

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1974

z dnia 14 grudnia 2018 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 23,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania techniczne dotyczące certyfikacji szkoleniowych urzędów symulacji lotu, certyfikacji pilotów uczestniczących w użytkowaniu określonych statków powietrznych, a także certyfikacji osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, egzaminowanie i sprawdzanie pilotów.
- (2) W ciągu ostatniej dekady stwierdzono, że sytuacje krytyczne lub utrata sterowności samolotu należą do głównych czynników ryzyka, które mogą powodować wypadki śmiertelne podczas operacji zarobkowego transportu lotniczego, a zapobieganie im stało się priorytetem strategicznym w Europie ⁽³⁾ i na świecie. Obejmuje to wprowadzenie nowych wymogów szkoleniowych w celu lepszego przygotowania pilotów do wymagających sytuacji krytycznych w statku powietrznym oraz utraty kontroli.
- (3) W rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/445 ⁽⁴⁾ zaktualizowano obowiązujące wymogi w zakresie szkolenia pilotów komercyjnych, włączając do nich szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji (UPRT), jako obowiązkowy składnik przygotowania teoretycznego pilotów. Umiejętności pilotażu pilotów, zarówno w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym, które mogą prowadzić do utraty sterowności, a w konsekwencji do śmiertelnego wypadku, jak i w zakresie wyprowadzania samolotu z takich sytuacji wymagają uzupełnienia o dalsze szczegółowe elementy szkolenia i cele szkoleniowe.
- (4) UPRT należy uwzględnić na różnych etapach kariery zawodowej pilota i powinno to być zaznaczane w uprawnieniach przyznawanych w ramach danej licencji pilota. Należy zapewnić właściwy rozwój i podtrzymywanie kompetencji zawodowych pilotów w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ Europejski plan bezpieczeństwa lotniczego 2018–2022, pkt 5.3.1, s. 33.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w zakresie wymagań technicznych i procedur administracyjnych odnoszących się do załóg w lotnictwie cywilnym (Dz.U. L 74 z 18.3.2015, s. 1).

samolotu z takich sytuacji. UPRT powinno stać się obowiązkową częścią szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej (MPL), zintegrowanego szkolenia pilotów w dziedzinie transportu lotniczego na samoloty (ATP (A)), kursu szkoleniowego na licencję pilota zawodowego na samoloty (CPL(A)) oraz szkoleń w zakresie uprawnień na klasę lub typ na samoloty z załogą jednoosobową eksploatowane w operacjach w załodze wieloosobowej, na samoloty complex o przeciętnych osiągnięciach z załogą jednoosobową, samoloty complex o wysokich osiągnięciach i samoloty z załogą wieloosobową. Aby umożliwić pilotom rozwijanie zaawansowanych kompetencji w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji, odpowiednie szkolenie powinno obejmować związane z nimi ćwiczenia na samolocie w powietrzu.

- (5) W związku z wprowadzeniem nowego kursu służącego rozwijaniu zaawansowanych kompetencji pilotażu w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji, należy dokonać przeglądu wymogów dotyczących uprawnień instruktorskich, aby zagwarantować posiadanie przez prowadzących szkolenia odpowiednich kwalifikacji.
- (6) Niniejsze rozporządzenie odzwierciedla przepisy przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w 2014 r. dotyczące UPRT w odniesieniu do licencji pilotów w załodze wieloosobowej oraz uprawnień na typy samolotów z załogą wieloosobową w formie zmiany załącznika 1 w sprawie licencjonowania personelu do konwencji chicagowskiej.
- (7) Bezpieczeństwo lotnicze wymaga jak najszybszego wdrożenia nowych elementów UPRT. Należy ustanowić przepisy przejściowe, aby umożliwić ukończenie bez dostosowania kursów szkoleniowych rozpoczętych przed wejściem w życie zmian w zakresie UPRT w wymogach dotyczących szkoleń pilotów. W tym kontekście należy uznać, że piloci latający dla operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽¹⁾ muszą przechodzić regularne szkolenia, które już zawierają elementy UPRT. Należy też przewidzieć okres przejściowy dla organizacji szkolących pilotów na dostosowanie programów szkoleń do nowych wymogów w zakresie UPRT. Pod koniec tego okresu przejściowego wszystkie szkolenia tego typu powinny być prowadzone zgodnie z nowymi wymogami w zakresie UPRT.
- (8) Obecnie toczą się jeszcze negocjacje Unii z pewnymi państwami trzecimi dotyczące między innymi konwersji licencji pilotów i towarzyszących orzeczeń lekarskich. Aby zapewnić państwom członkowskim możliwość dalszego uznawania licencji i orzeczeń z państw trzecich w okresie przejściowym z uwagi na toczące się negocjacje, konieczne jest przedłużenie okresu, w którym państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu na ich terytorium przepisów rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do pilotów posiadających licencję i towarzyszące orzeczenie lekarskie wydane przez państwo trzecie uczestniczące w operacjach niezarobkowych wykonywanych określonymi statkami powietrznymi.
- (9) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przedłożyła Komisji Europejskiej projekt przepisów wykonawczych wraz ze swoją opinią nr 06/2017.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 4a dodaje się art. 4b w brzmieniu:

„Artykuł 4b

Szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji

1. Szkolenie z zakresu zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji powinno stać się obowiązkową częścią szkolenia na licencję pilota w załodze wieloosobowej (MPL), zintegrowanego szkolenia pilotów w dziedzinie transportu lotniczego na samoloty (ATP(A)), szkolenia na licencję pilota zawodowego na samoloty (CPL(A)) oraz szkolenia w zakresie uprawnień na klasę lub typ samolotu na:

- a) samoloty z załogą jednoosobową eksploatowane w operacjach w załodze wieloosobowej;
- b) samoloty complex o przeciętnych osiągnięciach z załogą jednoosobową;
- c) samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową; lub
- d) samoloty z załogą wieloosobową;

zgodnie z załącznikiem I (część FCL).

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

2. W przypadku szkoleń, o których mowa w ust. 1, rozpoczętych przed dniem 20 grudnia 2019 r. w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji nie jest obowiązkowe, pod warunkiem że:

- a) szkolenie na CPL(A), ATP(A) lub MPL jest realizowane zgodnie z pozostałymi wymogami załącznika I (część FCL), a egzamin praktyczny zostanie przeprowadzony zgodnie z pkt FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) lub FCL.415.A (MPL) załącznika I (część FCL) i najpóźniej do dnia 20 grudnia 2021 r.; lub
- b) szkolenie w zakresie uprawnień na typ jest realizowane zgodnie z pozostałymi wymogami załącznika I (część FCL), a egzamin praktyczny zostanie przeprowadzony zgodnie z akapitem drugim lit. c) FCL.725 załącznika I (część FCL) do niniejszego rozporządzenia i najpóźniej do dnia 20 grudnia 2021 r.

Do celów ust. 1 właściwy organ może, na podstawie własnej oceny i zalecenia zatwierzonego ośrodka szkolenia, uznawać wszelkie szkolenia z zakresu zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji ukończone przed dniem 20 December 2019 r. zgodnie z krajowymi wymogami w zakresie szkolenia.”;

2) art. 12 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu do dnia 20 czerwca 2020 r. przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do pilotów posiadających licencję i towarzyszące jej orzeczenie lekarskie wydane przez państwo trzecie i uczestniczących w niezarobkowej eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139. Państwa członkowskie podają te decyzje do wiadomości publicznej.”;

3) art. 12 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, pkt FCL.315.A lit. a) zdanie drugie, pkt FCL.410.A, oraz pkt FCL.725.A lit. c) załącznika I (część FCL) stosuje się od dnia 20 grudnia 2019 r.”;

4) w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Jednakże:

- a) art. 1 ust. 1 stosuje się od dnia 20 grudnia 2019 r.;
- b) art. 1 ust. 4 stosuje się od dnia 20 grudnia 2019 r.;
- c) niezależnie od lit. b) powyżej, pkt 2, 4, 5 i 12 załącznika do niniejszego rozporządzenia stosuje się od dnia 31 stycznia 2022 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 grudnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Violeta BULC
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 (część FCL) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt FCL.010 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Do celów niniejszego załącznika (część FCL) stosuje się następujące definicje:”;
 - b) przed definicją „lot akrobacyjny” dodaje się nową definicję terminu „dostępne” w brzmieniu:

„Dostępne» oznacza, że urządzenie może być używane przez:

 - zatwierdzony ośrodek szkolenia (ATO), pod nadzorem którego prowadzone jest szkolenie w zakresie uprawnienia na klasę lub typ; lub
 - egzaminatora przeprowadzającego ocenę kompetencji, egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności na potrzeby oceny, testowania lub kontroli.”;
 - c) definicja „lot akrobacyjny” otrzymuje brzmienie:

„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, certyfikatów lub uprawnień innych niż uprawnienia akrobacyjne.”;
 - d) po definicji „samolot, który musi być pilotowany z drugim pilotem” dodaje się nową definicję „szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji” w brzmieniu:

„Szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym i wyprowadzania samolotu z takich sytuacji (UPRT)» oznacza szkolenie obejmujące:

