnie z FCL.920.
- b) Zaliczanie
 - 1) Osoba, która posiada lub posiadała uprawnienie instruktorskie, uzyskuje pełne zaliczenie wymogu określonego w lit. a) pkt 1.
 - 2) Dodatkowo, osoba, która posiada lub posiadała uprawnienie FI lub TRI na odpowiednią kategorię statku powietrznego, uzyskuje pełne zaliczenie wymagań określonych w lit. a) pkt 2.

FCL.940.FTI FTI – przedłużanie i wznowianie ważności

- a) Przedłużenie ważności. W celu przedłużenia ważności uprawnienia FTI kandydat, w okresie ważności tego uprawnienia, musi spełnić 1 z poniższych wymagań:
 - 1) przeprowadzić co najmniej:
 - (i) 50 godzin lotów doświadczalnych, z czego co najmniej 15 godzin w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FTI; oraz
 - (ii) 5 godzin szkolenia w lotach doświadczalnych, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FTI; lub

- 2) odbyć szkolenie odświeżające jako FTI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie odświeżające jest przygotowane na podstawie części szkolenia FTI dotyczącej praktycznego szkolenia w locie, zgodnie z FCL.930.FTI lit. a) pkt 3, i obejmuje co najmniej 1 lot szkolny pod nadzorem instruktora FTI upoważnionego zgodnie z FCL.905.FTI lit. b).
- b) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności uprawnienia FTI jego posiadacz musi przejść szkolenie odświeżające jako FTI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie odświeżające musi być zgodne co najmniej z wymaganiami określonymi w FCL.930.FTI lit. a) pkt 3.

PODCZEŚĆ K

EGZAMINATORZY

SEKCJA 1

Wymagania wspólne

FCL.1000 Upoważnienie egzaminatora

- a) Przepisy ogólne. Posiadacz upoważnienia egzaminatora musi:
- 1) posiadać licencję, uprawnienie lub upoważnienie równoważne z tymi, dla których jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji, a także uprawnienia do prowadzenia szkolenia w ich zakresie;
 - 2) posiadać kwalifikacje do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego podczas przeprowadzania na statku powietrznym egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji.
- b) Warunki specjalne
- 1) W przypadku wprowadzenia nowego statku powietrznego do eksploatacji w państwach członkowskich lub we flocie operatora, jeżeli nie jest możliwe spełnienie wymagań określonych w niniejszej podczęści, specjalne upoważnienia uprawniające do przeprowadzania egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności mogą być wydawane przez właściwy organ. Upoważnienia takie ograniczają się do egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności niezbędnych do wprowadzenia nowego typu statku powietrznego do eksploatacji, a okres ich ważności w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1 roku.
 - 2) Posiadacz upoważnienia wydanego zgodnie z lit. b) pkt 1, pragnący ubiegać się o wydanie upoważnienia egzaminatora, musi spełnić warunki wstępne oraz wymogi dotyczące przedłużenia ważności uprawnień obowiązujące w danej specjalności egzaminatorów.
- c) Przeprowadzanie egzaminów poza terytorium państw członkowskich
- 1) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku przeprowadzania egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zatwierdzonym ośrodku szkolenia położonym poza terytorium państw członkowskich właściwy organ państwa członkowskiego może wydać upoważnienie egzaminatora osobie wnioskującej posiadającej licencję pilota wydaną przez państwo trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej, pod warunkiem że osoba ta:
 - (i) posiada licencję, uprawnienie lub upoważnienie równoważne z tą (tym), w zakresie której(-ego) jest uprawniona do przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji, a w każdym razie co najmniej licencję CPL;
 - (ii) spełnia wymagania określone w niniejszej podczęści dotyczące wydania odpowiedniego upoważnienia egzaminatora; oraz
 - (iii) wykazała właściwemu organowi, że posiada odpowiedni stopień wiedzy o europejskich zasadach bezpieczeństwa lotniczego, pozwalający korzystać z uprawnień egzaminatora zgodnie z niniejszą częścią.
 - 2) Upoważnienie, o którym mowa w pkt 1, ogranicza się do przeprowadzania egzaminów praktycznych oraz kontroli umiejętności:
 - (i) poza terytorium państw członkowskich; oraz
 - (ii) w odniesieniu do uczniów-pilotów, którzy posiadają wystarczającą znajomość języka, w jakim przeprowadza się egzamin/kontrolę.

FCL.1005 Ograniczenie uprawnień w przypadku osobistych interesów

Egzaminator nie może przeprowadzać:

- a) egzaminów praktycznych ani ocen kompetencji osób ubiegających się o wydanie licencji, uprawnienia lub upoważnienia:
- 1) dla których przeprowadził szkolenie w locie w zakresie licencji, uprawnienia lub upoważnienia, w odniesieniu do których przeprowadza się dany egzamin praktyczny lub ocenę kompetencji; lub

- 2) w przypadku gdy egzaminator był odpowiedzialny za wydanie zaświadczenia do przeprowadzenia egzaminu praktycznego, zgodnie z FCL.030 lit. b);
- b) egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności ani ocen kompetencji, jeżeli uważa, że cokolwiek może mieć wpływ na jego obiektywność.

FCL.1010 Warunki wstępne dotyczące egzaminatorów

Osoba ubiegająca się o upoważnienie egzaminatora musi wykazać, że:

- a) posiada właściwą wiedzę i przygotowanie oraz odpowiednie doświadczenie w zakresie uprawnień egzaminatora;
- b) nie podlegała żadnym sankcjom, w tym zawieszeniu, ograniczeniu lub cofnięciu posiadanych przez siebie licencji, uprawnień lub upoważnień wydanych zgodnie z niniejszą częścią, w związku z nieprzestrzeganiem rozporządzenia podstawowego oraz zasad wykonawczych do niego w okresie ostatnich 3 lat.

FCL.1015 Standaryzacja dotycząca egzaminatorów

- a) Osoba ubiegająca się o upoważnienie egzaminatora musi przejść kurs standaryzacyjny prowadzony przez właściwy organ lub przez ATO i zatwierdzony przez właściwy organ.
- b) Kurs standaryzacyjny musi się składać ze szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz zawierać:
- 1) przeprowadzenie 2 egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji w zakresie licencji, uprawnień lub upoważnień, o które ubiega się kandydat;
 - 2) szkolenie w zakresie stosownych wymagań niniejszej części oraz stosownych wymagań dotyczących operacji lotniczych, a także w zakresie przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji oraz związanej z tym dokumentacji i sprawozdawczości;
 - 3) sesję informacyjną dotyczącą krajowych procedur administracyjnych, wymagań w zakresie ochrony danych osobowych, odpowiedzialności oraz ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków i opłat z nimi związanych.
- c) Posiadacz upoważnienia egzaminatora nie może przeprowadzać egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności ani ocen kompetencji kandydatów, którzy nie podlegają tej samemu właściwemu organowi, który wydała egzaminatorowi jego upoważnienie, chyba że:
- 1) egzaminator poinformował właściwy dla kandydata organ o zamiarze przeprowadzenia egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także o zakresie swoich uprawnień egzaminatora;
 - 2) otrzymał od właściwego dla kandydata organu informacje, o których mowa w lit. b) pkt 3.

FCL.1020 Ocena kompetencji egzaminatora

Kandydat ubiegający się o wydanie upoważnienia egzaminatora wykazuje się swoimi kompetencjami przed inspektorem właściwego organu lub starszym egzaminatorem specjalnie w tym celu upoważnionym przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie certyfikatu egzaminatorskiego, przeprowadzając egzamin praktyczny, kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji w roli egzaminatora danej specjalności, z uwzględnieniem odprawy po locie, przeprowadzania egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także oceny kandydata, którego dotyczy egzamin, kontrola lub ocena, oraz prowadzenia odpraw i dokumentacji.

FCL.1025 Ważność, przedłużanie i wznawianie ważności upoważnień egzaminatora

- a) Ważność. Upoważnienie egzaminatora jest ważne przez okres 3 lat.
- b) Przedłużenie ważności. Ważność upoważnienia egzaminatora może być przedłużona, jeżeli w okresie ważności tego upoważnienia jego posiadacz:
- 1) przeprowadził co roku co najmniej 2 egzaminy praktyczne, kontrole umiejętności lub oceny kompetencji;
 - 2) w ostatnim roku okresu ważności uczestniczył w egzaminatorskim seminarium odświeżającym zorganizowanym przez właściwy organ lub przez ATO i zatwierdzonym przez właściwy organ.

- 3) Jeden z egzaminów praktycznych lub jedna z kontroli umiejętności przeprowadzonych w ostatnim roku okresu ważności, o których mowa w pkt 1, muszą zostać przeprowadzone pod nadzorem inspektora właściwego organu lub starszego egzaminatora specjalnie w tym celu upoważnionego przez właściwy organ odpowiedzialny za wydanie certyfikatu egzaminatorskiego.
 - 4) Jeżeli osoba ubiegająca się o przedłużenie ważności swojego upoważnienia posiada uprawnienia w więcej niż jednej specjalności egzaminatora, ważność wszystkich uprawnień egzaminatora można przedłużyć łącznie, w porozumieniu z właściwym organem, o ile osoba ta spełnia wymagania określone w lit. b) pkt 1 i 2 oraz FCL.1020 dla jednej ze swoich specjalności egzaminatora.
- c) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień, jego posiadacz musi spełnić wymagania określone w lit. b) pkt 2 oraz FCL.1020.
- d) Ważność upoważnienia egzaminatora przedłuża lub wznawia się, jeżeli osoba ubiegająca się o to wykaże, że w sposób nieprzerwany spełnia wymagania określone w FCL.1010 i FCL.1030.

FCL.1030 Przeprowadzanie egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji

- a) W trakcie przeprowadzania egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji egzaminator musi:
- 1) zapewnić komunikację z kandydatem bez barier językowych;
 - 2) sprawdzić, czy kandydat spełnia wszelkie wymagania dotyczące kwalifikacji, wykszolenia i doświadczenia określone w niniejszej części, dotyczące wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności licencji, uprawnienia lub upoważnienia, dla którego przeprowadzany jest dany egzamin praktyczny, kontrola umiejętności lub ocena kompetencji;
 - 3) uświadomić kandydatowi konsekwencje podania niepełnych, niedokładnych lub nieprawdziwych informacji dotyczących jego wykszolenia i doświadczenia lotniczego.
- b) Po zakończeniu egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności egzaminator musi:
- 1) poinformować kandydata o wyniku egzaminu. W przypadku częściowego zaliczenia lub niezaliczenia egzaminator informuje kandydata o tym, że nie może on korzystać z odpowiednich uprawnień do czasu uzyskania pełnego zaliczenia. Egzaminator podaje szczegółowe informacje o wszelkich dalszych wymaganiach dotyczących szkolenia i udziela wyjaśnień dotyczących prawa kandydata do odwołania się;
 - 2) w przypadku zaliczenia kontroli umiejętności lub oceny kompetencji przeprowadzanej na potrzeby przedłużenia lub wznowienia ważności, wpisać do licencji lub upoważnienia kandydata nową datę ważności uprawnienia lub upoważnienia, o ile został specjalnie w tym celu upoważniony przez właściwy organ odpowiadający za licencję kandydata;
 - 3) dostarczyć kandydatowi podpisane sprawozdanie z egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oraz niezwłocznie przedłożyć kopie tego sprawozdania właściwemu organowi odpowiadającemu za licencję kandydata, a także właściwemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie. Sprawozdanie musi zawierać:
 - (i) oświadczenie mówiące o tym, że egzaminator otrzymał od kandydata informacje dotyczące jego doświadczenia i wykszolenia oraz że stwierdził, iż są one zgodne z wymaganiami określonymi w niniejszej części;
 - (ii) potwierdzenie wykonania wszystkich wymaganych manewrów i ćwiczeń, a także informacje o ustnym egzaminie z wiedzy teoretycznej, jeżeli takowy miał miejsce. W przypadku niezaliczenia którejkolwiek z części egzaminator odnotowuje powody wydania takiej oceny;
 - (iii) wynik egzaminu, kontroli lub oceny kompetencji.
- c) Egzaminator musi przechowywać szczegółowe zapisy dotyczące wszelkich przeprowadzonych przez siebie egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji oraz ich wyników przez okres 5 lat.
- d) Na żądanie właściwego organu odpowiadającego za upoważnienie egzaminatora lub właściwego organu odpowiadającego za licencję kandydata egzaminator przedstawia wszelkie zapisy, sprawozdania oraz inne informacje wymagane do wykonywania czynności nadzorczych.

SEKCJA 2

Szczegółowe wymagania dotyczące pilotów egzaminatorów – FE**FCL.1005.FE FE – uprawnienia i warunki**

- a) FE(A). Pilot egzaminator samolotowy jest uprawniony do przeprowadzania:
- 1) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji PPL(A) oraz egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie związanych z nią uprawnień na klasę lub typ z załogą jednoosobową, z wyjątkiem uprawnień na samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, pod warunkiem że egzaminator posiada co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych, z czego co najmniej 250 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 2) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji CPL(A) oraz egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie związanych z nią uprawnień na klasę lub typ z załogą jednoosobową, z wyjątkiem uprawnień na samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, pod warunkiem że egzaminator posiada co najmniej 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych, z czego co najmniej 250 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 3) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności dotyczących licencji LAPL(A), pod warunkiem że egzaminator posiada co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych, z czego co najmniej 100 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 4) egzaminów praktycznych w celu wydania uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym, pod warunkiem że egzaminator posiada co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych, w tym co najmniej 500 startów i lądowań w ramach szkolenia w locie do uprawnienia do wykonywania lotów w terenie górzystym.
- b) FE(H). Pilot egzaminator śmigłowiec jest uprawniony do przeprowadzania:
- 1) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji PPL(H) oraz egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie uprawnień na typ jednosilnikowych śmigłowców z załogą jednoosobową wpisywanych do licencji PPL(H), pod warunkiem że egzaminator posiada 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, z czego co najmniej 250 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 2) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji CPL(H) oraz egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie uprawnień na typ jednosilnikowych śmigłowców z załogą jednoosobową wpisywanych do licencji CPL(H), pod warunkiem że egzaminator posiada 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, z czego co najmniej 250 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 3) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie uprawnień na wielosilnikowe śmigłowce z załogą jednoosobową wpisywanych do licencji PPL(H) lub CPL(H), pod warunkiem że egzaminator spełnia wymagania określone odpowiednio w pkt 1 lub 2 i posiada licencję CPL(H) lub ATPL(H) oraz, w zależności od posiadania, uprawnienia IR(H);
 - 4) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności dotyczących licencji LAPL(H), pod warunkiem że egzaminator posiada co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, z czego co najmniej 150 godzin w ramach szkolenia w locie.
- c) FE(As). Pilot egzaminator sterowcowy jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych w celu wydania licencji PPL(As) i CPL(As) oraz egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie związanych z nimi uprawnień na typ sterowca, pod warunkiem że egzaminator posiada 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota sterowców, z czego 100 godzin w ramach szkolenia w locie.
- d) FE(S). Pilot egzaminator szybowcowy jest uprawniony do przeprowadzania:
- 1) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie licencji SPL i LAPL(S), pod warunkiem że egzaminator posiada 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota szybowców lub szybowców z napędem, z czego 150 godzin lub 300 startów w ramach szkolenia w locie;
 - 2) kontroli umiejętności w celu rozszerzenia uprawnień licencji SPL na operacje komercyjne, pod warunkiem że egzaminator posiada 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota szybowców lub szybowców z napędem, z czego 90 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 3) kontroli umiejętności w celu rozszerzenia uprawnień licencji SPL lub LAPL(S) na motoszybowce turystyczne, pod warunkiem że egzaminator posiada 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota szybowców lub szybowców z napędem, z czego 50 godzin w ramach szkolenia w locie na motoszybowcach turystycznych.

- e) FE(B). Pilot egzaminator balonowy jest uprawniony do przeprowadzania:
- 1) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji BPL i LAPL(B) oraz egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w celu rozszerzenia uprawnień na inną klasę lub grupę balonów, pod warunkiem że egzaminator posiada 250 godzin czasu lotu w charakterze pilota balonu, z czego 50 godzin w ramach szkolenia w locie;
 - 2) kontroli umiejętności w celu rozszerzenia uprawnień licencji BPL na operacje komercyjne, pod warunkiem że egzaminator posiada 300 godzin czasu lotu w charakterze pilota balonu, z czego 50 godzin na grupie balonów, której dotyczyć ma wnioskowane rozszerzenie. Wymagane 300 godzin czasu lotu obejmuje 50 godzin w ramach szkolenia w locie.

FCL.1010.FE FE – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o upoważnienie FE musi posiadać:

uprawnienie FI na odpowiednią kategorię statku powietrznego.

SEKCJA 3

Szczegółowe wymagania dotyczące egzaminatorów na typ statku powietrznego – TRE

FCL.1005.TRE TRE – uprawnienia i warunki

- a) TRE(A) i TRE(PL). Egzaminator na typ samolotu lub pionowzlotu jest uprawniony do przeprowadzania:
- 1) egzaminów praktycznych w celu pierwszego wydania uprawnień na typ samolotu lub pionowzlotu, zależnie od przypadku;
 - 2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ i uprawnień IR;
 - 3) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji ATPL(A);
 - 4) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji MPL, pod warunkiem że egzaminator spełnia wymagania określone w FCL.925;
 - 5) ocen kompetencji w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia TRI lub upoważnienia SFI na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem że egzaminator przepracował co najmniej 3 lata w charakterze TRE.
- b) TRE(H). Egzaminator TRE(H) jest uprawniony do przeprowadzania:
- 1) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typy śmigłowców;
 - 2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR, lub w celu rozszerzenia uprawnień IR(H) ze śmigłowców jednosilnikowych na wielosilnikowe, pod warunkiem że egzaminator TRE(H) posiada ważne uprawnienia IR(H);
 - 3) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji ATPL(H);
 - (4) ocen kompetencji w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia TRI(H) lub upoważnienia SFI(H), pod warunkiem że egzaminator przepracował co najmniej 3 lata w charakterze TRE.

FCL.1010.TRE TRE – warunki wstępne

- a) TRE(A) i TRE(PL). Osoba ubiegająca się o upoważnienie TRE na samoloty i pionowzloty musi:
- 1) w przypadku samolotów lub pionowzlotów z załogą wieloosobową, posiadać 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą wieloosobową lub pionowzlotów, zależnie od przypadku, z czego co najmniej 500 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - 2) w przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, posiadać 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą jednoosobową, z czego co najmniej 200 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - 3) posiadać licencję CPL lub ATPL oraz uprawnienie TRI na odpowiedni typ statku powietrznego;
 - 4) w przypadku wydawania pierwszego upoważnienia TRE, posiadać co najmniej 50 godzin czasu lotu jako instruktor TRI, FI lub SFI na odpowiednim typie statku powietrznego lub urzędzeniu FSTD tego typu.

- b) TRE(H). Osoba ubiegająca się o certyfikat TRE(H) na śmigłowce musi:
- 1) posiadać uprawnienie TRI(H) lub, w przypadku jednosilnikowych śmigłowców z załogą jednoosobową, ważne uprawnienie FI(H) na odpowiedni typ śmigłowca;
 - 2) w przypadku wydawania pierwszego upoważnienia TRE, posiadać 50 godzin czasu lotu jako instruktor TRI, FI lub SFI na odpowiednim typie śmigłowca lub urządzeniu FSTD tego typu;
 - 3) w przypadku śmigłowców z załogą wieloosobową, posiadać licencję CPL(H) lub ATPL(H) oraz 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową, z czego co najmniej 500 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - 4) w przypadku śmigłowców wielosilnikowych z załogą jednoosobową musi:
 - (i) posiadać 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, z czego co najmniej 500 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - (ii) posiadać licencję CPL(H) lub ATPL(H) oraz, w stosownych przypadkach, ważne uprawnienie IR(H);
 - 5) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych z załogą jednoosobową musi:
 - (i) posiadać 750 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców, z czego co najmniej 500 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - (ii) posiadać licencję zawodowego pilota śmigłowcowego.
 - 6) Przed rozszerzeniem uprawnień wynikających z upoważnienia TRE(H) ze śmigłowców wielosilnikowych z załogą jednoosobową na śmigłowce wielosilnikowe z załogą wieloosobową, posiadacz upoważnienia musi wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu na tym typie w operacjach w załodze wieloosobowej.
 - 7) W przypadku osoby ubiegającej się o pierwsze upoważnienie TRE na śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową, wymaganie dotyczące 1 500 godzin czasu lotu na śmigłowcach z załogą wieloosobową określone w lit. b) pkt 3 można uznać za spełnione, jeżeli osoba ta posiada 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy tego samego typu śmigłowca z załogą wieloosobową.

SEKCJA 4

Szczegółowe wymagania dotyczące egzaminatorów na klasę samolotu – CRE

FCL.1005.CRE CRE – uprawnienia

Egzaminator CRE jest upoważniony do przeprowadzania, w odniesieniu do samolotów z załogą jednoosobową, z wyjątkiem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową:

- a) egzaminów praktycznych w celu wydania uprawnień na klasę lub typ samolotu;
- b) kontroli umiejętności w celu:
 - 1) przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na klasę i typ samolotu;
 - 2) przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR, pod warunkiem że egzaminator CRE spełnia wymagania określone w FCL.1010.IRE lit. a).

FCL.1010.CRE CRE – warunki wstępne

Osoba ubiegająca się o upoważnienie CRE musi:

- a) posiadać, ważną lub wygasłą, licencję CPL(A), MPL(A) lub ATPL(A) z uprawnieniami na samoloty z załogą jednoosobową, oraz posiadać ważną licencję PPL(A);
- b) posiadać uprawnienie CRI na odpowiednią klasę lub typ samolotu;
- c) posiadać 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów.

SEKCJA 5

Szczegółowe wymagania dotyczące egzaminatorów na uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów – IRE**FCL.1005.IRE IRE – uprawnienia**

Posiadacz upoważnienia IRE jest uprawniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych w celu wydania uprawnień IR oraz kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR.

FCL.1010.IRE IRE – warunki wstępne

- a) IRE(A). Osoba ubiegająca się o upoważnienie IRE na samoloty musi posiadać uprawnienie IRI(A) i mieć:
- 1) 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów; oraz
 - 2) 450 godzin czasu lotu IFR, z czego 250 godzin w charakterze instruktora.
- b) IRE(H). Osoba ubiegająca się o upoważnienie IRE na śmigłowce musi posiadać uprawnienie IRI(H) i mieć:
- 1) 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców; oraz
 - 2) 300 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na śmigłowcach, z czego 200 godzin w charakterze instruktora.
- c) IRE(As). Osoba ubiegająca się o upoważnienie IRE na sterowce musi posiadać uprawnienie IRI(As) i mieć:
- 1) 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota sterowców; oraz
 - 2) 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów na sterowcach, z czego 50 godzin w charakterze instruktora.

SEKCJA 6

Szczegółowe wymagania dotyczące egzaminatorów na urządzeniach syntetycznych – SFE**FCL.1005.SFE SFE – uprawnienia i warunki**

- a) SFE(A) oraz SFE(PL). Egzaminator SFE na samoloty lub pionowzloty jest uprawniony do przeprowadzania na symulatorach FFS:
- 1) egzaminów praktycznych oraz kontroli umiejętności w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień na typ samolotów z załogą wieloosobową lub pionowzlotów, zależnie od przypadku;
 - 2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR, pod warunkiem że egzaminator SFE spełnia wymagania określone w FCL.1010.IRE dla odpowiedniej kategorii statku powietrznego;
 - 3) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji ATPL(A);
 - 4) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji MPL, pod warunkiem że egzaminator spełnia wymagania określone w FCL.925;
 - 5) ocen kompetencji w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności upoważnienia SFI na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem że egzaminator przepracował co najmniej 3 lata w charakterze SFE.
- b) SFE(H). Egzaminator SFE na śmigłowce jest uprawniony do przeprowadzania na symulatorach FFS:
- 1) egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w celu wydania bądź przedłużenia oraz wznowienia ważności uprawnień na typy śmigłowców; oraz
 - 2) kontroli umiejętności w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień IR, pod warunkiem że egzaminator SFE spełnia wymagania określone w FCL.1010.IRE lit. b);
 - 3) egzaminów praktycznych w celu wydania licencji ATPL(H);
 - 4) egzaminów praktycznych oraz kontroli umiejętności w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności upoważnienia SFI(H), pod warunkiem że egzaminator przepracował co najmniej 3 lata w charakterze egzaminatora SFE.

FCL.1010.SFE SFE – warunki wstępne

- a) SFE(A). Osoba ubiegająca się o upoważnienie SFE na samoloty musi:
- 1) posiadać, ważną(-e) lub wygasłą(-e), licencję ATPL(A), uprawnienia na klasę lub typ oraz upoważnienie SFI(A) na odpowiedni typ samolotu;
 - 2) posiadać co najmniej 1 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów z załogą wieloosobową;
 - 3) w przypadku wydania pierwszego upoważnienia SFE, posiadać co najmniej 50 godzin czasu lotu na urządzeniach syntetycznych w charakterze instruktora SFI(A) na danym typie samolotu.
- b) SFE(H). Osoba ubiegająca się o upoważnienie SFE na śmigłowce:
- 1) posiadać, ważną(-e) lub wygasłą(-e), licencję ATPL(H), uprawnienia na typ oraz upoważnienie SFI(H) na odpowiedni typ śmigłowca;
 - 2) posiadać co najmniej 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową;
 - 3) w przypadku wydania pierwszego upoważnienia SFE, posiadać co najmniej 50 godzin czasu lotu na urządzeniach syntetycznych w charakterze instruktora SFI(H) na danym typie śmigłowca.

SEKCJA 7

Szczegółowe wymagania dotyczące egzaminatorów instruktorów – FIE**FCL.1005.FIE FIE – uprawnienia i warunki**

- a) FIE(A). Egzaminator FIE na samoloty jest upoważniony do przeprowadzania ocen kompetencji w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień FI(A), CRI(A), IRI(A) i TRI(A) na samoloty z załogą jednoosobową, pod warunkiem posiadania odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego.
- b) FIE(H). Egzaminator FIE na śmigłowce jest upoważniony do przeprowadzania ocen kompetencji w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień FI(H), IRI(H) i TRI(H) na śmigłowce z załogą jednoosobową, pod warunkiem posiadania odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego.
- c) FIE (As), (S), (B). Egzaminator FIE na szybowce, szybowce z napędem, balony oraz sterowce jest upoważniony do przeprowadzania ocen kompetencji w celu wydania bądź przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień instruktorskich na odpowiednią kategorię statku powietrznego, pod warunkiem posiadania odpowiedniego uprawnienia instruktorskiego.

FCL.1010.FIE FIE – warunki wstępne

- a) FIE(A). Osoba ubiegająca się o upoważnienie FIE na samoloty musi,
- w przypadku osoby pragnącej przeprowadzać oceny kompetencji:
- 1) posiadać odpowiednie, ważne uprawnienie instruktorskie;
 - 2) posiadać 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotów lub motoszybowców turystycznych; oraz
 - 3) posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu instruktorskiego w szkoleniu kandydatów do uprawnień instruktorskich.
- b) FIE(H). Osoba ubiegająca się o upoważnienie FIE na śmigłowce musi:
- 1) posiadać odpowiednie, ważne uprawnienie instruktorskie;
 - 2) posiadać 2 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota śmigłowców;
 - 3) posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu instruktorskiego w szkoleniu kandydatów do uprawnień instruktorskich.

- c) FIE(As). Osoba ubiegająca się o upoważnienie FIE na sterowce musi:
- 1) posiadać 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota sterowców;
 - 2) posiadać co najmniej 20 godzin czasu lotu instruktorskiego w szkoleniu kandydatów do uprawnienia FI(As);
 - 3) posiadać odpowiednie, ważne uprawnienie instruktorskie.
- d) FIE(S). Osoba ubiegająca się o upoważnienie FIE na szybowce musi:
- 1) posiadać odpowiednie, ważne uprawnienie instruktorskie;
 - 2) posiadać 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota szybowców lub szybowców z napędem;
 - 3) mieć:
 - (i) w przypadku osób pragnących przeprowadzać oceny kompetencji na motoszybowcach turystycznych, 10 godzin czasu lotu lub 30 startów na motoszybowcach turystycznych w ramach szkolenia kandydatów do uprawnień instruktorskich;
 - (ii) w pozostałych przypadkach, 10 godzin czasu lotu lub 30 startów w ramach szkolenia kandydatów do uprawnień instruktorskich.
- e) FIE(B). Osoba ubiegająca się o upoważnienie FIE na balony musi:
- 1) posiadać odpowiednie, ważne uprawnienie instruktorskie;
 - 2) posiadać 350 godzin czasu lotu w charakterze pilota balonu;
 - 3) posiadać 10 godzin czasu lotu w ramach szkolenia kandydatów do uprawnień instruktorskich.
-

Dodatek 1

Zaliczanie wiedzy teoretycznej**A. ZALICZANIE WIEDZY TEORETYCZNEJ W CELU WYDANIA LICENCJI PILOTA NA INNĄ KATEGORIĘ STATKU POWIETRZNEGO — WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA POMOSTOWEGO I EGZAMINÓW****1. Licencje LAPL, PPL, BPL i SPL**

1.1. W przypadku wydawania licencji LAPL posiadacz licencji LAPL na inną kategorię statku powietrznego uzyskuje pełne zaliczenie wiedzy teoretycznej z zakresu przedmiotów wspólnych, o których mowa w FCL.120 lit. a).

1.2. Bez uszczerbku dla powyższego ustępu, w przypadku wydawania licencji LAPL, PPL, BPL lub SPL posiadacz licencji na inną kategorię statku powietrznego musi odbyć szkolenie teoretyczne i zaliczyć egzaminy z wiedzy teoretycznej na odpowiednim poziomie z następujących przedmiotów:

— zasady lotu,

— procedury operacyjne,

— osiągi i planowanie lotu,

— ogólna wiedza o statku powietrznym, nawigacja.

1.3. W przypadku wydawania licencji PPL, BPL lub SPL posiadacz licencji LAPL na tę samą kategorię statku powietrznego otrzymuje pełne zaliczenie wymagań dotyczących szkolenia teoretycznego oraz egzaminów z wiedzy teoretycznej.

2. CPL

2.1. Osoba ubiegająca się o licencję CPL, a posiadająca już licencję CPL na inną kategorię statku powietrznego, musi odbyć szkolenie pomostowe z zakresu wiedzy teoretycznej w ramach zatwierdzonego szkolenia, odpowiadającego różnicom stwierdzonym między programami szkolenia CPL dla różnych kategorii.

2.2. Osoba, o której mowa w powyższym ustępie, musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszej części z następujących przedmiotów dotyczących odpowiedniej kategorii statku powietrznego:

021 — ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, urządzenia elektryczne, zespół napędowy, sprzęt ratunkowy,

022 — ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie,

032/034 — osiągi samolotów lub śmigłowców, odpowiednio do przypadku,

070 — procedury operacyjne, oraz

080 — zasady lotu.

2.3. Osoba ubiegająca się o licencję CPL, która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na uprawnienie IR na tę samą kategorię statku powietrznego, uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:

— człowiek – możliwości i ograniczenia,

— meteorologia.

3. ATPL

3.1. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL, a posiadająca już licencję ATPL na inną kategorię statku powietrznego, musi odbyć szkolenie pomostowe z zakresu wiedzy teoretycznej w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, odpowiadające różnicom stwierdzonym między programami szkolenia ATPL dla różnych kategorii.

- 3.2. Osoba, o której mowa w powyższym ustępie, musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszej części z następujących przedmiotów dotyczących odpowiedniej kategorii statku powietrznego:
- 021 — ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, urządzenia elektryczne, zespół napędowy, sprzęt ratunkowy,
 - 022 — ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie,
 - 032 — osiągi,
 - 070 — procedury operacyjne, oraz
 - 080 — zasady lotu.
- 3.3. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(A), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję CPL(A), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z przedmiotu łączność VFR.
- 3.4. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję CPL(H), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:
- prawo lotnicze,
 - zasady lotu (na śmigłowcach),
 - łączność VFR.
- 3.5. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(A), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na uprawnienie IR(A), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z przedmiotu łączność IFR.
- 3.6. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H) z uprawnieniem IR(H), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję CPL(H), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:
- zasady lotu (na śmigłowcach),
 - łączność VFR.
4. **IR**
- 4.1. Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR, która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję CPL na tę samą kategorię statku powietrznego, uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:
- człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - meteorologia.
- 4.2. Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR(H), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na licencję ATPL(H) VFR, zdaje egzaminy z następujących przedmiotów:
- prawo lotnicze,
 - planowanie i monitorowanie lotu,
 - radionawigacja,
 - łączność IFR.
-

Skala klasyfikacji biegłości językowej – poziomy: biegły, rozszerzony i operacyjny

Poziom	Wymowa	Struktury	Słownictwo	Płynność	Rozumienie	Interakcja
Biegły (Poziom 6)	Wymowa, akcent, rytm i intonacja, mimo ewentualnego wpływu pierwszego języka lub odmiany regionalnej, w zasadzie nigdy nie przeszkadzają w zrozumieniu.	Zarówno podstawowe, jak i złożone konstrukcje gramatyczne oraz konstrukcje zdaniowe są spójne i dobrze opanowane.	Zakres słownictwa i trafność doboru są wystarczające dla skutecznego porozumiewania się w szerokiej gamie znanych i nieznanymi zagadnień. Słownictwo jest idiomatyczne, uwzględnia niuanse znaczeniowe i odpowiedni rejestr.	Zdolność formułowania długich wypowiedzi w sposób płynny, naturalny i bez wysiłku. Różnicuje wypowiedzi w celu uzyskania efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia sensu. Spontanicznie stosuje właściwe znaczniki dyskursu i łączniki.	Rozumienie jest poprawne i spójne w prawie wszystkich kontekstach i obejmuje niuanse językowe i kulturowe.	Łatwo reaguje w prawie wszystkich sytuacjach. Jest wrażliwy na sygnały werbalne i niewerbalne i odpowiednio na nie reaguje.
Rozszerzony (Poziom 5)	Wymowa, akcent, rytm i intonacja, mimo wpływu pierwszego języka lub odmiany regionalnej, rzadko przeszkadzają w zrozumieniu.	Podstawowe konstrukcje gramatyczne i konstrukcje zdaniowe są spójne i dobrze opanowane. Podejmowane są próby tworzenia złożonych konstrukcji, ale z błędami, które czasami powodują zmianę znaczenia.	Zakres słownictwa i trafność doboru są wystarczające dla skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą. Parafrazuje w sposób spójny i trafny. Słownictwo jest czasem idiomatyczne.	Zdolność formułowania długich wypowiedzi ze względną łatwością na tematy znane, ale może nie różnicować wypowiedzi pod względem stylistycznym. Potrafi stosować właściwe znaczniki dyskursu lub łączniki.	Rozumienie jest poprawne w sprawach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą, i w większości poprawne, gdy mówiący staje w obliczu komplikacji językowej lub sytuacyjnej, bądź w obliczu niespodziewanego obrotu wydarzeń. Jest w stanie zrozumieć pewien zakres odmian mowy (dialekt lub akcent) lub rejestry.	Odpowiedzi są natychmiastowe, właściwe i zawierają informacje. Skutecznie radzi sobie w relacji mówca/słuchacz.
Operacyjny (Poziom 4)	Wymowa, akcent, rytm i intonacja wykazują wpływ pierwszego języka lub regionalnej odmiany, ale tylko czasami przeszkadza to w zrozumieniu.	Podstawowe konstrukcje gramatyczne i konstrukcje zdaniowe są wykorzystywane twórczo i są zwykle dobrze opanowane. Mogą występować błędy, szczególnie w okolicznościach nadzwyczajnych i niespodziewanych, ale rzadko powodują zmianę znaczenia.	Zakres słownictwa i trafność doboru są zazwyczaj wystarczające dla skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą. Może często z powodzeniem parafrazować wypowiedzi, gdy w okolicznościach nadzwyczajnych i niespodziewanych brakuje mu słownictwa.	We właściwym tempie formułuje odpowiednio długie fragmenty wypowiedzi. Sporadycznie może tracić płynność w momencie przejścia z przekazu ćwiczonego lub standardowego na przekaz spontaniczny, co nie przeszkadza w skutecznym porozumiewaniu się. Potrafi czynić ograniczony użytek ze znaczników dyskursu i łączników. Wypełniacze nie rozpraszają uwagi.	Rozumienie jest w większości poprawne w sprawach powszechnych, konkretnych i związanych z pracą, jeśli używany akcent lub odmiana są dostatecznie czytelne dla międzynarodowego środowiska użytkowników. Mówiący w obliczu komplikacji językowej lub sytuacyjnej, względnie nieoczekiwanego obrotu wydarzeń rozumie wolniej lub wymaga procesu wyjaśnień.	Odpowiedzi są zwykle natychmiastowe, właściwe i zawierają informacje. Inicjuje i utrzymuje wymianę zdań, nawet gdy ma do czynienia z niespodziewanym obrotem wydarzeń. Odpowiednio radzi sobie z pozornymi nieporozumieniami poprzez sprawdzanie, potwierdzanie lub wyjaśnianie.

Uwaga: Pierwotny tekst dodatku 2 został przeniesiony do AMC, zob. również nota wyjaśniająca.