 - szkolenie w zakresie zapobiegania sytuacjom krytycznym w samolocie: połączenie wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie, służące przyswojeniu przez załogi lotnicze kompetencji niezbędnych do zapobiegania sytuacjom krytycznym w samolotach; oraz
 - szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych: połączenie wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie, służące przyswojeniu przez załogi lotnicze kompetencji niezbędnych do wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych.”;
 - e) po definicji „statek powietrzny” dodaje się nową definicję „dostępne szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (FSTD)” w brzmieniu:

„Dostępne szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (FSTD)» oznacza dowolne szkoleniowe urządzenie symulacji lotu (FSTD), dostępne do użycia przez operatora FSTD lub użytkownika, bez żadnych ograniczeń czasowych.”;
- 2) pkt FCL.310 otrzymuje brzmienie:

„FCL.310 CPL — egzaminy z wiedzy teoretycznej

Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi wykazać odpowiadający nadawanym uprawnieniom poziom wiedzy z następujących zagadnień:

- a) prawo lotnicze,
- b) ogólna wiedza o statku powietrznym – konstrukcja płatowca/systemy/zespół napędowy,
- c) ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,
- d) masa i wyważenie,
- e) osiągi;
- f) planowanie lotu i monitorowanie lotu,
- g) człowiek – możliwości i ograniczenia,
- h) meteorologia,
- i) nawigacja ogólna,
- j) radionawigacja;
- k) procedury operacyjne;

- l) zasady lotu; oraz
 - m) łączność.”;
- 3) pkt FCL.410.A otrzymuje brzmienie:

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

a) Szkolenie.

Osoba ubiegająca się o wydanie MPL musi zaliczyć szkolenie z zakresu wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w locie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia zgodnie z dodatkiem 5 do niniejszego załącznika (część FCL).

b) Egzamin.

Osoba ubiegająca się o wydanie MPL musi wykazać poziom wiedzy teoretycznej odpowiedni dla posiadacza ATPL(A), zgodnie z FCL.515, oraz odpowiadający poziomowi wymaganemu do uzyskania uprawnień pilota na statki powietrzne z załogą wieloosobową.”;

- 4) pkt FCL.515 otrzymuje brzmienie:

„FCL.515 ATPL – szkolenie i egzaminy z wiedzy teoretycznej

a) Szkolenie.

Osoba ubiegająca się o licencję pilota liniowego (ATPL) musi ukończyć szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia. Szkolenie to ma być zintegrowane lub modułowe, zgodnie z dodatkiem 3 do niniejszego załącznika (część FCL).

b) Egzamin.

Osoba ubiegająca się o wydanie ATPL musi wykazać odpowiadający nadawanym uprawnieniom poziom wiedzy z następujących zagadnień:

- 1) prawo lotnicze,
 - 2) ogólna wiedza o statku powietrznym – konstrukcja płatowca/systemy/zespół napędowy,
 - 3) ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,
 - 4) masa i wyważenie,
 - 5) osiągi;
 - 6) planowanie lotu i monitorowanie lotu,
 - 7) człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - 8) meteorologia,
 - 9) nawigacja ogólna,
 - 10) radionawigacja;
 - 11) procedury operacyjne;
 - 12) zasady lotu; oraz
 - 13) łączność.”;
- 5) pkt FCL.615 otrzymuje brzmienie:

„FCL.615 IR — wiedza teoretyczna i szkolenie w locie

a) Szkolenie.

Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR musi ukończyć 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 niniejszego załącznika (część FCL); lub
- 2) szkoleniem modułowym zgodnie z dodatkiem 6 do niniejszego załącznika (część FCL).

b) Egzamin.

Kandydat musi wykazać odpowiadający nadawanym uprawnieniom poziom wiedzy teoretycznej z następujących zagadnień:

- 1) prawo lotnicze,
- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym – oprzyrządowanie,

- 3) planowanie lotu i monitorowanie lotu,
 - 4) człowiek – możliwości i ograniczenia,
 - 5) meteorologia,
 - 6) radionawigacja; oraz
 - 7) łączność.”;
- 6) pkt FCL.725 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) W sytuacji, gdy kandydat, który posiada już uprawnienie na typ statku powietrznego, obejmujące operacje w załodze jednoosobowej lub wieloosobowej, ubiega się o rozszerzenie tego uprawnienia na inny rodzaj operacji, uznaje się że spełnił on już wymogi dotyczące wiedzy teoretycznej. Kandydat taki musi ukończyć dodatkowe szkolenie w locie na inne rodzaje operacji w zatwierdzonym ośrodku szkolenia lub u posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego specjalnie upoważnionego do prowadzenia takiego szkolenia przez właściwy organ. W licencji wpisuje się rodzaj operacji.”;
- 7) pkt FCL.720.A otrzymuje brzmienie:

„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 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) 748/2012 (OSD) 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 z załogą jednoosobową.

Osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na klasę lub na typ samolotu z załogą jednoosobową, ubiegająca się o uprawnienia do pilotowania samolotu w załodze wieloosobowej musi spełnić wymogi określone w lit. b) pkt 4 i lit. b) pkt 5.

Dodatkowo na:

1) 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 lotu jako pilot dowódca na samolotach.

2) Samoloty non-complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową.

Przed rozpoczęciem szkolenia w locie, osoba ubiegająca się o wydanie pierwszego uprawnienia na klasę lub typ samolotu z załogą jednoosobową sklasyfikowanego jako samolot o wysokich osiągnięciach musi:

- (i) wykonać co najmniej 200 godzin lotu łącznie, z czego 70 godzin jako pilot dowódca na samolotach; oraz
- (ii) spełnić jeden z następujących wymogów:
 - A) posiadać zaświadczenie o zaliczeniu szkolenia w zakresie dodatkowej wiedzy teoretycznej, przeprowadzonego przez zatwierdzony ośrodek szkolenia; lub
 - B) zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej na ATPL(A) zgodnie z przepisami niniejszego załącznika (część FCL); lub
 - C) posiadać, oprócz licencji wydanej zgodnie z przepisami niniejszego załącznika (część FCL), ATPL(A) lub CPL(A)/IR z wpisanym zaliczeniem wiedzy teoretycznej w zakresie ATPL(A), wydaną zgodnie z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.

3) Samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową.

Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na typ samolotu complex z załogą jednoosobową, sklasyfikowanego jako samolot o wysokich osiągnięciach, oprócz spełnienia wymagań określonych w pkt 2, musi posiadać ważne lub wygasłe uprawnienie IR(A) na samoloty jedno- lub wielosilnikowe, określone w podczęści G, i spełniać wymogi lit. b) pkt 5.

b) Samoloty z załogą wieloosobową.

Kandydat ubiegający się o szkolenie w zakresie pierwszego uprawnienia na typ samolotów z załogą wieloosobową musi być uczniem-pilotem przechodzącym szkolenie MPL lub spełnić następujące wymagania:

- 1) wykonać co najmniej 70 godzin czasu lotu jako pilot dowódca na samolotach;
- 2) posiadać ważne lub wygasłe uprawnienie IR(A) na samoloty wielosilnikowe;

- 3) zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej na ATPL(A) zgodnie z przepisami niniejszego załącznika (część FCL);
 - 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 wykonać powyżej 100 godzin lotu jako pilot śmigłowców z załogą wieloosobową; lub
 - (iii) wykonać co najmniej 500 godzin lotu jako pilot śmigłowców z załogą wieloosobową; lub
 - (iv) wykonać co najmniej 500 godzin lotu jako pilot w ramach operacji w zakładce wieloosobowej na samolotach wielosilnikowych z załogą jednoosobową w zarobkowym transporcie lotniczym, zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji lotniczych. oraz
 - 5) ukończyć szkolenie określone w FCL.745.A.
 - c) Niezależnie od przepisów lit. b), państwo członkowskie może wydawać uprawnienie na typ z ograniczeniami dotyczącymi samolotów z załogą wieloosobową, umożliwiające posiadaczom wykonywanie czynności drugiego pilota zastępującego przy przelotach powyżej poziomu lotu 200, pod warunkiem że dwóch innych członków załogi posiada uprawnienie na typ zgodnie z lit. b).
 - d) Jeżeli zostało to określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej, 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 znosi się po wykazaniu przez pilota, że wykonał on liczbę godzin lotu pod nadzorem wymaganą w danych dotyczących zgodności operacyjnej.”;
- 8) pkt FCL.725.A otrzymuje brzmienie:

„FCL.725.A Wiedza teoretyczna oraz szkolenie w locie wymagane do wydania uprawnień na klasę lub typ — samoloty

O ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustanowionych na podstawie załącznika I (część 21) rozporządzenia (UE) 748/2012 nie stwierdzono inaczej:

- a) na samoloty wielosilnikowe z załogą jednoosobową:
 - 1) Co najmniej 7 godzin szkolenia teoretycznego do uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych z załogą jednoosobową musi obejmować operacje wykonywane przez samoloty wielosilnikowe. oraz
 - 2) Kurs szkolenia w locie do uprawnienia na klasę lub typ samolotów wielosilnikowych 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 techniki sterowania w warunkach asymetrii ciągu.
 - b) na samoloty z załogą jednoosobową (samoloty wodne).
 - 1) Szkolenie do uprawnienia na samoloty z załogą jednoosobową (wodne) musi obejmować szkolenie teoretyczne i szkolenie w locie; oraz
 - 2) Szkolenie w locie do uprawnienia na klasę lub typ samolotu (wodnego) 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 nie posiada takiego uprawnienia. oraz
 - c) w przypadku samolotów complex o przeciętnych osiągnięciach z załogą jednoosobową, samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, a także samolotów z załogą wieloosobową, szkolenie obejmuje wiedzę teoretyczną w zakresie UPRT oraz szkolenie w locie dostosowane do specyfiki danej klasy lub typu.”;
- 9) dodaje się nowy pkt FCL.745.A w brzmieniu:

„FCL.745.A Zaawansowane szkolenie w zakresie UPRT – samoloty

- a) Zaawansowane szkolenie w zakresie UPRT jest realizowane w zatwierdzonym ośrodku szkolenia i obejmuje co najmniej:
 - 1) 5 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej;
 - 2) briefingi przed lotem i po zakończeniu lotu oraz
 - 3) 3 godziny szkolenia w locie z instruktorem posiadającym uprawnienia do prowadzenia szkolenia praktycznego na samolotach FI(A), posiadającym kwalifikacje zgodnie z pkt FCL.915 lit. e), i składające się z zaawansowanego szkolenia w zakresie UPRT w samolocie przystosowanym do realizacji zadania szkoleniowego.

- b) Po ukończeniu szkolenia w zakresie UPRT kandydat otrzymuje świadectwo ukończenia szkolenia wydane przez zatwierdzony ośrodek szkolenia.”;
- 10) pkt FCL.900 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) Jeżeli spełnienie wymagań określonych w niniejszej podczęści nie jest możliwe, właściwy organ może wydać specjalny certyfikat, przyznający uprawnienia do prowadzenia szkolenia w locie, w przypadku wprowadzenia:
- (i) statków powietrznych nowych w danych państwach członkowskich lub flotach operatorów; lub
 - (ii) nowych kursów szkoleniowych określonych w niniejszym załączniku (część FCL).
- Certyfikaty takie ograniczają się do szkoleń w locie niezbędnych do wprowadzenia nowego typu statku powietrznego do eksploatacji lub wprowadzenia nowego szkolenia, a okres ich ważności w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1 roku.”;
- 11) w pkt FCL.915 wprowadza się następujące zmiany:

„FCL.915 Warunki wstępne i wymagania dotyczące instruktorów

a) Warunki ogólne

Osoba ubiegająca się o uprawnienia instruktorskie musi mieć ukończone 18 lat.

b) Dodatkowe wymagania dotyczące instruktorów prowadzących szkolenie w locie na statkach powietrznych.

Posiadacz uprawnień instruktorskich upoważniających do prowadzenia szkolenia w locie na statkach powietrznych lub kandydat ubiegający się o przyznanie takich uprawnień musi:

- 1) w przypadku szkolenia na licencję posiadać co najmniej daną licencję lub, w przypadku opisanym w pkt FCL.900 lit. c), licencję równoważną tej, na którą ma być prowadzone szkolenie w locie;
- 2) w przypadku szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień posiadać co najmniej daną licencję lub, w przypadku opisanym w pkt FCL.900 lit. c), uprawnienie równoważne temu, do uzyskania którego ma prowadzić szkolenie w locie;
- 3) z wyjątkiem instruktora szkolenia pilotów doświadczalnych (FTI):
 - (i) wykonać co najmniej 15 godzin czasu lotu jako pilot klasy lub typu statku powietrznego, na którym ma być prowadzone szkolenie w locie, z czego maksymalnie 7 godzin na FSTD odpowiadającym danemu typowi lub klasie, w stosownych przypadkach; lub
 - (ii) przejść ocenę kompetencji w odpowiedniej kategorii instruktorskiej na tej klasie lub typie statku powietrznego; oraz
- 4) podczas prowadzenia szkolenia w locie posiadać uprawnienia do wykonywania czynności pilota dowódcy na statku powietrznym.

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 zdobywając posiadane już uprawnienia instruktorskie.
- 2) Czas lotu w charakterze egzaminatora podczas egzaminów praktycznych lub kontroli umiejętności zostaje w pełni zaliczony na poczet wymagań dotyczących przedłużenia ważności wszystkich posiadanych przez daną osobę uprawnień instruktorskich.

d) Zaliczenie na poczet rozszerzenia uprawnień na dodatkowe typy uwzględnia odpowiednie elementy określone w danych dotyczących zgodności operacyjnej, ustalone zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

e) Dodatkowe wymogi dotyczące prowadzenia szkolenia zgodnie z FCL.745.A:

- 1) Oprócz spełnienia wymogów określonych w lit. b), przed rozpoczęciem prowadzenia szkoleń zgodnie z FCL.745.A, posiadacz uprawnień instruktorskich musi:
 - (i) wykonać co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota samolotu, w tym przeprowadzić 200 godzin szkolenia w locie;
 - (ii) po spełnieniu określonych w lit. e) pkt 1 ppkt (i) wymogów dotyczących doświadczenia, zaliczyć szkolenie instruktorskie w zakresie UPRT, podczas którego kompetencje kandydatów są poddawane ciągłej ocenie, w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; oraz
 - (iii) po zakończeniu szkolenia, uzyskać certyfikat zakończenia szkolenia wydany przez zatwierdzony ośrodek szkolenia, którego kierownik ds. szkoleń (HT) wyszczególnia uprawnienia określone w lit. e) pkt 1 w książce lotów kandydata.

- 2) Instruktorzy mogą wykorzystywać uprawnienia, o których mowa w lit. e) pkt 1 tylko jeżeli w ciągu ostatniego roku odbyli szkolenie odświeżające w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, gdzie zgodnie z wymogami określonymi w pkt FCL.745.A, kierownik ds. szkoleń ocenił ich kompetencje do prowadzenia szkolenia jako zadowalające.
 - 3) Instruktorzy posiadający uprawnienia określone w lit. e) pkt 1 mogą prowadzić szkolenia określone w lit. e) pkt 1 ppkt (ii), pod warunkiem że:
 - (i) w ramach szkolenia zgodnie z FCL.745.A zaliczyli 25 godzin szkolenia w locie;
 - (ii) zaliczyli ocenę kompetencji w odniesieniu do tego uprawnienia; oraz
 - (iii) spełnili wymaganie odświeżenia określone w lit. e) pkt 2.
 - 4) Uprawnienia te wpisuje się do książki lotów instruktora i potwierdza podpisem egzaminatora.”;
- 12) dodatek 1 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 1

Zaliczanie wiedzy teoretycznej

ZALICZANIE WIEDZY TEORETYCZNEJ DO UZYSKANIA LICENCJI PILOTA NA TĘ SAMĄ LUB INNĄ KATEGORIĘ STATKU POWIETRZNEGO — WYMOGI DOTYCZĄCE SZKOLENIA POMOSTOWEGO I EGZAMINÓW

1. Licencje LAPL, PPL, BPL i SPL

- 1.1. Na potrzeby uzyskania licencji LAPL, posiadaczom licencji LAPL na inną kategorię statku powietrznego w pełni zalicza się wiedzę teoretyczną z przedmiotów wspólnych, wymienionych w FCL.120 lit. a).
- 1.2. Nie naruszając przepisów pkt 1.1, aby uzyskać licencję 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;
 - wykonywanie i planowanie lotu;
 - wiedza ogólna o statkach powietrznych; oraz
 - nawigacja.
- 1.3. Na potrzeby uzyskania PPL, BPL lub SPL, posiadaczom licencji LAPL na tę samą kategorię statku powietrznego w pełni zalicza się szkolenie teoretyczne oraz egzaminy z wiedzy teoretycznej.
- 1.4. Niezależnie od przepisów pkt 1.2, w celu uzyskania licencji LAPL(A) posiadacz licencji LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne musi wykazać odpowiedni poziom wiedzy teoretycznej w odniesieniu do klasy SEP samoloty jednosilnikowe tłokowe (ładowe) zgodnie z FCL.135.A lit. a) ppkt 2.

2. Licencja pilota zawodowego — CPL

- 2.1. Osoba ubiegająca się o licencję CPL, a posiadająca już CPL na inną kategorię statku powietrznego, musi odbyć na zatwierdzonym kursie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia szkolenie pomostowe z wiedzy teoretycznej, odpowiadające różnicom stwierdzonym między programami szkolenia CPL na różne kategorie statków powietrznych.
- 2.2. Kandydat taki musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszym załączniku (część FCL) z następujących przedmiotów odniesieniu do odpowiedniej kategorii statku powietrznego:
 - 021 — ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, elektryka, zespół napędowy oraz wyposażenie awaryjne;
 - 022 — ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie;
 - 032/034 — osiągi samolotów lub śmigłowców, odpowiednio;
 - 070 — procedury operacyjne; oraz
 - 080 — zasady lotu.
- 2.3. W przypadku osób ubiegających się o wydanie licencji CPL, które zdały odpowiedni egzamin z wiedzy teoretycznej na uprawnienie IR na tę samą kategorię statku powietrznego, wymagania dotyczące wiedzy teoretycznej w zakresie możliwości człowieka i meteorologii uznaje się za spełnione, chyba że osoby te ukończyły kurs szkolenia IR zgodnie z sekcją Aa dodatku 6 do niniejszego załącznika (część FCL).