Dodatek 3

Szkolenia do licencji CPL i ATPL

1. W niniejszym dodatku opisano wymagania dotyczące różnych rodzajów szkoleń do wydania licencji CPL i ATPL z wpisanymi uprawnieniami IR oraz bez tych uprawnień.
2. Osoba pragnąca przenieść się do innego zatwierzonego ośrodka szkolenia zwraca się do właściwego organu o dokonanie formalnego ustalenia wymaganej liczby pozostałych godzin szkolenia.

A. Zintegrowane szkolenie ATP - samoloty

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem zintegrowanego szkolenia ATP(A) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do umożliwienia mu wykonywania czynności drugiego pilota na samolotach wielosilnikowych z załogą wieloosobową w zarobkowym transporcie lotniczym oraz uzyskania licencji CPL(A)/IR.
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane ATP(A) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(A) lub PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Uczestnikowi posiadającemu licencję PPL(A) lub PPL(H) zalicza się 50 % czasu lotu wykonanego przed szkoleniem, nie więcej jednak niż 40 godzin, lub 45 godzin, jeżeli uczestnik uzyskał uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na samolotach, z czego nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć na poczet wymaganego czasu lotu szkolnego z instruktorem.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu ATPL(A);
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów; oraz
 - c) szkolenie MCC w operacjach na samolotach z załogą wieloosobową.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia ATP(A), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami i uprawnieniem IR, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne ATP(A) obejmuje co najmniej 750 godzin.
7. Szkolenie MCC obejmuje co najmniej 25 godzin szkolenia teoretycznego oraz ćwiczeń.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

8. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji ATPL(A).

SZKOLENIE W LOCIE

9. Szkolenie w locie, nie uwzględniając szkolenia do uprawnienia na typ, musi obejmować ogółem co najmniej 195 godzin, z uwzględnieniem wszystkich sprawdzianów postępów, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 55 godzin. Z ogólnej liczby 195 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:
 - a) 95 godzin szkolenia z instruktorem, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 55 godzin;
 - b) 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym w lotach VFR i według wskazań przyrządów w charakterze ucznia-pilota dowódcy (SPIC). Z czasu lotu według wskazań przyrządów wykonanego w charakterze ucznia-pilota dowódcy nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć jako czas lotu wykonany w charakterze pilota dowódcy;
 - c) 50 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
 - d) 5 godzin czasu lotu w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem; oraz

- e) 115 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego co najmniej:
- 1) 20 godzin w charakterze ucznia-pilota dowódcy;
 - 2) 15 godzin MCC, w tym również na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II;
 - 3) 50 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego:
 - (i) do 25 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I; lub
 - (ii) do 40 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT II, FTD 2 lub symulatorze FFS, przy czym nie więcej niż 10 godzin można wykonać na urządzeniu FNPT I.
- Kandydatowi posiadającemu zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się czasu spędzonego na urządzeniu BITD.
- f) 5 godzin czasu lotu na samolocie certyfikowanym do przewozu co najmniej 4 osób, wyposażonym w przestawialne śmigło i chowane podwozie.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

10. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat przystępuje do egzaminu praktycznego CPL(A) na samolocie jednosilnikowym lub wielosilnikowym oraz egzaminu praktycznego w lotach według wskazań przyrządów (IR) na samolocie wielosilnikowym.

B. Szkolenie modułowe ATP – samoloty

1. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(A), która zalicza szkolenie teoretyczne podczas szkolenia modułowego, musi:

- a) posiadać co najmniej licencję PPL(A) wydaną zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej; oraz

zaliczyć co najmniej następującą liczbę godzin szkolenia teoretycznego:

- 1) w przypadku osoby posiadającej licencję PPL(A): 650 godzin;
- 2) w przypadku osoby posiadającej licencję CPL(A): 400 godzin;
- 3) w przypadku osoby posiadającej uprawnienia IR(A): 500 godzin;
- 4) w przypadku osoby posiadającej licencję CPL(A) i uprawnienia IR(A): 250 godzin.

Szkolenie teoretyczne należy zaliczyć przed podejściem do egzaminu praktycznego na licencję ATPL(A).

C. Szkolenie zintegrowane CPL/IR – samoloty

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem zintegrowanego szkolenia CPL(A) i IR(A) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do obsługi jednosilnikowych lub wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową w zarobkowym transporcie lotniczym oraz uzyskania licencji CPL(A)/IR.
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane CPL(A)/IR musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(A) lub PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Uczestnikowi posiadającemu licencję PPL(A) lub PPL(H) zalicza się 50 % czasu lotu wykonanego przed szkoleniem, nie więcej jednak niż 40 godzin, lub 45 godzin, jeżeli uczestnik uzyskał uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na samolotach, z czego nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć na poczet wymaganego czasu lotu szkolnego z instruktorem.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(A) i IR; oraz
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.

5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia CPL/IR(A), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami i uprawnieniem IR, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne CPL(A)/IR obejmuje co najmniej 500 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(A) i uprawnień IR.

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie, nie uwzględniając szkolenia do uprawnienia na typ, musi obejmować ogółem co najmniej 180 godzin, z uwzględnieniem wszystkich sprawdzianów postępów, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 40 godzin. Z ogólnej liczby 180 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:

- a) 80 godzin szkolenia z instruktorem, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 40 godzin;
- b) 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym w lotach VFR i według wskazań przyrządów w charakterze ucznia-pilota dowódcy (SPIC). Z czasu lotu według wskazań przyrządów wykonanego w charakterze ucznia-pilota dowódcy, nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć jako czas lotu wykonany w charakterze pilota dowódcy;
- c) 50 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
- d) 5 godzin czasu lotu w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem; oraz
- e) 100 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego co najmniej:
 - 1) 20 godzin w charakterze ucznia-pilota dowódcy; oraz
 - 2) 50 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego:
 - (i) do 25 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I, lub
 - (ii) do 40 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT II, FTD 2 lub symulatorze FFS, przy czym nie więcej niż 10 godzin można wykonać na urządzeniu FNPT I.

Kandydatowi posiadającemu zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się czasu spędzonego na urządzeniu BITD.

- f) 5 godzin czasu lotu na samolocie certyfikowanym do przewozu co najmniej 4 osób, wyposażonym w przestawialne śmigło i chowane podwozie.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

9. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie, kandydat przystępuje do egzaminu praktycznego do CPL(A) i IR na samolocie jednosilnikowym lub wielosilnikowym.

D. Zintegrowane szkolenie CPL - samoloty

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia zintegrowanego do licencji CPL(A) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do wydania licencji CPL(A).
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane CPL(A) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(A) lub PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Uczestnikowi posiadającemu licencję PPL(A) lub PPL(H) zalicza się 50 % czasu lotu wykonanego przed szkoleniem, nie więcej jednak niż 40 godzin, lub 45 godzin, jeżeli uczestnik uzyskał uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na samolotach, z czego nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć na poczet wymaganego czasu lotu szkolnego z instruktorem.

4. Szkolenie to musi obejmować:
- szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(A); oraz
 - szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia CPL(A), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne CPL(A) musi obejmować co najmniej 350 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(A).

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie, nie uwzględniając szkolenia do uprawnienia na typ, musi obejmować ogółem co najmniej 150 godzin, z uwzględnieniem wszystkich sprawdzianów postępów, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 5 godzin. Z ogólnej liczby 150 godzin, kandydat musi wykonać co najmniej:
- 80 godzin szkolenia z instruktorem, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 5 godzin;
 - 70 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - 20 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
 - 5 godzin czasu lotu w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem;
 - 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego do 5 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I, FTD 2, FNPT II lub symulatorze FFS. Kandydatowi posiadającemu zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się czasu spędzonego na urządzeniu BITD;
 - 5 godzin czasu lotu na samolocie certyfikowanym do przewozu co najmniej czterech osób, wyposażonym w przestawialne śmigło i chowane podwozie.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

9. Po ukończeniu szkolenia w locie kandydat przystępuje do egzaminu praktycznego do CPL(A) na samolocie jednosilnikowym lub wielosilnikowym.

E. Szkolenie modułowe CPL – samoloty

PRZEPISY OGÓLNE

- Celem szkolenia modułowego do licencji CPL(A) jest wyszkolenie posiadacza licencji PPL(A) do poziomu umiejętności niezbędnego do wydania licencji CPL(A).
- Przed podjęciem szkolenia modułowego CPL(A) kandydat musi być posiadaczem licencji PPL(A) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.
- Przed rozpoczęciem szkolenia w locie, kandydat musi:
 - posiadać 150 godzin czasu lotu;
 - spełnić warunki wstępne dotyczące wydania uprawnień na klasę lub typ samolotów wielosilnikowych zgodnie z podczęścią H, jeżeli podczas egzaminu praktycznego ma zostać użyty samolot wielosilnikowy.
- Osoba pragnąca podjąć szkolenie modułowe CPL(A) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia praktycznego w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Szkolenie teoretyczne może być prowadzone wyłącznie w zatwierdzonym w tym zakresie ośrodku szkolenia.

5. Szkolenie to musi obejmować:

- a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(A); oraz
- b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne do licencji CPL(A) musi obejmować co najmniej 250 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(A).

SZKOLENIE W LOCIE

8. Kandydat bez uprawnień IR musi odbyć co najmniej 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem, w tym 10 godzin szkolenia według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin na ziemi na urządzeniu BITD, FNPT I lub II, FTD 2 lub na symulatorze FFS.

9. Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR(A) uzyskuje pełne zaliczenie na poczet czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem. Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR(H) uzyskuje zaliczenie nie więcej niż 5 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem, w którym to przypadku musi odbyć co najmniej 5 godzin czasu szkolenia z instruktorem według wskazań przyrządów na samolocie. Kandydatowi posiadającemu zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów.

10. a) Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR musi odbyć co najmniej 15 godzin szkolenia w locie z widocznością z instruktorem.

b) Kandydat bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych na samolotach dodatkowo musi odbyć co najmniej 5 godzin szkolenia w locie nocnym, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem.

11. Co najmniej 5 godzin szkolenia w locie należy odbyć na samolocie certyfikowanym do przewozu co najmniej 4 osób, wyposażonym w przestawialne śmigło i chowane podwozie.

DOŚWIADCZENIE

12. Osoba ubiegająca się o licencję CPL(A) musi posiadać co najmniej 200 godzin czasu lotu, w tym co najmniej:

a) 100 godzin w charakterze pilota dowódcy, z czego 20 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;

b) 5 godzin czasu lotu w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem; oraz

c) 10 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego do 5 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I, FNPT II lub symulatorze FFS. Kandydatowi posiadającemu zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się czasu spędzonego na urządzeniu BITD;

d) 6 godzin czasu lotu na samolocie wielosilnikowym.

e) Czas lotu w charakterze pilota dowódcy na innych kategoriach statków powietrznych można zaliczyć na poczet wymaganych 200 godzin czasu lotu w następujący sposób:

(i) 30 godzin na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(H); lub

(ii) 100 godzin na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(H); lub

(iii) 30 godzin na motoszybowcach turystycznych lub szybowcach; lub

(iv) 30 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(As); lub

(v) 60 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(As).

EGZAMIN PRAKTYCZNY

13. Po ukończeniu szkolenia w locie i spełnieniu stosownych wymagań dotyczących doświadczenia kandydat przystępuje do egzaminu praktycznego do CPL(A) na samolocie jednosilnikowym lub wielosilnikowym.

F. Szkolenie zintegrowane do licencji ATP/IR – śmigłowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem zintegrowanego szkolenia do licencji ATP(H)/IR jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnych do umożliwienia mu wykonywania czynności drugiego pilota na śmigłowcach wielosilnikowych z załogą wieloosobową w zarobkowym transporcie lotniczym oraz uzyskania licencji CPL(H)/IR.
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane ATP(H)/IR musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Posiadacz licencji PPL(H) uzyskuje zaliczenie 50 % odpowiedniego doświadczenia, do maksymalnej liczby:
 - a) 40 godzin, z czego nie więcej niż 20 godzin szkolenia z instruktorem; lub
 - b) 50 godzin, z czego nie więcej niż 25 godzin szkolenia z instruktorem, o ile dana osoba uzyskała uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na śmigłowcach.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu ATPL(H) i IR;
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów; oraz
 - c) szkolenie MCC w operacjach na śmigłowcach z załogą wieloosobową.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia ATP(H)/IR, może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami i uprawnieniem IR, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne ATP(H)/IR musi obejmować co najmniej 750 godzin.
7. Szkolenie MCC obejmuje co najmniej 25 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

8. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji ATPL(H) i uprawnień IR.

SZKOLENIE W LOCIE

9. Szkolenie w locie musi obejmować ogółem co najmniej 195 godzin, wliczając w to wszystkie sprawdziany postępów. Z ogólnej liczby 195 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:
 - a) 140 godzin szkolenia z instruktorem, z czego:
 - 1) 75 godzin szkolenia w locie z widocznością może obejmować:
 - (i) 30 godzin na śmigłowcowym symulatorze FFS klasy C/D; lub
 - (ii) 25 godzin na urządzeniu FTD 2,3; lub
 - (iii) 20 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III; lub
 - (iv) 20 godzin na samolotach lub motoszybowcach turystycznych;
 - 2) 50 godzin szkolenia według wskazań przyrządów może obejmować:
 - (i) do 20 godzin na śmigłowcowym symulatorze FFS lub na urządzeniu FTD 2,3 lub FNPT II/III; lub
 - (ii) 10 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT co najmniej klasy 1 lub na samolocie;

- 3) 15 godzin szkolenia MCC, do którego można wykorzystać śmigłowcowy symulator FFS lub śmigłowcowe urządzenie FTD 2,3(MCC) lub FNPT II/III(MCC).

Jeżeli typ śmigłowca użyty do szkolenia w locie jest inny niż typ śmigłowcowego symulatora FFS użyty do szkolenia w locie z widocznością, zalicza się tylko czas spędzony na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III;

- b) 55 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego 40 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy. Należy uzyskać co najmniej 14 godzin czasu lotu samodzielnego w dzień i 1 godzinę czasu lotu samodzielnego w nocy;
- c) 50 godzin lotów nawigacyjnych, w tym co najmniej 10 godzin w dzień w charakterze ucznia-pilota dowódcy, z czego jeden lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), w trakcie którego należy wykonać lądowania na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
- d) 5 godzin czasu lotu na śmigłowcach w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie;
- e) 50 godzin czasu ćwiczeń według wskazań przyrządów z instruktorem, w tym:
- (i) 10 godzin czasu podstawowego szkolenia według wskazań przyrządów; oraz
 - (ii) 40 godzin szkolenia IR, w tym co najmniej 10 godzin na śmigłowcu wielosilnikowym certyfikowanym do lotów IFR.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

10. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego do licencji CPL(H) na śmigłowcu wielosilnikowym oraz do egzaminu praktycznego na uprawnienie IR na śmigłowcu wielosilnikowym certyfikowanym do lotów IFR, a także musi spełnić wymagania dotyczące szkolenia MCC.

G. Szkolenie zintegrowane do licencji ATP – śmigłowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem zintegrowanego szkolenia do licencji ATP(H) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do umożliwienia mu wykonywania czynności drugiego pilota na śmigłowcach wielosilnikowych z załogą wieloosobową, z uprawnieniami ograniczonymi do lotów VFR, w zarobkowym transporcie lotniczym oraz do uzyskania licencji CPL(H).
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane do licencji ATP(H) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Posiadacz licencji PPL(H) uzyskuje zaliczenie 50 % odpowiedniego doświadczenia, do maksymalnej liczby:
 - a) 40 godzin, z czego nie więcej niż 20 godzin szkolenia z instruktorem; lub
 - b) 50 godzin, z czego nie więcej niż 25 godzin szkolenia z instruktorem, o ile dana osoba uzyskała uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na śmigłowcach.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu ATPL(H);
 - b) szkolenie w zakresie lotów z widocznością oraz podstaw wykonywania lotów według wskazań przyrządów; oraz
 - c) szkolenie MCC w operacjach na śmigłowcach z załogą wieloosobową.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia ATP(H), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne do licencji ATP(H) musi obejmować co najmniej 650 godzin.
7. Szkolenie MCC obejmuje co najmniej 20 godzin szkolenia teoretycznego i ćwiczeń.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

8. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji ATPL(H).

SZKOLENIE W LOCIE

9. Szkolenie w locie musi obejmować ogółem co najmniej 150 godzin, wliczając w to wszystkie sprawdziany postępów. Z ogólnej liczby 150 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:

- a) 95 godzin szkolenia z instruktorem, z czego:

(i) 75 godzin szkolenia w locie z widocznością może obejmować:

- 1) 30 godzin na śmigłowcowym symulatorze FFS klasy C/D; lub
- 2) 25 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FTD 2,3; lub
- 3) 20 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III; lub
- 4) 20 godzin na samolotach lub motoszybowcach turystycznych;

(ii) 10 godzin podstawowego szkolenia według wskazań przyrządów może obejmować 5 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT co najmniej klasy I lub na samolocie;

(iii) 10 godzin szkolenia MCC, do którego można wykorzystać śmigłowcowy symulator FFS lub śmigłowcowe urządzenie FTD 2,3(MCC) lub FNPT II/III(MCC).

Jeżeli typ śmigłowca użyty do szkolenia w locie jest inny niż typ śmigłowcowego symulatora FFS użyty do szkolenia w locie z widocznością, zalicza się tylko czas spędzony na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III;

- b) 55 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego 40 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy. Należy uzyskać co najmniej 14 godzin czasu lotu samodzielnego w dzień i 1 godzinę czasu lotu samodzielnego w nocy;
- c) 50 godzin lotów nawigacyjnych, w tym co najmniej 10 godzin w dzień w charakterze ucznia-pilota dowódcy, z czego jeden lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), w trakcie którego należy wykonać lądowania na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
- d) 5 godzin czasu lotu na śmigłowcach w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

10. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego do licencji CPL(H) na śmigłowcu wielosilnikowym i spełnić wymagania dotyczące MCC.

H. Szkolenie modułowe do licencji ATP – śmigłowce

1. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H), która zalicza szkolenie teoretyczne podczas szkolenia modułowego, musi posiadać co najmniej licencję PPL(H) oraz wykonać, w okresie 18 miesięcy, nie mniej niż:
 - a) w przypadku osoby posiadającej licencję PPL(H) wydaną zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej; 550 godzin;
 - b) w przypadku osoby posiadającej licencję CPL(H): 300 godzin.
2. Osoba ubiegająca się o licencję ATPL(H)/IR, która zalicza szkolenie teoretyczne podczas szkolenia modułowego, musi posiadać co najmniej licencję PPL(H) oraz uzyskać nie mniej niż:
 - a) w przypadku osoby posiadającej licencję PPL(H): 650 godzin;
 - b) w przypadku osoby posiadającej licencję CPL(H): 400 godzin;
 - c) w przypadku osoby posiadającej uprawnienia IR(H): 500 godzin;
 - d) w przypadku osoby posiadającej licencję CPL(H) i uprawnienia IR(H): 250 godzin.

I. Szkolenie zintegrowane do licencji CPL/IR – śmigłowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem zintegrowanego szkolenia do licencji CPL(H)/IR jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego w operacjach na śmigłowcach wielosilnikowych z załogą jednoosobową oraz do uzyskania licencji CPL(H)/IR na śmigłowce wielosilnikowe.
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane CPL(H)/IR powinna zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Posiadacz licencji PPL(H) uzyskuje zaliczenie 50 % odpowiedniego doświadczenia, do maksymalnej liczby:
 - a) 40 godzin, z czego nie więcej niż 20 godzin szkolenia z instruktorem; lub
 - b) 50 godzin, z czego nie więcej niż 25 godzin szkolenia z instruktorem, o ile dana osoba uzyskała uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na śmigłowcach.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(H) oraz uprawnień IR, a także do pierwszego uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego; oraz
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia CPL(H)/IR, może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami i uprawnieniem IR, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne CPL(H)/IR obejmuje co najmniej 500 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(H) i uprawnień IR.

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie musi obejmować ogółem co najmniej 180 godzin, wliczając w to wszystkie sprawdziany postępów. Z ogólnej liczby 180 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:
 - a) 125 godzin szkolenia z instruktorem, z czego:
 - (i) 75 godzin szkolenia w lotach widocznością, które może obejmować:
 - 1) 30 godzin na śmigłowcowym symulatorze FFS klasy C/D; lub
 - 2) 25 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FTD 2,3; lub
 - 3) 20 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III; lub
 - 4) 20 godzin na samolotach lub motoszybowcach turystycznych;
 - (ii) 50 godzin szkolenia według wskazań przyrządów może obejmować:
 - 1) do 20 godzin na śmigłowcowym symulatorze FFS lub urządzeniu FTD 2,3 lub FNPT II/III; lub
 - 2) 10 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT co najmniej klasy 1 lub na samolocie.

Jeżeli typ śmigłowca użyty do szkolenia w locie jest inny niż typ śmigłowcowego symulatora FFS użytego do szkolenia w locie z widocznością, zalicza się tylko czas spędzony na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III;

 - b) 55 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego 40 godzin można wykonać w charakterze ucniapilota dowódcy. Należy uzyskać co najmniej 14 godzin czasu lotu samodzielnego w dzień i 1 godzinę czasu lotu samodzielnego w nocy;

- c) 10 godzin lotów nawigacyjnych z instruktorem;
- d) 10 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
- e) 5 godzin czasu lotu na śmigłowcach w nocy, w tym co najmniej 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie;
- f) 50 godzin czasu ćwiczeń według wskazań przyrządów z instruktorem, z czego:
 - (i) 10 godzin czasu podstawowego szkolenia według wskazań przyrządów; oraz
 - (ii) 40 godzin szkolenia IR, w tym co najmniej 10 godzin na śmigłowcu wielosilnikowym certyfikowanym do lotów IFR.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

9. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego do licencji CPL(H) na śmigłowcu jednosilnikowym lub wielosilnikowym oraz do egzaminu praktycznego do uprawnienia IR na śmigłowcu wielosilnikowym certyfikowanym do wykonywania lotów IFR.

J. Szkolenie zintegrowane do licencji CPL – śmigłowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia zintegrowanego do licencji CPL(H) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do wydania licencji CPL(H).
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane CPL(H) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Posiadacz licencji PPL(H) uzyskuje zaliczenie 50 % odpowiedniego doświadczenia, do maksymalnej liczby:
 - a) 40 godzin, z czego nie więcej niż 20 godzin szkolenia z instruktorem; lub
 - b) 50 godzin, z czego nie więcej niż 25 godzin szkolenia z instruktorem, o ile dana osoba uzyskała uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na śmigłowcach.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(H); oraz
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia CPL(H), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne do licencji CPL(H) musi obejmować co najmniej 350 godzin albo, jeżeli kandydat posiada licencję PPL, 200 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(H).

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie musi obejmować ogółem co najmniej 135 godzin, wliczając w to wszystkie sprawdziany postępów, przy czym czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów może wynieść nie więcej niż 5 godzin. Z ogólnej liczby 135 godzin kandydat musi zaliczyć co najmniej:
- a) 85 godzin szkolenia z instruktorem, z czego:
 - (i) szkolenie w locie z widocznością może wynieść do 75 godzin i obejmować:
 - 1) 30 godzin na śmigłowcowym symulatorze FFS klasy C/D; lub

- 2) 25 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FTD 2,3; lub
 - 3) 20 godzin na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III; lub
 - 4) 20 godzin na samolocie lub motoszybowcu turystycznym;
- (ii) do 10 godzin szkolenia według wskazań przyrządów, z czego 5 godzin można wykonać na śmigłowcowym urządzeniu FNPT co najmniej klasy I lub na samolocie.
- Jeżeli typ śmigłowca użyty do szkolenia w locie jest inny niż typ śmigłowcowego symulatora FFS użyty do szkolenia w locie z widocznością, zalicza się tylko czas spędzony na śmigłowcowym urządzeniu FNPT II/III;
- b) 50 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego 35 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy. Należy uzyskać co najmniej 14 godzin czasu lotu samodzielnego w dzień i 1 godzinę czasu lotu samodzielnego w nocy;
 - c) 10 godzin lotów nawigacyjnych z instruktorem;
 - d) 10 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
 - e) 5 godzin czasu lotu na śmigłowcach w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie;
 - f) 10 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem, w tym co najmniej 5 godzin na śmigłowcu.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

9. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego do licencji CPL(H).

K. Szkolenie modułowe do licencji CPL – śmigłowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia modułowego do licencji CPL(H) jest wyszkolenie posiadacza licencji PPL(H) do poziomu umiejętności niezbędnego do wydania licencji CPL(H).
2. Przed podjęciem szkolenia modułowego CPL(H) kandydat musi być posiadaczem licencji PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.
3. Przed rozpoczęciem szkolenia w locie kandydat musi:
 - a) posiadać 155 godzin czasu lotu jako pilot śmigłowców, w tym 50 godzin w charakterze pilota dowódcy, z czego 10 godzin w lotach nawigacyjnych;
 - b) spełnić wymagania określone w FCL.725 oraz FCL.720.H, jeżeli podczas egzaminu praktycznego ma zostać użyty śmigłowiec wielosilnikowy.
4. Osoba pragnąca podjąć szkolenie modułowe CPL(H) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia praktycznego w ramach jednego nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Szkolenie teoretyczne może prowadzić wyłącznie zatwierdzony w tym zakresie ośrodek szkolenia.
5. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(H); oraz
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne do licencji CPL(H) musi obejmować co najmniej 250 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(H).

SZKOLENIE W LOCIE

8. Kandydat bez uprawnień IR powinien odbyć co najmniej 30 godzin szkolenia w locie z instruktorem, z czego:
- 20 godzin szkolenia w locie z widocznością, z czego 5 godzin można wykonać na śmigłowcowym symulatorze FFS lub śmigłowcowym urządzeniu FTD 2,3 lub FNPT II, III; oraz
 - 10 godzin szkolenia według wskazań przyrządów, z czego 5 godzin można wykonać na śmigłowcowym urządzeniu FTD co najmniej klasy 1 lub FNPT co najmniej klasy I, bądź na samolocie.
9. Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR(H) uzyskuje pełne zaliczenie na poczet czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem. Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR(A) musi zaliczyć co najmniej 5 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem na śmigłowcu.
10. Kandydat bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych na śmigłowcach dodatkowo musi odbyć co najmniej 5 godzin szkolenia w locie nocnym, w tym 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie.

DOŚWIADCZENIE

11. Osoba ubiegająca się o licencję CPL(H) musi posiadać co najmniej 185 godzin czasu lotu, w tym 50 godzin w charakterze pilota dowódcy, z czego 10 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 185 km (100 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu.

Czas lotu w charakterze pilota dowódcy na innych kategoriach statków powietrznych można zaliczyć na poczet wymaganych 185 godzin czasu lotu w następujący sposób:

- 20 godzin na samolotach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(A); lub
- 50 godzin na samolotach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(A); lub
- 10 godzin na motoszybowcach turystycznych lub szybowcach; lub
- 20 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję PPL(As); lub
- 50 godzin na sterowcach, jeżeli kandydat posiada licencję CPL(As).

EGZAMIN PRAKTYCZNY

12. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie i zdobyciu odpowiedniego doświadczenia kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego na licencję CPL(H).

L. Szkolenie zintegrowane do licencji CPL/IR – sterowce

PRZEPISY OGÓLNE

- Celem szkolenia zintegrowanego do licencji CPL(As)/IR jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do wykonywania operacji na sterowcach oraz do uzyskania licencji CPL(As)/IR.
- Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane CPL(As)/IR musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.
- Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(As), PPL(A) lub PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Posiadacz licencji PPL(As), PPL(A) lub PPL(H) uzyskuje zaliczenie do maksymalnej liczby:
 - 10 godzin, z czego nie więcej niż 5 godzin szkolenia z instruktorem; lub
 - 15 godzin, z czego nie więcej niż 7 godzin szkolenia z instruktorem, o ile dana osoba uzyskała uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na sterowcach.
- Szkolenie to musi obejmować:
 - szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(As) oraz uprawnień IR, a także do pierwszego uprawnienia na typ sterowca; oraz
 - szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.

5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia CPL/IR(As), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami i uprawnieniem IR, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Szkolenie teoretyczne CPL(As)/IR musi obejmować co najmniej 500 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(As) i uprawnień IR.

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie musi obejmować ogółem co najmniej 80 godzin, wliczając w to wszystkie sprawdziany postępów. Z ogólnej liczby 80 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:

- a) 60 godzin szkolenia z instruktorem, z czego:

- (i) 30 godzin szkolenia w locie z widocznością, które może obejmować:

- 1) 12 godzin na symulatorze sterowcowym FFS; lub
- 2) 10 godzin na symulatorze sterowcowym FTD; lub
- 3) 8 godzin na sterowcowym urządzeniu FNPT II/III; lub
- 4) 8 godzin na samolocie, śmigłowcu lub motoszybowcu turystycznym;

- (ii) 30 godzin szkolenia według wskazań przyrządów, które może obejmować:

- 1) do 12 godzin na sterowcowym symulatorze FFS lub sterowcowym urządzeniu FTD lub FNPT II, III; lub
- 2) 6 godzin na sterowcowym urządzeniu FTD co najmniej klasy 1 lub FNPT co najmniej klasy I, lub na samolocie.

Jeżeli typ sterowca użyty do szkolenia w locie jest inny niż typ sterowcowego symulatora FFS użyty do szkolenia w locie z widocznością, zalicza się tylko 8 godzin;

- b) 20 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, z czego 5 godzin można wykonać w charakterze ucznia-pilota dowódcy. Należy uzyskać co najmniej 14 godzin czasu lotu samodzielnego w dzień i 1 godzinę czasu lotu samodzielnego w nocy;
- c) 5 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 90 km (50 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na lotnisku docelowym;
- d) 5 godzin czasu lotu na sterowcach w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie;
- e) 30 godzin czasu ćwiczeń według wskazań przyrządów z instruktorem, z czego:
- (i) 10 godzin czasu podstawowego szkolenia według wskazań przyrządów; oraz
- (ii) 20 godzin szkolenia IR, w tym co najmniej 10 godzin na sterowcu wielosilnikowym certyfikowanym do lotów IFR.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

9. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego do licencji CPL(As) na sterowcu jednosilnikowym lub wielosilnikowym oraz do egzaminu praktycznego do uprawnienia IR na sterowcu wielosilnikowym certyfikowanym do wykonywania lotów IFR.

M. Szkolenie zintegrowane do licencji CPL – sterowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia zintegrowanego do licencji CPL(As) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do wydania licencji CPL(As).
2. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane CPL(As) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.

3. Kandydat może zostać dopuszczony do szkolenia jako uczestnik bez licencji albo jako posiadacz licencji PPL(As), PPL(A) lub PPL(H) wydanej zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej. Posiadacz licencji PPL(As), PPL(A) lub PPL(H) uzyskuje zaliczenie do maksymalnej liczby:
 - a) 10 godzin, z czego nie więcej niż 5 godzin szkolenia z instruktorem; lub
 - b) 15 godzin, z czego nie więcej niż 7 godzin szkolenia z instruktorem, o ile dana osoba uzyskała uprawnienia do wykonywania lotów nocnych na sterowcach.
4. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(As); oraz
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.
5. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia CPL(As), może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne do licencji CPL(As) musi obejmować co najmniej 350 godzin albo, jeżeli kandydat posiada licencję PPL, 200 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

7. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(As).

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie musi obejmować ogółem co najmniej 50 godzin, wliczając w to wszystkie sprawdziany postępów, przy czym czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów może wynieść nie więcej niż 5 godzin. Z ogólnej liczby 50 godzin kandydat musi zaliczyć co najmniej:
 - a) 30 godzin szkolenia z instruktorem, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 5 godzin;
 - b) 20 godzin w charakterze pilota dowódcy;
 - c) 5 godzin lotów nawigacyjnych z instruktorem;
 - d) 5 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 90 km (50 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na lotnisku docelowym;
 - e) 5 godzin czasu lotu na sterowcach w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie;
 - f) 10 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem, w tym co najmniej 5 godzin na sterowcu.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

9. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat podchodzi do egzaminu praktycznego na licencję CPL(As).

N. Szkolenie modułowe do licencji CPL – sterowce

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia modułowego do licencji CPL(As) jest wyszkolenie posiadacza licencji PPL(As) do poziomu umiejętności niezbędnych do wydania licencji CPL(As).
2. Przed rozpoczęciem szkolenia modułowego do licencji CPL(As) kandydat musi:
 - a) posiadać licencję PPL(As) wydaną zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
 - b) posiadać 200 godzin czasu lotu jako pilot sterowców, w tym 100 godzin w charakterze pilota dowódcy, z czego 50 godzin w lotach nawigacyjnych.
3. Osoba pragnąca podjąć szkolenie modułowe CPL(As) musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Szkolenie teoretyczne może prowadzić wyłącznie zatwierdzony w tym zakresie ośrodek szkolenia.

4. Szkolenie to musi obejmować:

- a) szkolenie teoretyczne do poziomu CPL(As); oraz
- b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

5. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne do licencji CPL(As) musi obejmować co najmniej 250 godzin.

EGZAMIN Z WIEDZY TEORETYCZNEJ

6. Kandydat musi wykazać się wiedzą na poziomie odpowiednim dla uprawnień nadawanych posiadaczowi licencji CPL(As).

SZKOLENIE W LOCIE

7. Kandydat bez uprawnień IR powinien odbyć co najmniej 20 godzin szkolenia w locie z instruktorem, z czego:

10 godzin szkolenia w locie z widocznością, z czego 5 godzin można wykonać na sterowcowym symulatorze FFS lub na sterowcowym urządzeniu FTD 2,3 lub FNPT II, III; oraz

10 godzin szkolenia według wskazań przyrządów, z czego 5 godzin można wykonać na sterowcowym urządzeniu FTD co najmniej klasy 1 lub FNPT co najmniej klasy I, bądź na samolocie.

8. Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR(As) uzyskuje pełne zaliczenie na poczet czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem. Kandydat posiadający ważne uprawnienia IR na inną kategorię statku powietrznego musi zaliczyć co najmniej 5 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem na sterowcu.

9. Kandydat bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych na sterowcach dodatkowo musi odbyć co najmniej 5 godzin szkolenia w locie nocnym, w tym 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie.

DOŚWIADCZENIE

10. Osoba ubiegająca się o licencję CPL(As) musi posiadać co najmniej 250 godzin czasu lotu na sterowcach, w tym 125 godzin w charakterze pilota dowódcy, z czego 50 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 90 km (50 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku docelowym.

Czas lotu w charakterze pilota dowódcy na innych kategoriach statków powietrznych można zaliczyć na poczet wymaganych 185 godzin czasu lotu w następujący sposób:

- a) 30 godzin na samolotach lub śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję, odpowiednio, PPL(A) lub PPL(H); lub
- b) 60 godzin na samolotach lub śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada licencję, odpowiednio, CPL(A) lub CPL(H); lub
- c) 10 godzin na motoszybowcach turystycznych lub szybowcach; lub
- d) 10 godzin na balonach.

EGZAMIN PRAKTYCZNY

11. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie i zdobyciu odpowiedniego doświadczenia, kandydat musi podejść do egzaminu praktycznego na licencję CPL(As).

Dodatek 4

Egzamin praktyczny do licencji CPL**A. Przepisy ogólne**

1. Kandydat do egzaminu praktycznego na licencję CPL musi odbyć szkolenie na tej samej klasie lub tym samym typie statku powietrznego, jaki ma być wykorzystany podczas egzaminu.
2. Kandydat musi zaliczyć odpowiednie sekcje egzaminu praktycznego. Niezaliczenie jednego elementu danej sekcji skutkuje niezaliczeniem tej sekcji. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż jednej sekcji, musi powtórzyć cały egzamin. Kandydat, który nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza niezaliczoną sekcję. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek sekcji egzaminu powtórkowego, w tym sekcji zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin. Wszystkie odpowiednie sekcje egzaminu praktycznego muszą być ukończone w ciągu 6 miesięcy. Jeżeli kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich odpowiednich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi przejść dodatkowe szkolenie.
3. Niezaliczenie egzaminu praktycznego może skutkować koniecznością przejścia dodatkowego szkolenia. Nie ma ograniczeń co do dozwolonej liczby podejść do egzaminu praktycznego.

SPOSÓB PRZEPROWADZANIA EGZAMINU

4. Jeżeli kandydat zdecyduje się przerwać egzamin praktyczny z powodów uznanych przez egzaminatora za niewystarczające, kandydat musi powtórzyć cały egzamin praktyczny. Jeżeli egzamin zostaje przerwany z powodów uznanych przez egzaminatora za wystarczające, podczas dalszego lotu sprawdza się tylko te sekcje, które nie zostały ukończone do momentu przerwania egzaminu.
5. Decyzja o powtórzeniu przez kandydata jakiegokolwiek manewru czy procedury objętej egzaminem należy do egzaminatora. Egzaminator może przerwać egzamin w każdym momencie, jeżeli uzna, że poziom umiejętności wykazywany przez kandydata wymaga powtórzenia całego egzaminu.
6. Od kandydata wymaga się pilotowania statku powietrznego od momentu, w którym można wykonywać czynności pilota dowódcy oraz wykonywania lotu w taki sposób, jakby na statku powietrznym nie było innego członka załogi. Odpowiedzialność za lot musi być ustalona zgodnie z przepisami krajowymi.
7. Kandydat musi poinformować egzaminatora o wykonywanych przez siebie czynnościach kontrolnych i obowiązkach, w tym tych dotyczących identyfikacji pomocy radionawigacyjnych. Czynności kontrolne należy wykonywać zgodnie z listą kontrolną statku powietrznego, w którym przeprowadzany jest egzamin. Podczas poprzedzających lot przygotowań do egzaminu kandydat jest zobowiązany do określenia ustawień mocy i prędkości. Dane dotyczące osiągnięć dla startu, podejścia do lądowania i lądowania muszą być obliczone przez kandydata zgodnie z instrukcją operacyjną lub instrukcją użytkownika w locie dla danego wykorzystywanego statku powietrznego.
8. Egzaminator nie może brać udziału w pilotowaniu statku powietrznego z wyjątkiem sytuacji, gdy jego interwencja jest konieczna z uwagi na bezpieczeństwo lub dla uniknięcia niedopuszczalnych opóźnień w ruchu.