- 2.4. Osoba ubiegająca się o licencję CPL, która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na uprawnienie IR lub EIR na tę samą kategorię statku powietrznego, uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z przedmiotu komunikacja.

3. Licencja pilota liniowego – ATPL

- 3.1. Osoba ubiegająca się o ATPL, a posiadająca już ATPL na inną kategorię statku powietrznego, musi odbyć szkolenie pomostowe z zakresu wiedzy teoretycznej na zatwierdzonym kursie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, odpowiadające różnicom stwierdzonym między programami szkolenia ATPL na różne kategorie statków powietrznych.
- 3.2. Kandydat taki musi zdać egzaminy z wiedzy teoretycznej określone w niniejszym załączniku (część FCL) z następujących przedmiotów odniesieniu do odpowiedniej kategorii statku powietrznego:
- 021 — ogólna wiedza o statku powietrznym: konstrukcja płatowca i systemy, elektryka, zespół napędowy oraz wyposażenie awaryjne;
 - 022 — ogólna wiedza o statku powietrznym: oprzyrządowanie;
 - 032/034 — osiągi samolotów lub śmigłowców, odpowiednio;
 - 070 — procedury operacyjne; oraz
 - 080 — zasady lotu.
- 3.3. Osoba ubiegająca się o ATPL(A), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na CPL(A), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z przedmiotu „łączność”.
- 3.4. Osoba ubiegająca się o ATPL(H), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na CPL(H), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:
- prawo lotnicze,
 - zasady lotu (na śmigłowcach), oraz
 - łączność.
- 3.5. Osoba ubiegająca się o ATPL(A), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na IR(A), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z przedmiotu „łączność”.
- 3.6. Osoba ubiegająca się o ATPL(H) z uprawnieniem IR(H), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na CPL(H), uzyskuje zaliczenie wymagań dotyczących wiedzy teoretycznej z następujących przedmiotów:
- zasady lotu (na śmigłowcach), oraz
 - łączność.

4. Uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów – IR

- 4.1. Osoba ubiegająca się o uprawnienia IR lub EIR, 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, oraz
 - łączność.
- 4.2. Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR(H), która zdała odpowiednie egzaminy z wiedzy teoretycznej na ATPL(H) VFR, zdaje egzaminy z następujących przedmiotów:
- prawo lotnicze,
 - planowanie i monitorowanie lotu, oraz
 - radionawigacja.”;

- 13) w dodatku 3 sekcja A wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. 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) UPRT zgodnie z FCL.745.A, chyba że przed rozpoczęciem zintegrowanego szkolenia ATP dany kandydat już przeszedł takie szkolenie.”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kandydat, który nie ukończył 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.”;

c) pkt 7 otrzymuje numer „7.1.” i dodaje się nowy pkt 7.2 w brzmieniu:

„7.2. Szkolenie teoretyczne w zakresie UPRT przeprowadza się zgodnie z FCL.745.A.”;

d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Szkolenie w locie, nie uwzględniając szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień na typ, musi obejmować ogółem co najmniej 195 godzin, w tym wszystkie sprawdziany postępów, z czego czas ćwiczeń wg wskazań przyrządów na ziemi może wynieść do 55 godzin. W ramach łącznej liczby 195 godzin, kandydat musi wykonać co najmniej:

a) 95 godzin szkolenia z instruktorem, z czego czas ćwiczeń według wskazań przyrządów na ziemi może wynieść do 55 godzin;

b) 70 godzin czasu lotu jako pilot dowódca, w tym w lotach VFR i według wskazań przyrządów jako uczeń-pilot dowódca (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 jeden 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; oraz

d) 5 godzin czasu lotu w nocy, w tym 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej:

1) 1 godzinę lotu nawigacyjnego;

2) pięć samodzielnych startów; oraz

3) pięć samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem;

e) szkolenie w locie w zakresie UPRT zgodnie z FCL.745.A;

f) 115 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego co najmniej:

1) 20 godzin w charakterze ucznia-pilota dowódcy;

2) 15 godzin MCC, w tym 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 na pełnym symulatorze lotu, z czego na urządzeniu FNPT I można wykonać do 10 godzin.

Kandydatom posiadającym 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 ćwiczeń na urządzeniu BITD; oraz

g) 5 godzin na samolotach, które:

1) są certyfikowane do przewozu przynajmniej 4 osób; oraz

2) mają śmigło o zmiennym skoku i chowane podwozie.”;

14) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Zatwierdzone szkolenie teoretyczne na MPL musi obejmować 750 godzin do poziomu wiedzy ATPL(A) oraz wymaganą liczbę godzin:

a) szkolenia teoretycznego do odpowiedniego uprawnienia na typ, zgodnie z podczęścią H; oraz

b) szkolenia teoretycznego w zakresie UPRT zgodnie z FCL.745.A”;

b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Szkolenie w locie musi obejmować łącznie co najmniej 240 godzin, na które składa się wykonywanie czynności pilota prowadzącego statek powietrzny (PF) i pilota monitorującego (PM) w locie faktycznym i symulowanym, w ramach czterech 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 do 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 załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

d) Etap 4 – zaawansowany

Szkolenie kwalifikujące do uzyskania uprawnień na typ ukierunkowane na operacje liniowe.

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

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

c) dodaje się nowy pkt 8a w brzmieniu:

„8a. Doświadczenie lotnicze w realnych operacjach lotniczych musi obejmować:

a) wszystkie wymagania dotyczące doświadczenia określone w podczęści H;

b) szkolenie w locie w zakresie UPRT zgodnie z FCL.745.A;

c) ćwiczenia UPRT w samolocie, dostosowane do specyfiki danego typu, zgodnie z FCL.725.A lit. c);

d) loty nocne;

e) loty wykonywane wyłącznie według wskazań przyrządów; oraz

f) doświadczenie wymagane do opanowania odpowiednich umiejętności latania.”;

15) dodatek 9 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 9

Szkolenie, egzamin praktyczny oraz kontrola umiejętności na MPL, ATPL, uprawnienia na typ i klasę, a także kontrola umiejętności do uzyskania uprawnienia IR

A. Warunki 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.

Szkolenie w zakresie uprawnień na typ MPA i PL przeprowadza się na symulatorze FFS lub w kombinacji FSTD i FFS. Egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności w zakresie uprawnień na typ MPA i PL oraz do uzyskania ATPL i MPL muszą być przeprowadzone na pełnym symulatorze lotu, jeżeli jest dostępny.

Szkolenie, egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności w odniesieniu do uprawnień na klasę lub typ na SPA i śmigłowce przeprowadza się na:

a) dostępnym i odpowiednim FFS lub

b) kombinacji FSTD i statku powietrznego, jeżeli symulator FFS nie jest dostępny lub odpowiedni; lub

c) na statku powietrznym, jeżeli FSTD nie jest dostępne lub odpowiednie.

Jeżeli podczas szkolenia, testowania lub kontroli wykorzystuje się FSTD, przydatność wykorzystywanych FSTD sprawdza się na podstawie odpowiedniej „tabeli funkcji i testów subiektywnych” oraz odpowiedniej „tabeli walidacji FSTD” zawartej w podstawowym dokumencie referencyjnym mającym zastosowanie dla danego urządzenia. Należy uwzględnić wszystkie restrykcje i ograniczenia wskazane na świadectwie kwalifikacji wyrobu.