B. Zakres egzaminu praktycznego do wydania licencji CPL – samoloty

1. Samolot wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego musi spełniać wymagania dotyczące samolotów szkolnych, być dopuszczony do przewozu co najmniej czterech osób oraz posiadać śmigło przestawialne w locie i chowane podwozie.
2. Trasa lotu musi być wybierana przez egzaminatora, przy czym punktem docelowym musi być lotnisko kontrolowane. Kandydat odpowiada za planowanie lotu oraz dopilnowuje, aby na pokładzie znajdowała się całość sprzętu i dokumentacji potrzebnej do wykonania lotu. Lot musi trwać co najmniej 90 minut.
3. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - a) pilotowania samolotu w granicach jego ograniczeń;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - e) zachowywania kontroli nad samolotem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

4. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągow wykorzystywanego samolotu.

Wysokość

lot normalny	± 100 stóp
z symulowaną awarią silnika	± 150 stóp

utrzymywanie nakazanej linii drogi przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych ± 5°

Kierunek

lot normalny	± 10°
z symulowaną awarią silnika	± 15°

Prędkość

start i podejście do lądowania	± 5 węzłów
wszystkie pozostałe elementy lotu	± 10 węzłów

ZAKRES EGZAMINU

5. Elementy wymienione w sekcji 2 lit. c) i lit. e) ppkt (iv), a także wszystkie elementy sekcji 5 i 6 można wykonać na urządzeniu FNPT II lub symulatorze FFS.

We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych samolotu, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie samolotu według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwołdzeniowych i odlodzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu.

SEKCJA 1 – CZYNNOŚCI PRZED LOTEM I ODLOT

a	Czynności przed lotem, w tym: Planowanie lotu, dokumentacja, określanie masy i wyważenia, informacja meteorologiczna, NOTAMY
b	Przegląd i obsługa samolotu
c	Kołowanie i start
d	Kwestie dotyczące osiągow i trymerowania
e	Operacje na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym
f	Procedura odlotu, ustawianie wysokościomierza, unikanie kolizji (obserwacja zewnętrzna)
g	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 2 – PILOTAŻ

a	Pilotowanie samolotu według zewnętrznych punktów odniesienia, w tym lot poziomy po prostej, na wznoszeniu, opadaniu, obserwacja zewnętrzna
b	Lot na prędkościach minimalnych, w tym rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy przeciągnięcia i pełnego przeciągnięcia
c	Zakręty, w tym w konfiguracji do lądowania. Głębokie zakręty z przechyleniem 45°
d	Lot na prędkościach maksymalnych, w tym rozpoznawanie i wyprowadzanie ze spirali nurkującej
e	Lot wyłącznie według wskazań przyrządów, w tym: (i) lot poziomy, konfiguracja przelotowa, kontrola kierunku, wysokości i prędkości (ii) zakręty z przechyleniem 10°–30° na wznoszeniu i zniżaniu (iii) wyprowadzanie z nietypowych położeń (iv) lot z ograniczonym zestawem przyrządów
f	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 3 – PROCEDURY PODCZAS PRZELOTU	
a	Pilotowanie samolotu według zewnętrznych punktów odniesienia, z uwzględnieniem konfiguracji przelotowej Zagadnienia dotyczące zasięgu/długotrwałości lotu
b	Orientacja, czytanie mapy
c	Kontrolowanie wysokości, prędkości i kierunku, obserwacja zewnętrzna
d	Ustawianie wysokościomierza. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
e	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, zużycie paliwa, ocena błędu w utrzymywaniu nakazanej linii drogi i powrót na nakazaną linię drogi po odchyleniu
f	Obserwacja warunków pogodowych, ocena charakteru zmian pogody, planowanie zawrócenia z trasy
g	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, ustalanie pozycji (wg NDB lub VOR), identyfikacja pomocy radionawigacyjnych (lot według wskazań przyrządów). Zastosowanie planu zawrócenia z trasy na lotnisko zapasowe (lot z widzialnością)
SEKCJA 4 – PROCEDURY PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA I LĄDOWANIE	
a	Procedury dolotu, ustawianie wysokościomierza, czynności kontrolne, obserwacja zewnętrzna
b	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
c	Odejście na drugi krąg z małej wysokości
d	Lądowanie normalne, lądowanie przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)
e	Lądowanie na krótkim lądowisku
f	Podejście do lądowania i lądowanie bez użycia mocy silnika (tylko samoloty jednosilnikowe)
g	Lądowanie bez użycia klap
h	Czynności po locie
SEKCJA 5 – PROCEDURY W SYTUACJACH ANORMALNYCH I AWARYJNYCH	
Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 4	
a	Symulowana awaria silnika po starcie (na bezpiecznej wysokości), ćwiczenie w przypadku pożaru
b	Nieprawidłowe działanie instalacji, w tym instalacji awaryjnego wypuszczania podwozia, awaria instalacji elektrycznej i hamulców
c	Lądowanie przymusowe (symulowane)
d	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
e	Pytania ustne
SEKCJA 6 – LOT Z SYMULOWANĄ ASYMETRIĄ CIĄGU ORAZ ELEMENTY ODPOWIEDNIE DLA KLASY LUB TYPU	
Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5	
a	Symulowana awaria silnika podczas startu (na bezpiecznej wysokości, chyba że jest przeprowadzana na symulatorze FFS)
b	Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu
c	Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu

d	Wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika
e	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne, zespół umiejętności lotniczych
f	Według uznania egzaminatora – każdy istotny element egzaminu praktycznego na klasę lub typ, jeżeli ma zastosowanie: (i) systemy samolotu włącznie z obsługą autopilota (ii) działanie systemu hermetyzacji (iii) obsługa instalacji odlodzeniowej i przeciwooblodzeniowej
g	Pytania ustne

C. Zakres egzaminu praktycznego do wydania licencji CPL – śmigłowce

1. Śmigłowiec wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego musi spełniać wymagania dotyczące śmigłowców szkolnych.
2. Obszar i trasa lotu są wybierane przez egzaminatora, przy czym wszystkie manewry na niskiej wysokości i w zawisie muszą odbywać się nad zatwierdzonym lotniskiem/miejscem. Trasy wykorzystywane do realizacji sekcji 3 mogą kończyć się na lotnisku odlotu lub innym lotnisku, przy czym jeden punkt docelowy musi być lotniskiem kontrolowanym. Egzamin praktyczny można przeprowadzić podczas 2 lotów. Całkowity czas trwania lotu (lotów) nie może być krótszy niż 90 minut.
3. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - a) pilotowania śmigłowca w granicach jego ograniczeń;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - e) zachowywania kontroli nad śmigłowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

4. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowe oraz osiągi wykorzystywanego śmigłowca.

Wysokość

lot normalny	± 100 stóp
symulowana poważna sytuacja awaryjna	± 150 stóp

utrzymywanie nakazanej linii drogi przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych ± 10°

Kierunek

lot normalny	± 10°
symulowana poważna sytuacja awaryjna	± 15°

Prędkość

start i podejście na więcej niż jednym silniku	± 5 węzłów
wszystkie pozostałe elementy lotu	± 10 węzłów

Przemieszczanie się względem ziemi

Start zawis w zasięgu wpływu ziemi (I.G.E.)	± 3 stopy
lądowanie bez ruchów do przodu lub tyłu	

ZAKRES EGZAMINU

5. Elementy z sekcji 4 można wykonać na śmigłowcowym urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych śmigłowca, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie śmigłowca według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwołobudzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu.

SEKCJA 1 – CZYNNOŚCI KONTROLNE I PROCEDURY PRZED LOTEM I PO LOCIE	
a	Znajomość śmigłowca (np. dziennik techniczny, paliwo, masa i wyważenie, osiągi), planowanie lotu, dokumentacja, NOTAMY, pogoda
b	Przegląd i obsługa śmigłowca przed lotem, lokalizacja części oraz przydatność
c	Przegląd kabiny pilota, procedury startowe
d	Sprawdzenie przyrządów nawigacyjnych i łączności, wybór i ustawianie częstotliwości
e	Procedury przedstartowe, procedury radiotelefoniczne, współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji
f	Parkowanie, wyłączenie i procedury po locie
SEKCJA 2 – MNEWRY W ZAWISIE, PILOTAŻ ZAAWANSOWANY ORAZ TERENY OGRANICZONE	
a	Start i lądowanie (oderwanie i przyziemienie)
b	Kołowanie, podlot na miejsce startu
c	Zawis stacjonarny z wiatrem czołowym/bocznym/tylnym
d	Obroty w zawisie stacjonarnym, 360° w lewo i w prawo (obroty w miejscu)
e	Manewry w zawisie do przodu, w bok i do tyłu
f	Symulowana awaria silnika w zawisie
g	Szybkie zatrzymanie pod wiatr i z wiatrem
h	Lądowania i starty w terenie opadającym / miejscach nieprzygotowanych
i	Starty (różne profile)
j	Start z wiatrem bocznym, tylnym (jeżeli możliwe)
k	Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej)
l	Podejścia do lądowania (różne profile)
m	Start i lądowanie przy ograniczonej mocy
n	Autorotacje (egzaminator wybiera dwa manewry z następującego zakresu: autorotacja podstawowa, maksymalnego zasięgu, na małej prędkości, z zakretem o 360°)
o	Lądowanie autorotacyjne
p	Praktyczne lądowanie przymusowe z odzyskaną mocą
q	Sprawdzenie mocy, technika rekonesansu, technika podejścia i odlotu
SEKCJA 3 – NAWIGACJA – PROCEDURY PODCZAS PRZELOTU	
a	Nawigacja i orientacja na różnych wysokościach, czytanie mapy
b	Kontrola wysokości bezwzględnej/względnej, prędkości i kierunku oraz obserwacja przestrzeni powietrznej, ustawianie wysokościomierza
c	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, zużycie paliwa, maksymalny czas lotu, przybliżony czas przylotu, ocena błędu w utrzymywaniu nakazanej linii drogi i powrót na nią po odchyleniu, monitorowanie przy użyciu przyrządów
d	Obserwacja warunków pogodowych, planowanie wariantów

e	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, ustalanie pozycji (wg NDB lub VOR), identyfikacja pomocy radionawigacyjnych
f	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego oraz przestrzeganie przepisów itp.
SEKCJA 4 – PROCEDURY LOTU I MANEWRY JEDYNNIE WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW	
a	Lot poziomy, kontrola kierunku, wysokości bezwzględnej/względnej i prędkości
b	Zakręty z prędkością kątową 1 w locie poziomym na wskazanym kursie o 180° do 360° w lewo i prawo
c	Wznoszenie i opadanie, w tym zakręty z prędkością kątową 1 na wskazanym kursie
d	Wyprowadzanie z nietypowych położeń
e	Zakręty z przechyleniem 30°, do 90° w lewo i prawo
SEKCJA 5 – PROCEDURY W SYTUACJACH ANORMALNYCH I AWARYJNYCH (SYMULOWANE, GDZIE JEST TO WYMAGANE)	
Uwaga 1: W przypadku przeprowadzania egzaminu na śmigłowcu wielosilnikowym należy uwzględnić podczas egzaminu symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.	
Uwaga 2: Egzaminator wybiera 4 z następujących elementów:	
a	Niesprawność silnika, w tym awaria sterowania, oblodzenie gaźnika/silnika, instalacji olejowej, według wymagania
b	Nieprawidłowe działanie instalacji paliwowej
c	Nieprawidłowe działanie instalacji elektrycznej
d	Nieprawidłowe działanie instalacji hydraulicznej, w tym podejście i lądowanie bez pracującej instalacji hydraulicznej, według wymagania
e	Nieprawidłowe działanie wirnika nośnego lub systemu równoważenia momentu obrotowego (jedynie na symulatorze FFS lub omówienie teoretyczne)
f	Ćwiczenia w przypadku pożaru, w tym kontrola i usuwanie dymu, według wymagania
g	Inne procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych przewidziane w odpowiedniej instrukcji użytkownika w locie, w tym dla śmigłowców wielosilnikowych: Symulowana awaria silnika przy starcie: przerwanie startu przy lub przed punktem decyzyjnym startu (TDP), lub bezpieczne lądowanie przymusowe przy lub przed zdefiniowanym punktem po starcie (DPATO), tuż po TDP lub DPATO. Lądowanie przy symulowanej awarii silnika: lądowanie lub przejście na drugi krąg po awarii silnika przed punktem decyzyjnym lądowania (LDP) lub zdefiniowanym punktem przed lądowaniem (DPBL), czynności po awarii silnika po LDP lub bezpieczne lądowanie przymusowe po DPBL.

D. Zakres egzaminu praktycznego do wydania licencji CPL – sterowce

- Sterowiec wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego musi spełniać wymagania dotyczące sterowców szkolnych.
- Obszar i trasa lotu są wybierane przez egzaminatora. Trasy wykorzystywane do realizacji sekcji 3 mogą kończyć się na lotnisku odlotu lub innym lotnisku, przy czym jeden punkt docelowy musi być lotniskiem kontrolowanym. Egzamin praktyczny można przeprowadzić podczas 2 lotów. Całkowity czas trwania lotu (lotów) nie może być krótszy niż 60 minut.
- Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - pilotowania sterowca w granicach jego ograniczeń;
 - płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - zachowywania kontroli nad sterowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

4. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego sterowca.

Wysokość

lot normalny	± 100 stóp
symulowana poważna sytuacja awaryjna	± 150 stóp

utrzymywanie nakazanej linii drogi przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych ± 10°

Kierunek

lot normalny	± 10°
symulowana poważna sytuacja awaryjna	± 15°

ZAKRES EGZAMINU

5. Elementy sekcji 5 i 6 można wykonać na sterowcowym urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych sterowca, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie sterowca według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwbłędzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach.

SEKCJA 1 – CZYNNOŚCI PRZED LOTEM I ODLOT	
a	Czynności przed lotem, w tym: Planowanie lotu, dokumentacja, określanie masy i wyważenia, informacja meteorologiczna, NOTAMY
b	Przegląd i obsługa sterowca
c	Procedura odcumowania od maszty, manewrowanie na ziemi i start
d	Kwestie dotyczące osiągnięć i trymerowania
e	Operacje na lotnisku i w kręgu nadlotniskowym
f	Procedura odlotu, ustawianie wysokościomierza, unikanie kolizji (obserwacja zewnętrzna)
g	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 2 – PILOTAŻ	
a	Pilotowanie sterowca według zewnętrznych punktów odniesienia, w tym w locie poziomym po prostej, na wznoszeniu, opadaniu, obserwacja zewnętrzna
b	Lot na wysokości ciśnieniowej
c	Zakręty
d	Strome opadania i wznoszenia
e	Lot wyłącznie według wskazań przyrządów, w tym: (i) lot poziomy, kontrola kierunku, wysokości i prędkości (ii) zakręty w locie wznoszącym i opadającym (iii) wyprowadzanie z nietypowych położenia (iv) lot z ograniczonym zestawem przyrządów
f	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 3 – PROCEDURY PODCZAS PRZELOTU	
a	Pilotowanie sterowca według zewnętrznych punktów odniesienia, Zagadnienia dotyczące zasięgu/długostrwałości lotu
b	Orientacja, czytanie mapy

c	Kontrolowanie wysokości, prędkości i kierunku, obserwacja zewnętrzna
d	Ustawianie wysokościomierza, współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
e	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, zużycie paliwa, ocena błędu w utrzymywaniu nakazanej linii drogi i powrót na nakazaną linię drogi po odchyleniu
f	Obserwacja warunków pogodowych, ocena charakteru zmian pogody, planowanie zawrócenia z trasy
g	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, ustalanie pozycji (wg NDB lub VOR), identyfikacja pomocy radionawigacyjnych (lot według wskazań przyrządów). Zastosowanie planu zawrócenia z trasy na lotnisko zapasowe (lot z widzialnością)

SEKCJA 4 – PROCEDURY PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA I LĄDOWANIE

a	Procedury dolotu, ustawianie wysokościomierza, czynności kontrolne, obserwacja zewnętrzna
b	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
c	Odejście na drugi krąg z małej wysokości
d	Lądowanie normalne
e	Lądowanie na krótkim lądowisku
f	Podejście do lądowania i lądowanie bez użycia mocy silnika (tylko samoloty jednosilnikowe)
g	Lądowanie bez użycia klap
h	Czynności po locie

SEKCJA 5 – PROCEDURY W SYTUACJACH ANORMALNYCH I AWARYJNYCH

Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 4

a	Symulowana awaria silnika po starcie (na bezpiecznej wysokości), ćwiczenie w przypadku pożaru
b	Nieprawidłowe działanie instalacji
c	Lądowanie przymusowe (symulowane)
d	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
e	Pytania ustne

SEKCJA 6 – ELEMENTY ODPOWIEDNIE DLA KLASY LUB TYPU

Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5

a	Symulowana awaria silnika podczas startu (na bezpiecznej wysokości, chyba że jest przeprowadzana na symulatorze FFS)
b	Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg z awarią silnika/silników
c	Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzymaniem z awarią silnika/silników
d	Awary systemu kontroli ciśnienia w powłoce
e	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne, zespół umiejętności lotniczych
f	Według uznania egzaminatora – każdy istotny element egzaminu praktycznego na klasę lub typ, jeżeli ma zastosowanie: (i) systemy sterowca (ii) obsługa instalacji kontroli ciśnienia w powłoce
g	Pytania ustne

Dodatek 5

Szkolenie zintegrowane do licencji MPL

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia zintegrowanego do licencji MPL jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do wykonywania czynności drugiego pilota na wielosilnikowych turbinowych samolotach transportu lotniczego z załogą wieloosobową w lotach VFR i IFR oraz zdobycia licencji MPL.
2. Zgoda na prowadzenie szkolenia MPL może być udzielona wyłącznie zatwierdzonemu ośrodkowi szkolenia należącemu do operatora zarobkowego transportu lotniczego certyfikowanego zgodnie z częścią MS i stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji lotniczych lub posiadającemu specjalną umowę z takim operatorem. Do czasu ukończenia szkolenia przejściowego u operatora liniowego zakres licencji ogranicza się do operatora, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym.
3. Osoba pragnąca podjąć szkolenie zintegrowane do licencji MPL musi zaliczyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego szkolenia zorganizowanego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia. Szkolenie ma charakter kompetencyjny i odbywa się w warunkach działania załogi wieloosobowej.
4. Do szkolenia dopuszczane są wyłącznie osoby bez licencji.
5. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu ATPL(A);
 - b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów;
 - c) szkolenie MCC w operacjach na samolotach z załogą wieloosobową; oraz
 - d) szkolenie do uprawnień na typ.
6. Kandydat, który nie ukończy lub nie jest w stanie ukończyć całego szkolenia MPL, może zwrócić się do właściwego organu o przeprowadzenie egzaminu z wiedzy teoretycznej i egzaminu praktycznego na licencję z mniejszymi uprawnieniami i uprawnieniem IR, o ile spełnione zostaną stosowne wymagania.

WIEDZA TEORETYCZNA

7. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne MPL musi obejmować 750 godzin do poziomu wiedzy ATPL(A) oraz wymagane szkolenie teoretyczne do odpowiedniego uprawnienia na typ, zgodnie z podczęścią H.

SZKOLENIE W LOCIE

8. Szkolenie w locie musi obejmować co najmniej 240 godzin, na które składa się wykonywanie czynności pilota leżącego (pilot flying – PF) i pilota nieleżącego (pilot not flying – PNF) w locie faktycznym i symulowanym, w ramach 4 poniższych etapów szkolenia:
 - a) Etap 1 – podstawowe umiejętności pilotażowe
Podstawowe szkolenie samolotowe w załodze jednoosobowej.
 - b) Etap 2 – podstawowy
Wprowadzenie do operacji w załodze wieloosobowej i wykonywania lotów według wskazań przyrządów.
 - c) Etap 3 – średnio zaawansowany
Wykonywanie operacji w załodze wieloosobowej na samolotach wielosilnikowych turbinowych certyfikowanych jako samoloty o wysokich osiągnięciach zgodnie z częścią 21.
 - d) Etap 4 – zaawansowany
Szkolenie do uprawnienia na typ ukierunkowane na operacje liniowe.

Doświadczenie lotnicze w wykonywaniu faktycznych lotów musi spełniać wszystkie wymagania dotyczące doświadczenia określone w podczęści H oraz obejmować szkolenie z wyprowadzania maszyny z sytuacji krytycznych, loty nocne, loty wyłącznie według wskazań przyrządów, a także doświadczenie wymagane do osiągnięcia odpowiedniego zespołu umiejętności lotniczych.

Wymagane zagadnienia dotyczące MCC należy włączyć do odpowiednich etapów opisanych powyżej.

Szkolenie w locie z asymetrią ciągu należy przeprowadzić na samolocie lub symulatorze FFS.

9. Każdy etap szkolenia w ramach programu szkolenia w locie musi się składać ze szkolenia z zakresu odpowiedniej wiedzy podstawowej oraz szkolenia praktycznego.
10. Szkolenie musi obejmować stałą ocenę programu oraz kursantów. Celem oceny programu jest zapewnienie, że:
 - a) kompetencje i ich ocena są odpowiednie dla zadań stojących przed drugim pilotem samolotu z załogą wieloosobową; oraz
 - b) kursanci zdobędą niezbędne kompetencje stopniowo i w zadowalający sposób.
11. W celu zapewnienia zdobycia kompetencji, szkolenie musi obejmować co najmniej 12 startów i lądowań, które należy wykonać pod nadzorem instruktora na typie samolotu, dla którego mają zostać wydane uprawnienia.

OCENIANY POZIOM

12. Kandydat do uzyskania licencji MPL we wszystkich 9 jednostkach kompetencji określonych w ust. 13 poniżej musi wykazać się kompetencją na poziomie zaawansowanym, wymaganym do funkcjonowania i interakcji w charakterze drugiego pilota na samolotach wielosilnikowych turbinowych z załogą wieloosobową, w warunkach lotu z widocznością i według wskazań przyrządów. Ocena ma potwierdzić, że kandydat przez cały czas zachowuje kontrolę nad samolotem i panuje nad sytuacją, zapewniając udane wykonanie procedury lub manewru. Kandydat konsekwentnie wykazuje się wiedzą, umiejętnościami i zachowaniami wymaganymi do bezpiecznej obsługi odpowiedniego typu samolotu, zgodnie z kryteriami umiejętności właściwymi dla licencji MPL.

JEDNOSTKI KOMPETENCJI

13. Kandydat wykazuje się kompetencją w następujących 9 jednostkach kompetencji:
 - 1) stosowanie zasad dotyczących zasad zachowania człowieka, w tym zasad zarządzania zagrożeniami i błędami;
 - 2) wykonywanie operacji naziemnych;
 - 3) wykonywanie startu;
 - 4) wykonywanie wznoszenia;
 - 5) wykonywanie przelotu;
 - 6) wykonywanie opadania;
 - 7) wykonywanie podejścia do lądowania;
 - 8) wykonywanie lądowania; oraz
 - 9) wykonywanie operacji po lądowaniu i po locie.

LOT SYMULOWANY

14. Minimalne wymagania dotyczące urządzeń FSTD:

- a) Etap 1 – podstawowe umiejętności pilotażowe

Urządzenia do e-szkolenia oraz modułowe urządzenia treningowe zatwierdzone przez właściwy organ i posiadające następujące cechy:

- wyposażenie wykraczające poza oprzyrządowanie zwykle towarzyszące komputerom stacjonarnym, takie jak funkcjonująca replika modułu sterowania mocą silnika, boczny drążek sterowy lub klawiatura FMS, oraz
- angażowanie czynności psychomotorycznych przy odpowiednim zastosowaniu siły i czasu reakcji.

b) Etap 2 – podstawowy

Urządzenie FNPT II MCC, imitujące odpowiedni samolot wielosilnikowy turbinowy.

c) Etap 3 – średnio zaawansowany

Urządzenie FSTD imitujące samolot wielosilnikowy turbinowy, który musi być pilotowany z załogą wieloosobową, i kwalifikowane do standardu na poziomie B, dodatkowo posiadające:

— system widoczności dziennej/zmierzchowej/nocnej, ciągłe pole widzenia w całej kabinie pilotów, odpowiednio zwizualizowane, umożliwiające każdemu z pilotów widzenie 180° w poziomie i 40° w pionie, oraz

— symulację środowiska ATC.

d) Etap 4 – zaawansowany

Symulator FFS w pełni odpowiadający poziomowi D lub C, posiadający wzmocniony system widoczności dziennej oraz symulację środowiska ATC.

Dodatek 6

Szkolenia modułowe do uprawnień IR**A. IR(A) – szkolenie modułowe**

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia modułowego do uprawnień IR(A) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnych do pilotowania samolotów w lotach IFR oraz w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IMC). Szkolenie składa się z dwóch modułów, które można zrealizować oddzielnie lub w połączeniu:
 - a) Podstawowy moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów

Obejmuje 10 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniach BITD, FNPT I lub II lub na symulatorze FFS. Po ukończeniu podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów kandydatowi wydaje się świadectwo ukończenia kursu.
 - b) Proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów

Obejmuje pozostałą część programu szkolenia do uprawnień IR(A), 40 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów na samolocie jednosilnikowym lub 45 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów na samolocie wielosilnikowym, a także szkolenie teoretyczne do uprawnień IR(A).
2. Kandydat do szkolenia modułowego do uprawnień IR(A) musi być posiadaczem licencji CPL(A) lub PPL(A) z uprawnieniami do wykonywania lotów nocnych. Kandydat do podjęcia proceduralnego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów, który nie posiada licencji CPL(A), musi posiadać zaświadczenie ukończenia kursu wydanego po ukończeniu podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów.

Zatwierdzony ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie musi dopilnować, aby osoba ubiegająca się o uprawnienia IR(A) na samoloty wielosilnikowe, nieposiadająca uprawnień na typ lub klasę samolotu wielosilnikowego, przed rozpoczęciem szkolenia IR(A) przeszła szkolenie w zakresie samolotów wielosilnikowych określone w podczęści H.
3. Osoba rozpoczynająca proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów w ramach szkolenia modułowego do uprawnień IR(A) musi ukończyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego, nieprzerwanego zatwierzonego szkolenia. Zatwierdzony ośrodek szkolenia musi dopilnować, aby kandydat posiadał podstawowe umiejętności pilotażu w lotach według wskazań przyrządów przed rozpoczęciem tego szkolenia. W razie potrzeby należy przeprowadzić szkolenie odświeżające.
4. Szkolenie teoretyczne należy ukończyć w ciągu 18 miesięcy. Proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów oraz egzamin praktyczny należy ukończyć w okresie ważności zaliczenia egzaminów teoretycznych.
5. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu IR;
 - b) szkolenie w locie według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie modułowe do uprawnień IR(A) musi obejmować co najmniej 150 godzin szkolenia teoretycznego.

SZKOLENIE W LOCIE

7. Szkolenie do uprawnień IR(A) na samoloty jednosilnikowe musi obejmować co najmniej 50 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego w ramach czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów można wykonać do 20 godzin na urządzeniu FNPT I lub do 35 godzin na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II. Z czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów przewidzianego na urządzeniu FNPT II lub symulator FFS, do 10 godzin można zrealizować na urządzeniu FNPT I.
8. Szkolenie do uprawnień IR(A) na samoloty wielosilnikowe musi obejmować co najmniej 55 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego w ramach czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów można wykonać do 25 godzin na urządzeniu FNPT I lub do 40 godzin na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II. Z czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów przewidzianego na urządzeniu FNPT II lub symulator FFS, do 10 godzin można zrealizować na urządzeniu FNPT I. Pozostałe szkolenie w locie według wskazań przyrządów musi obejmować co najmniej 15 godzin na samolotach wielosilnikowych.
9. Posiadacz uprawnień IR(A) na samoloty jednosilnikowe, który posiada również uprawnienia na typ lub klasę samolotu wielosilnikowego i pragnie zdobyć po raz pierwszy uprawnienia IR(A) na samoloty wielosilnikowe, musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmujące co najmniej 5 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów na samolotach wielosilnikowych, z czego 3 godziny można zrealizować na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II.

- 10.1. W przypadku posiadacza licencji CPL(A) lub zaświadczenia ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów, łączną liczbę godzin szkolenia wymaganą zgodnie z ust. 7 lub 8 powyżej można zmniejszyć o 10 godzin.
- 10.2. W przypadku posiadacza uprawnień IR(H), łączną liczbę godzin szkolenia wymaganą zgodnie z ust. 7 lub 8 powyżej można zmniejszyć o 10 godzin.
- 10.3. Łączna długość szkolenia w locie według wskazań przyrządów na samolocie musi być zgodna z wymaganiami określonymi w ust. 7 lub 8, w zależności od przypadku.
11. Elementy egzaminu praktycznego na uprawnienie IR(A) muszą obejmować:
- a) podstawowy moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów: procedury i manewry z podstaw lotu według wskazań przyrządów, obejmujące co najmniej:
- podstawy lotu według wskazań przyrządów bez zewnętrznych odniesień wzrokowych:
- lot poziomy,
 - wznoszenie,
 - opadanie,
 - zakręty w locie poziomym oraz podczas wznoszenia i opadania;
- wskazania przyrządów:
- głębokie zakręty;
 - radionawigacja;
 - wyprowadzanie z nietypowych położeń;
 - lot z ograniczonym zestawem przyrządów;
 - rozpoznawanie i wyprowadzanie z początkowej fazy przeciągnięcia i pełnego przeciągnięcia;
- b) proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów:
- (i) procedury przygotowawcze do lotu IFR, w tym korzystanie z instrukcji użytkownika w locie oraz odpowiednich dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego do przygotowania planu lotu IFR;
 - (ii) procedury i manewry stosowane podczas lotu IFR w warunkach normalnych, anormalnych i w sytuacjach awaryjnych, w tym co najmniej:
 - przejście z lotu z widocznością do lotu według wskazań przyrządów w momencie startu,
 - standardowy odlot i dolot według wskazań przyrządów,
 - procedury IFR podczas przelotu,
 - procedury oczekiwania,
 - podejścia według wskazań przyrządów do określonych minimów,
 - procedury odlotu po nieudanym podejściu,
 - lądowanie po podejściu według wskazań przyrządów, w tym podejście z okrążeniem;
 - (iii) manewry podczas lotu oraz poszczególne parametry lotu;
 - (iv) jeżeli jest to wymagane, wykonywanie powyższych ćwiczeń na samolocie wielosilnikowym, w tym pilotowanie samolotu wyłącznie według wskazań przyrządów w symulowanym locie z jednym silnikiem nieczynnym oraz wyłączeniem i ponownym uruchomieniem silnika podczas lotu (to ostatnie ćwiczenie należy wykonywać na bezpiecznej wysokości, chyba że jest wykonywane na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II).

B. IR(H) – szkolenie modułowe

1. Celem szkolenia modułowego do uprawnień IR(H) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do pilotowania śmigłowców w lotach IFR oraz w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IMC).
2. Kandydat do szkolenia modułowego do uprawnień IR(H) musi posiadać licencję PPL(H) z uprawnieniami do wykonywania lotów nocnych, bądź licencję CPL(H) lub ATPL(H). Przed rozpoczęciem etapu szkolenia na statku powietrznym w ramach szkolenia IR(H), kandydat musi uzyskać uprawnienia na typ śmigłowca, który będzie wykorzystany podczas egzaminu praktycznego do uprawnień IR(H), lub ukończyć zatwierdzone szkolenie do uprawnień na ten typ. Jeżeli egzamin praktyczny ma być przeprowadzony w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, kandydat musi posiadać zaświadczenie zaliczenia szkolenia MCC.
3. Osoba pragnąca podjąć szkolenie modułowe do uprawnień IR(H) musi ukończyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego nieprzerwanego zatwierdzonego szkolenia.
4. Szkolenie teoretyczne należy ukończyć w ciągu 18 miesięcy. Szkolenie w locie oraz egzamin praktyczny należy ukończyć w okresie ważności zaliczenia egzaminów teoretycznych.
5. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu IR;
 - b) szkolenie w locie według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie modułowe do uprawnień IR(H) musi obejmować co najmniej 150 godzin.
SZKOLENIE W LOCIE
7. Szkolenie do uprawnień IR(H) na śmigłowce jednosilnikowe musi obejmować co najmniej 50 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego:
 - a) do 20 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I(H) lub (A). Zamiast 20 godzin szkolenia na urządzeniu FNPT I(H) lub (A) można zrealizować 20 godzin szkolenia do uprawnień IR(H) na samolocie zatwierdzonym do wykorzystania podczas przedmiotowego szkolenia; lub
 - b) do 35 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na śmigłowcowym urządzeniu FTD 2/3, FNPT II/III lub na symulatorze FFS.

Szkolenie w locie według wskazań przyrządów musi obejmować co najmniej 10 godzin na śmigłowcu certyfikowanym do lotów IFR.
8. Szkolenie do uprawnień IR(H) na śmigłowce wielosilnikowe musi obejmować co najmniej 55 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego:
 - a) do 20 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I(H) lub (A). Zamiast 20 godzin szkolenia na urządzeniu FNPT I(H) lub (A) można zrealizować 20 godzin szkolenia do uprawnień IR(H) na samolocie zatwierdzonym do wykorzystania podczas przedmiotowego szkolenia, lub
 - b) do 40 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na śmigłowcowym urządzeniu FTD 2/3, FNPT II/III lub na symulatorze FFS.

Szkolenie w locie według wskazań przyrządów musi obejmować co najmniej 10 godzin na śmigłowcu wielosilnikowym certyfikowanym do lotów IFR.
- 9.1. W przypadku posiadacza licencji ATPL(H) liczbę godzin szkolenia teoretycznego zmniejsza się o 50 godzin.
- 9.2. W przypadku posiadacza uprawnień IR(A) liczbę godzin szkolenia można zmniejszyć o 10 godzin
10. Elementy egzaminu praktycznego na uprawnienia IR(H) muszą obejmować:
 - a) procedury przygotowawcze do lotu IFR, w tym korzystanie z instrukcji użytkownika w locie oraz odpowiednich dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego do przygotowania planu lotu IFR;
 - b) procedury i manewry stosowane podczas lotu IFR w warunkach normalnych, anormalnych i w sytuacjach awaryjnych, w tym co najmniej:
 - przejście z lotu z widocznością do lotu według wskazań przyrządów w momencie startu,
 - standardowy odlot i dolot według wskazań przyrządów,
 - procedury IFR podczas przelotu,

- procedury oczekiwania,
 - podejścia według wskazań przyrządów do określonych minimów,
 - procedury odlotu po nieudanym podejściu,
 - lądowanie po podejściu według wskazań przyrządów, w tym podejście z okrążeniem;
- c) manewry podczas lotu oraz poszczególne parametry lotu;
- d) jeżeli jest to wymagane, wykonywanie powyższych ćwiczeń na śmigłowcu wielosilnikowym, w tym pilotowanie śmigłowca wyłącznie według wskazań przyrządów w symulowanym locie z jednym silnikiem nieczynnym oraz wyłączeniem i ponownym uruchomieniem silnika podczas lotu (to ostatnie ćwiczenie należy wykonywać na bezpiecznej wysokości, chyba że jest wykonywane na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II lub FTD 2/3).

C. IR(As) – szkolenie modułowe

PRZEPISY OGÓLNE

1. Celem szkolenia modułowego do uprawnień IR(As) jest wyszkolenie pilota do poziomu umiejętności niezbędnego do pilotowania sterowców w lotach IFR oraz w warunkach meteorologicznych do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IMC). Szkolenie składa się z dwóch modułów, które można zrealizować oddzielnie lub w połączeniu:
 - a) Podstawowy moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów

Obejmuje 10 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego nie więcej niż 5 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniach BITD, FNPT I lub II lub na symulatorze FFS. Po ukończeniu podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów kandydatowi wydaje się świadectwo ukończenia kursu.
 - b) Proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów

Obejmuje pozostałą część programu szkolenia do uprawnień IR(As), 25 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, a także szkolenie teoretyczne do uprawnień IR(As).
2. Kandydat do szkolenia modułowego do uprawnień IR(As) musi posiadać licencję PPL(As) z wpisanymi uprawnieniami do wykonywania lotów nocnych lub licencji CPL(As). Kandydat do proceduralnego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów, który nie posiada licencji CPL(As), musi być posiadaczem świadectwa ukończenia kursu wydanego po podstawowym module szkolenia do lotów według wskazań przyrządów.
3. Osoba, która chce rozpocząć proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów w ramach szkolenia modułowego do uprawnień IR(As), musi ukończyć wszystkie etapy szkolenia w ramach jednego nieprzerwanego zatwierdzonego szkolenia. Zatwierdzony ośrodek szkolenia musi dopilnować, aby kandydat posiadał podstawowe umiejętności pilotażu w lotach według wskazań przyrządów przed rozpoczęciem tego szkolenia. W razie potrzeby należy przeprowadzić szkolenie odświeżające.
4. Szkolenie teoretyczne należy ukończyć w ciągu 18 miesięcy. Proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów oraz egzamin praktyczny należy ukończyć w okresie ważności zaliczenia egzaminów teoretycznych.
5. Szkolenie to musi obejmować:
 - a) szkolenie teoretyczne do poziomu IR;
 - b) szkolenie w locie według wskazań przyrządów.