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. Jeżeli w danych dotyczących zgodności operacyjnej określonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 (OSD) nie określono inaczej, program szkolenia w locie, egzamin praktyczny i kontrola umiejętności muszą być zgodne z niniejszym dodatkiem. Program szkolenia, egzamin praktyczny i kontrolę umiejętności można ograniczyć, zaliczając doświadczenie zdobyte wcześniej na podobnych typach statków powietrznych, jak określono w OSD.
5. Z wyłączeniem egzaminu praktycznego na ATPL, o ile przewidziano to w danych dotyczących zgodności operacyjnej dla danego statku powietrznego, można zaliczyć elementy egzaminu praktycznego wspólne 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 operacji. Należy korzystać z pełnych symulatorów lotu oraz innych urządzeń szkoleniowych zgodnie z ustaleniami w niniejszym załączniku (część FCL).
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 kandydatów wymaga się pilotowania statku powietrznego z miejsca, z którego można wykonywać odpowiednio czynności pilota dowódcy lub drugiego pilota. Przy operacjach symulujących warunki z załogą jednoosobową test wykonuje się w taki sposób jakby żadna inna osoba nie była obecna.
11. Podczas przygotowań do egzaminu poprzedzających lot od kandydatów wymaga się określenia ustawień mocy i prędkości. Kandydat musi informować egzaminatora o wykonywanych przez siebie czynnościach kontrolnych i obowiązkach, w tym tych, które dotyczą identyfikacji pomocy radionawigacyjnych. Czynności kontrolne należy wykonać zgodnie z listą kontrolną statku powietrznego, na którym przeprowadzany jest egzamin oraz, w stosownych przypadkach, zgodnie z koncepcją MCC. Kandydat musi obliczyć dane dotyczące osiągow przy starcie, podejściu do lądowania i lądowaniu zgodnie z instrukcją operacyjną lub instrukcją użytkownika w locie 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 UPRAWNIEŃ NA TYP STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ, UPRAWNIEŃ NA TYP SAMOLOTU Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ W OPERACJACH W ZAŁODZE WIELOOSOBOWEJ, ORAZ NA 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 PF podczas wszystkich sekcji egzaminu praktycznego, z wyjątkiem procedur w sytuacjach anormalnych i awaryjnych, które kandydat może wykonywać jako PF lub PM zgodnie z zasadami MCC. Kandydat ubiegający się o wydanie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego z załogą wieloosobową lub ATPL musi również wykazać się umiejętnościami wykonywania czynności PM. 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 ATPL, 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 PM:
- zarządzanie współpracą w załodze;
 - prowadzenie ogólnego przeglądu pracy statku powietrznego przez sprawowanie odpowiedniego nadzoru; oraz
 - 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 lub 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 na uprawnienie na typ obejmował mniej niż 2 godziny szkolenia w locie na statku powietrznym, egzamin praktyczny można przeprowadzić na symulatorze FFS i przed rozpoczęciem szkolenia w locie na statku powietrznym.
- Zatwierdzone szkolenie w locie przeprowadza wykwalifikowany instruktor, pod kierownictwem:
- zatwierdzonego ośrodka szkolenia; lub
 - organizacji dysponującej świadectwem przewoźnika lotniczego wydanym zgodnie z załącznikiem III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i specjalnie zatwierdzonej do tego rodzaju szkolenia; lub
 - instruktora, w przypadkach gdy nie zatwierdza się szkolenia w locie w odniesieniu do statku powietrznego z załogą jednoosobową w zatwierdzonym ośrodku szkolenia ani u posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego, a właściwy organ wnioskodawcy zatwierdził jego szkolenie w locie na ten statek powietrzny.
- Przed wpisaniem nowych uprawnień na typ do licencji kandydata zaświadczenie ukończenia kursu do uprawnień na typ ze szkoleniem w locie na statku powietrznym musi zostać przekazane właściwemu organowi.
18. W przypadku szkolenia w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych, „zdarzenie przeciągnięcia” oznacza albo lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia albo przeciągnięcie. Zatwierdzony ośrodek szkolenia może korzystać z symulatora FFS do ćwiczeń z wyprowadzania z przeciągnięcia, do demonstrowania właściwości przeciągnięcia specyficznych dla typu, albo w obu przypadkach, pod warunkiem że:
- symulator FFS uzyskał kwalifikacje zgodnie ze specjalnymi wymogami dotyczącymi oceny w CS-FSTD(A); oraz
 - zatwierdzony ośrodek szkolenia (ATO) wykazał właściwemu organowi, że ograniczono wszelkie negatywne skutki przenoszenia szkoleń.

B. Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów

OCENY ZALICZAJĄCE

- 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 punktu sekcji powoduje niezaliczenie przez kandydata całej sekcji. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż jednej sekcji, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek sekcji egzaminu powtórkowego lub powtórnej kontroli, w tym sekcji zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. W przypadku wielosilnikowych samolotów z załogą jednoosobową, sekcja 6 odpowiedniego egzaminu lub kontroli, dotycząca lotu z asymetrią ciągu, wymaga zaliczenia.
- W przypadku samolotów z załogą wieloosobową i samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do 5 elementów, musi zdać ponownie 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 na ATPL i MPL nie obejmuje sekcji 6. Jeżeli kandydat nie zaliczy lub nie podejździe do zaliczenia tylko sekcji 6, uprawnienia na typ wydaje się bez uprawnień CAT II lub CAT III. Aby rozszerzyć uprawnienia 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

- Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - 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, by ani przez moment nie było 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 osiągow wykorzystywanego samolotu:

Wysokość

Ogólnie ± 100 stóp

Rozpoczynanie odejścia na drugi krąg na wysokości względnej/bezwzględnej decyzji $+ 50$ stóp/ $- 0$ stóp

Minimalna wysokość względna/bezwzględna zniżania/punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu $+ 50$ stóp/ $- 0$ stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych $\pm 5^\circ$

W odniesieniu do odchyłeń kątowych odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia (np. LPV, ILS, MLS, GLS)

„liniowe” odchylenia poziome 2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) poziom błędu/odchylenia poprzecznego od nakazanej linii drogi musi się normalnie mieścić w tolerancji $\pm 1/2$ wartości RNP związanej z daną procedurą. Krótkie odchylenia od tej normy, maksymalnie do wartości jednokrotności RNP, są dopuszczalne.

liniowe odchylenia pionowe 3D (np. RNP APCH (LNAV/VNAV) przy użyciu funkcji nawigacji w płaszczyźnie pionowej z wykorzystaniem przyrządów barometrycznych BaroVNAV) Nie więcej niż -75 stóp poniżej pionowego profilu w dowolnym momencie i nie więcej niż $+75$ stóp powyżej pionowego profilu na wysokości nie większej niż $1\ 000$ stóp nad poziomem lotniska.

Kierunek

ze wszystkimi silnikami działającymi $\pm 5^\circ$

z symulowaną awarią silnika $\pm 10^\circ$

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 osiąгах

a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz PF i PM

OTD = do tego ćwiczenia można wykorzystywać inne urządzenia szkoleniowe

X = do tego ćwiczenia należy wykorzystywać pełny symulator lotu; natomiast w stosownych przypadkach do danego manewru lub procedury należy użyć samolotu

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 (\longrightarrow).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = samolot

FFS = pełny symulator lotu

FSTD = szkoleniowe urządzenie symulacji lotu

- c) Jeżeli egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności dotyczy przedłużenia/wznowienia 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 3 A 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 3 A 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 FSTD wchodzą w zakres zatwierzonego kursu do uprawnień na typ lub klasę samolotu, należy korzystać z FSTD podczas szkolenia praktycznego do uprawnień na typ samolotu lub klasę samolotów wielosilnikowych. Przy zatwierdzaniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:
- (i) kwalifikację FSTD zgodnie z odpowiednimi wymaganiami załącznika VI (część ARA) i załącznika VII (część ORA);
 - (ii) kwalifikacje instruktorów;
 - (iii) liczbę godzin szkolenia na FSTD w ramach kursu; oraz
 - (iv) kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach.
- g) Pilot, który posiada uprawnienia na operacje w załodze jednoosobowej i po raz pierwszy ubiega się o uprawnienia na operacje w załodze wieloosobowej, musi:
- 1) ukończyć kurs pomostowy obejmujący manewry i procedury, w tym MCC, a także ćwiczenia z sekcji 7, z wykorzystaniem zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM), CRM i czynników ludzkich w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; oraz
 - 2) zaliczyć kontrolę umiejętności w operacjach w załodze wieloosobowej.
- h) Pilot, który posiada uprawnienia na operacje w załodze wieloosobowej i po raz pierwszy ubiega się o uprawnienia na operacje w załodze jednoosobowej, musi przejść szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia i zaliczyć następujące dodatkowe manewry i procedury w ramach operacji w załodze jednoosobowej:
- 1) w przypadku samolotów jednosilnikowych, 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B; oraz
 - 2) w przypadku samolotów wielosilnikowych, 1.6, sekcję 6 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B; oraz
- i) Piloci posiadający uprawnienia na operacje zarówno w załodze jednoosobowej, jak i wieloosobowej zgodnie z lit. g) i h) mogą przedłużyć uprawnienia na oba rodzaje operacji poprzez zaliczenie kontroli umiejętności w zakresie operacji w załodze wieloosobowej oprócz ćwiczeń, o których mowa odpowiednio w lit. h) ppkt 1 lub lit. h) ppkt 2 w zakresie operacji w załodze jednoosobowej.
- j) W przypadku zaliczenia egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności wyłącznie w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, uprawnienia na typ ogranicza się do operacji w załodze wieloosobowej. Ograniczenie znosi się, kiedy pilot spełni wymogi lit. h).
- k) Szkolenie, egzaminowanie i kontrolę umiejętności realizuje się zgodnie z poniższą tabelą.
- 1) Szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, wymogi dotyczące egzaminowania i kontroli umiejętności na uprawnienia pilota na samoloty z załogą jednoosobową
 - 2) Szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, wymogi dotyczące egzaminowania i kontroli umiejętności na uprawnienia pilota na samoloty z załogą wieloosobową
 - 3) Szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, wymogi dotyczące egzaminowania i kontroli umiejętności pilotów posiadających uprawnienia na samoloty z załogą jednoosobową i ubiegających się po raz pierwszy o uprawnienia na samoloty z załogą wieloosobową (kurs pomostowy)
 - 4) Szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, wymogi dotyczące egzaminowania i kontroli umiejętności pilotów posiadających uprawnienia na samoloty z załogą wieloosobową i ubiegających się po raz pierwszy o uprawnienia na samoloty z załogą jednoosobową (kurs pomostowy)
 - 5) Szkolenie w zatwierdzonym ośrodku szkolenia oraz wymogi dotyczące kontroli umiejętności na potrzeby połączonego przedłużenia i wznowienia uprawnień pilota na samoloty z załogą jednoosobową i wieloosobową

Rodzaj operacji	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP		MP		SP → MP (początkowe)		MP → SP (początkowe)		SP + MP	
	Szkolenie	Egzaminowanie/kontrola umiejętności	Szkolenie	Egzaminowanie/kontrola umiejętności	Szkolenie	Egzaminowanie/kontrola umiejętności	Szkolenie, egzaminowanie i kontrola umiejętności (samoloty jednosilnikowe)	Szkolenie, egzaminowanie i kontrola umiejętności (samoloty wielosilnikowe)	Samoloty jednosilnikowe	Samoloty wielosilnikowe
Pierwsze wydanie SP complex	Sekcje 1–6 1–7	Sekcje 1–6 1–7	Sekcje 1–7	Sekcje 1–7	MCC CRM Czynnik ludzki TEM Sekcja 7	Sekcje 1–7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B	1.6, sekcja 6 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B		
Przedłużenie SP complex	Nie dotyczy 1–7	Sekcje 1–6 1–7	Nie dotyczy	Sekcje 1–7	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	MPO: Sekcje 1–7 SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B	MPO: Sekcje 1–7 SPO: 1.6, sekcja 6 oraz, w stosownych przypadkach, jedno podejście z sekcji 3.B
Przedłużenie SP complex	FCL.740 1–7	Sekcje 1–6 1–7	FCL.740	Sekcje 1–6	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Szkolenia: FCL.740 Kontrola umiejętności: jak w przypadku przedłużenia	Szkolenia: FCL.740 Kontrola umiejętności: jak w przypadku przedłużenia

- l) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania uprawnień PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy nie można wykonać RNP APCH, ćwiczenie to przeprowadza się na odpowiednio wyposażonych FSTD.

MOTOSZYBOWCE TURYSTYCZNE I SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
SEKCJA 1						
1	Odlot	OTD				
1.1	Czynności przed odlotem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentacja, — masa i wyważenie, — informacja meteorologiczna, oraz — NOTAM. 					
1.2	Czynności kontrolne przed uruchomieniem					
1.2.1	Na zewnątrz	OTD P#	P		M	
1.2.2	Wewnątrz	OTD P#	P		M	
1.3	Uruchomienie silników: normalne/awarie.	P—>	—>		M	
1.4	Kołowanie	P—>	—>		M	
1.5	Czynności kontrolne przed odlotem: próba silnika (w stosownych przypadkach)	P—>	—>		M	
1.6	Procedura startowa: <ul style="list-style-type: none"> — normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkownika w locie oraz — przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki) 	P—>	—>		M	
1.7	Wznoszenie: <ul style="list-style-type: none"> — V_x/V_y; — zakręty na kurs oraz — ustabilizowanie 	P—>	—>		M	
1.8	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne	P—>			M	
SEKCJA 2						
2	Pilotaż (warunki meteorologiczne dla lotu z widzialnością (VMC))	P—>	—>			
2.1	Lot po prostej i w poziomie z różnymi prędkościami, w tym lot z prędkością minimalną z klapami i bez (w tym podejście do V_{mca} , jeżeli ma zastosowanie)					

MOTOSZYBOWCE TURYSTYCZNE I SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
		Manewry/procedury	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A
2.2	Głębokie zakręty (360° w lewo i prawo z przechyleniem 45°)	P—>	—>		M	
2.3	Przecignięcie i wyprowadzanie: (i) przecignięcie w konfiguracji gładkiej samolotu; (ii) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przecignięcia w zakręcie podczas zniżania z przechyleniem w konfiguracji i przy mocy podejścia do lądowania; (iii) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przecignięcia w konfiguracji i przy mocy do lądowania; oraz (iv) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przecignięcia, zakręt podczas wznoszenia z ustawieniem klap do startu i mocą wznoszenia (tylko samoloty jednosilnikowe)	P—>	—>		M	
2.4	Pilotowanie przy użyciu autopilota i układu nakazu lotu (można wykonać w sekcji 3), w stosownych przypadkach	P—>	—>		M	
2.5	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne	P—>	—>		M	
SEKCJA 3 A						
3 A	Procedury podczas przelotu VFR	P—>	—>			
3 A.1	[patrz B.5 lit. c) oraz d] Plan lotu, nawigacja zliczeniowa i czytanie mapy					
3 A.2	Utrzymywanie wysokości, kierunku i prędkości	P—>	—>			
3 A.3	Orientacja, kontrola czasu i korekta przewidywanego czasu przylotu (ETA)	P—>	—>			
3 A.4	Korzystanie z radiowych pomocy nawigacyjnych (w stosownych przypadkach)	P—>	—>			
3 A.5	Zarządzanie lotem (dziennik nawigacyjny, rutynowe czynności kontrolne, w tym dotyczące paliwa, systemów i instalacji oraz oblodzenia)	P—>	—>			
3 A.6	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne	P—>	—>			
SEKCJA 3B						
3B	Lot według wskazań przyrządów	P—>	—>		M	
3B.1*	Odlot IFR					

MOTOSZYBOWCE TURYSTYCZNE I SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
3B.2*	Przelot IFR	P—>	—>		M	
3B.3*	Procedury oczekiwania	P—>	—>		M	
3B.4*	Operacje 3D do wysokości DH/A 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia (do przechwytywania ścieżki pionowej segmentu podejścia końcowego można używać autopilota)	P—>	—>		M	
3B.5*	Operacje 2D do minimalnej wysokości zniżania (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Ćwiczenia w locie obejmujące symulowaną awarię kompasu i sztucznego horyzontu: — zakręty z prędkością kątową 1 oraz — wyprowadzanie z nietypowych położeń	P—>	—>		M	
3B.7*	Awaria nadajnika kierunku podejścia lub wskaźnika ścieżki schodzenia	P—>	—>			
3B.8*	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne	P—>	—>		M	
Celowo pozostawiono puste						
SEKCJA 4						
4	Przylot i lądowanie	P—>	—>		M	
4.1	Procedura przylotu na lotnisko					
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 stóp 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 (w stosownych przypadkach)	P—>	—>			
4.8	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne	P—>	—>		M	
SEKCJA 5						
5	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 4)					

MOTOSZYBOWCE TURYSTYCZNE I SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
		Manewry/procedury	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A
5.1	Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości	P—>	—>		M	
5.2	Symulowana awaria silnika po starcie (tylko samoloty jednosilnikowe)		P		M	
5.3	Symulowane lądowanie przymusowe bez mocy (tylko samoloty jednosilnikowe)		P		M	
5.4	Symulowane sytuacje awaryjne: (i) pożar lub dym podczas lotu oraz (ii) niesprawność systemów lub instalacji, w stosownych przypadkach	P—>	—>			
5.5	Szkolenie tylko w zakresie samolotów wielosilnikowych i motoszybowców turystycznych: wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika (na bezpiecznej wysokości, jeżeli wykonywane na statku powietrznym)	P—>	—>			
5.6	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne					
SEKCJA 6						
6	Symulowany lot z asymetrią ciągu	P—>	—>X		M	
6.1*	(niniejszą sekcję można połączyć z sekcjami od 1 do 5) Symulowana awaria silnika podczas startu (na bezpiecznej wysokości, chyba że jest przeprowadzana na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II)					
6.2*	Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu	P—>	—>		M	
6.3*	Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu	P—>	—>		M	
6.4	Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne	P—>	—>		M	
SEKCJA 7						
7	UPRT					
7.1	Manewry i procedury w locie					
7.1.1	Ręczne sterowanie z użyciem układu nakazu lotu i bez (bez autopilota, bez automatycznego ciągu/automatycznej regulacji mocy silników oraz, w stosownych przypadkach, w różnych konfiguracjach)	P—>	—>			

MOTOSZYBOWCE TURYSTYCZNE I SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ, Z WYŁĄCZENIEM SAMOLOTÓW COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ LUB TYP	
		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
7.1.1.1	Manewry/procedury Przy różnych prędkościach (w tym na małej prędkości) i na różnych wysokościach w ramach szkolenia na FSTD.	P——>	——>			
7.1.1.2	Głębokie zakręty w lewo i prawo o 180° do 360° z przechyleniem 45°	P——>	——>			
7.1.1.3	Zakręty ze spoilerami i bez	P——>	——>			
7.1.1.4	Pilotaż według wskazań przyrządów i wykonywanie manewrów, łącznie z odlotem i dolotem według wskazań przyrządów, oraz podejście wzrokowe	P——>	——>			
7.2	Szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych	P——>	——>			
7.2.1	Wyprowadzanie z przeciągnięcia: — w konfiguracji do startu; — w konfiguracji gładkiej na niskiej wysokości; — w konfiguracji gładkiej na wysokości bliskiej maksymalnej wysokości operacyjnej; oraz — w konfiguracji do lądowania					
7.2.2	Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych: — wyprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz — wyprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia.	P FFS przeznaczone wyłącznie do zadań szkoleniowych	X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach		tylko na FFS	
7.3	Odejście na drugi krąg na różnych etapach podejścia według wskazań przyrządów ze wszystkimi silnikami pracującymi*	P—>	——>			
7.4	Zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi: — z różnych wysokości poniżej DH/MDH 15 m (50 stóp) nad progiem drogi startowej — po przyziemieniu (zaniechanie lądowania) — Na samolotach, które nie są certyfikowane jako samoloty kategorii transportowej (JAR/FAR 25) ani samoloty komunikacji lokalnej (SFAR 23), zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi rozpoczyna się poniżej wysokości MDH/A lub po przekroczeniu punktu przyziemienia.	P——>	——>			

6. Samoloty z załogą wieloosobową oraz samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową

a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz PF i PM w celu uzyskania odpowiednich uprawnień na typ.