WIEDZA TEORETYCZNA

6. Zatwierdzone szkolenie modułowe do uprawnień IR(As) musi obejmować co najmniej 150 godzin szkolenia teoretycznego.

SZKOLENIE W LOCIE

7. Szkolenie do uprawnień IR(As) musi obejmować co najmniej 35 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów, z czego w ramach czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów można wykonać do 15 godzin na urządzeniu FNPT I lub do 20 godzin na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II. Z czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów przewidzianego na urządzeniu FNPT II lub symulatorze FFS, do 5 godzin można zrealizować na urządzeniu FNPT I.
8. W przypadku posiadacza licencji CPL(As) lub zaświadczenia ukończenia kursu wydanego po podstawowym module szkolenia do lotów według wskazań przyrządów łączną liczbę godzin szkolenia wymaganą zgodnie z ust. 7 można zmniejszyć o 10 godzin. Łączna długość szkolenia w locie według wskazań przyrządów na sterowcu musi być zgodna z wymaganiami określonymi w ust. 7.
9. W przypadku kandydata będącego posiadaczem uprawnień IR na inną kategorię statku powietrznego łączną liczbę wymaganych godzin szkolenia w locie można zmniejszyć do 10 godzin na sterowcach.

10. Elementy egzaminu praktycznego na uprawnienie IR(As) muszą obejmować:

a) Podstawowy moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów:

procedury i manewry z podstaw lotu według wskazań przyrządów, obejmujące co najmniej:

podstawy lotu według wskazań przyrządów bez zewnętrznych odniesień wzrokowych:

- lot poziomy,
- wznoszenie,
- opadanie,
- zakręty w locie poziomym oraz podczas wznoszenia i opadania;

wskazania przyrządów;

radionawigacja;

wyprowadzanie z nietypowych położzeń;

lot z ograniczonym zestawem przyrządów;

b) proceduralny moduł szkolenia do lotów według wskazań przyrządów:

(i) procedury przygotowawcze do lotu IFR, w tym korzystanie z instrukcji użytkownika w locie oraz odpowiednich dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego do przygotowania planu lotu IFR;

(ii) procedury i manewry stosowane podczas lotu IFR w warunkach normalnych, anormalnych i w sytuacjach awaryjnych, w tym co najmniej:

- przejście z lotu z widocznością do lotu według wskazań przyrządów w momencie startu,
- standardowy odlot i dolot według wskazań przyrządów,
- procedury IFR podczas przelotu,
- procedury oczekiwania,
- podejścia według wskazań przyrządów do określonych minimów,
- procedury odlotu po nieudanym podejściu,
- lądowanie po podejściu według wskazań przyrządów, w tym podejście z okrążeniem;

(iii) manewry podczas lotu oraz poszczególne parametry lotu;

(iv) wykonywanie powyższych ćwiczeń na sterowcu, w tym pilotowanie sterowca wyłącznie według wskazań przyrządów w symulowanym locie z jednym silnikiem nieczynnym oraz wyłączeniem i ponownym uruchomieniem silnika podczas lotu (to ostatnie ćwiczenie należy wykonywać na bezpiecznej wysokości, chyba że jest wykonywane na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II).

—

Dodatek 7

IR – egzamin praktyczny

1. Osoba ubiegająca się o uprawnienia IR musi wcześniej odbyć szkolenie na tej samej klasie lub tym samym typie statku powietrznego, jaki ma być wykorzystany podczas egzaminu.
2. Kandydat musi zaliczyć odpowiednie sekcje egzaminu praktycznego. Niezaliczenie jednego elementu danej sekcji skutkuje niezaliczeniem tej sekcji. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż jednej sekcji, musi powtórzyć cały egzamin. Kandydat, który nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza niezaliczoną sekcję. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek sekcji egzaminu powtórkowego, w tym sekcji zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin. Wszystkie odpowiednie sekcje egzaminu praktycznego muszą być ukończone w ciągu 6 miesięcy. Jeżeli kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich odpowiednich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi przejść dodatkowe szkolenie.
3. Niezaliczenie egzaminu praktycznego może skutkować koniecznością przejścia dodatkowego szkolenia. Nie ma ograniczeń co do dozwolonej liczby podejść do egzaminu praktycznego.

SPOSÓB PRZEPROWADZANIA EGZAMINU

4. Egzamin ma symulować lot praktyczny. Trasa lotu jest wybierana przez egzaminatora. Zasadniczym elementem egzaminu jest posiadana przez kandydata umiejętność zaplanowania i wykonania lotu na podstawie standardowych danych. Kandydat odpowiada za planowanie lotu oraz musi dopilnować, aby na pokładzie znalazła się całość sprzętu i dokumentacji potrzebnej do wykonania lotu. Lot musi trwać co najmniej 1 godzinę.
5. Jeżeli kandydat zdecyduje się przerwać egzamin praktyczny z powodów uznanych przez egzaminatora za niewystarczające, kandydat musi powtórzyć cały egzamin praktyczny. Jeżeli egzamin zostaje przerwany z powodów uznanych przez egzaminatora za wystarczające, podczas dalszego lotu sprawdza się tylko te sekcje, które nie zostały ukończone do momentu przerwania egzaminu.
6. Decyzja o powtórzeniu przez kandydata jakiegokolwiek manewru czy procedury objętej egzaminem należy do egzaminatora. Egzaminator może przerwać egzamin w każdym momencie, jeżeli uzna, że poziom umiejętności pilotażu wykazywany przez kandydata wymaga powtórzenia całego egzaminu.
7. Od kandydata wymaga się pilotowania statku powietrznego od momentu, w którym można wykonywać czynności pilota dowódcy oraz wykonywania lotu w taki sposób, jakby w statku powietrznym nie było innego członka załogi. Egzaminator nie bierze udziału w pilotowaniu statku powietrznego, z wyjątkiem sytuacji, gdy jego interwencja jest konieczna z uwagi na bezpieczeństwo lub dla uniknięcia niedopuszczalnych opóźnień w ruchu. Odpowiedzialność za lot musi być ustalona zgodnie z przepisami krajowymi.
8. Względne/bezwzględne wysokości decyzyjne, minimalne względne/bezwzględne wysokości zniżania oraz punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu muszą być określone przez kandydata w uzgodnieniu z egzaminatorem.
9. Kandydat do uzyskania uprawnień IR musi informować egzaminatora o wykonywanych przez siebie czynnościach kontrolnych i obowiązkach, w tym tych dotyczących identyfikacji pomocy radionawigacyjnych. Czynności kontrolne muszą być wykonywane zgodnie z listą kontrolną statku powietrznego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Podczas poprzedzających lot przygotowań do egzaminu kandydat jest zobowiązany do określenia ustawień mocy i prędkości. Dane dotyczące osiągnięć dla startu, podejścia do lądowania i lądowania muszą być obliczone przez kandydata zgodnie z instrukcją operacyjną lub instrukcją użytkownika w locie dla danego wykorzystywanego statku powietrznego.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

10. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - pilotowania statku powietrznego w granicach jego ograniczeń;
 - płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - zachowywania kontroli nad statkiem powietrznym przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.

11. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotazowe oraz osiągi wykorzystywanego statku powietrznego.

Wysokość

Ogólnie	± 100 stóp
Rozpoczynanie odejścia na drugi krąg na względnej/bezwzględnej wysokości decyzyjnej	+ 50 stóp/- 0 stóp
Minimalna względna/bezwzględna wysokość zniżania / Punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu	+ 50 stóp/- 0 stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi

przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	± 5°
Podejście precyzyjne	odchylenie do połowy skali azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek

ze wszystkimi silnikami działającymi	± 5°
z symulowaną awarią silnika	± 10°

Prędkość

ze wszystkimi silnikami działającymi	± 5 węzłów
z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

ZAKRES EGZAMINU

Samoloty

SEKCJA 1 – CZYNNOŚCI PRZED LOTEM I ODLOT	
We wszystkich sekcjach obowiązuje stosowanie listy kontrolnej, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, procedur przeciwołdzeniowych i odlodzeniowych itp.	
a	Wykorzystanie instrukcji użytkownika w locie (lub jej odpowiednika), w szczególności w zakresie określania osiągnięć samolotu, masy i wyważenia
b	Wykorzystanie dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego, dokumentów meteorologicznych
c	Przygotowanie planu lotu ATC, planu lotu IFR, planu lotu / dziennika nawigacyjnego
d	Przegląd przed lotem
e	Minima pogodowe
f	Kołowanie
g	Odprawa przed startem, start
h (°)	Przejście do lotu według wskazań przyrządów
i (°)	Procedury odlotowe według wskazań przyrządów, ustawianie wysokościomierza
j (°)	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 2 – PILOTAŻ (°)	
a	Pilotowanie samolotu wyłącznie według wskazań przyrządów, w tym: lot poziomy przy różnych prędkościach, trymerowanie
b	Zakręty podczas wznoszenia i zniżania przy utrzymaniu prędkości kątowej 1
c	Wyprowadzanie z nietypowych położeń, w tym z ustalonego zakrętu z przechyleniem 45° oraz z głębokich zakrętów ze zniżaniem
d (*)	Wyprowadzenie z przeciągnięcia w locie poziomym oraz w zakrętach ze wznoszeniem i zniżaniem, oraz w konfiguracji do lądowania – tylko w przypadku samolotów
e	Lot z ograniczonym zestawem przyrządów: ustalone wznoszenie lub zniżanie, zakręty w locie poziomym z prędkością kątową 1 na zadany kierunek, wyprowadzanie z nietypowych położeń – tylko w przypadku samolotów

SEKCJA 3 – PROCEDURY IFR PODCZAS PRZELOTU (°)	
a	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, łącznie z przechwytywaniem, np. NDB, VOR, RNAV
b	Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych
c	Lot poziomy, utrzymywanie kursu, wysokości i prędkości, ustawianie mocy, technika trymerowania
d	Ustawianie wysokościomierza
e	Kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA) (procedury oczekiwania podczas przelotu – jeżeli jest to wymagane)
f	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, kontrola zużycia paliwa, instalacji i systemów
g	Procedury zapobiegające oblodzeniu, w razie konieczności symulowane
h	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 4 – PROCEDURY PODEJŚCIA PRECYZYJNEGO (°)	
a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych, identyfikacja pomocy nawigacyjnych
b	Procedury podejścia, sprawdzanie wysokościomierza
c	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania / podejścia do lądowania / lądowania
d (*)	Procedury oczekiwania
e	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
f	Rozliczenie czasowe podejścia
g	Kontrolowanie wysokości, prędkości, kursu (ustabilizowane podejście)
h (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
i (*)	Procedura nieudanego podejścia/lądowania
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 5 – PROCEDURY PODEJŚCIA NIEPRECYZYJNEGO (°)	
a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych, identyfikacja pomocy nawigacyjnych
b	Procedury podejścia, ustawianie wysokościomierza
c	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania / podejścia do lądowania / lądowania
d (*)	Procedury oczekiwania
e	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
f	Rozliczenie czasowe podejścia
g	Kontrolowanie wysokości, prędkości, kursu (ustabilizowane podejście)
h (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
i (*)	Procedura nieudanego podejścia/lądowania
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 6 – LOT Z JEDNYM SILNIKIEM NIEPRACUJĄCYM (tylko samoloty wielosilnikowe) (*)	
a	Symulowana niesprawność silnika po starcie lub w momencie odejścia na drugi krąg
b	Podejście do lądowania, przejście na drugi krąg i odlot po nieudanym podejściu z jednym silnikiem niepracującym
c	Podejście do lądowania i lądowanie z jednym silnikiem niepracującym
d	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

(*) Może zostać przeprowadzone na symulatorze FFS lub na urządzeniu FTD 2/3 lub FNPT II.

(*) Może zostać przeprowadzone w sekcji 4 lub sekcji 5.

(*) Musi zostać przeprowadzone wyłącznie według wskazań przyrządów.

Śmigłowce

SEKCJA 1 – ODLOT	
We wszystkich sekcjach obowiązuje stosowanie listy kontrolnej, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, procedur przeciwołdzeniowych i odłodziennych itp.	
a	Wykorzystanie instrukcji użytkownika w locie (lub jej odpowiednika), w szczególności w zakresie określania osiągów śmigłowca, masy i wyważenia
b	Wykorzystanie dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego, dokumentów meteorologicznych
c	Przygotowanie planu lotu ATC, planu lotu IFR, planu lotu / dziennika nawigacyjnego
d	Przegląd przed lotem
e	Minima pogodowe
f	Kołowanie/podlot zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora
g	Odprawa, procedury i czynności kontrolne przed startem
h	Przejście do lotu według wskazań przyrządów
i	Procedury odlotowe według wskazań przyrządów
SEKCJA 2 – PILOTAŻ	
a	Pilotowanie śmigłowca wyłącznie wg wskazań przyrządów, w tym:
b	Zakręty podczas wznoszenia i zniżania przy utrzymaniu prędkości kątowej 1
c	Wyprowadzanie z nietypowych położeń, w tym z ustalonego zakrętu z przechyleniem 30° oraz z głębokich zakrętów ze zniżaniem
SEKCJA 3 – PROCEDURY IFR PODCZAS PRZELOTU	
a	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, łącznie z przechwytywaniem, np. NDB, VOR, RNAV
b	Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych
c	Lot poziomy, utrzymywanie kursu, wysokości i prędkości, ustawianie mocy
d	Ustawianie wysokościomierza
e	Kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA)
f	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, kontrola zużycia paliwa, instalacji i systemów
g	Procedury przeciwołdzeniowe, w razie konieczności i w stosownych przypadkach symulowane
h	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne

SEKCJA 4 – PODEJŚCIE PRECYZYJNE	
a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych, identyfikacja pomocy nawigacyjnych
b	Procedury podejścia, sprawdzanie wysokościomierza
c	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania / podejścia do lądowania / lądowania
d (*)	Procedury oczekiwania
e	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
f	Rozliczenie czasowe podejścia
g	Kontrolowanie wysokości, prędkości, kursu (ustabilizowane podejście)
h (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
i (*)	Procedura nieudanego podejścia / lądowania
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 5 – PODEJŚCIE NIEPRECYZYJNE	
a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych, identyfikacja pomocy nawigacyjnych
b	Procedury podejścia, sprawdzanie wysokościomierza
c	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania / podejścia do lądowania / lądowania
d (*)	Procedury oczekiwania
e	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
f	Rozliczenie czasowe podejścia
g	Kontrolowanie wysokości, prędkości, kursu (ustabilizowane podejście)
h (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
i (*)	Procedura nieudanego podejścia (*) / lądowania
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 6 – PROCEDURY W SYTUACJACH ANORMALNYCH I AWARYJNYCH	
Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5. Egzamin obejmuje pilotaż śmigłowca, identyfikację niesprawnego silnika, podjęcie natychmiastowych działań, dalszych działań i kontrolę czynności oraz dokładność pilotażu w następujących sytuacjach:	
a	Symulowana awaria silnika po starcie oraz w momencie/podczas podejścia do lądowania (**) (na bezpiecznej wysokości, chyba że zostanie przeprowadzona na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II/III lub FTD 2,3)
b	Awaria urządzenia poprawy stateczności, instalacji hydraulicznej (jeżeli ma zastosowanie)
c	Lot z ograniczonym zestawem przyrządów
d	Autorotacja i wyprowadzenie do zadanej wysokości
e	Ręczne podejście precyzyjne bez układu nakazu lotu (***) Ręczne podejście precyzyjne z układem nakazu lotu (***)

(*) Do przeprowadzenia w sekcji 4 lub sekcji 5.

(**) Tylko śmigłowce wielosilnikowe.

(***) Sprawdzić tylko jeden element.

Sterowce

SEKCJA 1 – CZYNNOŚCI PRZED LOTEM I ODLOT	
We wszystkich sekcjach obowiązuje stosowanie listy kontrolnej, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, zasad współpracy z organami kontroli ruchu lotniczego oraz procedur radiotelefonicznych	
a	Wykorzystanie instrukcji użytkownika w locie (lub jej odpowiednika), w szczególności w zakresie określania osiągnięć samolotu, masy i wyważenia
b	Wykorzystanie dokumentów służb kontroli ruchu lotniczego, dokumentów meteorologicznych
c	Przygotowanie planu lotu ATC, planu lotu IFR, planu lotu / dziennika nawigacyjnego
d	Przegląd przed lotem
e	Minima pogodowe
f	Odprawa przed startem, procedura odcumowania od maszty, manewrowanie na ziemi
g	Start
h	Przejście do lotu według wskazań przyrządów
i	Procedury odlotowe według wskazań przyrządów, ustawianie wysokościomierza
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 2 – PILOTAŻ	
a	Pilotowanie sterowca wyłącznie według wskazań przyrządów
b	Zakręty podczas wznoszenia i zniżania przy ustalonej prędkości kątowej
c	Wyprowadzanie z nietypowych położeń
d	Lot z ograniczonym zestawem przyrządów
SEKCJA 3 – PROCEDURY IFR PODCZAS PRZELOTU	
a	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, łącznie z przechwytywaniem, np. NDB, VOR, RNAV
b	Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych
c	Lot poziomy, utrzymywanie kursu, wysokości i prędkości, ustawianie mocy, technika trymerowania
d	Ustawianie wysokościomierza
e	Kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA)
f	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, kontrola zużycia paliwa, instalacji i systemów
g	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 4 – PROCEDURY PODEJŚCIA PRECYZYJNEGO	
a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych, identyfikacja pomocy nawigacyjnych
b	Procedury podejścia, sprawdzanie wysokościomierza
c	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania / podejścia do lądowania / lądowania
d (*)	Procedury oczekiwania
e	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
f	Rozliczenie czasowe podejścia
g	Ustabilizowane podejście (kontrolowanie wysokości, prędkości i kursu)

h (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
i (*)	Procedura nieudanego podejścia/lądowania
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 5 – PROCEDURY PODEJŚCIA NIEPRECYZYJNEGO	
a	Ustawianie i sprawdzanie pomocy nawigacyjnych, identyfikacja pomocy nawigacyjnych
b	Procedury podejścia, ustawianie wysokościomierza
c	Odprawa do podejścia do lądowania i lądowania, w tym czynności kontrolne do zniżania / podejścia do lądowania / lądowania
d (*)	Procedury oczekiwania
e	Stosowanie się do opublikowanych procedur podejścia
f	Rozliczenie czasowe podejścia
g	Ustabilizowane podejście (kontrolowanie wysokości, prędkości i kursu)
h (*)	Czynności podczas przejścia na drugi krąg
i (*)	Procedura nieudanego podejścia / lądowania
j	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
SEKCJA 6 – LOT Z JEDNYM SILNIKIEM NIEPRACUJĄCYM	
Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5. Egzamin powinien obejmować pilotaż sterowca, identyfikację niesprawnego silnika, podjęcie natychmiastowych działań, dalszych działań i kontrole czynności oraz dokładność pilotażu w następujących sytuacjach:	
a	Symulowana niesprawność silnika po starcie lub w momencie odejścia na drugi krąg
b	Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg z jednym silnikiem niepracującym
c	Podejście do lądowania i lądowanie, procedura nieudanego podejścia, z jednym silnikiem niepracującym
d	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego ATC – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne
(*) Może zostać przeprowadzone w sekcji 4 lub sekcji 5.	

Dodatek 8

Przenoszenie zaliczania części IR z kontroli umiejętności na klasę lub typ**A. Samoloty**

Zaliczenia udziela się wyłącznie w przypadku przedłużania uprawnień IR na samoloty jednosilnikowe oraz samoloty wielosilnikowe z załogą jednoosobową, w zależności od przypadku.

Jeżeli przeprowadza się kontrolę umiejętności obejmującą część IR, a osoba posiada ważne:	Zaliczenie dotyczy części IR z kontroli umiejętności do:
uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową; uprawnienia na typ samolotu complex o wysokich osiąгах	uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych (*), oraz uprawnień na typ samolotu jednosilnikowego (*), oraz uprawnień na klasę samolotów wielosilnikowych z załogą jednoosobową, uprawnień na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową, tylko zaliczenie sekcji 3B egzaminu praktycznego dla samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową określonego w dodatku 9 (*)
uprawnienia na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową, pilotowanego przez jednego pilota	uprawnień na klasę wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową (*), oraz uprawnień na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową, oraz uprawnień na klasę i typ samolotu jednosilnikowego (*)
uprawnienia na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową, ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej	a. uprawnień na klasę wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową (*); oraz b. uprawnień na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową (*); oraz c. uprawnień na klasę i typ samolotu jednosilnikowego (*)
uprawnienia na klasę wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową, pilotowanych przez jednego pilota	uprawnień na klasę i typ samolotu jednosilnikowego, oraz uprawnień na klasę wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową, oraz uprawnień na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową
uprawnienia na klasę wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową, ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej	uprawnień na klasę i typ samolotu jednosilnikowego (*), oraz uprawnień na klasę wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową (*), oraz uprawnień na typ wielosilnikowego samolotu complex nieposiadającego wysokich osiąгов z załogą jednoosobową (*)
uprawnienia na klasę jednosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową	uprawnień na klasę i typ samolotu jednosilnikowego
uprawnienia na typ jednosilnikowego samolotu z załogą jednoosobową	uprawnień na klasę i typ samolotu jednosilnikowego

(*) Pod warunkiem że w okresie 12 miesięcy poprzedzających kontrolę umiejętności kandydat wykonał co najmniej trzy odloty i podejścia IFR na klasie lub typie samolotu z załogą jednoosobową w ramach operacji w załodze jednoosobowej lub, w przypadku wielosilnikowych samolotów non-complex nieposiadających wysokich osiąгов, zaliczył sekcję 6 egzaminu praktycznego dla samolotów non-complex nieposiadających wysokich osiąгов z załogą jednoosobową, pilotowanych wyłącznie według wskazań przyrzędów w ramach operacji w załodze jednoosobowej.

B. Śmigłowce

Zaliczenia udziela się wyłącznie w przypadku przedłużania uprawnień IR na śmigłowce jednosilnikowe oraz śmigłowce wielosilnikowe z załogą jednoosobową, w zależności od przypadku.

Jeżeli przeprowadza się kontrolę umiejętności obejmującą część IR, a osoba posiada ważne:	Zaliczenie dotyczy części IR z kontroli umiejętności do:
uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	uprawnień na typ samolotu jednosilnikowego (*), oraz uprawnień na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową. (*)
uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową, pilotowanego przez jednego pilota	uprawnień na typ samolotu jednosilnikowego, uprawnień na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową.
uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową, ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej	uprawnień na typ samolotu jednosilnikowego (*), uprawnień na typ śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową (*).

(*) Pod warunkiem że w okresie 12 miesięcy poprzedzających kontrolę kandydat wykonał co najmniej 3 odloty i podejścia IFR na typie śmigłowca z załogą jednoosobową w ramach operacji w załodze jednoosobowej.

Dodatek 9

Szkolenie, egzamin praktyczny oraz kontrola umiejętności do licencji MPL, ATPL, uprawnień na typ i klasę, a także kontrola umiejętności do uprawnień IR**A. Przepisy ogólne**

1. Kandydat do egzaminu praktycznego musi wcześniej odbyć szkolenie na tej samej klasie lub tym samym typie statku powietrznego, jaki ma być wykorzystany podczas egzaminu.
2. Jeżeli kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi przejść dodatkowe szkolenie.
3. Nie ma ograniczeń co do dozwolonej liczby podejść do egzaminu praktycznego.

ZAKRES SZKOLENIA, EGZAMINU PRAKTYCZNEGO / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

4. O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21 nie stwierdza się inaczej, program szkolenia musi być zgodny z niniejszym dodatkiem. Program można skrócić, zaliczając doświadczenie zdobyte wcześniej na podobnych typach statków powietrznych, określonych w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych na podstawie części 21.
5. O ile jest to zgodne z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi na podstawie części 21 dla danego typu statku powietrznego, można zaliczyć elementy egzaminu praktycznego wspólnie z innymi typami lub wariantami statków powietrznych, do których pilotowania pilot posiada kwalifikacje.

SPOSÓB PRZEPROWADZANIA EGZAMINU/KONTROLI

6. Egzaminator ma do wyboru różne scenariusze egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności uwzględniające symulacje odpowiednich działań, opracowane i zatwierdzone przez właściwy organ. Należy korzystać z pełnych symulatorów lotu oraz innych urządzeń szkoleniowych zgodnie z ustaleniami niniejszej części, w miarę ich dostępności.
7. Podczas kontroli umiejętności egzaminator musi sprawdzić, czy wiedza teoretyczna posiadacza uprawnień na klasę lub typ pozostaje na odpowiednim poziomie.
8. Jeżeli kandydat zdecyduje się przerwać egzamin praktyczny z powodów uznanych przez egzaminatora za niewystarczające, kandydat musi powtórzyć cały egzamin praktyczny. Jeżeli egzamin zostaje przerwany z powodów uznanych przez egzaminatora za wystarczające, podczas dalszego lotu sprawdza się tylko te sekcje, które nie zostały ukończone do momentu przerwania egzaminu.
9. Decyzja o powtórzeniu przez kandydata jakiegokolwiek manewru czy procedury objętej egzaminem należy do egzaminatora. Egzaminator może przerwać egzamin w każdym momencie, jeżeli uzna, że poziom umiejętności pilotażu wykazywany przez kandydata wymaga powtórzenia całego egzaminu.
10. Od kandydata wymaga się pilotowania statku powietrznego od momentu, w którym można wykonywać czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota, w zależności od przypadku, oraz, jeżeli egzamin/kontrola dotyczy zagadnień pilotowania statku powietrznego przez jednego pilota oraz wykonywania lotu w taki sposób, jakby na statku powietrznym nie było innego członka załogi. Odpowiedzialność za lot musi być ustalona zgodnie z przepisami krajowymi.
11. Podczas poprzedzających lot przygotowań do egzaminu kandydat jest zobowiązany do określenia ustawień mocy i prędkości. Kandydat musi informować egzaminatora o wykonywanych przez siebie czynnościach kontrolnych i obowiązkach, w tym tych dotyczących identyfikacji pomocy radionawigacyjnych. Czynności kontrolne należy wykonać zgodnie z listą kontrolną statku powietrznego, na którym przeprowadzany jest egzamin oraz, jeżeli ma to zastosowanie, zgodnie z koncepcją MCC. Dane dotyczące osiągnięć dla startu, podejścia do lądowania i lądowania muszą być obliczone przez kandydata zgodnie z instrukcją operacyjną lub instrukcją użytkownika w locie dla danego wykorzystywanego statku powietrznego. Względna/bezwzględna wysokość decyzji, minimalne względne/bezwzględne wysokości zniżania oraz punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu muszą być uzgadniane z egzaminatorem.

12. Egzaminator nie może brać udziału w pilotowaniu statku powietrznego, z wyjątkiem sytuacji, gdy jego interwencja jest konieczna z uwagi na bezpieczeństwo lub dla uniknięcia niedopuszczalnych opóźnień w ruchu.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIENI NA TYP STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ, UPRAWNIENI NA TYP SAMOLOTU Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ W OPERACJACH W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ, ORAZ DO LICENCJI MPL I ATPL

13. Egzamin praktyczny do uprawnienia do pilotowania samolotu z załogą wieloosobową lub samolotu z załogą jednoosobową w operacjach w załodze wieloosobowej musi być przeprowadzony w warunkach załogi wieloosobowej. Funkcję drugiego pilota może pełnić inny kandydat lub pilot posiadający uprawnienia na typ. Jeżeli do przeprowadzenia wykorzystuje się statek powietrzny, funkcję drugiego pilota musi pełnić egzaminator lub instruktor.

14. Kandydat musi wykonywać czynności pilota leżącego (PF) podczas wszystkich sekcji egzaminu praktycznego, z wyjątkiem procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych, które kandydat może wykonywać jako PF lub pilot nielejący (PNF) zgodnie z zasadami MCC. Osoba ubiegająca się o pierwsze wydanie uprawnień na typ statku powietrznego z załogą wieloosobową lub licencji ATPL wykazuje się również umiejętnością wykonywania czynności PNF. Podczas egzaminu praktycznego kandydat może wybrać lewy lub prawy fotel, jeżeli wszystkie elementy egzaminu można wykonać z wybranego fotela.
15. Egzaminator musi położyć szczególny nacisk na sprawdzenie poniższych elementów w przypadku osób ubiegających się o licencję ATPL lub uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, bądź uprawnienia do wykonywania czynności pilota dowódcy w operacjach w załodze wieloosobowej na samolocie z załogą jednoosobową, niezależnie od tego, czy kandydat wykonuje czynności PF czy PNF:
 - a) zarządzanie współpracą w załodze;
 - b) prowadzenie ogólnego przeglądu pracy statku powietrznego przez sprawowanie odpowiedniego nadzoru; oraz
 - c) ustalanie priorytetów i podejmowanie odpowiednich ze względów bezpieczeństwa decyzji zgodnie z zasadami i przepisami dotyczącymi danej sytuacji operacyjnej, w tym również w sytuacjach awaryjnych.
16. Jeżeli egzamin/kontrola obejmuje uprawnienia IR, należy je przeprowadzić zgodnie z zasadami IFR, a także, w miarę możliwości, w symulowanych warunkach zarobkowego transportu lotniczego. Zasadniczym elementem podlegającym sprawdzeniu jest umiejętność zaplanowania i wykonania lotu na podstawie standardowych danych.
17. W przypadku gdy kurs do uprawnień na typ obejmował mniej niż 2 godziny szkolenia w locie na statku powietrznym, egzamin praktyczny można przeprowadzić na symulatorze FFS i ukończyć przed rozpoczęciem szkolenia w locie na statku powietrznym. W takim przypadku zaświadczenie ukończenia kursu do uprawnień na typ ze szkoleniem w locie na statku powietrznym musi zostać przekazane do właściwego organu przed wpisaniem nowych uprawnień na typ do licencji kandydata.

B. Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów

OCENY ZALICZAJĄCE

1. W przypadku samolotów z załogą jednoosobową, z wyłączeniem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Niezaliczenie jednego elementu danej sekcji skutkuje niezaliczeniem tej sekcji. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż jednej sekcji, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza niezaliczoną sekcję. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek sekcji egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, w tym sekcji zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. W przypadku wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową, musi być zaliczona sekcja 6 odpowiedniego egzaminu lub kontroli, dotycząca lotu z asymetrią ciągu.
2. W przypadku samolotów z załogą wieloosobową oraz samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż 5 elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy 5 lub mniej elementów, powtarza niezaliczone elementy. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, w tym elementów zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Egzamin praktyczny do licencji ATPL i MPL nie obejmuje sekcji 6. Jeżeli kandydat nie zaliczy lub nie podejrze do zaliczenia tylko sekcji 6, uprawnienia na typ wydaje się bez uprawnień CAT (II) lub CAT (III). W celu rozszerzenia uprawnień na typ o uprawnienia CAT (II) lub CAT (III) kandydat musi zdać sekcję 6 na odpowiednim typie statku powietrznego.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

3. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - a) pilotowania samolotu w granicach jego ograniczeń;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej;
 - e) zachowywania kontroli nad samolotem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
 - f) rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi, jeżeli mają one zastosowanie; oraz
 - g) skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi, w stosownych przypadkach.

4. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego samolotu:

Wysokość

Ogólnie	±100 stóp
Rozpoczęcie odejścia na drugi krąg na wysokości decyzji	+ 50 stóp/- 0 stóp
Minimalna względna/bezwzględna wysokość zniżania	+ 50 stóp/- 0 stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi

przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	± 5°
---	------

Podejście precyzyjne

odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek

ze wszystkimi silnikami działającymi	± 5°
z symulowaną awarią silnika	± 10°

Prędkość

ze wszystkimi silnikami działającymi	±5 węzłów
z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

ZAKRES SZKOLENIA / EGZAMINU PRAKTYCZNEGO / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

5. Samoloty z załogą jednoosobową, z wyłączeniem samolotów complex o wysokich osiągnięciach

- a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = szkolony jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako pilot lecący (pilot flying – PF) i pilot nielecący (pilot not flying – PNF)

X = to ćwiczenie należy wykonać na symulatorze lotu, o ile jest dostępny, albo na samolocie, jeżeli jest to odpowiednie dla danego manewru lub procedury

P# = Szkolenie należy uzupełnić o przegląd samolotu wykonany pod nadzorem

- b) Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (—>)

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = Samolot

FFS = Pełny symulator lotu

FTD = Urządzenie do szkolenia lotniczego (w tym urządzenia FNPT II do uprawnień na klasę samolotów wielosilnikowych)

- c) Jeżeli egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności obejmuje przedłużenie/wznowienie ważności uprawnień IR, oznaczone gwiazdką (*) elementy sekcji 3B oraz, w przypadku samolotów wielosilnikowych, sekcji 6, należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów. Jeżeli w trakcie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznaczone gwiazdką (*) elementy nie są wykonywane wyłącznie według wskazań przyrządów, a nie prowadzi się wtedy zaliczenia uprawnień IR, uprawnienia na klasę lub typ ograniczają się wyłącznie do lotów VFR.
- d) Sekcja 3A musi być zaliczona w celu przedłużenia uprawnień na typ lub klasę samolotów wielosilnikowych wyłącznie w warunkach lotu VFR, jeżeli kandydat nie spełnił wymagania dotyczącego wykonania 10 odcinków trasy w okresie 12 miesięcy poprzedzających egzamin/kontrolę. Zaliczenie sekcji 3A nie jest wymagane, jeżeli zaliczona została sekcja 3B.
- e) Litera „M” w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe lub wybór jeżeli występuje więcej niż jedno ćwiczenie.

- f) Jeżeli ćwiczenia na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II wchodzą w zakres zatwierzonego kursu do uprawnień na typ lub klasę samolotu, podczas szkolenia praktycznego do uprawnień na typ samolotu lub klasę samolotów wielosilnikowych należy korzystać z symulatora FFS lub urządzenia FNPT II. Przy zatwierdzaniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:
- (i) kwalifikacja symulatora FFS lub urządzenia FNPT II zgodnie z częścią OR;
 - (ii) kwalifikacje instruktorów;
 - (iii) liczba godzin szkolenia na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II podczas kursu; oraz
 - (iv) kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach.
- g) W przypadku przeprowadzania egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności w warunkach operacji w załodze wieloosobowej uprawnienia na typ muszą być ograniczone do operacji w załodze wieloosobowej.

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEŃ NA KLASĘ LUB TYP	
	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzamina- tora po ukończeniu egzaminu
SEKCJA 1						
1 Odlot						
1.1 Czynności przed lotem, w tym: Dokumentacja Masa i wyważenie Informacja meteorologiczna NOTAM						
1.2 Czynności kontrolne przed uruchomieniem						
1.2.1 Na zewnątrz	P#		P			
1.2.2 Wewnątrz			P		M	
1.3 Uruchomienie silników: Normalne Awaryjne	P—>	—>	—>		M	
1.4 Kołowanie		P—>	—>		M	
1.5 Czynności kontrolne przed odlotem: Próba silnika (jeżeli ma zastosowanie)	P—>	—>	—>		M	
1.6 Procedura startowa: Normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkownika w locie Przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		P—>	—>			
1.7 Wznoszenie: Vx/Vy Zakręty na kurs Ustabilizowanie		P—>	—>		M	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzamina- tora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury						
1.8 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne						
SEKCJA 2						
2 Pilotaż (minimalne warunki meteorologiczne do lotów z widocznością – VMC)						
2.1 Lot po prostej i w poziomie z różnymi prędkościami, w tym lot z prędkości minimalnej z klapami i bez (w tym podejście do VMCA, jeżeli ma zastosowanie)		P—>	—>			
2.2 Głębokie zakręty (360° w lewo i prawo z przechyleniem 45°)		P—>	—>		M	
2.3 Przeciągnięcie i wyprowadzenie: (i) Przeciągnięcie w konfiguracji gładkiej samolotu (ii) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia w zakręcie podczas zniżania z przechyleniem w konfiguracji do lądowania. (iii) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia w konfiguracji i przy mocy do lądowania (iv) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia, zakręt podczas wznoszenia z ustawieniem klap i mocą wznoszenia do startu (tylko samoloty jednosilnikowe)		P—>	—>		M	
2.4 Pilotowanie przy użyciu autopilota i układu nakazu lotu (można wykonać w sekcji 3), jeżeli ma zastosowanie		P—>	—>		M	
2.5 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne						
SEKCJA 3A						
3A Procedury podczas przelotu VFR [zob. B.5(c) oraz (d)]						
3A.1 Plan lotu, nawigacja zliczeniowa i czytanie mapy						

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
	Manewry/Procedury	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A
3A.2 Utrzymywanie wysokości, kierunku i prędkości						
3A.3 Orientacja, kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA)						
3A.4 Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych (jeżeli ma zastosowanie)						
3A.5 Zarządzanie lotem (dziennik nawigacyjny, rutynowe czynności kontrolne, w tym dotyczące paliwa, systemów i instalacji oraz oblodzenia)						
3A.6 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, proce- dury radiotelefoniczne						
SEKCJA 3B						
3B Lot według wskazań przyrządów						
3B.1* Odlot IFR		P—>	—>			M
3B.2* Przelot IFR		P—>	—>			M
3B.3* Procedury oczekiwania		P—>	—>			M
3B.4* ILS do wysokości DH/A 200' (60 m) lub do minimów dla procedury (do przechwytywania ścieżki scho- dzenia można używać autopilota)		P—>	—>			M
3B.5* Podejście nieprecyzyjne do wyso- kości MDH/A i punktu MAP		P—>	—>			M
3B.6* Ćwiczenia w locie obejmujące symulowaną awarię kompasu i sztucznego horyzontu: zakręty z prędkością kątową 1, wyprowadzanie z nietypowych położeń	P—>	—>	—>			M
3B.7* Awaria nadajnika kierunku podej- ścia lub wskaźnika ścieżki scho- dzenia	P—>	—>	—>			
3B.8* Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, proce- dury radiotelefoniczne						

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘTNOŚCI DO UPRAWNIENI NA KLASĘ LUB TYP	
	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzamina- tora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury						
Celowo pozostawiono puste						
SEKCJA 4						
4 Przyłot i lądowanie						
4.1 Procedura przylotu na lotnisko		P—>	—>		M	
4.2 Lądowanie normalne		P—>	—>		M	
4.3 Lądowanie bez klap		P—>	—>		M	
4.4 Lądowanie przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		P—>	—>			
4.5 Podejście do lądowania i lądowanie na mocy jałowej silnika z wysokości do 2 000' powyżej drogi startowej (tylko samoloty jednosilnikowe)		P—>	—>			
4.6 Odejście na drugi krąg z wysokości minimalnej		P—>	—>		M	
4.7 Odejście na drugi krąg i lądowanie w nocy (jeżeli ma zastosowanie)	P—>	—>	—>			
4.8 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne						
SEKCJA 5						
5 Procedury w sytuacjach anormal- nych i awaryjnych (niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 4)						
5.1 Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości		P—>	—>		M	
5.2 Symulowana awaria silnika po starcie (tylko samoloty jednosilni- kowe)			P		M	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIENI NA KLASĘ LUB TYP		
	Manewry/Procedury	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzamina- tora po ukończeniu egzaminu
5.3 Symulowane lądowanie przymu- sowe bez mocy (tylko samoloty jednosilnikowe)			P			M	
5.4 Symulowane sytuacje awaryjne: (i) pożar lub dym podczas lotu, (ii) niesprawność systemów lub instalacji, według uznania	P—>	—>	—>				
5.5 Wyłączenie i ponowne urucho- mienie silnika (tylko egzamin praktyczny na samolotach wielo- silnikowych) (na bezpiecznej wysokości, jeżeli wykonywane na statku powietrznym)	P—>	—>	—>				
5.6 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, proce- dury radiotelefoniczne							
SEKCJA 6							
6 Symulowany lot z asymetrią ciągu							
6.1* (niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5) Symulowana awaria silnika podczas startu (na bezpiecznej wysokości, chyba że jest przepro- wadzana na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II)	P—>	—>	—>X			M	
6.2* Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg przy niesymet- rycznym ciągu	P—>	—>	—>			M	
6.3* Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzyma- niem przy niesymetrycznym ciągu	P—>	—>	—>			M	
6.4 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, proce- dury radiotelefoniczne							

6. Samoloty z załogą wieloosobową oraz samoloty complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową

a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = Szkolony jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako pilot lecący i pilot nielecący w celu wydania odpowiednich uprawnień na typ.

X = To ćwiczenie należy wykonać na symulatorze lotu, o ile jest dostępny, albo na samolocie, jeżeli jest to odpowiednie dla danego manewru lub procedury.

P# = Szkolenie należy uzupełnić o wykonany pod nadzorem przegląd samolotu.

b) Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź można je przeprowadzić na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (——>).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = Samolot

FFS = Pełny symulator lotu

FTD = Urządzenie do szkolenia lotniczego

OTD = Inne urządzenia szkoleniowe

c) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów. Jeżeli podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności ten warunek nie zostanie spełniony, uprawnienia na typ ograniczą się tylko do lotów VFR.

d) Litera „M” w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe.

e) Jeżeli ćwiczenia na symulatorze FFS wchodzą w zakres zatwierzonego kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z symulatora FFS. Przy zatwierdzaniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:

(i) kwalifikacja symulatora FFS lub urządzenia FNPT II;

(ii) kwalifikacje instruktorów;

(iii) liczba godzin szkolenia na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II podczas kursu; oraz

(iv) kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach.

f) W przypadku samolotów z załogą wieloosobową oraz samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze wieloosobowej wykonywane manewry i procedury obejmują współpracę w załodze wieloosobowej (MCC).

g) W przypadku samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze jednoosobowej manewry i procedury należy wykonywać w charakterze pojedynczego pilota.

h) Jeżeli w przypadku samolotów complex o wysokich osiąгах z załogą jednoosobową egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności przeprowadza się w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, uprawnienia na typ ograniczają się do operacji w załodze wieloosobowej. Osoba ubiegająca się o uprawnienia dla pojedynczego pilota musi dodatkowo wykonać manewry/procedury wymienione w 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 oraz co najmniej jeden manewr/procedurę z sekcji 3.4 jako pojedynczy pilot.

i) W przypadku ograniczonego uprawnienia na typ wydanego zgodnie z FCL.720.A lit. e) kandydat musi spełnić takie same wymagania jak inne osoby ubiegające się o uprawnienie na typ, z wyjątkiem ćwiczeń praktycznych dotyczących faz startu i lądowania.

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
Manewry/Procedury						Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
	OTD	FTD	FFS	A	FFS A			
SEKCJA 1								
1	Przygotowanie do lotu							
1.1	Obliczanie osiągnięć	P						
1.2	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd samolotu; umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu	P#			P			
1.3	Przegląd kabiny pilota		P————>	————>	————>			
1.4	Korzystanie z listy kontrolnej przed uruchomieniem silników, procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych	P————>	————>	————>	————>		M	
1.5	Kołowanie zgodnie z poleceniami kontroli ruchu lotniczego lub instruktora			P————>	————>			
1.6	Czynności kontrolne przed startem		P————>	————>	————>		M	
SEKCJA 2								
2	Starty							
2.1	Starty normalne z różnymi ustawieniami klap, w tym start przyspieszony			P————>	————>			
2.2*	Start według wskazań przyrządów; przejście do lotu według wskazań przyrządów jest wymagane podczas rotacji lub natychmiast po oderwaniu się od ziemi			P————>	————>			

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAW- NIEN NA TYP	
					Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Egz. na	Podpis egzami- natora po ukoń- czeniu egzaminu
Manewry/Procedury	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3 Start z bocznym wiatrem			P————> ———>				
2.4 Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej)			P————> ———>				
2.5 Starty z symulowaną awarią silnika:							
2.5.1* zaraz po osiągnięciu prędkości V2 (Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii transportowej lub komunikacji lokalnej, nie należy symulować awarii silników przed osiągnięciem minimalnej wysokości 500 stóp nad końcem drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zaraz po osiągnięciu prędkości V2)			P————> ———>				
2.5.2* między prędkością V1 i V2			P	X		M Tylko FFS	
2.6 Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości przed osiągnięciem prędkości V1			P————> ———>X			M	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
Manewry/Procedury					Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
SEKCJA 3							
3	Manewry i procedury w locie						
3.1	Zakręty ze spoilerami i bez			P————>	————>		
3.2	Pochylenie (tuck under) i trzepotanie (buffet) po osiągnięciu krytycznej liczby Macha, a także inne specyficzne zjawiska lotu na samolocie (np. holendrowanie)			P————>	————>X Tego ćwiczenia nie można wykonywać na statku powietrznym		
3.3	Eksplatacja instalacji i sterowanie urządzeniami technicznymi w sytuacjach normalnych	P————>	————>	————>	————>		
	Eksplatacja następujących systemów i instalacji w sytuacjach normalnych i anormalnych:					M	Należy obowiązkowo wybrać co najmniej 3 sytuacje anormalne z pkt 3.4.0 do 3.4.14 włącznie
3.4.0	Silnik (jeżeli to konieczne – śmigło)	P————>	————>	————>	————>		
3.4.1	Hermetyzacja i klimatyzacja	P————>	————>	————>	————>		
3.4.2	Rurka Pitota / dajnik ciśnienia statycznego	P————>	————>	————>	————>		
3.4.3	Instalacja paliwowa	P————>	————>	————>	————>		
3.4.4	Instalacja elektryczna	P————>	————>	————>	————>		

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAW- NIENI NA TYP	
	OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzami- natora po ukoń- czeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
3.4.5 Instalacja hydrauliczna	P————>	————>	————>	————>			
3.4.6 Sterowanie i wyważanie	P————>	————>	————>	————>			
3.4.7 Instalacja przeciwoblodzeniowa/ odlodzeniowa, ogrzewanie szyb	P————>	————>	————>	————>			
3.4.8 Autopilot / układ nakazu lotu	P————>	————>	————>	————>		M (tylko dla poje- dyn- czego pilota)	
3.4.9 Urządzenia ostrzegające przed przeciągnięciem lub urządzenia zapobiegające przeciągnięciu oraz urządzenia stabilizujące	P————>	————>	————>	————>			
3.4.10 System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi, radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder		P————>	————>	————>			
3.4.11 Wyposażenie radiowe, nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.12 Podwozie i układ hamulcowy	P————>	————>	————>	————>			
3.4.13 Sloty i klapy	P————>	————>	————>	————>			
3.4.14 Pomocniczy zespół napędowy (APU)	P————>	————>	————>	————>			
Celowo pozostawiono puste							
3.6 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych:						M	Należy obowiąz- kowo wybrać mini- mum 3 elementy z pkt 3.6.1 do 3.6.9 włącznie

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP		
	Manewry/Procedury	OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
3.6.1 Czynności w razie pożaru np. silnika, pomocniczego zespołu napędowego, w kabinie pasażerskiej, w ładowni, kabinie załogi, skrzydła i instalacji elektrycznej, łącznie z ewakuacją		P————>	————>	————>				
3.6.2 Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie		P————>	————>	————>				
3.6.3 Awaryjne silnika, wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości		P————>	————>	————>				
3.6.4 Zrzucanie paliwa (symulowane)		P————>	————>	————>				
3.6.5 Uskok wiatru podczas startu/ładowania			P	X			Tylko FFS	
3.6.6 Symulowane rozhermetyzowanie kabiny i zniżanie awaryjne			P————>	————>				
3.6.7 Niezdolność członka załogi lotniczej do pracy		P————>	————>	————>				
3.6.8 Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika samolotu w locie		P————>	————>	————>				
3.6.9 Zdarzenie ACAS (system unikania kolizji w powietrzu)	P————>	————>	————>	Nie można wykonywać na statku powietrznym			Tylko FFS	
3.7 Głębokie zakręty z przechyleniem 45° w lewo i prawo o 180° do 360°		P————>	————>	————>				

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIĘJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAW- NIENI NA TYP	
	Manewry/Procedury	OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Egz. na FFS A
3.8 Wczesne rozpoznanie i przeciwdziałanie przeciągnięciu (aż do uruchomienia instalacji ostrzegania) w konfiguracji do startu (klapy w pozycji do startu), przelotowej i do lądowania (klapy w pozycji do lądowania, podwozie wypuszczone)			P————>	————>			
3.8.1 Wyprowadzenie z pełnego przeciągnięcia lub po zadziałaniu instalacji ostrzegania o przeciągnięciu w konfiguracji wznoszenia, przelotowej i podejścia			P	X			
3.9 Procedury w locie według wskazań przyrządów							
3.9.1* Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC		P————>	————>	————>		M	
3.9.2* Procedury oczekiwania		P————>	————>	————>			
3.9.3* Podejście precyzyjne do wysokości decyzji nie mniejszej niż 60 m (200 stóp)							
3.9.3.1* Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu			P————>	————>		M (tylko pod- czas egzami- nu prak- tycz- nego)	
3.9.3.2* Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu			P————>	————>			
3.9.3.3* Z wykorzystaniem autopilota			P————>	————>			

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
	OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
<p>Manewry/Procedury</p> <p>3.9.3.4* Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację niesprawności silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem markera zewnętrznego (OM) aż do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia</p> <p>Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii samolotów transportowych (JAR/FAR 25) lub samolotów komunikacji lokalnej (SFAR 23), podejście z odejściem na drugi krąg z symulowaną niesprawnością silnika jest zainicjowane w połączeniu z nieprecyzyjnym podejściem zgodnie z punktem 3.9.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanego przewyższenia nad przeszkodami (OCH/A), lecz nie niżej niż po osiągnięciu minimalnej względnej/bezwzględnej wysokości zniżania (MDH/A) 500 stóp powyżej progu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z pkt 3.9.3.4.</p>			P————>	————>		M	
<p>3.9.4* Podejście nieprecyzyjne do wysokości MDH/A</p>			P*——>	————>		M	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
		OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A
3.9.5	<p>Manewry/Procedury</p> <p>Podjęcie z okrążenia w następujących warunkach:</p> <p>a)* Podjęcie na minimalnej dozwolonej wysokości krążenia nad lotniskiem zgodnie z lokalnymi pomocami podejścia w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów;</p> <p>a następnie:</p> <p>b) podjęcie z okrążenia na inną drogę startową o kierunku różnym o co najmniej 90° w stosunku do drogi podejścia końcowego z zadania a) na minimalnej dozwolonej wysokości podejścia.</p> <p>Uwaga: jeżeli zadań a) i b) nie można wykonać z uwagi na ruch lotniczy, to może być wykonany krąg nadlotniskowy przy symulowanej małej widzialności.</p>			P*—>	—>		
SEKCJA 4							
4	Procedury odlotu po nieudanym podejściu						
4.1	Odejście na drugi krąg po podejściu według ILS z wysokości decyzji, ze wszystkimi silnikami pracującymi*			P*—>	—>		

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
		OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A
Manewry/Procedury							
4.2	Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu			P*—>	—>		
4.3*	Ręczne odejście na drugi krąg po podejściu według wskazań przyrządów z wysokości względnej decyzji, minimalnej wysokości zniżania (MDH) lub punktu nieudanego podejścia (MAPt), z symulowaną awarią silnika krytycznego			P*—>	—>		M
4.4	Zaniechanie lądowania na wysokości 15 m (50 stóp) nad progiem drogi startowej i odejście na drugi krąg			P—>	—>		
SEKCJA 5							
5	Lądowanie						
5.1	Lądowanie normalne*, także po podejściu według ILS, z przejściem na wysokości względnej decyzji do lotu z widzialnością			P			
5.2	Lądowanie z symulowanym zacięciem stabilizatora poziomego w jego dowolnym nierównoważonym położeniu			P—>	Tego ćwiczenia nie można wykonywać na statku powietrznym		
5.3	Lądowanie z bocznym wiatrem (w miarę możliwości na samolocie)			P—>	—>		
5.4	Krąg nadlotniskowy i lądowanie z klapami i slotami schowanymi lub częściowo wypuszczonymi			P—>	—>		
5.5	Lądowanie z symulowaną niesprawnością silnika krytycznego			P—>	—>		M

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
		OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury								
5.6	<p>Lądowanie z dwoma niepracującymi silnikami:</p> <ul style="list-style-type: none"> — samoloty trzysilnikowe: silnik centralny i jeden silnik zewnętrzny, w miarę możliwości, zgodnie z danymi w instrukcji użytkowania samolotu w locie — samoloty czterosilnikowe: 2 silniki położone po jednej stronie 			P	X		M Tylko FFS (tylko podczas egzaminu praktycznego)	

Uwagi ogólne:

Specjalne wymagania dotyczące rozszerzenia uprawnień na typ do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 200 stóp (60 m), tzn. operacji CAT II/III.

SEKCJA 6

<p>Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (200 stóp) (CAT II/III).</p> <p>Poniższe manewry i procedury stanowią minimum wymagań szkoleniowych do zezwolenia na wykonywanie podejść do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Podczas wykonywania niżej wymienionych procedur podejścia według wskazań przyrządów oraz nieudanego podejścia należy wykorzystać całe wyposażenie samolotu wymagane do dopuszczenia tego typu samolotu do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (200 stóp).</p>								
6.1*	Przerwany start przy minimalnej dozwolonej widzialności na drodze startowej (RVR)			P*—>	—>X Tego ćwiczenia nie można wykonywać na statku powietrznym		M*	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZ. PRAKT. / KONTR. UMIEJĘTNOŚCI DO ATPL/MPL/UPRAWNIENI NA TYP	
Manewry/Procedury	OTD	FTD	FFS	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu	
						FFS		A
6.2* Podejścia ILS: W symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Podczas podejścia należy zwrócić szczególną uwagę na standardowe procedury koordynacji współpracy załogi (podział zadań, komendy, wzajemna kontrola, wymiana informacji i pomoc)			P————>	————>		M		
6.3* Odejście na drugi krąg: po podejściu jak w pkt 6.2 po osiągnięciu wysokości względnej decyzji. Szkolenie obejmuje odejście na drugi krąg z powodu (symulowanej) niedostatecznej widzialności na drodze startowej, uskoku wiatru, odchylenia samolotu większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego			P————>	————>		M*		
6.4* Lądowanie(-a): po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości względnej decyzji po podejściu według wskazań przyrządów. W zależności od systemu naprowadzania, lądowanie należy wykonać automatycznie			P————>	————>		M		

Uwaga: Operacje CAT II/III należy wykonać zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji powietrznych.

7. Uprawnienia na klasę – samoloty wodne

Sekcję 6 należy zaliczyć w celu przedłużenia uprawnień na klasę wielosilnikowych samolotów wodnych, wyłącznie w warunkach lotu VFR, jeżeli kandydat nie spełnił wymagania dotyczącego wykonania 10 odcinków trasy w okresie 12 miesięcy poprzedzających egzamin/kontrolę.

UPRAWNIENIA NA KLASĘ – SAMOLOTY WODNE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE	
Manewry/Procedury	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
SEKCJA 1		
1 Odlot		
1.1 Czynności przed lotem, w tym: Dokumentacja Masa i wyważenie Informacja meteorologiczna NOTAM		
1.2 Czynności kontrolne przed uruchomieniem Na zewnątrz/wewnątrz samolotu		
1.3 Uruchomienie i wyłączenie silnika Normalne awarie		
1.4 Kołowanie		
1.5 Kołowanie ślizgiem		
1.6 Cumowanie: Plaża Molo Boja		
1.7 Pływanie z wyłączonym silnikiem		
1.8 Czynności kontrolne przed odlotem: Próba silnika (w miarę potrzeby)		
1.9 Procedura startowa: Normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkownika w locie Przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		
1.10 Wznoszenie Zakręty na kurs Ustabilizowanie		
1.11 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radio-telefoniczne		
SEKCJA 2		
2 Pilotaż (minimalne warunki meteorologiczne do lotów z widocznością – VFR)		
2.1 Lot po prostej i w poziomie z różnymi prędkościami, w tym lot z prędkości minimalnej z klapami i bez (w tym podejście do VMCA, jeżeli ma zastosowanie)		

UPRAWNIENIA NA KLASĘ – SAMOLOTY WODNE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE	
Manewry/Procedury	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
2.2 Głębokie zakręty (360° w lewo i prawo z przechyleniem 45°)		
2.3 Przeciągnięcie i wyprowadzenie: (i) przeciągnięcie w konfiguracji gładkiej samolotu; (ii) lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia w zakręcie podczas zniżania z przechyleniem w konfiguracji i przy mocy podejścia do lądowania; (iii) lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia w konfiguracji i przy mocy do lądowania; (iv) lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia, zakręt podczas wznoszenia z ustawieniem kłap i mocą wznoszenia do startu (tylko samoloty jednosilnikowe)		
2.4 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radio-telefoniczne		
SEKCJA 3		
3 Procedury podczas przelotu VFR		
3.1 Plan lotu, nawigacja zliczeniowa i czytanie mapy		
3.2 Utrzymywanie wysokości, kierunku i prędkości		
3.3 Orientacja, kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA)		
3.4 Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych (jeżeli ma zastosowanie)		
3.5 Zarządzanie lotem (dziennik nawigacyjny, rutynowe czynności kontrolne, w tym dotyczące paliwa, systemów i instalacji oraz oblodzenia)		
3.6 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radio-telefoniczne		
SEKCJA 4		
4 Przyloty i lądowania		
4.1 Procedura przylotu na lotnisko (tylko samoloty wodno-lądowe)		
4.2 Lądowanie normalne		
4.3 Lądowanie bez kłap		
4.4 Lądowanie przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		
4.5 Podejście do lądowania i lądowanie na mocy jałowej silnika z wysokości do 2 000 stóp powyżej lustra wody (tylko samoloty jednosilnikowe)		

UPRAWNIENIA NA KLASĘ – SAMOLOTY WODNE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE	
Manewry/Procedury	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
4.6 Odejsięcie na drugi krąg z wysokości minimalnej		
4.7 Lądowanie na gładkiej powierzchni wody Lądowanie na wzburzonej powierzchni wody		
4.8 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		
SEKCJA 5		
5 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 4)		
5.1 Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości		
5.2 Symulowana awaria silnika po starcie (tylko samoloty jednosilnikowe)		
5.3 Symulowane lądowanie przymusowe bez mocy (tylko samoloty jednosilnikowe)		
5.4 Symulowane sytuacje awaryjne: (i) pożar lub dym podczas lotu; (ii) niesprawność systemów lub instalacji, według uznania		
5.5 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		
SEKCJA 6		
6 Symulowany lot z asymetrią ciągu (Niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5)		
6.1 Symulowana awaria silnika podczas startu (na bezpiecznej wysokości, chyba że jest przeprowadzana na symulatorze FFS lub na urządzeniu FNPT II)		
6.2 Wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika (tylko podczas egzaminu praktycznego na samoloty wielosilnikowe)		
6.3 Podejście do lądowania i odejsięcie na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu		
6.4 Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu		
6.5 Współpraca z ATC – stosowanie się do zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		

C. Szczegółowe wymagania dotyczące śmigłowców

1. W przypadku egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności do uprawnień na typ lub do licencji ATPL kandydat musi zaliczyć sekcje od 1 do 4 oraz sekcję 6 (w miarę potrzeb) egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż 5 elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy mniej niż 5 elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Niezaliczenie jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, albo niezaliczenie elementów zaliczonych za pierwszym podejściem powoduje konieczność ponownego przystąpienia do całego egzaminu lub kontroli. Wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności należy zaliczyć w ciągu 6 miesięcy.
2. W przypadku kontroli umiejętności do uprawnień IR kandydat musi zaliczyć sekcję 5 kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż 3 elementów, musi on powtórzyć całą sekcję 5. Kandydat, który nie zaliczy mniej niż 3 elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Niezaliczenie jakiegokolwiek elementu kontroli powtórkowej lub niezaliczenie innych elementów sekcji 5 zaliczonych za pierwszym podejściem powoduje konieczność ponownego przystąpienia do całej kontroli.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

3. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - a) pilotowania śmigłowca w granicach jego ograniczeń;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej;
 - e) zachowywania kontroli nad śmigłowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
 - f) rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi, jeżeli mają one zastosowanie; oraz
 - g) skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi, w stosownych przypadkach.
4. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnów wykorzystywanego samolotu.

- a) Tolerancje dla lotu IFR

Wysokość:

Ogólnie	±100 stóp
Rozpoczynanie odejścia na drugi krąg na względnej/bezwzględnej wysokości decyzyjnej	+ 50 stóp/- 0 stóp
Minimalna względna/bezwzględna wysokość zniżania	+ 50 stóp/- 0 stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi:

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	±5°
---	-----

Podjęcie precyzyjne odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek:

Działania normalne	±5°
Działania anormalne / sytuacje awaryjne	±10°

Prędkość:

Ogólnie	±10 węzłów
Z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

b) Tolerancje dla lotu VFR

Wysokość:

Ogólnie	±100 stóp
---------	-----------

Kierunek:

Działania normalne	±5°
Działania anormalne/sytuacje awaryjne	±10°

Prędkość:

Ogólnie	±10 węzłów
Z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

Przemieszczanie się względem ziemi:

Start zawis w zasięgu wpływu ziemi (I.G.E.)	±3 stopy
Lądowanie	±2 stopy (przy 0 stopach ruchu do tyłu lub na boki)

ZAKRES SZKOLENIA / EGZAMINU PRAKTYCZNEGO / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

PRZEPISY OGÓLNE

5. Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = Szkolony w charakterze pilota dowódcy w celu wydania uprawnień na typ śmigłowca z załogą jednoosobową albo jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako pilot lecący i pilot nielecący w celu wydania uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową.

6. Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), lub można je przeprowadzić na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (—>).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

FFS = Pełny symulator lotu

FTD = Urządzenie do szkolenia lotniczego

H = Śmigłowiec

7. Elementy oznaczone gwiazdką (*) muszą być wykonane w rzeczywistych lub symulowanych warunkach IMC tylko przez tych kandydatów, którzy pragną przedłużyć lub odnowić uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów IR(H), lub rozszerzyć te uprawnienia na inny typ.

8. Procedury w locie według wskazań przyrządów (sekcja 5) są wykonywane tylko przez kandydatów, którzy pragną przedłużyć lub wznówić uprawnienia do wykonywania lotów według przyrządów IR(H) lub rozszerzyć te uprawnienia na inny typ. W tym celu można wykorzystać symulator FFS lub urządzenie FTD 2/3.

9. Litera „M” w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe.

10. Jeżeli ćwiczenia na urządzeniu FSTD wchodzą w zakres kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z urządzenia FSTD. W przypadku takiego kursu należy wziąć pod uwagę następujące względy:

(i) kwalifikacja urządzenia FSTD zgodnie z częścią OR;

(ii) kwalifikacje instruktora i egzaminatora;

(iii) liczba godzin szkolenia na urządzeniu FSTD podczas kursu;

(iv) kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach; oraz

(v) liczba godzin nadzorowanej praktyki lotniczej po wydaniu nowych uprawnień na typ.

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ

11. Osoby przystępujące do egzaminu praktycznego do wydania uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową oraz licencji ATPL(H) muszą zdać sekcje od 1 do 4 oraz, w miarę potrzeby, sekcję 6.
12. Osoby przystępujące do kontroli umiejętności w związku z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową zdają tylko sekcje od 1 do 4 oraz, w miarę potrzeby, sekcję 6.

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	FTD	FFS	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury						
SEKCJA 1 — Przygotowania przed lotem i czynności kontrolne						
1.1 Zewnętrzny, wzrokowy przegląd śmigłowca; umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu			P		M (jeżeli wykonywane w śmigłowcu)	
1.2 Przegląd kabiny pilota		P	—>		M	
1.3 Procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych	P	—>	—>		M	
1.4 Kołowanie/podlot zgodnie z poleceniami kontroli ruchu lotniczego lub instruktora		P	—>		M	
1.5 Procedury i czynności kontrolne przed startem	P	—>	—>		M	
SEKCJA 2 — Manewry i procedury w locie						
2.1 Starty (różne profile)		P	—>		M	
2.2 Starty i lądowania w terenie opadającym i przy bocznym wietrze		P	—>			
2.3 Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej)	P	—>	—>			
2.4 Start z symulowaną awarią silnika tuż przed osiągnięciem punktu decyzyjnego startu (TDP) lub zdefiniowanego punktu po starcie (DPATO)		P	—>		M	
2.4.1 Start z symulowaną awarią silnika tuż po osiągnięciu TDP lub DPATO		P	—>		M	
2.5 Zakręty w locie wznoszącym i opadającym na wskazanym kursie	P	—>	—>		M	

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	FTD	FFS	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS H	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury						
2.5.1 Zakręty z przechyleniem 30°, w lewo i w prawo o 180° do 360°, wyłącznie według wskazań przyrządów	P	—>	—>		M	
2.6 Zniżanie w autorotacji	P	—>	—>		M	
2.6.1 Lądowanie autorotacyjne (tylko śmigłowce jednosilnikowe) lub odzyskanie mocy		P	—>		M	
2.7 Lądowania, różne profile		P	—>		M	
2.7.1 Odejście na drugi krąg lub lądowanie z symulowaną awarią silnika przed punktem decyzji lądowania (LDP) lub zdefinio- wanym punktem przed lądowaniem (DPBL)		P	—>		M	
2.7.2 Lądowanie z symulowaną awarią silnika po LDP lub DPBL		P	—>		M	
SEKCJA 3 – Eksploatacja następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych						
3 Eksploatacja następujących systemów i instalacji oraz wyko- nywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych:					M	Należy obowiąz- kowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
3.1 Silnik	P	—>	—>			
3.2 Klimatyzacja (ogrzewanie, wenty- lacja)	P	—>	—>			
3.3 Rurka Pitota / dajnik ciśnienia statycznego	P	—>	—>			
3.4 Instalacja paliwowa	P	—>	—>			
3.5 Instalacja elektryczna	P	—>	—>			
3.6 Instalacja hydrauliczna	P	—>	—>			
3.7 Sterowanie i wyważanie	P	—>	—>			
3.8 Instalacja przeciwbłodzeniowa/ odlodzeniowa	P	—>	—>			
3.9 Autopilot / układ nakazu lotu	P	—>	—>			
3.10 Urządzenia stabilizujące	P	—>	—>			

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	Manewry/Procedury	FTD	FFS	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS H
3.11 Radar meteorologiczny, radiowy-sokościomierz, transponder	P	—>	—>			
3.12 System nawigacji obszarowej	P	—>	—>			
3.13 Podwozie i układ hamulcowy	P	—>	—>			
3.14 Pomocniczy zespół napędowy	P	—>	—>			
3.15 Wyposażenie radiowe, nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem	P	—>	—>			
SEKCJA 4 — Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych						
4 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych					M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
4.1 Czynności w razie pożaru (w tym ewakuacja, w miarę potrzeby)	P	—>	—>			
4.2 Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie	P	—>	—>			
4.3 Awaryjne silnika, wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości	P	—>	—>			
4.4 Zrzucanie paliwa (symulowane)	P	—>	—>			
4.5 Niesprawność śmigła ogonowego (w miarę potrzeby)	P	—>	—>			
4.5.1 Utrata śmigła ogonowego (w miarę potrzeby)	P	—>	Tego ćwiczenia nie można wykonywać w śmigłowcu			
4.6 Niezdolność członka załogi do pracy – tylko śmigłowce z załogą wieloosobową	P	—>	—>			
4.7 Awaryjne napędu	P	—>	—>			
4.8 Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika śmigłowca w locie	P	—>	—>			

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIĘTNOŚCI	
	FTD	FFS	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS H	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury						
SEKCJA 5 — Procedury w locie według wskazań przyrządów (wykonywać w warunkach IMC lub symulowanych IMC)						
5.1 Start według wskazań przyrządów: przejście do lotu według wskazań przyrządów wymagane niezwłocznie po oderwaniu się od ziemi	p*	—>*	—>*			
5.1.1 Symulowana awaria silnika podczas odlotu	p*	—>*	—>*		M*	
5.2 Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC	p*	—>*	—>*		M*	
5.3 Procedury oczekiwania	p*	—>*	—>*			
5.4 Podejścia ILS do wysokości decyzji dla CAT I	p*	—>*	—>*			
5.4.1 Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2 Podejście precyzyjne ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu lub bez	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.3 Z autopilotem	p*	—>*	—>*			
5.4.4 Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika. (Symulację niesprawności silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem markera zewnętrznego (OM) aż do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia)	p*	—>*	—>*		M*	
5.5 Podejście nieprecyzyjne do względnej/bezwzględnej wysokości zniżania MDA/H	p*	—>*	—>*		M*	
5.6 Odejście na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/DH lub MDA/MDH	p*	—>*	—>*			
5.6.1 Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu	p*	—>*	—>*			
5.6.2 Odejście na drugi krąg z symulacją niesprawności jednego silnika po osiągnięciu DA/DH lub MDA/MDH	p*				M*	

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI		
	Manewry/Procedury	FTD	FFS	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
5.7 Autorotacja w warunkach IMC z odzyskaniem mocy	p*	—>*	—>*			M*	
5.8 Wyprowadzanie z nietypowych położeń	p*	—>*	—>*			M*	
SEKCJA 6 — Użycie wyposażenia opcjonalnego							
6 Użycie wyposażenia opcjonalnego	p	—>	—>				

D. Szczegółowe wymagania dotyczące pionowzlotów

1. W przypadku egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności do uprawnień na typ pionowzlotu kandydat musi zaliczyć sekcje od 1 do 5 oraz sekcję 6 (w miarę potrzeb) egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż 5 elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy mniej niż 5 elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Niezaliczenie jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, albo niezaliczenie elementów zaliczonych za pierwszym podejściem, powoduje konieczność ponownego przystąpienia do całego egzaminu lub kontroli. Wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności należy zaliczyć w ciągu sześciu miesięcy.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

2. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - a) pilotowania pionowzlotu w granicach jego ograniczeń;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej;
 - e) zachowywania kontroli nad pionowzlotem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
 - f) rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi; oraz
 - g) skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi.
3. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego pionowzlotu.
 - a) Tolerancje dla lotu IFR:

Wysokość:

Ogólnie	±100 stóp
Rozpoczynanie odejścia na drugi krąg na względnej/bezwzględnej wysokości decyzyjnej	+ 50 stóp/- 0 stóp
Minimalna względna/bezwzględna wysokość zniżania	+ 50 stóp/- 0 stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi:

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	±5°
Podejście precyzyjne	odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek:

Działania normalne	±5°
Działania anormalne / sytuacje awaryjne	±10°

Prędkość:

Ogólnie	±10 węzłów
Z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

b) Tolerancje dla lotu VFR:

Wysokość:

Ogólnie	±100 stóp
---------	-----------

Kierunek:

Działania normalne	±5°
Działania anormalne / sytuacje awaryjne	±10°

Prędkość:

Ogólnie	±10 węzłów
Z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

Przemieszczanie się względem ziemi:

Start zawis w zasięgu wpływu ziemi (I.G.E.)	± 3 stopy
Lądowanie	±2 stopy (przy 0 stopach ruchu do tyłu lub na boki)

ZAKRES SZKOLENIA / EGZAMINU PRAKTYCZNEGO / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

4. Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = Szkolony jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako pilot lecący i pilot nielecący w celu wydania odpowiednich uprawnień na typ.

5. Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), lub można je przeprowadzić na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (—>).

6. Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

FFS = Pełny symulator lotu

FTD = Urządzenie do szkolenia lotniczego

OTD = Inne urządzenie szkoleniowe

PL = Pionowzlot

a) Osoby przystępujące do egzaminu praktycznego do wydania uprawnień na typ pionowzlotu zdają sekcje od 1 do 5 oraz, w miarę potrzeby, sekcję 6.

b) Osoby przystępujące do kontroli umiejętności w związku z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ pionowzlotu muszą zdać tylko sekcje od 1 do 5 oraz, w miarę potrzeby, sekcję 6 lub 7.

c) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów. Jeżeli podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności ten warunek nie zostanie spełniony, uprawnienia na typ ograniczą się tylko do lotów VFR.

7. Litera „M” w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe.
8. Jeżeli ćwiczenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD) wchodzą w zakres zatwierzonego kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z urządzeń FSTD. Przy zatwierdzeniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:
- kwalfikacja szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z częścią OR;
 - kwalfikacje instruktora.