- OTD = do tego ćwiczenia można wykorzystywać inne urządzenia szkoleniowe
- X = do tego ćwiczenia należy wykorzystywać pełny symulator lotu; natomiast w stosownych przypadkach do danego manewru lub procedury należy użyć samolotu
- 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 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
FSTD = szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
- c) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów.
- 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:
- kwifikacje instruktorów;
 - kwifikacje i liczba ćwiczeń odbytych w ramach szkolenia na FSTD; oraz
 - kwifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach.
- f) W przypadku samolotów z załogą wieloosobową oraz samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze wieloosobowej, wykonywane manewry i procedury obejmują operacje w załodze wieloosobowej (MCC).
- g) W przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze jednoosobowej, manewry i procedury należy wykonać jako jedyny pilot.
- h) Jeżeli w przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności są przeprowadzone w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, uprawnienia na typ ograniczane są do operacji w załodze wieloosobowej. Jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienia pilota w załodze jednoosobowej, manewry/procedury wymienione w pkt 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 oraz co najmniej jeden manewr/procedura z sekcji 3.4 muszą zostać wykonane dodatkowo w załodze jednoosobowej.
- i) W przypadku ograniczonego uprawnienia na typ wydanego zgodnie z FCL.720.A lit. e), kandydat musi spełnić te same wymogi, co inne osoby ubiegające się o uprawnienie na typ, z wyjątkiem ćwiczeń praktycznych dotyczących faz startu i lądowania.
- j) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania uprawnień PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy nie można wykonać RNP APCH, ćwiczenie to przeprowadza się na odpowiednio wyposażonych FSTD.

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGIACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzone na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
SEKCJA 1						
1	Przygotowanie do lotu	OTD				
1.1.	Obliczanie osiągnięć	P				
1.2.	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd samolotu; umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu	OTD 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	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
1.5.	Kołowanie zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora	P————>	————>			
1.6.	Czynności kontrolne przed startem	P————>	————>		M	
SEKCJA 2						
2	Starty	P————>	————>			
2.1.	Starty normalne z różnymi ustawieniami klap, w tym start przyspieszony					
2.2*	Start według wskazań przyrządów; przejście do lotu według wskazań przyrządów jest wymagane podczas rotacji lub natychmiast po oderwaniu się od ziemi	P————>	————>			
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:	P————>	————>			
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)					
2.5.2*	między prędkością V1 i V2	P	X		M tylko na FFS	
2.6.	Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości przed osiągnięciem prędkości V1	P————>	————>X		M	
SEKCJA 3						
3	Manewry i procedury w locie	P————>	————>			
3.1.	Ręczne sterowanie z użyciem układu nakazu lotu i bez (bez autopilota, bez automatycznego ciągu/automatycznej regulacji mocy silników oraz, w stosownych przypadkach, w różnych konfiguracjach)					
3.1.1.	Przy różnych prędkościach (w tym na małej prędkości) i wysokościach w ramach szkolenia na FSTD.	P————>	————>			
3.1.2.	Głębokie zakręty w lewo i prawo o 180° do 360° z przechyleniem 45°	P————>	————>			
3.1.3.	Zakręty ze spoilerami i bez	P————>	————>			
3.1.4.	Pilotaż według wskazań przyrządów i wykonywanie manewrów, łącznie z odlotem i dolotem według wskazań przyrządów, oraz podejście wzrokowe	P————>	————>			

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
3.2.	Pochylenie (ang. <i>tuck under</i>) i trzepotanie (w stosownych przypadkach), a także inne zjawiska specyficzne dla lotu na samolocie (np. holendrowanie)	P————>	————>X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach		tylko na FFS	
3.3.	Eksploatacja instalacji i sterowanie urządzeniami technicznymi w sytuacjach normalnych (w stosownych przypadkach)	OTD P————>	————>			
3.4.	Eksploatacja 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)	OTD P————>	————>			
3.4.1.	Utrzymywanie zwiększonego ciśnienia i klimatyzacja	OTD P————>	————>			
3.4.2.	Rurka Pitota/dajnik ciśnienia statycznego	OTD P————>	————>			
3.4.3.	Instalacja paliwowa	OTD P————>	————>			
3.4.4.	Instalacja elektryczna	OTD P————>	————>			
3.4.5.	Instalacja hydrauliczna	OTD P————>	————>			
3.4.6.	System sterowania lotem i wyważania	OTD P————>	————>			
3.4.7.	Instalacja przeciwołodzienna/odlodzienna, ogrzewanie szyb	OTD P————>	————>			
3.4.8.	Autopilot/układ nakazu lotu	OTD P————>	————>		M (tylko w załodze jednoosobowej)	
3.4.9.	Urządzenia ostrzegające przed przeciągnięciem lub urządzenia zapobiegające przeciągnięciu oraz urządzenia stabilizujące	OTD P————>	————>			
3.4.10.	System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi, radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder	P————>	————>			
3.4.11.	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem (FMS)	OTD P————>	————>			

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
	Manewry/procedury	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A
3.4.12. Podwozie i układ hamulcowy	OTD P——>	——>			
3.4.13. Sloty i klapy	OTD	——>			
3.4.14. Pomocnicze źródło zasilania (APU)	OTD P——>	——>			
Celowo pozostawiono puste					
3.6. Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych:				M	Należy obowiązkowo wybrać minimum 3 elementy z pkt 3.6.1 do 3.6.9 włącznie
3.6.1. Czynności w razie pożaru np. silnika, pomocniczego zespołu zasilania, w kabinie pasażerskiej, w ładowni, w 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 na 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 (AFM)	P——>	——>			
3.6.9. Zdarzenie TCAS (system unikania kolizji w powietrzu)	OTD P——>	nie należy wykonywać na samolotach		tylko na FFS	
3.7. Szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych	P	X			
3.7.1. Wyprowadzanie z przeciągnięcia: — w konfiguracji do startu; — w konfiguracji gładkiej na niskiej wysokości; — w konfiguracji gładkiej na wysokości bliskiej maksymalnej wysokości operacyjnej; oraz — w konfiguracji do lądowania.	FFS przeznaczony wyłącznie do zadań szkoleniowych	tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach			
3.7.2. Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych: — wyprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz — wyprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia.	P FFS przeznaczony wyłącznie do zadań szkoleniowych	X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach		tylko na FFS	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
	Manewry/procedury	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A
3.8. Procedury w locie według wskazań przyrządów					
3.8.1.* Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC	P——>	——>		M	
3.8.2.* Procedury oczekiwania	P——>	——>			
3.8.3.* Operacje 3D do wysokości DH/A 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia					

Uwaga: Zgodnie z AFM procedury RNP APCH mogą wymagać użycia autopilota lub układu nakazu lotu. Procedura, która ma być wykonana ręcznie, musi zostać wybrana z uwzględnieniem takich ograniczeń (np. należy wybrać ILS dla procedury 3.8.3.1 w przypadku takiego ograniczenia AFM).