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
SEKCJA 1 — Przygotowania przed lotem i czynności kontrolne							
1.1 Zewnętrzny, wzrokowy przegląd pionowzlotu umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu				P			
1.2 Przegląd kabiny pilota	P	—>	—>	—>			
1.3 Procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych	P	—>	—>	—>		M	
1.4 Kołowanie zgodnie z poleceniami kontroli ruchu lotniczego lub instruktora		P	—>	—>			
1.5 Procedury przed startem oraz kontrola mocy	P	—>	—>	—>		M	
SEKCJA 2 — Manewry i procedury w locie							
2.1 Normalne profile startu VFR Operacje na drodze startowej (STOL i VTOL), w tym przy bocznym wietrze Heliporty wyniesione Heliporty leżące na poziomie terenu		P	—>	—>		M	
2.2 Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej)		P	—>				

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
2.3.1 Przerwanie startu: podczas operacji na drodze startowej podczas operacji na heliporcie wyniesionym podczas operacji na poziomie terenu		P	—>			M	
2.3.2 Start z symulowaną awarią silnika po minięciu punktu decyzji: podczas operacji na drodze startowej podczas operacji na heliporcie wyniesionym podczas operacji na poziomie terenu		P	—>			M	
2.4 Zniżanie autorotacyjne w trybie śmigłowca do ziemi (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	—>	—>			M Tylko FFS	
2.4.1 Zniżanie z wiatrakowaniem w trybie samolotu (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)		P	—>			M Tylko FFS	
2.5 Normalne profile lądowania VFR operacje na drodze startowej (STOL i VTOL) heliporty wyniesione heliporty leżące na poziomie terenu		P	—>	—>		M	
2.5.1 Lądowanie z symulowaną awarią silnika po osiągnięciu punktu decyzji: podczas operacji na drodze startowej podczas operacji na heliporcie wyniesionym podczas operacji na poziomie terenu							

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
2.6 Odejscie na drugi krąg lub lądowanie z symulowaną awarią silnika przed punktem decyzji		P	—>			M	
SEKCJA 3 – Użytkowanie następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych:							
3 Eksploatacja następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych (można wykonać na urządzeniu FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia):						M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
3.1 Silnik	P	—>	—>				
3.2 Hermetyzacja i klimatyzacja (ogrzewanie, wentylacja)	P	—>	—>				
3.3 Rurka Pitota / dajnik ciśnienia statycznego	P	—>	—>				
3.4 Instalacja paliwowa	P	—>	—>				
3.5 Instalacja elektryczna	P	—>	—>				
3.6 Instalacja hydrauliczna	P	—>	—>				
3.7 Sterowanie i wyważanie	P	—>	—>				
3.8 Instalacja przeciwbłodzeniowa/ odlodzeniowa, ogrzewanie szyb (jeżeli zamontowane)	P	—>	—>				
3.9 Autopilot / układ nakazu lotu	P	—>	—>				

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
3.10 Urządzenia ostrzegające przed przeciągnięciem lub urządzenia zapobiegające przeciągnięciu oraz urządzenia stabilizujące	P	—>	—>				
3.11 Radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder, system ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi (jeżeli zainstalowany)	P	—>	—>				
3.12 Podwozie i układ hamulcowy	P	—>	—>				
3.13 Pomocniczy zespół napędowy	P	—>	—>				
3.14 Wyposażenie radiowe, nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem	P	—>	—>				
3.15 Klapy	P	—>	—>				
SEKCJA 4 — Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych							
4 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (można wykonać na urządzeniu FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia)						M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
4.1 Czynności w razie pożaru – silnik, APU, ładownia, kabina załogi, instalacja elektryczna, w tym ewakuacja, w miarę potrzeby	P	—>	—>				
4.2 Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie	P	—>	—>				
4.3 Awary silnika, wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym) w tym przejście z trybu śmigłowca do trybu samolotu i odwrotnie z jednym silnikiem nieczynnym (OEL)	P	—>	—>			Tylko FFS	

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
4.4 Zrzut paliwa (symulowany, jeżeli zainstalowano)	P	—>	—>				
4.5 Uskok wiatru podczas startu i lądowania (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)			P			Tylko FFS	
4.6 Symulowane rozhermetyzowanie kabiny / zniżanie awaryjne (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	—>	—>			Tylko FFS	
4.7 Zdarzenie ACAS (system unikania kolizji w powietrzu) (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	—>	—>			Tylko FFS	
4.8 Niezdolność członka załogi do pracy	P	—>	—>				
4.9 Awaryjne napędu	P	—>	—>			Tylko FFS	
4.10 Wyprowadzanie z pełnego przeciągnięcia (moc włączona i wyłączona) lub po zadziałaniu instalacji ostrzegania o przeciągnięciu w konfiguracji wznoszenia, przelotowej i podejścia (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	—>	—>			Tylko FFS	
4.11 Inne procedury awaryjne wymienione w odpowiedniej instrukcji użytkownika w locie	P	—>	—>				
SEKCJA 5 — Procedury w locie według wskazań przyrządów (wykonywać w warunkach IMC lub symulowanych IMC)							
5.1 Start według wskazań przyrządów: przejście do lotu według wskazań przyrządów wymagane niezwłocznie po oderwaniu się od ziemi	P*	—>*	—>*				
5.1.1 Symulowana awaria silnika podczas odlotu po osiągnięciu punktu decyzji	P*	—>*	—>*			M*	

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
5.2 Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC	p*	—>*	—>*			M*	
5.3 Procedury oczekiwania	p*	—>*	—>*				
5.4 Podejście precyzyjne do wysokości decyzji nie mniejszej niż 60 m (200 stóp)	p*	—>*	—>*				
5.4.1 Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu	p*	—>*	—>*			M* (Tylko egzamin praktyczny)	
5.4.2 Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu	p*	—>*	—>*				
5.4.3 Z wykorzystaniem autopilota	p*	—>*	—>*				
5.4.4 Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację niesprawności silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem markera zewnętrznego (OM) aż do lądowania albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia	p*	—>*	—>*			M*	
5.5 Podejście nieprecyzyjne do względnej/bezwzględnej wysokości zniżania MDA/H	p*	—>*	—>*			M*	
5.6 Odejście na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/DH lub MDA/MDH	p*	—>*	—>*				
5.6.1 Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu	p*	—>*	—>*				
5.6.2 Odejście na drugi krąg z symulacją niesprawności jednego silnika po osiągnięciu DA/DH lub MDA/MDH	p*					M*	

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
5.7 Autorotacja w warunkach IMC z odzyskaniem mocy celem wylądowania na drodze startowej tylko w trybie helikoptera (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P*	—>*	—>*			M* Tylko FFS	
5.8 Wyprowadzanie z nietypowych położeń (uzależnione od jakości symulatora FFS)	P*	—>*	—>*			M*	
SEKCJA 6 – Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (CAT II/III)							
6 Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (CAT II/III). Poniższe manewry i procedury stanowią minimum wymagań szkoleniowych do zezwolenia na wykonywanie podejść do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Podczas wykonywania niżej wymienionych procedur podejścia według wskazań przyrządów oraz nieudanego podejścia należy wykorzystać całe wyposażenie pionowzlotu wymagane do dopuszczenia tego typu pionowzlotu do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp)							
6.1 Przerwany start przy minimalnej dozwolonej widzialności na drodze startowej (RVR)		P	—>			M*	
6.2 Podejścia ILS W symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Należy przy tym przestrzegać standardowych procedur koordynacji pracy załogi		P	—>	—>		M*	

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
6.3 Odejście na drugi krąg po podejściu jak w pkt 6.2 po osiągnięciu wysokości względnej decyzji. Szkolenie obejmuje także odejście na drugi krąg z powodu (symulowanej) niedostatecznej widzialności na drodze startowej, uskołu wiatru, odchylenia statku powietrznego większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego		P	—>	—>		M*	
6.4 Lądowanie(-a) po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości względnej decyzji po podejściu według wskazań przyrządów. W zależności od systemu naprowadzania, lądowanie należy wykonać automatycznie		P	—>			M*	
SEKCJA 7 – Wyposażenie opcjonalne							
7 Użycie wyposażenia opcjonalnego		P	—>	—>			

E. Szczegółowe wymagania dotyczące sterowców

1. W przypadku egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności do uprawnień na typ sterowca kandydat musi zaliczyć sekcje od 1 do 5 oraz sekcję 6 (w miarę potrzeb) egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż 5 elementów, musi powtórzyć cały egzamin/kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy mniej niż 5 elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Niezaliczenie jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej zaliczonego za pierwszym podejściem powoduje konieczność ponownego przystąpienia do całego egzaminu/kontroli. Wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności należy zaliczyć w ciągu sześciu miesięcy.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

2. Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - (i) pilotowania sterowca w granicach jego ograniczeń;
 - (ii) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - (iii) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;

- (iv) stosowania wiedzy lotniczej;
- (v) zachowywania kontroli nad sterowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
- (vi) rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi; oraz
- (vii) skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi.

3. Zastosowanie mają poniższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego sterowca.

a) Tolerancje dla lotu IFR:

Wysokość:

Ogólnie	±100 stóp
Rozpoczynanie odejścia na drugi krąg na względnej/bezwzględnej wysokości decyzyjnej	+ 50 stóp/- 0 stóp
Minimalna względna/bezwzględna wysokość zniżania	+ 50 stóp/- 0 stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi:

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	±5°
Podejście precyzyjne	odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek:

Działania normalne	±5°
Działania anormalne/sytuacje awaryjne	±10°

b) Tolerancje dla lotu VFR:

Wysokość:

Ogólnie	±100 stóp
---------	-----------

Kierunek:

Działania normalne	±5°
Działania anormalne / sytuacje awaryjne	±10°

ZAKRES SZKOLENIA / EGZAMINU PRAKTYCZNEGO / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

4. Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = Szkolony jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako pilot lecący i pilot nielecący w celu wydania odpowiednich uprawnień na typ.

5. Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), lub można je przeprowadzić na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (—>).

6. Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

FFS = Pełny symulator lotu

FTD = Urządzenie do szkolenia lotniczego

OTD = Inne urządzenie szkoleniowe

As = Sterowiec

- a) Osoby przystępujące do egzaminu praktycznego do wydania uprawnień na typ sterowca muszą zdać sekcje od 1 do 5 oraz, w miarę potrzeby, sekcję 6.
- b) Osoby przystępujące do kontroli umiejętności w związku z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ sterowca muszą zdać sekcje od 1 do 5 oraz, w miarę potrzeby, sekcję 6.
- c) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów. Jeżeli podczas egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności ten warunek nie zostanie spełniony, uprawnienia na typ ograniczą się tylko do lotów VFR.

7. Litera „M” w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe.

8. Jeżeli ćwiczenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD) wchodzą w zakres kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z urządzeń FSTD. W przypadku takiego kursu należy wziąć pod uwagę następujące względy:

- a) kwalifikacja szkoleniowych urządzeń symulacji lotu zgodnie z częścią OR;
- b) kwalifikacje instruktora.

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
SEKCJA 1 — Przygotowania przed lotem i czynności kontrolne							
1.1	Przegląd przed lotem				P		
1.2	Przegląd kabiny pilota	P	—>	—>	—>		
1.3	Procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych		P	—>	—>		M
1.4	Procedura odcumowania od maszty i manewrowanie po ziemi			P	—>		M

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
1.5 Procedury i czynności kontrolne przed startem	P	—>	—>	—>		M	
SEKCJA 2 — Manewry i procedury w locie							
2.1 Normalne profile startu VFR			P	—>		M	
2.2 Start z symulowaną awarią silnika			P	—>		M	
2.3 Start z ciężkością > 0 (start ciężki)			P	—>			
2.4 Start z ciężkością < 0 (start lekki)			P	—>			
2.5 Normalne procedury wznoszenia			P	—>			
2.6 Wznoszenie na wysokość ciśnieniową			P	—>			
2.7 Rozpoznawanie wysokości ciśnieniowej			P	—>			
2.8 Lot na wysokości ciśnieniowej lub blisko wysokości ciśnieniowej			P	—>		M	
2.9 Normalne zniżanie i podejście do lądowania			P	—>			
2.10 Normalne profile lądowania VFR			P	—>		M	
2.11 Lądowanie z ciężkością > 0 (lądowanie ciężkie)			P	—>		M	
2.12 Lądowanie z ciężkością < 0 (lądowanie lekkie)			P	—>		M	
Celowo pozostawiono puste							

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
SEKCJA 3 – Eksploatacja następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych							
3	Eksploatacja następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych (można wykonać na urządzeniu FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia):					M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
3.1	Silnik	P	—>	—>	—>		
3.2	Utrzymywanie ciśnienia w powłoce	P	—>	—>	—>		
3.3	Rurka Pitota / dajnik ciśnienia statycznego	P	—>	—>	—>		
3.4	Instalacja paliwowa	P	—>	—>	—>		
3.5	Instalacja elektryczna	P	—>	—>	—>		
3.6	Instalacja hydrauliczna	P	—>	—>	—>		
3.7	Sterowanie i wyważanie	P	—>	—>	—>		
3.8	Układ balonetu	P	—>	—>	—>		
3.9	Autopilot / układ nakazu lotu	P	—>	—>	—>		
3.10	Urządzenia stabilizujące	P	—>	—>	—>		
3.11	Radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder, system ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi (jeżeli zainstalowany)	P	—>	—>	—>		
3.12	Podwozie i układ hamulcowy	P	—>	—>	—>		

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
3.13 Pomocniczy zespół napędowy	P	—>	—>	—>			
3.14 Wyposażenie radiowe, nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem	P	—>	—>	—>			
Celowo pozostawiono puste							
SEKCJA 4 — Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych							
4 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (można wykonać na urządzeniu FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia)						M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
4.1 Czynności w razie pożaru – silnik, APU, ładownia, kabina załogi, instalacja elektryczna, w tym ewakuacja, w miarę potrzeby	P	—>	—>	—>			
4.2 Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie	P	—>	—>	—>			
4.3 Awaryjne silnika, wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika W poszczególnych fazach lotu, w tym jednoczesna awaria wielu silników	P	—>	—>	—>			
4.4 Niezdolność członka załogi do pracy	P	—>	—>	—>			
4.5 Awaryjne napędu/przekładni	P	—>	—>	—>		Tylko FFS	
4.6 Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika śmigłowca w locie	P	—>	—>	—>			

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIĘTNOŚCI	
Manewry/Procedury					Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
SEKCJA 5 — Procedury w locie według wskazań przyrządów (wykonywać w warunkach IMC lub symulowanych IMC)							
5.1 Start według wskazań przyrządów: przejście do lotu według wskazań przyrządów wymagane niezwłocznie po oderwaniu się od ziemi	p*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1 Symulowana awaria silnika podczas odlotu	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2 Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3 Procedury oczekiwania	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4 Podejście precyzyjne do wysokości decyzji nie mniejszej niż 60 m (200 stóp)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1 Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu	p*	—>*	—>*	—>*		M* (Tylko egzamin praktyczny)	
5.4.2 Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3 Z wykorzystaniem autopilota	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4 Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację niesprawności silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem markera zewnętrznego (OM) aż do lądowania albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5 Podejście nieprecyzyjne do względnej/bezwzględnej wysokości zniżania MDA/H	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/Procedury							
5.6 Odejsie na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/DH lub MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1 Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2 Odejsie na drugi krąg z symulacją niesprawności jednego silnika po osiągnięciu DA/DH lub MDA/MDH	P*					M*	
5.7 Wyprowadzanie z nietypowych położeń (uzależnione od jakości symulatora FFS)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
SEKCJA 6 – Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (CAT II/III)							
6 Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (CAT II/III). Poniższe manewry i procedury stanowią minimum wymagań szkoleniowych do zezwolenia na wykonywanie podejść do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Podczas wykonywania niżej wymienionych procedur podejścia według wskazań przyrządów oraz nieudanego podejścia należy wykorzystać całe wyposażenie sterowca wymagane do dopuszczenia tego typu sterowca do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp).							

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
6.1 Manewry/Procedury Przerwany start przy minimalnej dozwolonej widzialności na drodze startowej (RVR)		P	—>			M*	
6.2 Podejścia ILS W symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości DH, z użyciem systemu naprowadzania. Należy przy tym przestrzegać standardowych procedur koordynacji pracy załogi		P	—>			M*	
6.3 Odejście na drugi krąg Po podejściu jak w pkt 6.2 po osiągnięciu wysokości DH. Szkolenie obejmuje także odejście na drugi krąg z powodu (symulowanej) niedostatecznej widzialności na drodze startowej, uskoku wiatru, odchylenia statku powietrznego większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego		P	—>			M*	
6.4 Lądowanie(-a) Po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości względnej decyzji po podejściu według wskazań przyrządów. W zależności od systemu naprowadzania, lądowanie należy wykonać automatycznie		P	—>			M*	

STEROWCE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIĘTNOŚCI	
Manewry/Procedury	OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Egz. na FFS As	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
SEKCJA 7 — Wyposażenie opcjonalne							
7 Użycie wyposażenia opcjonalnego		P	—>				

ZAŁĄCZNIK II

WARUNKI KONWERSJI KRAJOWYCH LICENCJI ORAZ UPRAWNIEN SAMOLOTOWYCH I ŚMIGŁOWCOWYCH

A. SAMOLOTY

1. Licencje pilota

Konwersja licencji pilota wydanej przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi do licencji zgodnej z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez kandydata następujących wymagań:

- w przypadku licencji ATPL(A) i CPL(A), spełnienie, w ramach kontroli umiejętności, wymagań części FCL dotyczących przedłużenia ważności uprawnień na klasę/typ oraz uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, odpowiadających uprawnieniom wynikających z posiadanej licencji;
- wykazanie się znajomością odpowiednich zagadnień z części OPS i części FCL;
- wykazanie się biegłością językową zgodnie z FCL.055;
- spełnienie wymagań podanych w poniższej tabeli:

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(A)	Nie dotyczy	(a)
ATPL(A)	> 1 500 na samolotach z załogą wieloosobową	Brak	Jak w (c)(4)	Jak w (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 na samolotach z załogą wieloosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania lotu i osiągnięć zgodnie z FCL.515	ATPL(A), z uprawnieniami na typ ograniczonymi do funkcji drugiego pilota	Wykazanie się zdolnością działania w charakterze pilota dowódcy zgodnie z wymaganiami dodatku 9 do części FCL	(c)
CPL/IR(A) z egzaminem teoretycznym ICAO ATPL zaliczonym w państwie członkowskim, które wydało licencję		(i) wykazanie się wiedzą z zakresu planowania lotu i osiągnięć zgodnie z FCL.310 i FCL.615 lit. b) (ii) spełnienie wymagań FCL.720.A lit. c)	CPL/IR(A) z zaliczeniem teorii ATPL	Nie dotyczy	(d)
CPL/IR(A)	> 500 na samolotach z załogą wieloosobową albo podczas operacji w załodze wieloosobowej na samolotach z załogą jednoosobową sklasyfikowanych jako samoloty komunikacji lokalnej kategorii CS-23 lub na równorzędnych samolotach zgodnie z wymaganiami części OPS dotyczącymi zarobkowego transportu lotniczego	(i) zaliczenie egzaminu teoretycznego do ATPL(A) w państwie członkowskim, które wydało licencję (*) (ii) spełnienie wymagań FCL.720.A lit. c)	CPL/IR(A) z zaliczeniem teorii ATPL	Nie dotyczy	(e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	Brak	CPL/IR(A) z wpisanymi uprawnieniami na klasę/typ ograniczonymi do samolotów z załogą jednoosobową		(f)
CPL/IR(A)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu na poziomie CPL/IR	Jak w (4)(f)	Uzyskanie uprawnień na typ z załogą wieloosobową zgodnie z częścią FCL	(g)
CPL(A)	> 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, w miarę potrzeby	CPL(A) z wpisanymi uprawnieniami na klasę/typ ograniczonymi do samolotów z załogą jednoosobową		(h)
CPL(A)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą jednoosobową	(i) Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, w miarę potrzeby; (ii) wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.310	Jak w (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	≥ 75 zgodnie z przepisami IFR	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, jeżeli nie wchodzi one w zakres uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów	PPL/IR(A) (uprawnienia IR ograniczone do PPL)	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.615 lit. b)	(j)
PPL(A)	≥ 70 na samolotach	Wykazanie się umiejętnością używania radiowych pomocy nawigacyjnych	PPL(A)		(k)

(*) Posiadacze licencji CPL, którzy uzyskali już uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, nie muszą zdać egzaminu teoretycznego do licencji ATPL(A), o ile nadal będą pilotować ten sam typ samolotu, jednakże nie uzyskają zaliczenia teorii ATPL(A) do licencji zgodnej z częścią FCL. Jeżeli osoby te chcą uzyskać uprawnienia na inny typ samolotu z załogą wieloosobową, muszą spełnić wymagania podane w kolumnie (3), rząd (e)(i) powyższej tabeli.

2. Uprawnienia instruktorskie

Konwersja uprawnień instruktorskich wydanych przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi na uprawnienia zgodne z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez kandydata następujących wymagań:

Posiadane uprawnienie krajowe	Doświadczenie	Pozostałe wymagania	Docelowe uprawnienie zgodne z częścią FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	Zgodnie z wymaganiami części FCL dotyczącymi odpowiednich uprawnień	Nie dotyczy	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Upoważnienie SFI

Konwersja upoważnienia SFI wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi na upoważnienie zgodne z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez kandydata następujących wymagań:

Posiadane upoważnienie krajowe	Doświadczenie	Pozostałe wymagania	Docelowe uprawnienie zgodne z częścią FCL
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 godzin w charakterze pilota MPA	(i) Posiadanie ważnej lub wygasłej licencji samolotowej CPL, MPL lub ATPL wydanej przez państwo członkowskie; (ii) ukończenie części symulatorowej stosownego szkolenia do uprawnień na typ, w tym w zakresie MCC.	SFI(A)
SFI(A)	3 ostatnie lata doświadczenia jako SFI	Ukończenie części symulatorowej stosownego szkolenia do uprawnień na typ, w tym w zakresie MCC	SFI(A)

Konwersja pozostaje ważna maksymalnie przez 3 lata. Przedłużenie ważności upoważnienia jest uzależnione od spełnienia stosownych wymagań podanych w części FCL.

4. Upoważnienie STI

Konwersja upoważnienia STI wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi obowiązującymi w tym państwie na upoważnienie zgodne z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez posiadacza wymagań podanych w poniższej tabeli:

Posiadane upoważnienie krajowe	Doświadczenie	Pozostałe wymagania	Upoważnienie docelowe
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 godzin w charakterze pilota samolotów z załogą jednoosobową	(i) Posiadanie ważnej lub wygasłej licencji pilota wydanej przez państwo członkowskie; (ii) zaliczenie kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do części FCL na urządzeniu FSTD odpowiednim do prowadzonego szkolenia	STI(A)
STI(A)	3 ostatnie lata doświadczenia jako STI	Zaliczenie kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do części FCL na urządzeniu FSTD odpowiednim do prowadzonego szkolenia	STI(A)

Przedłużenie ważności upoważnienia jest uzależnione od spełnienia stosownych wymagań podanych w części FCL.

B. ŚMIGŁOWCE

1. Licencje pilota

Konwersja licencji pilota wydanej przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi do licencji zgodnej z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez kandydata następujących wymagań:

- spełnienie, w ramach kontroli umiejętności, wymagań części FCL dotyczących przedłużenia ważności uprawnień na typ oraz uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, odpowiadających uprawnieniom wynikających z posiadanej licencji;
- wykazanie się znajomością odpowiednich zagadnień z części OPS i części FCL;
- wykazanie się biegłością językową zgodnie z FCL.055;

d) spełnienie wymagań podanych w poniższej tabeli:

Posiadana licencja krajowa	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Pozostałe wymagania	Docelowa licencja zgodna z częścią FCL oraz warunki (stosownie do przypadku)	Zniesienie warunków	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) ważne uprawnienia IR(H)	> 1 000 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H) oraz IR	Nie dotyczy	(a)
ATPL(H) bez uprawnień IR(H)	> 1 000 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H)		(b)
ATPL(H) ważne uprawnienia IR(H)	> 1 000 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H), IR z uprawnieniami na typ ograniczonymi do roli drugiego pilota	Wykazanie się zdolnością działania w charakterze pilota dowódcy zgodnie z wymaganiami dodatku 9 do części FCL	(c)
ATPL(H) bez uprawnień IR(H)	> 1 000 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Brak	ATPL(H) uprawnienia na typ ograniczone do roli drugiego pilota	Wykazanie się zdolnością działania w charakterze pilota dowódcy zgodnie z wymaganiami dodatku 9 do części FCL	(d)
ATPL(H) ważne uprawnienia IR(H)	> 500 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z wymaganiami FCL.515 i FCL.615 lit. b)	Jak w (4)(c)	Jak w (5)(c)	(e)
ATPL(H) bez uprawnień IR(H)	> 500 na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Jak w (3)(e)	Jak w (4)(d)	Jak w (5)(d)	(f)
CPL/IR(H) z egzaminem teoretycznym ICAO ATPL(H) zaliczonym w państwie członkowskim, które wydało licencję		(i) Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z wymaganiami FCL.310 i FCL.615 lit. b); (ii) spełnienie pozostałych wymagań FCL.720.H lit. b)	CPL/IR(H) z zaliczeniem teorii do ATPL(H) pod warunkiem zaliczenia egzaminu teoretycznego ATPL(H) ICAO, którego poziom spełnia wymagania części FCL	Nie dotyczy	(g)
CPL/IR(H)	> 500 godz. na śmigłowcach z załogą wieloosobową	(i) Zaliczenie egzaminu teoretycznego do licencji ATPL(H) zgodnej z częścią FCL w państwie członkowskim, które wydało licencję (*); (ii) spełnienie pozostałych wymagań FCL.720.H lit. b)	CPL/IR(H) z zaliczeniem teorii do licencji ATPL(H) zgodnej z częścią FCL	Nie dotyczy	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Brak	CPL/IR(H) z wpisanymi uprawnieniami na typ ograniczonymi do śmigłowców z załogą jednoosobową	Uzyskanie uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową zgodnie z wymaganiami części FCL	(i)
CPL/IR(H)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z wymaganiami FCL.310 i FCL.615 lit. b)	Jak w (4)(i)		(j)
CPL(H)	> 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych	CPL(H) z wpisanymi uprawnieniami na typ ograniczonymi do śmigłowców z załogą jednoosobową		(k)
CPL(H)	< 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.310	Jak w (4)(k)		(l)
CPL(H) Bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych	> 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową		Jak w (4)(k) i ograniczone do dziennych lotów VFR	Uzyskanie uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową zgodnie z wymaganiami części FCL, a także uzyskanie uprawnień do wykonywania lotów nocnych	(m)
CPL(H) Bez uprawnień do wykonywania lotów nocnych	< 500 w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą jednoosobową	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu zgodnie z FCL.310	Jak w (4)(k) i ograniczone do dziennych lotów VFR		(n)
PPL/IR(H)	≥ 75 zgodnie z przepisami IFR	Uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, jeżeli nie wchodzi one w zakres uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów	PPL/IR(H) (IR ograniczone do PPL)	Wykazanie się wiedzą z zakresu planowania i osiągnięć lotu, zgodnie z wymaganiami FCL.615 lit. b)	(o)
PPL(H)	≥ 75 na śmigłowcach	Wykazanie się umiejętnością używania radiowych pomocy nawigacyjnych	PPL(H)		(p)

(*) Posiadacze licencji CPL, którzy uzyskali już uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, nie muszą zdać egzaminu teoretycznego do licencji ATPL(H), o ile nadal będą pilotować ten sam typ śmigłowca, jednakże nie uzyskają zaliczenia teorii ATPL(H) do licencji zgodnej z częścią FCL. Jeżeli osoby te chcą uzyskać uprawnienia na inny typ śmigłowca z załogą wieloosobową, muszą spełnić wymagania podane w kolumnie (3), rząd (h)(i) powyższej tabeli.

2. Uprawnienia instruktorskie

Konwersja uprawnień instruktorskich wydanych przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi na uprawnienia zgodne z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez kandydata następujących wymagań:

Posiadane uprawnienie krajowe	Doświadczenie	Pozostałe wymagania	Upoważnienie docelowe
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	Zgodnie z wymaganiami części FCL dotyczącymi odpowiednich uprawnień		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Przedłużenie ważności upoważnienia jest uzależnione od spełnienia stosownych wymagań podanych w części FCL.

3. Upoważnienie SFI

Konwersja upoważnienia SFI wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi na upoważnienie zgodne z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez kandydata następujących wymagań:

Posiadane upoważnienie krajowe	Doświadczenie	Pozostałe wymagania	Upoważnienie docelowe
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 godzin w charakterze pilota MPH	(i) Posiadanie ważnej lub wygasłej licencji CPL, MPL lub ATPL wydanej przez państwo członkowskie; (ii) ukończenie części symulatorowej stosownego szkolenia do uprawnień na typ, w tym w zakresie MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 ostatnie lata doświadczenia jako SFI	Ukończenie części symulatorowej stosownego szkolenia do uprawnień na typ, w tym w zakresie MCC	SFI(H)

Przedłużenie ważności upoważnienia jest uzależnione od spełnienia stosownych wymagań podanych w części FCL.

4. Upoważnienie STI

Konwersja upoważnienia STI wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z wymogami krajowymi obowiązującymi w tym państwie na upoważnienie zgodne z częścią FCL następuje pod warunkiem spełnienia przez posiadacza wymagań podanych w poniższej tabeli:

Posiadane upoważnienie krajowe	Doświadczenie	Pozostałe wymagania	Upoważnienie docelowe
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą jednoosobową	(i) Posiadanie ważnej lub wygasłej licencji pilota wydanej przez państwo członkowskie; (ii) zaliczenie kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do części FCL na urzędzeniu FSTD odpowiednim do prowadzonego szkolenia	STI(H)
STI(H)	3 ostatnie lata doświadczenia jako STI	Zaliczenie kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do części FCL na urzędzeniu FSTD odpowiednim do prowadzonego szkolenia	STI(H)

Przedłużenie ważności upoważnienia jest uzależnione od spełnienia stosownych wymagań podanych w części FCL.

ZAŁĄCZNIK III

WARUNKI UZNAWANIA LICENCJI WYDANYCH PRZEZ KRAJE TRZECIE LUB W ICH IMIENIU

A. UZNAWANIE LICENCJI

Przepisy ogólne

1. Licencja pilota wydana przez kraj trzeci zgodnie z wymaganiami załącznika 1 do konwencji chicagowskiej może zostać uznana przez właściwy organ państwa członkowskiego.

W tym celu pilot wnioskuję do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym mieszka lub ma siedzibę, a jeżeli nie mieszka na terytorium państwa członkowskiego, do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, dla którego dany pilot lata lub zamierza latać.

2. Licencja zostaje uznana na okres nie dłuższy niż 1 rok, przy czym zależy to od ważności licencji podstawowej.

Okres ten może zostać przedłużony tylko jeden raz przez właściwy organ, który wydał decyzję o uznaniu, w przypadku gdy w okresie uznania dany pilot złożył wniosek o wydanie licencji zgodnie z częścią FCL lub przechodzi szkolenie w celu wydania takiej licencji. Przedłużenie, o którym mowa, obejmuje czas konieczny do wydania licencji zgodnie z częścią FCL.

Posiadacz licencji uznanej przez państwo członkowskie korzysta z przysługujących mu uprawnień zgodnie z wymaganiami części FCL.

Licencje pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz innej działalności komercyjnej

3. Posiadacz licencji pilota wykorzystywanej w zarobkowym transporcie lotniczym i innej działalności komercyjnej musi spełnić następujące wymagania:

- zaliczyć egzamin praktyczny spełniający wymagania części FCL dotyczące przedłużenia ważności uprawnień na klasę lub typ odpowiednich dla uprawnień wynikających z posiadanej licencji;
- wykazać się znajomością odpowiednich zagadnień z części OPS i części FCL;
- wykazać się znajomością języka angielskiego zgodnie z FCL.055;
- posiadać ważne świadectwo lekarskie klasy 1, wydane zgodnie z częścią medyczną;
- w przypadku samolotów, spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w poniższej tabeli:

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Uprawnienia	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy na samolotach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca	(a)
ATPL(A) lub CPL(A)/IR (*)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach z załogą wieloosobową zgodnie z wymogami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	(b)
CPL(A)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	(c)
CPL(A)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy lub drugiego pilota na samolotach zgodnie z wymogami operacyjnymi	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako drugi pilot zgodnie z częścią OPS	(d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 godzin na samolotach innych niż motoszybowce turystyczne, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczy ma uznanie, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy	Korzystanie z uprawnień na samolotach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy	(e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym, w tym 500 godzin w operacjach na wodnosamolotach	Zarobkowy transport lotniczy na samolotach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	(f)

(*) Posiadacz licencji CPL(A)/IR na samoloty z załogą wieloosobową przed jej uznaniem musi wykazać się wiedzą na poziomie ATPL(A) ICAO.

f) w przypadku śmigłowców, spełnić wymagania dotyczące doświadczenia określone w poniższej tabeli:

Posiadana licencja	Liczba godzin ogólnego czasu lotu	Uprawnienia	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR i IFR	(a)
ATPL(H) bez uprawnień IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako pilot dowódca w lotach VFR	(b)
ATPL(H) z ważnymi uprawnieniami IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR i IFR	(c)
ATPL(H) bez uprawnień IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot w lotach VFR	(d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 godzin w charakterze pilota na śmigłowcach z załogą wieloosobową	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą wieloosobową – jako drugi pilot	(e)
CPL(H)/IR	> 1 000 godzin w charakterze pilota dowódcy w zarobkowym transporcie lotniczym od uzyskania uprawnień IR	Zarobkowy transport lotniczy na śmigłowcach z załogą jednoosobową – jako pilot dowódca	(f)
ATPL(H) z uprawnieniami IR lub bez, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 godzin na śmigłowcach innych niż certyfikowane zgodnie z przepisami CS-27/29 lub równoważnymi, w tym 200 godzin w charakterze, którego dotyczyć ma uznanie, a także 50 godzin w tym charakterze w ciągu ostatnich 12 miesięcy	Korzystanie z uprawnień na śmigłowcach w operacjach innych niż zarobkowy transport lotniczy	(g)

(*) Posiadacz licencji CPL(H)/IR na śmigłowce z załogą wieloosobową przed jej uznaniem wykazuje się wiedzą na poziomie ATPL ICAO.

Licencje pilota z uprawnieniami IR dotyczące działalności niekomercyjnej

4. W przypadku licencji pilota turystycznego z uprawnieniami do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, albo licencji CPL lub ATPL z uprawnieniami do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jeżeli posiadacz zamierza korzystać tylko z uprawnień pilota turystycznego, musi spełnić następujące wymagania:
 - a) zaliczyć egzamin praktyczny do uprawnień IR oraz uprawnień na klasę lub typ odpowiednich dla uprawnień wynikających z posiadanej licencji, zgodnie z dodatkiem 7 lub dodatkiem 9 do części FCL;
 - b) wykazać się wiedzą z zakresu następujących przedmiotów: prawo lotnicze, lotnicze kody pogodowe, planowanie i osiągi lotu (IR) oraz człowiek – możliwości i ograniczenia;
 - c) wykazać się znajomością języka angielskiego zgodnie z FCL.055;
 - d) posiadać świadectwo lekarskie co najmniej klasy 2, wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
 - e) posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu według wskazań przyrządów jako pilot dowódca na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

Licencje pilota bez uprawnień IR dotyczące działalności niekomercyjnej

5. W przypadku licencji pilota turystycznego albo licencji CPL lub ATPL bez uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów, jeżeli posiadacz zamierza korzystać tylko z uprawnień pilota turystycznego, musi spełnić następujące wymagania:
- wykazać się wiedzą z zakresu następujących przedmiotów: prawo lotnicze i człowiek – możliwości i ograniczenia;
 - zaliczyć egzamin praktyczny do licencji PPL zgodnie z przepisami części FCL;
 - spełnić odpowiednie wymagania części FCL dotyczące wydawania uprawnień na klasę lub typ odpowiednie dla uprawnień wynikających z posiadanej licencji;
 - posiadać świadectwo lekarskie co najmniej klasy 2, wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
 - wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055;
 - posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu jako pilot na odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

Uznawanie licencji pilota na czas określony w celu umożliwienia wykonania konkretnych zadań

6. Niezależnie od przepisów określonych w powyższych ustępach, w przypadku lotów wykonywanych dla producentów państwa członkowskie mogą uznawać licencje wydane przez kraje trzecie zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej na okres maksimum 12 miesięcy w celu umożliwienia wykonania konkretnych zadań, takich jak loty szkolne poprzedzające wejście do eksploatacji, demonstracje, loty przewozowe lub próbne, pod warunkiem że osoba wnioskująca spełnia następujące wymagania:
- posiada odpowiednią licencję i świadectwo lekarskie oraz związane z nimi uprawnienia lub kwalifikacje wydane zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej;
 - jest zatrudniona, pośrednio lub bezpośrednio, przez producenta samolotów.

W takim przypadku przysługujące posiadaczowi uprawnienia ograniczają się do prowadzenia szkolenia w locie i wykonywania prób w locie w celu pierwszego nadania uprawnień na typ, nadzorowania pierwszych lotów liniowych wykonywanych przez pilotów operatora, wykonywania lotów dostawczych lub przewozowych, pierwszych lotów liniowych, demonstracji w locie lub lotów próbnych.

B. KONWERSJA LICENCJI

1. Właściwy organ państwa członkowskiego może dokonać konwersji licencji PPL/BPL/SPL, CPL lub ATPL wydanej przez kraj trzeci zgodnie z wymogami określonymi w załączniku 1 do konwencji chicagowskiej do licencji PPL/BPL/SPL na klasę lub typ statku powietrznego z załogą jednoosobową zgodnej z częścią FCL.

W tym celu pilot wnioskuje do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym mieszka lub ma siedzibę.

2. Posiadacz licencji musi spełnić następujące wymagania minimalne w odpowiedniej kategorii statku powietrznego:
- zaliczyć egzamin pisemny z przedmiotów: prawo lotnicze i człowiek – możliwości i ograniczenia;
 - zaliczyć egzamin praktyczny do licencji PPL, BPL lub SPL, stosownie do przypadku, zgodnie z częścią FCL;
 - spełnić wymagania dotyczące wydawania odpowiednich uprawnień na klasę lub typ, zgodnie z podczęścią H;
 - posiadać ważne świadectwo lekarskie co najmniej klasy 2, wydane zgodnie z częścią medyczną;
 - wykazać się biegłością językową zgodnie z FCL.055;
 - posiadać co najmniej 100 godzin czasu lotu w charakterze pilota.

C. UZNAWANIE UPRAWNIEŃ NA KLASĘ LUB TYP STATKU POWIETRZNEGO

1. Ważne uprawnienia na klasę lub typ zawarte w licencji wydanej przez kraj trzeci mogą zostać wpisane do licencji zgodnej z częścią FCL, o ile osoba o to wnioskująca:
- spełnia wymagania dotyczące doświadczenia oraz warunki wstępne do wydawania stosownych uprawnień na klasę lub typ zgodnie z częścią FCL;
 - zaliczyła odpowiedni egzamin praktyczny do wydania stosownych uprawnień na klasę lub typ zgodnie z częścią FCL;
 - jest czynnym pilotem;

d) posiada nie mniej niż:

- (i) w przypadku uprawnień na klasę samolotów, 100 godzin czasu lotu jako pilot w tej klasie;
 - (ii) w przypadku uprawnień na typ samolotu, 500 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie;
 - (iii) w przypadku śmigłowców jednosilnikowych o maksymalnej poświadczonej masie startowej do 3 175 kg, 100 godzin czasu lotu jako pilot na tym typie;
 - (iv) w przypadku pozostałych śmigłowców, 350 godzin czasu lotu jako pilot w tej klasie.
-

ZAŁĄCZNIK IV

[CZĘŚĆ-MED]

PODCZĘŚĆ A

WYMAGANIA OGÓLNE

SEKCJA 1

Warunki ogólne**MED.A.001 Właściwy organ**

Do celów niniejszej części właściwy organ oznacza:

- a) w odniesieniu do centrów medycyny lotniczej:
 - 1) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym centrum medycyny lotniczej ma swoje główne miejsce prowadzenia działalności;
 - 2) Agencję, w przypadku gdy centrum medycyny lotniczej ma swoją siedzibę w państwie trzecim;
- b) w odniesieniu do lekarzy orzeczników medycyny lotniczej:
 - 1) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym lekarze orzecznicy medycyny lotniczej mają swoje główne miejsce prowadzenia praktyki;
 - 2) jeżeli główne miejsce prowadzenia praktyki lekarza orzecznika medycyny lotniczej jest usytuowane w państwie trzecim, organ wyznaczony przez państwo członkowskie, do którego lekarz orzecznik medycyny lotniczej składa wniosek o wydanie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
- c) w odniesieniu do lekarzy medycyny ogólnej, organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym lekarz medycyny ogólnej zgłasza swoją działalność;
- d) w odniesieniu do lekarzy medycyny pracy przeprowadzających ocenę sprawności fizycznej i psychicznej personelu pokładowego, organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym lekarz medycyny pracy zgłasza swoją działalność.

MED.A.005 Zakres

W niniejszej części ustanawia się wymagania w odniesieniu do:

- a) wydawania, ważności, przedłużania lub wznawiania orzeczenia lekarskiego niezbędnego do korzystania z przywilejów wynikających z licencji pilota lub ucznia-pilota;
- b) sprawności fizycznej i psychicznej personelu pokładowego;
- c) certyfikacji lekarzy orzeczników medycyny lotniczej; oraz
- d) kwalifikacji lekarzy medycyny ogólnej oraz lekarzy medycyny pracy.

MED.A.010 Definicje

Do celów niniejszej części zastosowanie mają następujące definicje:

- „uznana opinia lekarska” oznacza opinię co najmniej jednego specjalisty lekarza akceptowaną przez władzę uprawnioną do licencjonowania, wydaną w oparciu o obiektywne i niedyskryminacyjne kryteria na potrzeby przedmiotowej sprawy w porozumieniu z ekspertami ds. wykonania lotów lub, w razie potrzeby, w porozumieniu z innymi ekspertami,
- „ocena” oznacza opinię dotyczącą sprawności fizycznej i psychicznej osoby wydaną na podstawie oceny historii medycznej tej osoby lub badań lotniczo-lekarskich przeprowadzonych zgodnie z zamieszczonymi w niniejszej części wymaganiami oraz, w razie potrzeby, dalszych badań lekarskich, takich jak (między innymi) EKG, pomiar ciśnienia tętniczego krwi, badanie krwi, rentgenografia,
- „prawidłowe rozpoznawanie barw” oznacza zdolność wnioskodawcy do łatwego rozróżniania barw wykorzystywanych w żegludze powietrznej i prawidłowego identyfikowania kolorowych świateł wykorzystywanych w lotnictwie,
- „lekarz okulista” oznacza okulistę lub specjalistę ds. higieny wzroku posiadającego odpowiednie kwalifikacje w zakresie optometrii, wyszkolonego w rozpoznawaniu zmian chorobowych,

- „badanie” oznacza kontrolę, badanie palpacyjne, opukiwanie, osłuchiwanie lub inne rodzaje oceny uzupełniającej, w szczególności na potrzeby zdiagnozowania choroby,
- „ocena uzupełniająca” oznacza ocenę domniemanego schorzenia wnioskodawcy przeprowadzoną za pomocą badań i testów w celu zweryfikowania, czy schorzenie występuje, czy też nie,
- „władza uprawniona do licencjonowania” oznacza właściwy organ państwa członkowskiego, który wydał licencję lub do którego dana osoba zwróciła się o wydanie licencji, lub, w przypadku gdy osoba nie zwróciła się jeszcze o wydanie licencji, właściwy organ określony zgodnie z niniejszą częścią,
- „ograniczenie” oznacza ograniczenie wpisane do orzeczenia lekarskiego, licencji lub raportu medycznego dotyczącego personelu pokładowego, które musi być przestrzegane w trakcie korzystania z przywilejów wynikających z licencji lub z zaświadczenia personelu pokładowego,
- „wada refrakcji” oznacza odchylenie od miarowości oczu wyrażane w dioptriach w odniesieniu do południka o największej niemiarowości, zmierzone przy wykorzystaniu standardowych metod.

MED.A.015 Tajemnica lekarska

Wszystkie osoby biorące udział w badaniu lekarskim, ocenie lub certyfikacji gwarantują stałe przestrzeganie tajemnicy lekarskiej.

MED.A.020 Obniżenie sprawności fizycznej i psychicznej

- a) Posiadacze licencji nie mogą korzystać z przywilejów wynikających z licencji i powiązanych uprawnień lub certyfikatów, w przypadku gdy:
 - 1) zdają sobie sprawę z obniżenia swojej sprawności fizycznej i psychicznej, mogącego spowodować, że nie będą w stanie bezpiecznie wykonywać tych przywilejów;
 - 2) przyjmują lub wykorzystują jakiegokolwiek leki wydawane na receptę lub wydawane bez recepty mogące kolidować z ich zdolnością do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z właściwej licencji;
 - 3) są pod opieką medyczną, chirurgiczną lub są poddawani innego rodzaju leczeniu, co może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo lotu.
- b) Ponadto posiadacze licencji bez zbędnej zwłoki zasięgają porady lotniczo-lekarskiej, w przypadku gdy:
 - 1) zostali poddani operacji chirurgicznej lub inwazyjnej procedurze medycznej;
 - 2) rozpoczęli regularne przyjmowanie jakiegokolwiek leku;
 - 3) doznali jakiegokolwiek poważnego urazu wiążącego się z niezdolnością do pełnienia funkcji członka załogi lotniczej;
 - 4) cierpią na jakąkolwiek poważną chorobę wiążącą się z niezdolnością do pełnienia funkcji członka załogi lotniczej;
 - 5) są w ciąży;
 - 6) zostali przyjęci do szpitala lub kliniki medycznej;
 - 7) po raz pierwszy korzystają z soczewek korekcyjnych.
- c) W takich przypadkach:
 - 1) posiadacze orzeczeń lekarskich 1. i 2. klasy zasięgają porady centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej. Centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej przeprowadza ocenę sprawności fizycznej i psychicznej posiadacza licencji oraz podejmuje decyzję w kwestii tego, czy jest on zdolny do wznowienia korzystania z przysługujących mu przywilejów;
 - 2) posiadacze orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji pilota lekkiego statku powietrznego (LAPL) zasięgają porady centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej, bądź lekarza medycyny ogólnej, który podpisał ich orzeczenie lekarskie. Centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub lekarz medycyny ogólnej przeprowadza ocenę sprawności fizycznej i psychicznej posiadacza licencji i podejmuje decyzję w kwestii tego, czy są oni zdolni do wznowienia korzystania z przysługujących im przywilejów.

- d) Członkowie personelu pokładowego nie wykonują obowiązków na pokładzie statku powietrznego ani, w stosownych przypadkach, nie korzystają z przywilejów przysługujących im zgodnie z posiadanymi zaświadczeniami personelu pokładowego, w przypadku gdy mają świadomość faktu obniżenia swojej sprawności fizycznej i psychicznej w stopniu uniemożliwiającym im wykonywanie ich obowiązków z zakresu bezpieczeństwa.
- e) Ponadto jeżeli w odniesieniu do członków personelu pokładowego zastosowanie mają warunki przedstawione w lit. b) pkt 1 do lit. b) pkt 5, członkowie personelu pokładowego bez zbędnej zwłoki zasięgają porady, odpowiednio, lekarza orzecznika medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarza medycyny pracy. Lekarz orzecznik medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarz medycyny pracy przeprowadza ocenę sprawności fizycznej i psychicznej członków personelu pokładowego oraz podejmuje decyzję w kwestii tego, czy są oni zdolni do wznowienia wykonywania wyznaczonych im obowiązków z zakresu bezpieczeństwa.

MED.A.025 Obowiązki centrum medycyny lotniczej, lekarza orzecznika medycyny lotniczej, lekarza medycyny ogólnej oraz lekarza medycyny pracy

- a) Przy przeprowadzaniu badań lub ocen lekarskich centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej, lekarz medycyny ogólnej oraz lekarz medycyny pracy:
- 1) zapewnia możliwość porozumienia się z daną osobą bez napotykania barier językowych;
 - 2) informuje osobę o konsekwencjach związanych z przedstawieniem niepełnych, niedokładnych lub nieprawdziwych oświadczeń dotyczących jej historii medycznej.
- b) Po zakończeniu badań lotniczo-lekarskich i oceny lotniczo-lekarskiej centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej, lekarz medycyny ogólnej oraz lekarz medycyny pracy:
- 1) wydaje opinię w kwestii tego, czy dana osoba jest sprawna, niesprawna lub czy powinna zostać skierowana, odpowiednio, do władzy uprawnionej do licencjonowania, centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej;
 - 2) informuje osobę o jakichkolwiek ograniczeniach mających zastosowanie w odniesieniu do, odpowiednio, szkoleń w locie lub przywilejów wynikających z licencji lub zaświadczenia personelu pokładowego;
 - 3) w przypadku gdy osoba została uznana za niesprawną, informuje ją o przysługującym jej prawie do wniesienia odwołania; oraz
 - 4) w przypadku wnioskodawców ubiegających się o orzeczenie lekarskie niezwłocznie przedkłada władzy uprawnionej do licencjonowania podpisany lub uwierzytelniony elektronicznie raport, zawierający wynik oceny oraz kopię orzeczenia lekarskiego.
- c) Centra medycyny lotniczej, lekarze orzecznicy medycyny lotniczej, lekarze medycyny ogólnej oraz lekarze medycyny pracy zachowują dokumentację zawierającą szczegóły dotyczące badań i ocen lekarskich przeprowadzonych zgodnie z wymaganiami niniejszej części oraz ich wyników zgodnie z przepisami krajowymi.
- d) Centra medycyny lotniczej, lekarze orzecznicy medycyny lotniczej oraz lekarze medycyny ogólnej przedkładają wszystkie dokumenty i raporty lotniczo-lekarskie wraz z wszelkimi innymi odpowiednimi informacjami konsultantowi medycznemu właściwego organu, na jego żądanie, w przypadku gdy są one wymagane do wykonywania funkcji w zakresie certyfikacji lekarskiej lub nadzoru.

SEKCJA 2

Wymagania w zakresie orzeczeń lekarskich

MED.A.030 Orzeczenia lekarskie

- a) Uczeń-pilot nie może wykonywać samodzielnych lotów, chyba że posiada orzeczenie lekarskie zgodne z wymaganiami dotyczącymi odpowiedniej licencji.
- b) Posiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie licencji pilota lekkiego statku powietrznego (LAPL) posiadają co najmniej orzeczenie lekarskie na potrzeby LAPL.
- c) Posiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie licencji pilota turystycznego (PPL), licencji pilota szybowcowego (SPL) lub licencji pilota balonowego (BPL) posiadają orzeczenie lekarskie co najmniej 2. klasy.
- d) Posiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie licencji SPL lub BPL, wykonujący zarobkowe loty szybowcem lub balonem, posiadają orzeczenie lekarskie co najmniej 2. klasy.
- e) Jeżeli licencja PPL lub LAPL jest uzupełniana o uprawnienie do odbywania lotów nocnych, posiadacz licencji musi prawidłowo rozpoznawać barwy.
- f) Posiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie licencji pilota zawodowego (CPL), licencji pilota w załodze wieloosobowej (MPL) lub licencji pilota liniowego (ATPL) posiadają orzeczenie lekarskie 1. klasy.
- g) Jeżeli licencja PPL jest uzupełniana o uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów, posiadacz licencji poddaje się badaniu słuchu metodą audiometrii tonalnej zgodnie z częstotliwością i wytycznymi określonymi w odniesieniu do posiadaczy orzeczenia lekarskiego 1. klasy.
- h) Posiadacz licencji nie może nigdy posiadać większej liczby orzeczeń lekarskich niż jedno orzeczenie wydane zgodnie z wymogami niniejszej części.

MED.A.035 Wniosek o wydanie orzeczenia lekarskiego

- a) Wnioski o wydanie orzeczenia lekarskiego sporządza się zgodnie ze wzorem ustalonym przez właściwy organ.
- b) Wnioskodawca ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego przedstawia, odpowiednio, centrum medycyny lotniczej, lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej lub lekarzowi medycyny ogólnej:
 - 1) dowód tożsamości;
 - 2) podpisane oświadczenie:
 - (i) zawierające informacje medyczne dotyczące swojej historii medycznej;
 - (ii) zawierające informację, czy został wcześniej poddany badaniu w związku ze złożeniem wniosku o wydanie orzeczenia lekarskiego, a jeżeli tak, to kto przeprowadzał to badanie i jaki był jego wynik;
 - (iii) zawierające informację, czy w wyniku oceny został kiedykolwiek uznany za niesprawnego, lub czy był posiadaczem orzeczenia lekarskiego, które zostało następnie zawieszono lub cofnięte.
- c) Przy składaniu wniosków o przedłużenie lub wznowienie orzeczenia lekarskiego wnioskodawcy przedstawiają orzeczenie lekarskie centrum medycyny lotniczej, lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej lub lekarzowi medycyny ogólnej przed przystąpieniem do stosownych badań.

MED.A.040 Wydawanie, przedłużanie i wznowianie orzeczeń lekarskich

- a) Orzeczenie lekarskie jest wydawane, przedłużane lub wznowiane wyłącznie po przeprowadzeniu wymaganych badań lub ocen lekarskich oraz dokonaniu oceny sprawności.
- b) Pierwsze wydanie
 - 1) Orzeczenia lekarskie 1. klasy wydaje centrum medycyny lotniczej.
 - 2) Orzeczenia lekarskie 2. klasy wydaje centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej.
 - 3) Orzeczenia lekarskie na potrzeby licencji LAPL wydaje centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub, jeżeli pozwalają na to przepisy prawa państwa członkowskiego, w którym wydawana jest licencja, lekarz medycyny ogólnej.
- c) Przedłużanie i wznowianie
 - 1) Orzeczenia lekarskie 1. i 2. klasy są przedłużane lub wznowiane przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej.
 - 2) Orzeczenia lekarskie na potrzeby licencji LAPL są przedłużane lub wznowiane przez centrum medycyny lotniczej, lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub, jeżeli pozwalają na to przepisy prawa państwa członkowskiego, w którym wydawana jest licencja, przez lekarza medycyny ogólnej.
- d) Centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub lekarz medycyny ogólnej wydaje, przedłuża lub wznowia orzeczenie lekarskie wyłącznie w przypadku, gdy:
 - 1) wnioskodawca przedstawił pełną historię medyczną oraz, jeżeli zażąda tego centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub lekarz medycyny ogólnej, wyniki badań lekarskich i testów przeprowadzonych przez swojego lekarza prowadzącego lub innych lekarzy specjalistów; oraz
 - 2) centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub lekarz medycyny ogólnej przeprowadził(-o) ocenę lotniczo-lekarską na podstawie wyników badań lekarskich oraz testów zgodnie z wymaganiami dotyczącymi odpowiedniego orzeczenia lekarskiego w celu sprawdzenia, czy wnioskodawca spełnia wszystkie właściwe wymagania zdrowotne przedstawione w niniejszej części.
- e) Przed wydaniem, przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia lekarskiego lekarz orzecznik medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub, w przypadku skierowania do niej, władza uprawniona do licencjonowania może zażądać od wnioskodawcy poddania się dodatkowym badaniom lekarskim i ocenom uzupełniającym zgodnie ze wskazaniem klinicznym.
- f) Władza uprawniona do licencjonowania może wydać lub ponownie wystawić orzeczenie lekarskie, w przypadku gdy:
 - 1) sprawa została do niej skierowana;
 - 2) stwierdziła, że konieczne jest skorygowanie zawartych w orzeczeniu informacji.

MED.A.045 Ważność, przedłużanie i wznowianie orzeczeń lekarskich**a) Okres ważności**

- 1) Orzeczenia lekarskie 1. klasy zachowują ważność przez okres 12 miesięcy.
- 2) Okres ważności orzeczeń lekarskich 1. klasy jest skracany do 6 miesięcy w przypadku posiadaczy licencji, którzy:
 - (i) wykonują lotnicze przewozy zarobkowe pasażerów w ramach operacji w załodze jednoosobowej i osiągnęli wiek 40 lat;
 - (ii) osiągnęli wiek 60 lat.
- 3) Orzeczenia lekarskie 2. klasy zachowują ważność przez okres:
 - (i) 60 miesięcy, dopóki posiadacz licencji nie osiągnie wieku 40 lat. Orzeczenie lekarskie wydane przed osiągnięciem wieku 40 lat traci ważność po osiągnięciu przez posiadacza licencji wieku 42 lat;
 - (ii) 24 miesięcy dla wieku między 40 a 50 lat. Orzeczenie lekarskie wydane przed osiągnięciem wieku 50 lat traci ważność po osiągnięciu przez posiadacza licencji wieku 51 lat; oraz
 - (iii) 12 miesięcy po osiągnięciu wieku 50 lat.
- 4) Orzeczenia lekarskie na potrzeby licencji LAPL zachowują ważność przez okres:
 - (i) 60 miesięcy, dopóki posiadacz licencji nie osiągnie wieku 40 lat. Orzeczenie lekarskie wydane przed osiągnięciem wieku 40 lat traci ważność po osiągnięciu przez posiadacza licencji wieku 42 lat;
 - (ii) 24 miesięcy po osiągnięciu wieku 40 lat.
- 5) Okres ważności orzeczenia lekarskiego, w tym związanego z nim dowolnego badania lub specjalistycznej oceny uzupełniającej, jest:
 - (i) określany na podstawie wieku wnioskodawcy w dniu przeprowadzenia badania lekarskiego; oraz
 - (ii) liczony od daty przeprowadzenia badania lekarskiego w przypadku pierwszego wydania lub wznowienia, a w przypadku przedłużenia – od dnia wygaśnięcia poprzedniego orzeczenia lekarskiego.

b) Przedłużenie

Badania lub oceny wymagane w przypadku przywrócenia ważności orzeczenia lekarskiego mogą zostać przeprowadzone do 45 dni przed datą wygaśnięcia orzeczenia lekarskiego.

c) Wznowienie

- 1) Jeżeli posiadacz orzeczenia lekarskiego nie zastosuje się do przepisów lit. b), konieczne jest przeprowadzenie badania lub oceny w trybie wznowienia.
- 2) W przypadku orzeczeń lekarskich 1. i 2. klasy:
 - (i) jeżeli ważność orzeczenia lekarskiego wygasła wcześniej niż przed 2 laty, centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej przeprowadza badanie w trybie wznowienia wyłącznie po dokonaniu oceny dokumentów lotniczo-lekarskich wnioskodawcy;
 - (ii) jeżeli orzeczenie lekarskie wygasło wcześniej niż przed 5 laty, zastosowanie mają wymagania dotyczące badania w zakresie pierwszego wydania, a ocena jest przeprowadzana w oparciu o wymagania dotyczące przedłużenia.
- 3) W przypadku orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL centrum medycyny lotniczej, lekarz orzecznik medycyny lotniczej lub lekarz medycyny ogólnej ocenia historię medyczną wnioskodawcy i przeprowadza badanie lotniczo-lekarskie lub ocenę lotniczo-lekarską zgodnie z MED.B.095.

MED.A.050 Przekazywanie sprawy

- a) Jeżeli wnioskodawca ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. lub 2. klasy zostaje skierowany do władzy uprawnionej do licencjonowania zgodnie z MED.B.001, centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej przekazuje władzy uprawnionej do licencjonowania odpowiednią dokumentację medyczną.

- b) Jeżeli wnioskodawca ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego na potrzeby licencji LAPL zostaje skierowany do lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub centrum medycyny lotniczej zgodnie z MED.B.001, lekarz medycyny ogólnej przekazuje odpowiednią dokumentację medyczną centrum medycyny lotniczej lub lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej.

PODCZEŚĆ B

WYMAGANIA W ZAKRESIE ORZECZEŃ LEKARSKICH DLA PILOTÓW

SEKCJA 1

Warunki ogólne

MED.B.001 Ograniczenia w odniesieniu do orzeczeń lekarskich

a) Ograniczenia w odniesieniu do orzeczeń lekarskich 1. i 2. klasy

- 1) Jeżeli wnioskodawca nie spełnia w pełni wymagań ustanowionych w odniesieniu do orzeczenia lekarskiego odpowiedniej klasy, ale uważa się, że prawdopodobnie nie będzie stanowił zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej:
 - (i) w przypadku wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, przekazuje podjęcie decyzji o sprawności wnioskodawcy władzy uprawnionej do licencjonowania zgodnie z niniejszą podczęścią;
 - (ii) w przypadku gdy skierowanie sprawy do władzy uprawnionej do licencjonowania nie zostało przewidziane w niniejszej podczęści, ocenia, czy wnioskodawca jest w stanie bezpiecznie wykonywać swoje obowiązki przy stosowaniu się jednocześnie do jednego lub większej liczby ograniczeń poświadczonych w orzeczeniu lekarskim oraz, w stosownych przypadkach, wydaje orzeczenie lekarskie z odpowiednimi ograniczeniami;
 - (iii) w przypadku wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, ocenia, czy wnioskodawca jest w stanie bezpiecznie wykonywać swoje obowiązki przy stosowaniu się jednocześnie do jednego lub większej liczby ograniczeń poświadczonych w orzeczeniu lekarskim oraz, w stosownych przypadkach, wydaje orzeczenie lekarskie z odpowiednimi ograniczeniami;
 - (iv) centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej może przedłużyć lub wznowić orzeczenie lekarskie z takimi samymi ograniczeniami bez konieczności kierowania wnioskodawcy do władzy uprawnionej do licencjonowania.

b) Ograniczenia w odniesieniu do orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL

- 1) Jeżeli lekarz medycyny ogólnej, po należyтым uwzględnieniu historii medycznej wnioskodawcy, uzna, że wnioskodawca nie spełnia w pełni wymagań dotyczących sprawności fizycznej i psychicznej, kieruje wnioskodawcę do centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej; nie dotyczy to jednak wnioskodawców, w odniesieniu do których wymagane jest jedynie zastosowanie ograniczenia dotyczącego korzystania z soczewek korekcyjnych.
- 2) Jeżeli wnioskodawca ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego na potrzeby licencji LAPL został skierowany do centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej, należycie uwzględniając MED.B.095, ocenia, czy wnioskodawca jest w stanie bezpiecznie wykonywać czynności lotnicze przy stosowaniu się jednocześnie do jednego lub większej liczby ograniczeń poświadczonych w orzeczeniu lekarskim oraz, w stosownych przypadkach, wydaje orzeczenie lekarskie z odpowiednimi ograniczeniami. Centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej zawsze rozważa potrzebę zastosowania wobec pilota ograniczenia operacyjnego dotyczącego przewozu pasażerów (OPL).
- 3) Lekarz medycyny ogólnej może przedłużyć lub wznowić orzeczenie lekarskie na potrzeby licencji LAPL opatrzone takimi samymi ograniczeniami bez konieczności kierowania wnioskodawcy do centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej.

c) Przy przeprowadzaniu oceny pod kątem konieczności zastosowania ograniczenia zwraca się w szczególności uwagę na następujące kwestie:

- 1) czy uznana opinia lekarska wskazuje, że niespełnienie przez wnioskodawcę jakiegokolwiek wymagania w szczególnych okolicznościach, wielokrotnie lub w inny sposób, ma taki charakter, że wykonywanie przywilejów wynikających z licencji, o której wydanie ubiega się wnioskodawca, prawdopodobnie nie zagrazi bezpieczeństwu lotu;
- 2) zdolność, umiejętności i doświadczenie wnioskodawcy istotne w kontekście wykonywanej przez niego operacji lotniczej.

d) Kody ograniczeń operacyjnych

1) Ograniczenie operacyjne w załodze wieloosobowej (OML – Wyłącznie w odniesieniu do 1. klasy)

- (i) Jeżeli posiadacz licencji CPL, ATPL lub MPL nie spełnia w pełni wymagań ustanowionych dla uzyskania orzeczenia lekarskiego dla 1. klasy i został skierowany do władzy uprawnionej do licencjonowania, ocenia się, czy orzeczenie lekarskie może zostać wydane z ograniczeniem OML „ważne wyłącznie w przypadku pełnienia funkcji lub w obecności wykwalifikowanego drugiego pilota”. Oceny tej dokonuje władza uprawniona do licencjonowania.

- (ii) Posiadacz orzeczenia lekarskiego z kodem OML pilotuje statek powietrzny w ramach operacji w załodze wieloosobowej wyłącznie w przypadku, gdy inny pilot posiada pełne kwalifikacje w odniesieniu do odpowiedniego rodzaju statku powietrznego, nie jest objęty OML i nie osiągnął wieku 60 lat.
 - (iii) W odniesieniu do orzeczeń lekarskich 1. klasy ograniczenie OML może być nakładane i cofane wyłącznie przez władzę uprawnioną do licencjonowania.
- 2) Ograniczenie funkcji pilota ze względu na bezpieczeństwo operacyjne (OSL – 2. Klasa oraz przywileje LAPL)
- (i) Posiadacz orzeczenia lekarskiego z ograniczeniem OSL pilotuje statek powietrzny wyłącznie w przypadku, gdy na pokładzie obecny jest inny pilot posiadający pełne kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy w odniesieniu do odpowiedniej klasy lub rodzaju pilotowanego statku powietrznego, statek ten jest wyposażony w podwójny układ sterujący, a ten inny pilot ma możliwość kontroli pokładowych urządzeń sterujących.
 - (ii) W odniesieniu do orzeczeń lekarskich 2. klasy ograniczenia OSL mogą być nakładane i cofane przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.
- 3) Ograniczenie operacyjne dotyczące przewozu pasażerów (OPL – 2. Klasa oraz przywileje LAPL)
- (i) Posiadacz orzeczenia lekarskiego z ograniczeniem OPL pilotuje statek powietrzny wyłącznie w przypadku, gdy na jego pokładzie nie ma pasażerów.
 - (ii) W odniesieniu do orzeczeń lekarskich 2. klasy ograniczenia OPL mogą być nakładane przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.
 - (iii) W odniesieniu do orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL ograniczenia OPL mogą być nakładane przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej.
- e) Na posiadacza orzeczenia lekarskiego może zostać nałożone każde inne ograniczenie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo lotu.
- f) W orzeczeniu lekarskim określa się szczegółowo wszelkie ograniczenia nałożone na jego posiadacza.

SEKCJA 2

Wymagania zdrowotne w odniesieniu do orzeczeń lekarskich 1. i 2. klasy

MED.B.005 Warunki ogólne

- a) U wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego nie mogą występować żadne objawy:
- 1) wrodzonej lub nabytej nieprawidłowości;
 - 2) czynnej, utajonej, ostrej lub przewlekłej choroby lub niepełnosprawności;
 - 3) rany, urazu lub następstw operacji;
 - 4) bezpośrednich lub ubocznych skutków przyjmowania jakichkolwiek leków o działaniu leczniczym, diagnostycznym lub profilaktycznym wydawanych na receptę lub bez recepty,
- których działanie pociągałoby za sobą częściową niewydolność czynnościową, mogącą kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiedniej licencji lub skutkować wystąpieniem nagłej niezdolności wnioskodawcy do bezpiecznego wykonywania przywilejów wynikających z licencji.
- b) W przypadku gdy podjęcie decyzji o sprawności fizycznej i psychicznej wnioskodawcy ubiegającego się o orzeczenie lekarskie 1. klasy przekazuje się władzy uprawnionej do licencjonowania, władza ta może przekazać uprawnienia związane z podjęciem tej decyzji centrum medycyny lotniczej, z wyjątkiem sytuacji, w których konieczne jest ograniczenie OML.
- c) W przypadku gdy podjęcie decyzji o sprawności fizycznej i psychicznej wnioskodawcy ubiegającego się o orzeczenie lekarskie 2. klasy przekazuje się władzy uprawnionej do licencjonowania, władza ta może przekazać uprawnienia związane z podjęciem tej decyzji centrum medycyny lotniczej lub lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej, z wyjątkiem sytuacji, w których konieczne jest ograniczenie OSL lub OPL.

MED.B.010 Układ sercowo-naczyniowy

a) Badanie

- 1) Standardowe badanie spoczynkowe przeprowadzane przy pomocy 12-kanałowego elektrokardiografu (EKG) i raport wykonuje się ze wskazań klinicznych oraz:
 - (i) w przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy, podczas badania na potrzeby pierwszego wydania orzeczenia lekarskiego, a następnie co 5 lat do osiągnięcia wieku 30 lat, co 2 lata do osiągnięcia wieku 40 lat, raz do roku do momentu osiągnięcia wieku 50 lat, a następnie przy kolejnych badaniach w trybie przedłużenia lub wznowienia orzeczenia;
 - (ii) w przypadku orzeczenia lekarskiego 2. klasy, podczas pierwszego badania przeprowadzanego po osiągnięciu wieku 40 lat i co 2 lata po osiągnięciu wieku 50 lat.

- 2) Przeprowadzenie poszerzonej oceny układu sercowo-naczyniowego jest wymagane zgodnie ze wskazaniami klinicznymi.
 - 3) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy poszerzona ocena układu sercowo-naczyniowego jest wykonywana przy pierwszym badaniu związanym z przedłużeniem lub wznowieniem orzeczenia przeprowadzanym po osiągnięciu wieku 65 lat, a następnie co 4 lata.
 - 4) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy, przy przeprowadzaniu badania na potrzeby pierwszego wydania orzeczenia lekarskiego oraz przy przeprowadzaniu pierwszego badania po osiągnięciu wieku 40 lat oznacza się w surowicy poziom lipidów, w tym cholesterolu.
- b) *Układ sercowo-naczyniowy – wymogi ogólne*
- 1) U wnioskodawców nie występują żadne zaburzenia funkcjonowania układu sercowo-naczyniowego, które mogłyby kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
 - 2) Za niesprawnych uznaje się wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występują którekolwiek ze wskazanych poniżej schorzeń:
 - (i) tętniak aorty piersiowej lub aorty brzusznej powyżej tętnic nerkowych, przed wykonaniem lub po wykonaniu zabiegu;
 - (ii) istotne nieprawidłowości czynnościowe którejkolwiek z zastawek serca;
 - (iii) przeszczep serca lub serca i płuca.
 - 3) Do władzy uprawnionej do licencjonowania są kierowani wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy z udokumentowaną historią lub ustalonym rozpoznaniem którejkolwiek ze wskazanych poniżej stanów:
 - (i) choroba tętnic obwodowych przed wykonaniem lub po wykonaniu zabiegu;
 - (ii) tętniak aorty brzusznej przed wykonaniem lub po wykonaniu zabiegu;
 - (iii) nieistotne czynnościowo nieprawidłowości zastawek serca;
 - (iv) wykonany zabieg na zastawkach serca;
 - (v) nieprawidłowości osierdzia, mięśnia sercowego lub wsierdzia;
 - (vi) wrodzona nieprawidłowość serca przed wykonaniem lub po wykonaniu zabiegu korygującego;
 - (vii) nawracające omdlenia wazowagalne;
 - (viii) zakrzepica tętnicza lub żylna;
 - (ix) zator tętnicy płucnej;
 - (x) schorzenie układu sercowo-naczyniowego wymagające systemowego leczenia przy zastosowaniu środków przeciwkrzepliwych.
 - 4) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy z ustalonym rozpoznaniem jednego ze stanów wymienionych w pkt 2 i 3 powyżej są poddawani ocenie przeprowadzanej przez kardiologa, zanim będzie można uznać ich za sprawnych w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.
- c) *Cięnienie tętnicze krwi*
- 1) Podczas każdego badania mierzone jest i wpisywane do dokumentacji ciśnienie tętnicze krwi.
 - 2) Ciśnienie tętnicze krwi wnioskodawcy powinno mieścić się w granicach normy.
 - 3) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy:
 - (i) cierpiących na objawowe niedociśnienie; lub
 - (ii) u których poziom ciśnienia tętniczego krwi podczas badania stale przekracza 160 milimetrów słupa rtęci, a rozkurczowego 95 milimetrów słupa rtęci, niezależnie od tego, czy są w trakcie leczenia czy nie;uznaje się za niesprawnych.

- 4) Rozpoczęcie przyjmowania leków regulujących ciśnienie tętnicze krwi wymaga okresowego zawieszenia orzeczenia lekarskiego, aby ustalić brak istotnych efektów ubocznych.

d) *Choroba wieńcowa*

- 1) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występuje:
 - (i) podejrzenie niedokrwienia mięśnia sercowego;
 - (ii) bezobjawowa łagodna choroba wieńcowa niewymagająca leczenia przeciwdusznicy;kieruje się do władzy uprawnionej do licencjonowania i poddaje ocenie kardiologicznej w celu wykluczenia niedokrwienia mięśnia sercowego, zanim będzie można uznać ich za sprawnych.
- 2) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, u których występuje którekolwiek ze schorzeń wymienionych w pkt 1, poddaje się ocenie kardiologicznej, zanim będzie można uznać ich za sprawnych.
- 3) Za niesprawnych uznaje się wnioskodawców cierpiących na którekolwiek z wymienionych poniżej schorzeń:
 - (i) niedokrwienie mięśnia sercowego;
 - (ii) objawowa choroba wieńcowa;
 - (iii) objawy choroby wieńcowej kontrolowanej przy pomocy leków.
- 4) Za niesprawnych uznaje się wnioskodawców ubiegających się o pierwsze wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy z historią lub rozpoznaniem któregokolwiek z wymienionych poniżej schorzeń:
 - (i) niedokrwienie mięśnia sercowego;
 - (ii) zawał mięśnia sercowego;
 - (iii) ponowne unaczynienie miejsca niedokrwionego w przebiegu choroby wieńcowej.
- 5) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, u których nie występują żadne objawy choroby po przebytym zawale serca lub zabiegu korekcyjnym tętnic wieńcowych, poddaje się ocenie kardiologicznej, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania. Wnioskodawców ubiegających się o przedłużenie orzeczenia lekarskiego 1. klasy kieruje się do władzy uprawnionej do licencjonowania.

e) *Zaburzenia rytmu/przewodzenia*

- 1) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy kieruje się do władzy uprawnionej do licencjonowania, w przypadku gdy cierpią na istotne zaburzenia przewodzenia lub rytmu serca, w tym którekolwiek z wymienionych poniżej schorzeń:
 - (i) nadkomorowe zaburzenia rytmu, w tym okresowa lub stała dysfunkcja zatokowo-przedsionkowa, migotanie lub trzepotanie przedsionków oraz bezobjawowe zatrzymanie akcji węzła zatokowego;
 - (ii) całkowity blok lewej odnogi pęczka przedsionkowo-komorowego;
 - (iii) blok przedsionkowo-komorowy typu Mobitz 2;
 - (iv) szerokie lub wąskie zespoły częstoskurczów;
 - (v) preekscytacja komorowa;
 - (vi) bezobjawowe przedłużenie QT;
 - (vii) zapis elektrokardiogramu odpowiadający zespołowi Brugadów.
- 2) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, u których występuje którekolwiek ze schorzeń wymienionych w pkt 1, poddaje się ocenie kardiologicznej, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

3) Wnioskodawców, u których występuje:

- (i) niepełny blok odnogi pęczka przedsionkowo-komorowego;
- (ii) całkowity blok prawej odnogi pęczka przedsionkowo-komorowego;
- (iii) stałe odchylenie osi elektrycznej serca w lewo;
- (iv) bezobjawowa bradykardia zatokowa;
- (v) bezobjawowy częstoskurcz zatokowy;
- (vi) bezobjawowe, izolowane jednolite zespoły ekotopowe komorowe lub nadkomorowe;
- (vii) blok przedsionkowo-komorowy stopnia pierwszego;
- (viii) blok przedsionkowo-komorowy typu Mobitz 1;

można uznać za sprawnych w przypadku braku nieprawidłowości innego rodzaju i po przeprowadzeniu oceny kardiologicznej z pozytywnym wynikiem.

4) Wnioskodawców z historią:

- (i) terapii ablacyjnej;
- (ii) wszczepienia rozrusznika;

poddaje się ocenie wydolności układu sercowo-naczyniowego, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy są poddawani ocenie w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

5) Za niesprawnych uznaje się wnioskodawców, u których występuje którykolwiek z wymienionych poniżej stanów:

- (i) objawowa choroba zatokowo-predsionkowa;
- (ii) całkowity blok przedsionkowo-komorowy;
- (iii) objawowe przedłużenie QT;
- (iv) wszczepiony automatyczny system defibrylacyjny;
- (v) rozrusznik zapobiegający częstoskurczowi komorowemu.

MED.B.015 Układ oddechowy

- a) Wnioskodawców z poważnym upośledzeniem czynności płuc uznaje się za niesprawnych. Uznanie ich za sprawnych jest możliwe po przywróceniu funkcji płuc i stwierdzeniu, że jest prawidłowa.
- b) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy wnioskodawcy są poddawani badaniom czynnościowym układu oddechowego w trakcie pierwszego badania oraz zgodnie ze wskazaniem klinicznym.
- c) W przypadku orzeczenia lekarskiego 2. klasy wnioskodawcy są poddawani próbom czynności płuc zgodnie ze wskazaniem klinicznym.
- d) Wnioskodawców z historią lub ustalonym rozpoznaniem:
 - 1) astmy wymagającej leczenia;
 - 2) czynnej choroby zapalnej układu oddechowego;
 - 3) czynnej sarkoidozy;
 - 4) odmy opłucnowej;
 - 5) zespołu bezdechu periodycznego we śnie;

6) poważnego zabiegu na klatce piersiowej;

7) resekcji płuca;

poddaje się ocenie wydolności układu oddechowego, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych. Wnioskodawców z ustalonym rozpoznaniem schorzeń wymienionych w pkt 3 oraz 5 poddaje się ocenie kardiologicznej, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych.

e) Ocena lotniczo-lekarska:

1) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występuje którekolwiek ze schorzeń wymienionych w lit. d) powyżej, są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania;

2) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, u których występuje którekolwiek ze schorzeń wymienionych w lit. d) powyżej, są poddawani ocenie przeprowadzanej w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

f) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, którzy przeszli operację całkowitej resekcji płuca, uznaje się za niesprawnych.

MED.B.020 Układ trawienny

a) U wnioskodawców nie występuje czynnościowa lub strukturalna choroba przewodu żołądkowo-jelitowego lub jego przydatków, która może kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.

b) Wnioskodawców, u których w następstwie choroby przewodu pokarmowego lub jego przydatków, lub zabiegu chirurgicznego na przewodzie pokarmowym lub jego przydatkach, może nastąpić utrata zdolności do wykonywania czynności podczas lotu, w szczególności jakiegokolwiek utrudnienie wskutek zwężenia lub ucisku, uznaje się za niesprawnych.

c) U wnioskodawców nie występują przepukliny mogące przyczynić się do wystąpienia objawów skutkujących utratą zdolności do wykonywania czynności podczas lotu.

d) Wnioskodawców, u których występują zaburzenia układu żołądkowo-jelitowego, w tym:

1) nawracające zaburzenie dyspeptyczne wymagające leczenia;

2) zapalenie trzustki;

3) objawowa kamica żółciowa;

4) z ustalonym rozpoznaniem lub udokumentowaną historią choroby zapalnej jelita;

5) po zabiegu chirurgicznym na przewodzie pokarmowym lub jego przydatkach, w tym zabiegu całkowitego lub częściowego wycięcia lub obejścia w odniesieniu do któregośkolwiek z tych organów;

uznaje się za niesprawnych. Uznanie ich za sprawnych jest możliwe po skutecznym wyleczeniu lub pełnym wyzdrowieniu po zabiegu i pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku podczas oceny gastroenterologicznej.

e) Ocena lotniczo-lekarska:

1) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których zdiagnozowano schorzenia wymienione w pkt 2, 4 oraz 5, są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania;

2) ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, cierpiących na zapalenie trzustki, jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

MED.B.025 Układ metaboliczny oraz wewnętrzwydzielniczy

a) U wnioskodawców nie występuje czynnościowe lub strukturalne zaburzenie metaboliczne, związane z odżywianiem lub wewnętrzwydzielnicze, które może kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.

b) Wnioskodawcy z zaburzeniami czynności metabolicznych, związanych z odżywianiem lub wewnętrzwydzielniczych, mogą zostać uznani za sprawnych, pod warunkiem że wykażą stabilność stanu zdrowia oraz przejdą ocenę lotniczo-lekarską z pozytywnym wynikiem.

c) *Cukrzyca*

1) Wnioskodawców cierpiących na cukrzycę wymagającą przyjmowania insuliny uznaje się za niesprawnych.

2) Wnioskodawców cierpiących na cukrzycę niewymagającą przyjmowania insuliny uznaje się za niesprawnych, chyba że możliwe jest wykazanie, że została zapewniona właściwa regulacja poziomu cukru we krwi.

d) Ocena lotniczo-lekarska:

- 1) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, przyjmujący inne leki regulujące poziom cukru we krwi niż insulina, są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania;
- 2) ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy i przyjmujących inne leki regulujące poziom cukru we krwi niż insulina jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

MED.B.030 Hematologia

- a) U wnioskodawców nie występują żadne choroby hematologiczne, które mogłyby kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) W przypadku orzeczenia lekarskiego 1. klasy podczas każdego badania związanego z wydaniem orzeczenia lekarskiego przeprowadza się badanie poziomu hemoglobiny.
- c) Wnioskodawcy cierpiący na schorzenie hematologiczne, takie jak:

- 1) zaburzenia krzepnięcia, krwotoczne lub zakrzepowe;
- 2) przewlekła białaczka;

mogą zostać uznani za sprawnych pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku oceny lotniczo-lekarskiej.

d) Ocena lotniczo-lekarska:

- 1) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występuje jedno ze schorzeń wymienionych w lit. c powyżej, są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania;
- 2) ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, u których występuje jedno ze schorzeń wymienionych w lit. c) powyżej, jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.
- e) Do władzy uprawnionej do licencjonowania kierowani są wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występuje jedno ze schorzeń hematologicznych wymienionych poniżej:
 - 1) nieprawidłowości związane z hemoglobiną, między innymi niedokrwistość, czerwienica lub hemoglobinopatia;
 - 2) znaczące powiększenie naczyń chłonnych;
 - 3) powiększenie śledziona.

MED.B.035 Układ moczowo-płciowy

- a) U wnioskodawców nie występują czynnościowe ani strukturalne choroby układu nerkowego lub moczowo-płciowego mogące kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Analiza moczu wchodzi w zakres każdego badania lotniczo-lekarskiego. Mocz nie może zawierać niczego, co wskazywałoby na stan chorobowy.
- c) Wnioskodawców, u których wykryto jakiegokolwiek następstwa choroby lub zabiegów chirurgicznych przeprowadzanych na nerkach lub drogach moczowych mogące przyczynić się do utraty zdolności do wykonywania czynności podczas lotu, w szczególności do powstania jakiegokolwiek utrudnienia wskutek zwężenia lub ucisku, uznaje się za niesprawnych.
- d) Wnioskodawcy cierpiący na zaburzenia układu moczowo-płciowego, takie jak:
 - 1) choroba nerek;
 - 2) jeden lub większa liczba kamieni moczowych, bądź historia dotycząca kolek nerkowych;mogą zostać uznani za sprawnych pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku podczas oceny sprawności nerek/urologicznej.
- e) Wnioskodawców, którzy przeszli poważny zabieg chirurgiczny na narządach moczowych związany z całkowitym lub częściowym usunięciem lub obejściem jego organów, uznaje się za niesprawnych i poddaje ponownej ocenie po pełnym wyzdrowieniu, zanim będzie można uznać ich za sprawnych. Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy kieruje się do władzy uprawnionej do licencjonowania w celu przeprowadzenia ponownej oceny.

MED.B.040 Choroba zakaźna

- a) Wnioskodawcy nie mają udokumentowanej historii medycznej ani ustalonego rozpoznania klinicznego żadnej choroby zakaźnej mogącej kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z posiadanej licencji.
- b) Wnioskodawców będących nosicielami wirusa HIV można uznać za sprawnych, pod warunkiem że przejdą ocenę lotniczo-lekarską z pozytywnym wynikiem. Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy kieruje się do władzy uprawnionej do licencjonowania.

MED.B.045 Położnictwo i ginekologia

- a) U wnioskodawców nie występuje czynnościowy lub strukturalny stan ginekologiczny lub położniczy, który może kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Wnioskodawców, którzy przeszli poważną operację ginekologiczną, uznaje się za niesprawnych do czasu pełnego wyzdrowienia.
- c) *Ciąża*
 - 1) W przypadku ciąży, jeżeli centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik medycyny lotniczej uzna, że posiadacz licencji jest zdolny do wykonywania przyznanych mu przywilejów, ogranicza okres ważności orzeczenia lekarskiego do końca 26. tygodnia ciąży. Po upływie tego terminu orzeczenie zostaje zawieszona. Zawieszenie zostaje cofnięte po całkowitym powrocie do stanu pełnej sprawności po zakończeniu ciąży.
 - 2) Posiadacze orzeczeń lekarskich 1. klasy wykonują przywileje wynikające z posiadanych licencji z ograniczeniem OML tylko do 26. tygodnia ciąży. Niezależnie od przepisów dotyczących tego przypadku określonych w MED.B.001, OML może zostać nałożone lub zniesione przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej.

MED.B.050 Układ mięśniowo-szkieletowy

- a) U wnioskodawców nie występują żadne wrodzone lub nabyte nieprawidłowości kości, stawów, mięśni lub ścięgien, które mogą kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Wzrost, długość ramion i nóg oraz siła mięśni wnioskodawcy umożliwiają bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z odpowiednich licencji w pozycji siedzącej.
- c) Wnioskodawca dysponuje zadowalającą zdolnością czynnościową układu mięśniowo-szkieletowego, umożliwiającą mu bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z odpowiednich licencji. Ocena sprawności wnioskodawców jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

MED.B.055 Psychiatria

- a) Wnioskodawcy nie mają udokumentowanej historii medycznej ani ustalonego rozpoznania klinicznego chorób psychiatrycznych lub zaburzeń psychiatrycznych, w postaci ostrej lub przewlekłej, wrodzonej lub nabytej, mogących kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Wnioskodawców cierpiących na zaburzenia psychiczne lub behawioralne w wyniku nadużywania alkoholu lub innego wykorzystywania lub nadużywania substancji psychotropowych uznaje się za niesprawnych do czasu wyzdrowienia i uwolnienia się od uzależnienia od takich substancji oraz pod warunkiem przejścia oceny psychiatrycznej z pozytywnym wynikiem po skutecznym wyleczeniu. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania. Ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia 2. klasy jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.
- c) Wnioskodawców cierpiących na schorzenia psychiatryczne, takie jak:
 - 1) zaburzenia nastroju;
 - 2) zaburzenia neurotyczne;
 - 3) zaburzenia osobowości;
 - 4) zaburzenia psychiczne lub behawioralne;poddaje się ocenie psychiatrycznej, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych.
- d) Wnioskodawców, których historia zawiera informacje o pojedynczych lub wielokrotnych aktach umyślnego samookaleczenia, uznaje się za niesprawnych. Wnioskodawców poddaje się ocenie psychiatrycznej, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych.

e) Ocena lotniczo-lekarska:

- 1) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występuje jedno ze schorzeń wskazanych w lit. b), c) lub d) powyżej, są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania;
- 2) ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, cierpiących na jedno ze schorzeń wskazanych w lit. b), c) lub d), jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

f) Wnioskodawców z udokumentowaną historią lub ustalonym rozpoznaniem klinicznym schizofrenii, zaburzeń schizotypowych lub urojeniowych uznaje się za niesprawnych.

MED.B.060 Psychologia

- a) U wnioskodawców nie występują udokumentowane przypadki niewydolności psychologicznej, które mogą kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Przeprowadzenie oceny psychologicznej może być wymagane jako część lub uzupełnienie specjalistycznego badania psychiatrycznego lub neurologicznego.

MED.B.065 Neurologia

- a) Wnioskodawcy nie mają udokumentowanej historii medycznej ani ustalonego rozpoznania klinicznego schorzenia neurologicznego mogącego kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.

b) Wnioskodawców z udokumentowaną historią lub ustalonym rozpoznaniem klinicznym:

- 1) padaczki;
- 2) powtarzających się przypadków zaburzeń świadomości nieznanego pochodzenia;

uznaje się za niesprawnych.

c) Wnioskodawców z udokumentowaną historią lub ustalonym rozpoznaniem klinicznym:

- 1) padaczki bez nawrotów po ukończeniu 5. roku życia;
- 2) padaczki bez nawrotów i niepodlegającej leczeniu przez okres dłuższy niż 10 lat;
- 3) padczkopodobnych nieprawidłowości w zapisie EEG oraz występowania ogniskowych fal wolnych;
- 4) postępującej lub niepostępującej choroby układu nerwowego;
- 5) pojedynczego przypadku zaburzenia świadomości nieznanego pochodzenia;
- 6) utraty świadomości po doznaniu urazu głowy;
- 7) przenikającego urazu mózgu;
- 8) urazu kręgosłupa lub nerwów obwodowych;

poddaje się dalszej ocenie, zanim będzie można uznać ich za sprawnych. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania. Ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia 2. klasy jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

MED.B.070 Narząd wzroku

- a) U wnioskodawców nie występują żadne nieprawidłowości dotyczące czynności oczu lub przydatków gałki ocznej, ani jakiegokolwiek czynnego stanu chorobowego, wrodzonego lub nabytego, ostrego lub przewlekłego, ani jakichkolwiek następstw operacji lub urazu oczu, mogące kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.

b) *Badanie*

1) W odniesieniu do orzeczenia lekarskiego 1. klasy:

- (i) kompleksowe badanie oczu stanowi część pierwszego badania i jest przeprowadzane okresowo w zależności od refrakcji i wydolności czynnościowej oczu; oraz
- (ii) rutynowe badanie oczu wchodzi w zakres kolejnych badań w trybie przedłużania i wznowiania orzeczeń lekarskich.

2) W odniesieniu do orzeczenia lekarskiego 2. klasy:

- (i) rutynowe badanie oczu wchodzi w zakres pierwszego badania oraz wszystkich badań w trybie przedłużania i wznowiania orzeczeń lekarskich; oraz
- (ii) kompleksowe badanie oczu jest przeprowadzane zgodnie ze wskazaniem klinicznym.

c) Ostrość widzenia na odległość, z korekcją lub bez korekcji, musi mieć wartość:

- 1) w przypadku orzeczeń lekarskich 1. klasy, 6/9 (0,7) lub lepszą w każdym oku oddzielnie, a w odniesieniu do widzenia obuocznego 6,6 (1,0) lub lepszą;
 - 2) w przypadku orzeczeń lekarskich 2. klasy, 6/12 (0,5) lub lepszą w każdym oku oddzielnie, a w odniesieniu do widzenia obuocznego 6/9 (0,7) lub lepszą. Wnioskodawcy, u których widzenie w jednym oku nie mieści się w granicach normy, mogą zostać uznani za sprawnych w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania pod warunkiem przejścia oceny okulistycznej z pozytywnym wynikiem;
 - 3) wnioskodawców ubiegających się o pierwsze wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których widzenie w jednym oku nie mieści się w granicach normy, uznaje się za niesprawnych. Przy przedłużaniu orzeczenia lekarskiego wnioskodawcy z nabytym, niemieszczącym się w granicach normy widzeniem w jednym oku są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania i mogą zostać uznani za sprawnych, jeżeli jest mało prawdopodobne, że będzie to kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z posiadanej licencji.
- d) Wnioskodawcy są w stanie odczytać tablicę do badań wzroku N5 (lub równoważną) z odległości 30–50 cm oraz tablicę do badań wzroku N14 (lub równoważną) z odległości 100 cm, z korekcją, jeżeli została przepisana.
- e) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy muszą wykazać się prawidłowym polem widzenia i prawidłowym widzeniem dwuocznym.
- f) Wnioskodawcy, którzy przeszli operację oczu, mogą zostać uznani za sprawnych pod warunkiem uzyskania pozytywnej oceny okulistycznej.
- g) Wnioskodawcy z rozpoznaniem klinicznym stożka rogówki mogą zostać uznani za sprawnych pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku badania wzroku przeprowadzonego przez okulistę. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania.

h) Wnioskodawcy cierpiący na:

- 1) astygmatyzm;
- 2) anizometrię;

mogą zostać uznani za sprawnych pod warunkiem uzyskania pozytywnego wyniku oceny okulistycznej.

i) Wnioskodawców cierpiących na diplopię uznaje się za niesprawnych.

j) Okulary i soczewki kontaktowe. Jeżeli zadowalająca czynność wzrokowa jest osiągnięta tylko dzięki zastosowaniu korekcji:

- 1) (i) w odniesieniu do widzenia na odległość, okulary lub szkła kontaktowe muszą być używane przez cały czas wykonywania przywilejów wynikających z odpowiednich licencji;
- (ii) w odniesieniu do widzenia bliskiego, para okularów do korekcji widzenia bliskiego musi być łatwo dostępna w czasie wykonywania przywilejów wynikających z odpowiedniej licencji;
- 2) zapasowa para okularów o podobnych właściwościach korygujących musi być łatwo dostępna do natychmiastowego użycia podczas wykonywania przywilejów wynikających z odpowiednich licencji;
- 3) środki korekcyjne muszą zapewniać optymalną czynność wzrokową, być dobrze tolerowane i odpowiednie do celów lotniczych;
- 4) w przypadku stosowania soczewek kontaktowych, muszą być one odpowiednie do widzenia na odległość, jednogniskowe, niebarwione oraz dobrze tolerowane;
- 5) wnioskodawcy z poważną wadą refrakcji muszą korzystać z soczewek kontaktowych lub soczewek okularowych o wysokim współczynniku załamania;

- 6) w celu spełnienia wymagań dotyczących widzenia stosuje się nie więcej niż jedną parę okularów;
- 7) nie stosuje się soczewek ortokeratologicznych.

MED.B.075 Widzenie barw

- a) Wnioskodawcy wykazują zdolność do łatwego postrzegania kolorów, które są niezbędne do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.
- b) *Badanie*
 - 1) Wnioskodawcy przechodzą testy Ishihary na potrzeby pierwszego wydania orzeczenia lekarskiego.
 - 2) Wnioskodawców, którzy nie przejdą testów Ishihary, poddaje się dalszym badaniom postrzegania kolorów w celu ustalenia, czy prawidłowo rozpoznają barwy.
- c) W odniesieniu do orzeczeń lekarskich 1. klasy wnioskodawcy normalnie postrzegają lub prawidłowo rozpoznają barwy. Wnioskodawców, którzy nie przejdą dalszych badań dotyczących postrzegania kolorów, uznaje się za niesprawnych. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania.
- d) Jeżeli wnioskodawca nie posiada dostatecznie dobrego postrzegania barw w przypadku orzeczeń lekarskich 2. klasy, jego przywileje lotnicze zostają ograniczone wyłącznie do lotów dziennych.

MED.B.080 Otorynolaryngologia

- a) U wnioskodawców nie występują żadne nieprawidłowości w zakresie czynności uszu, nosa, zatok lub gardła, w tym jamy ustnej, zębów oraz krtani, ani jakiegokolwiek czynne schorzenia, wrodzone lub nabyte, ostre lub przewlekłe, ani jakiegokolwiek następstwa operacji lub urazu, mogące kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Poziom słyszenia zapewnia bezpieczne wykonywanie przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- c) *Badanie*
 - 1) Słuch jest sprawdzany podczas wszystkich badań.
 - (i) Jeżeli posiadana licencja ma zostać uzupełniona o uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów, w przypadku orzeczeń lekarskich 1. i 2. klasy badanie audiometrii tonalnej słucho przeprowadza się podczas pierwszego badania oraz podczas późniejszych badań w trybie przedłużenia lub wznowienia, co pięć lat do osiągnięcia wieku 40 lat, a następnie co dwa lata.
 - (ii) W przypadku badań z wykorzystaniem audiometru tonalnego, poziom utraty słuchu sprawdzany w każdym uchu oddzielnie u wnioskodawców ubiegających się o pierwsze wydanie orzeczenia lekarskiego nie może przekraczać 35 dB przy którejkolwiek z częstotliwości 500, 1 000 lub 2 000 Hz, bądź 50 dB przy częstotliwości 3 000 Hz. Wnioskodawcy ubiegający się o przedłużenie lub wznowienie orzeczenia z większą utratą słuchu muszą wykazać zadowalającą sprawność czynnościową słuchu.
 - (iii) Wnioskodawcy cierpiący na niedosłuch wykazują zadowalającą sprawność czynnościową słuchu.
 - 2) Kompleksowe badanie uszu, nosa i gardła przeprowadza się przy pierwszym wydawaniu orzeczenia lekarskiego 1. klasy, a następnie okresowo zgodnie ze wskazaniem klinicznym.
- d) Wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występuje:
 - 1) aktywny stan chorobowy, ostry lub przewlekły, ucha wewnętrznego lub środkowego;
 - 2) niezagojona perforacja lub dysfunkcja błon bębenkowych;
 - 3) zaburzenie układu przedsionkowego;
 - 4) istotne zawężenie kanałów nosowych;
 - 5) dysfunkcja zatok;
 - 6) istotna wada rozwojowa lub istotne, ostre lub przewlekłe zakażenie jamy ustnej lub górnych dróg oddechowych;
 - 7) istotne zaburzenie mowy lub głosu;poddaje się dalszym badaniom i ocenom lekarskim w celu ustalenia, czy schorzenie nie koliduje z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z posiadanej licencji.

e) Ocena lotniczo-lekarska:

- 1) wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy, u których występują zaburzenia czynności przedsionkowej, są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania;
- 2) ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia lekarskiego 2. klasy, cierpiących na zaburzenia czynności przedsionkowej, jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.

MED.B.085 Dermatologia

U wnioskodawców nie występują udokumentowane przypadki schorzeń dermatologicznych, które mogą kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich posiadanych licencji.

MED.B.090 Onkologia

- a) U wnioskodawców nie występuje udokumentowana pierwotna lub wtórna złośliwa zmiana, która może kolidować z bezpiecznym wykonywaniem przywilejów wynikających z odpowiednich licencji.
- b) Po zakończeniu leczenia podjętego w związku z wystąpieniem złośliwej zmiany wnioskodawców poddaje się ocenie onkologicznej, która musi dać pozytywny wynik, zanim będzie można uznać ich za sprawnych. Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie orzeczenia lekarskiego 1. klasy są kierowani do władzy uprawnionej do licencjonowania. Ocena sprawności wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczenia 2. klasy jest dokonywana w porozumieniu z władzą uprawnioną do licencjonowania.
- c) Wnioskodawców z udokumentowaną historią lub ustalonym rozpoznaniem klinicznym wewnątrzmoźgowego guza złośliwego uznaje się za niesprawnych.

SEKCJA 3

Szczególne wymagania w zakresie orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL

MED.B.095 Badanie lekarskie lub ocena lekarska wnioskodawców ubiegających się o wydanie orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL

- a) Wnioskodawcę ubiegającego się o wydanie orzeczenia lekarskiego na potrzeby licencji LAPL poddaje się ocenie w oparciu o najlepszą praktykę w zakresie medycyny lotniczej.
- b) Szczególną uwagę zwraca się na pełną historię medyczną wnioskodawcy.
- c) Pierwsza ocena, wszystkie kolejne ponowne oceny po osiągnięciu wieku 50 lat, a także oceny przeprowadzane w przypadku kiedy lekarz orzecznik nie ma dostępu do pełnej historii medycznej wnioskodawcy, muszą obejmować co najmniej:
 - 1) badanie kliniczne;
 - 2) pomiar ciśnienia tętniczego krwi;
 - 3) badanie moczu;
 - 4) badanie wzroku;
 - 5) badanie słuchu.
- d) Po przeprowadzeniu pierwszej oceny kolejne ponowne oceny do osiągnięcia wieku 50 lat muszą obejmować:
 - 1) ocenę historii medycznej posiadacza licencji LAPL; oraz
 - 2) elementy określone w lit. c), uznane za niezbędne przez centrum medycyny lotniczej, lekarza orzecznika medycyny lotniczej lub lekarza medycyny ogólnej zgodnie z najlepszą praktyką w zakresie medycyny lotniczej.

PODCZĘŚĆ C

WYMAGANIA DOTYCZĄCE SPRAWNOŚCI FIZYCZNEJ I PSYCHICZNEJ PERSONELU POKŁADOWEGO

SEKCJA 1

Wymagania ogólne

MED.C.001 Warunki ogólne

Członkowie personelu pokładowego wykonują obowiązki nakładane na nich przez przepisy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego na pokładzie statku powietrznego wyłącznie w przypadku, gdy spełniają stosowne wymagania określone w niniejszej części.

MED.C.005 Oceny lotniczo-lekarskie

- a) Członków personelu pokładowego poddaje się ocenie lotniczo-lekarskiej, aby sprawdzić, czy nie cierpią na dolegliwości fizyczne lub psychiczne mogące doprowadzić do utraty zdolności lub niemożności wykonywania spoczywających na nich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa.
- b) Każdego członka personelu pokładowego poddaje się ocenie lotniczo-lekarskiej przed pierwszym przypisaniem mu obowiązków na statku powietrznym, a następnie co najmniej raz na 60 miesięcy.
- c) W przypadku gdy wymagania określone w MED.D.040 są spełnione, oceny lotniczo-lekarskiej dokonuje lekarz orzecznik medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarz medycyny pracy.

SEKCJA 2

Wymagania w zakresie oceny lotniczo-lekarskiej personelu pokładowego**MED.C.020 Warunki ogólne**

Członkowie personelu pokładowego są wolni od wszelkiej:

- a) wrodzonej lub nabytej nieprawidłowości;
- b) czynnej, utajonej, ostrej lub przewlekłej choroby lub niepełnosprawności;
- c) rany, urazu lub następstw operacji; oraz
- d) bezpośrednich lub ubocznych skutków przyjmowania jakichkolwiek leków o działaniu leczniczym, diagnostycznym lub profilaktycznym wydawanych na receptę lub bez recepty, których działanie pociągałoby za sobą częściową niewydolność czynnościową mogącą doprowadzić do utraty zdolności lub niemożności wykonywania spoczywających na nich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa.

MED.C.025 Zakres oceny lotniczo-lekarskiej

- a) Pierwsza ocena lotniczo-lekarska obejmuje co najmniej:
 - 1) ocenę historii medycznej członka personelu pokładowego składającego wniosek; oraz
 - 2) badania kliniczne:
 - (i) układu sercowo-naczyniowego;
 - (ii) układu oddechowego;
 - (iii) układu mięśniowo-szkieletowego;
 - (iv) otorynolaryngologiczne;
 - (v) układu wzrokowego; oraz
 - (vi) widzenia barw.
- b) Każda kolejna ponowna ocena lotniczo-lekarska musi obejmować:
 - 1) ocenę historii medycznej członka personelu pokładowego; oraz
 - 2) badanie kliniczne, w przypadku gdy jego przeprowadzenie zostanie uznane za konieczne zgodnie z najlepszą praktyką w zakresie medycyny lotniczej.
- c) Do celów lit. a) i b), w przypadku zaistnienia jakichkolwiek wątpliwości lub zgodnie ze wskazaniem klinicznym, ocena lotniczo-lekarska członka personelu pokładowego obejmuje każde dodatkowe badanie lekarskie, test lub ocenę uzupełniającą, których przeprowadzenie uznaje za konieczne lekarz orzecznik medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarz medycyny pracy.

SEKCJA 3

Dodatkowe wymagania dotyczące posiadaczy lub kandydatów ubiegających się o wydanie zaświadczenia personelu pokładowego**MED.C.030 Raport medyczny dotyczący personelu pokładowego**

- a) Po zakończeniu oceny lotniczo-lekarskiej posiadacze oraz kandydaci ubiegający się o wydanie zaświadczenia personelu pokładowego:
 - 1) otrzymują od lekarza orzecznika medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarza medycyny pracy raport medyczny dotyczący personelu pokładowego; oraz

- 2) przedstawiają zatrudniającym ich operatorom informacje związane z wynikiem oceny lub kopię raportu medycznego dotyczącego personelu pokładowego.
- b) *Raport medyczny dotyczący personelu pokładowego*
- Raport medyczny dotyczący personelu pokładowego wskazuje datę przeprowadzenia oceny lotniczo-lekarskiej, określa, czy członek personelu pokładowego został uznany za sprawnego czy niesprawnego, wyznacza datę kolejnej oceny lotniczo-lekarskiej oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnia wszelkie ograniczenia. Jakikolwiek inne elementy są objęte tajemnicą lekarską zgodnie z MED.A.015.

MED.C.035 Ograniczenia

- a) Jeżeli posiadacze zaświadczenia personelu pokładowego nie spełniają w pełni wymagań zdrowotnych określonych w sekcji 2, lekarz orzecznik medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub lekarz medycyny pracy rozpatruje, czy są oni w stanie w bezpieczny sposób pełnić obowiązki członka personelu pokładowego przy stosowaniu się do jednego lub większej liczby ograniczeń.
- b) Wszelkie ograniczenia dotyczące wykonywania przez personel pokładowy przywilejów wynikających z zaświadczenia zostają określone w raporcie medycznym dotyczącym personelu pokładowego i są cofane wyłącznie przez lekarza orzecznika medycyny lotniczej, centrum medycyny lotniczej lub przez lekarza medycyny pracy w porozumieniu z lekarzem orzecznikiem medycyny lotniczej.

PODCZĘŚĆ D

LEKARZE ORZECZNIICY MEDYCYN Y LOTNICZEJ, LEKARZE MEDYCYN Y OGÓLNEJ, LEKARZE MEDYCYN Y PRACY

SEKCJA 1

Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej

MED.D.001 Przywileje

- a) Do przywilejów lekarza orzecznika medycyny lotniczej należy wydawanie, przedłużanie i wznawianie orzeczeń lekarskich 2. klasy oraz orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL, a także przeprowadzanie odpowiednich badań i ocen lekarskich.
- b) Posiadacze certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej mogą wnioskować o rozszerzenie przysługujących im przywilejów o badania lekarskie dotyczące przedłużania i wznawiania orzeczeń lekarskich 1. klasy, jeżeli spełniają wymagania określone w MED.D.015.
- c) Zakres przysługujących lekarzowi orzecznikowi medycyny lotniczej przywilejów oraz wszelkich związanych z tym uwarunkowań określa certyfikat.
- d) Posiadacze certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej nie przeprowadzają badań ani ocen lotniczo-lekarskich w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, które wydało ich certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej, chyba że:
- 1) otrzymali od przyjmującego państwa członkowskiego zezwolenie na prowadzenie działalności zawodowej jako lekarz specjalista;
 - 2) poinformowali właściwy organ przyjmującego państwa członkowskiego o zamiarze przeprowadzania badań i ocen lotniczo-lekarskich oraz wydawania orzeczeń lekarskich w zakresie przywilejów przysługujących im jako lekarzom orzecznikom medycyny lotniczej; oraz
 - 3) zostali poinstruowani przez właściwy organ przyjmującego państwa członkowskiego.

MED.D.005 Wniosek

- a) Formę i sposób sporządzenia wniosku o wydanie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej określa właściwy organ.
- b) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej przekazują właściwemu organowi:
- 1) swoje dane osobowe oraz adres zawodowy;
 - 2) dokumentację wykazującą, że spełniają wymagania określone w MED.D.010, w tym zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu medycyny lotniczej właściwego dla przywilejów, o przyznanie których się ubiegają;
 - 3) pisemne oświadczenie, że lekarz orzecznik medycyny lotniczej będzie wydawał orzeczenia lekarskie w oparciu o wymagania określone w niniejszej części.
- c) Jeżeli lekarz orzecznik medycyny lotniczej podejmuje się przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich w większej liczbie miejsc niż jedno, dostarcza właściwemu organowi odpowiednie informacje dotyczące wszystkich miejsc prowadzenia praktyki orzeczniczej.

MED.D.010 Wymagania w zakresie wydawania certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej

Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej przyznającego przywileje w zakresie pierwszego wydania, przedłużania oraz wznawiania orzeczeń lekarskich 2. klasy:

- a) posiadają pełne kwalifikacje oraz prawo wykonywania zawodu lekarza, a także zaświadczenie o ukończeniu specjalistycznego szkolenia;
- b) mają odbyte podstawowe szkolenie z zakresu medycyny lotniczej;
- c) wykazują właściwemu organowi, że:
 - 1) dysponują właściwym zapleczem, procedurami, dokumentacją oraz sprawnymi urządzeniami odpowiednimi do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich; oraz
 - 2) stosują procedury i przestrzegają warunków niezbędnych do zapewnienia tajemnicy lekarskiej.

MED.D.015 Wymagania w zakresie rozszerzania przywilejów

Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej rozszerzającego przywileje w zakresie przedłużania oraz wznawiania orzeczeń lekarskich 1. klasy posiadają ważny certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej oraz:

- a) przeprowadzili co najmniej 30 badań na potrzeby wydania, przedłużenia lub wznowienia orzeczeń lekarskich 2. klasy w ciągu maksymalnie 5 lat przed złożeniem wniosku;
- b) przeszli specjalistyczne szkolenie z zakresu medycyny lotniczej; oraz
- c) przeszli szkolenie praktyczne w centrum medycyny lotniczej lub pod nadzorem władzy uprawnionej do licencjonowania.

MED.D.020 Szkolenia z zakresu medycyny lotniczej

- a) Szkolenia z zakresu medycyny lotniczej zatwierdza właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przeprowadzająca je organizacja ma swoje główne miejsce prowadzenia działalności. Organizacja przeprowadzająca szkolenie wykazuje, że zakres szkolenia jest odpowiedni i że osoby odpowiedzialne za jego prowadzenie dysponują odpowiednią wiedzą i doświadczeniem.
- b) Z wyjątkiem przypadku szkolenia odświeżającego, szkolenia kończą się egzaminem pisemnym z zakresu zagadnień omawianych podczas szkolenia.
- c) Organizacja przeprowadzająca szkolenie wydaje wnioskodawcom certyfikat jego ukończenia po zdaniu egzaminu.

MED.D.025 Zmiany w ramach certyfikatu lekarza orzecznika medycyny lotniczej

- a) Lekarze orzecznicy medycyny lotniczej powiadamiają właściwy organ o następujących zmianach mogących mieć wpływ na ich certyfikat:
 - 1) wobec lekarza orzecznika medycyny lotniczej toczy się postępowanie dyscyplinarne lub wyjaśniające prowadzone przez lekarski organ kontrolny;
 - 2) w zakresie warunków, na których certyfikat został przyznany, zaszły zmiany, w tym zmiany w treści oświadczeń dołączonych do wniosku;
 - 3) wymagania związane z wydaniem nie są już spełniane;
 - 4) nastąpiła zmiana miejsca prowadzenia praktyki lub adresu do celów korespondencji lekarza orzecznika medycyny lotniczej.
- b) Niedostarczenie właściwym władzom odpowiednich informacji skutkuje zawieszeniem lub cofnięciem przywilejów wynikających z certyfikatu na podstawie decyzji właściwego organu, który zawiesza lub cofa certyfikat.

MED.D.030 Ważność certyfikatów lekarza orzecznika medycyny lotniczej

Certyfikat lekarza orzecznika medycyny lotniczej jest wydawany na okres nie dłuższy niż 3 lata. Jest on przedłużany pod warunkiem, że jego posiadacz:

- a) nadal spełnia ogólne warunki prowadzenia praktyki lekarskiej i jest zarejestrowany jako osoba wykonująca zawód lekarza zgodnie z przepisami prawa krajowego;
- b) przeszedł szkolenie odświeżające z zakresu medycyny lotniczej w ciągu ostatnich 3 lat;

- c) co roku przeprowadzał co najmniej 10 badań lotniczo-lekarskich;
- d) przestrzega warunków wydanego mu certyfikatu; oraz
- e) korzysta z przysługujących mu przywilejów zgodnie z niniejszą częścią.

SEKCJA 2

Lekarze medycyny ogólnej

MED.D.035 Wymagania w odniesieniu do lekarzy medycyny ogólnej

- a) Lekarze medycyny ogólnej pełnią funkcję lekarzy orzeczników medycyny lotniczej wyłącznie w zakresie wydawania orzeczeń lekarskich na potrzeby licencji LAPL:
 - 1) jeżeli prowadzą działalność w państwie członkowskim, w którym dysponują odpowiednim dostępem do pełnej dokumentacji medycznej dotyczącej wnioskodawców; oraz
 - 2) zgodnie z wszelkimi dodatkowymi wymaganiami ustanowionymi na mocy przepisów prawa krajowego.
- b) Aby móc wydawać orzeczenia lekarskie na potrzeby licencji LAPL, lekarze medycyny ogólnej muszą posiadać pełne kwalifikacje i prawo wykonywania zawodu lekarza zgodnie z przepisami prawa krajowego.
- c) Lekarze medycyny ogólnej pełniący funkcję lekarzy orzeczników medycyny lotniczej zgłaszają fakt prowadzenia przedmiotowej działalności właściwemu organowi.

SEKCJA 3

Lekarze medycyny pracy

MED.D.040 Wymagania w odniesieniu do lekarzy medycyny pracy

Lekarze medycyny pracy dokonują ocen lotniczo-lekarskich personelu pokładowego wyłącznie w przypadku, gdy:

- a) właściwy organ uzna, że odpowiedni krajowy system dotyczący higieny pracy jest w stanie zapewnić zgodność ze stosownymi wymaganiami niniejszej części;
 - b) posiadają prawo wykonywania zawodu lekarza i kwalifikacje w zakresie medycyny pracy zgodnie z przepisami prawa krajowego; oraz
 - c) posiadają wiedzę z zakresu medycyny lotniczej dotyczącą środowiska pracy personelu pokładowego.
-