3.8.3.1 * Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu	P——>	——>		M (tylko egzamin praktyczny)	
3.8.3.2.* Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu	P——>	——>			
3.8.3.3.* z wykorzystaniem autopilota	P——>	——>			
3.8.3.4.* Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację awarii silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad lotniskiem, do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia. 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 awarią silnika jest inicjowane w połączeniu z podejściem nieprecyzyjnym zgodnie z punktem 3.8.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanego przewyższenia nad przeszkodami/wysokości (OCH/A), lecz nie niżej niż po osiągnięciu MDH/A 500 stóp powyżej progu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości bezwzględnej gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z pkt 3.8.3.4.	P——>	——>		M	
3.8.3.5.* Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację awarii silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, po przekroczeniu markera zewnętrznego (OM), w odległości nie większej niż 4 NM, do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia	P——>	——>		M	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
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 awarią silnika jest inicjowane w połączeniu z podejściem nieprecyzyjnym zgodnie z punktem 3.8.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanego OCH/A, lecz nie niżej niż po osiągnięciu MDH/A 500 stóp powyżej progu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości bezwzględnej gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z pkt 3.8.3.4.						
3.8.4*	Operacje 2D do wysokości MDH/A	P*—>	——>		M	
3.8.5.	<p>Podejście z okrążenia w następujących warunkach:</p> <p>a)* podejście 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) podejście 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*—>	——>			
3.8.6.	Podejście z widocznością	P——>	——>			
SEKCJA 4						
4	Procedury odlotu po nieudanym podejściu					
4.1.	Odejście na drugi krąg w trakcie operacji 3D z wysokości względnej decyzji, ze wszystkimi silnikami pracującymi*	P*—>	——>			
4.2.	Odejście na drugi krąg na różnych etapach podejścia według wskazań przyrządów ze wszystkimi silnikami pracującymi*	P*—>	——>			
4.3.	Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu	P*—>	——>			
4.4*	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	

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
Manewry/procedury		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
4.5.	Zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi: — z różnych wysokości poniżej DH/MDH; — po przyziemieniu (zaniechanie lądowania) Na samolotach, które nie są certyfikowane jako samoloty kategorii transportowej (JAR/FAR 25) ani samoloty komunikacji lokalnej (SFAR 23), zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi rozpoczyna się poniżej wysokości MDH/A lub po przekroczeniu punktu przyziemienia.	P————>	————>			
SEKCJA 5						
5	Lądowanie	P				
5.1.	Lądowanie normalne* po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości DA/H po operacji podejścia według wskazań przyrządów.					
5.2.	Lądowanie z symulowanym zacięciem stabilizatora poziomego w jego dowolnym niezerównoważonym położeniu	P————>	tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach		tylko na FFS	
5.3.	Lądowanie z bocznym wiatrem (w miarę możliwości na samolocie)	P————>	————>			
5.4.	Krąg nadlotniskowy i lądowanie z klapami i słotami schowanymi lub częściowo wypuszczonymi	P————>	————>			
5.5.	Lądowanie z symulowaną niesprawnością silnika krytycznego	P————>	————>		M	
5.6.	Lądowanie z dwoma niepracującymi silnikami: — samoloty trzysilnikowe: silnik centralny i jeden silnik zewnętrzny, w miarę możliwości, zgodnie z danymi w instrukcji użytkownika samolotu w locie; oraz — samoloty czterosilnikowe: dwa silniki położone po jednej stronie	P	X		M tylko na FFS (tylko egzamin praktyczny)	

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

Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (200 stóp) (CAT II/III)					
--	--	--	--	--	--

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP	
	Manewry/procedury	FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A
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).					
6.1* Przerwany start przy minimalnym dozwolonym zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)	P*—>	—>X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach		M*	
6.2* Podejścia CAT II/III: w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Podczas podejścia należy przestrzegać standardowych procedur 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 także odejście na drugi krąg z powodu (symulowanej) niedostatecznej widzialności na drodze startowej, uskoju 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	EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘT- NOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ
Manewry/procedury	Podpis instruktora po ukoń- czeniu szkolenia	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
SEKCJA 1		
1 Odlot		
1.1. Czynności przed odlotem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentacja, — masa i wyważenie, — informacja meteorologiczna, oraz — 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: <ul style="list-style-type: none"> Plaża Molo Boja 		
1.7. Pływanie z wyłączonym silnikiem		
1.8. Czynności kontrolne przed odlotem: Próba silnika (w stosownych przypadkach)		
1.9. Procedura startowa: <ul style="list-style-type: none"> — normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkownika w locie oraz — przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki) 		
1.10. Wznoszenie: <ul style="list-style-type: none"> — zakręty na kurs — ustabilizowanie 		
1.11. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		
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 prędkością minimalną z klapami i bez (w tym podejście do VMCA, jeżeli ma zastosowanie)		
2.2. Głębokie zakręty (360° w lewo i prawo z przechyleniem 45°)		

UPRAWNIENIA NA KLASĘ – SAMOLOTY WODNE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE	EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘT- NOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ
Manewry/procedury	Podpis instruktora po ukoń- czeniu szkolenia	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
2.3. Przeciągnięcie i wyprowadzanie: <ul style="list-style-type: none"> (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; oraz (iv) Lot z prędkością zbliżoną do prędkości przeciągnięcia, zakręt podczas wznoszenia z ustawieniem kłap do startu i mocą wznoszenia (tylko samoloty jednosilnikowe). 		
2.4. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		
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 (w stosownych przypadkach)		
3.5. Zarządzanie lotem (dziennik nawigacyjny, rutynowe czynności kontrolne, w tym dotyczące paliwa, systemów i instalacji oraz oblodzenia)		
3.6. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		
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)		
4.6. Odejście na drugi krąg z wysokości minimalnej		

UPRAWNIENIA NA KLASĘ – SAMOLOTY WODNE	SZKOLENIE PRAKTYCZNE	EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ
Manewry/procedury	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
4.7. Lądowanie na gładkiej powierzchni wody Lądowanie na wzburzonej powierzchni wody		
4.8. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie 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 oraz (ii) niesprawność systemów lub instalacji, według uznania.		
5.5. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie 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 odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu		
6.4. Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu		
6.5. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zezwoleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		

C. Szczegółowe wymagania dotyczące śmigłowców

1. W przypadku egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności do uzyskania uprawnień na typ lub ATPL, kandydat musi zaliczyć sekcje 1–4 oraz sekcję 6 (odpowiednio) egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do pięciu elementów, powtarza 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 powtórzyć całą sekcję 5. Kandydat, który nie zaliczy do 3 elementów, powtarza niezaliczone elementy. Niezaliczenie jakiegokolwiek elementu kontroli powtórkowej lub niezaliczenie któregoś z 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, w stosownych przypadkach; 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 pilotazowe oraz osiągi wykorzystywanego śmigłowca.

a) Tolerancje dla lotu IFR

Wysokość

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

Utrzymywanie nakazanej linii drogi

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	± 5°
W odniesieniu do odchylen kątowych	odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia (np. LPV, ILS, MLS, GLS)
„liniowe” odchylenia poziome 2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV)	poziom błąd/odchylenia poprzecznego od nakazanej linii drogi musi się normalnie mieścić w tolerancji ± ½ wartości RNP związanej z daną procedurą. Krótkie odchylenia od tej normy, maksymalnie do wartości jednokrotności RNP, są dopuszczalne.
liniowe odchylenia pionowe 3D (np. RNP APCH (LNAV/VNAV) przy użyciu funkcji nawigacji w płaszczyźnie pionowej z wykorzystaniem przyrządów barometrycznych BaroVNAV)	Nie więcej niż – 75 stóp poniżej pionowego profilu w dowolnym momencie i nie więcej niż + 75 stóp powyżej pionowego profilu na wysokości nie większej niż 1 000 stóp nad poziomem lotniska.

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
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

WYMOGI OGÓLNE

5. Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca na potrzeby uzyskania uprawnień na typ śmigłowca z załogą jednoosobową albo jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz jako PF i PM w celu uzyskania 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 wznowić 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 wchodzi 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 aspekty:

a) kwalifikację FSTD zgodnie z odpowiednimi wymaganiami załącznika VI (część ARA) i załącznika VII (część ORA);

b) kwalifikacje instruktora i egzaminatora;

c) liczbę godzin szkolenia na FSTD w ramach kursu;

d) kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonych pilotów na podobnych typach; oraz

e) liczbę godzin nadzorowanej praktyki lotniczej po wydaniu nowych uprawnień na typ.

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ

11. Osoba przystępująca do egzaminu praktycznego do uzyskania uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową oraz ATPL(H) musi zdać tylko sekcje 1–4 oraz, w stosownych przypadkach, sekcję 6.

12. Osoba przystępująca do kontroli umiejętności w związku z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ śmigłowca z załogą wieloosobową zalicza tylko sekcje 1–4 oraz, w stosownych przypadkach, sekcję 6.

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ	SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
	FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w FSTD lub 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 służb 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 lub 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
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	W przypadku śmigłowców jednosilnikowych (SEH) lądowanie autorotacyjne, a w przypadku śmigłowców wielosilnikowych (MEH) 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 zdefiniowanym punktem przed lądowaniem (DPBL)	P	—>		M
2.7.2	Lądowanie z symulowaną awarią silnika po LDP lub DPBL	P	—>		M

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
		FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w FSTD lub H	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:				M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
3.1	Silnik	P	—>			
3.2	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	System sterowania lotem i wyważania	P	—>			
3.8	Instalacja przeciwołodziennowa/odłodziennowa	P	—>			
3.9	Autopilot/układ nakazu lotu	P	—>			
3.10	Urządzenia stabilizujące	P	—>			
3.11	Radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder	P	—>			
3.12	System nawigacji obszarowej	P	—>			
3.13	System wypuszczania i chowania podwozia	P	—>			
3.14	Pomocnicze źródło zasilania	P	—>			
3.15	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy i system zarządzania lotem (FMS)	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 stosownych przypadkach)	P	—>			
4.2	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie	P	—>			
4.3	Awarie silnika, wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości	P	—>			
4.4	Zrzucanie paliwa (symulowane)	P	—>			

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘT- NOŚCI	
		FSTD	H	Podpis instruktora po ukoń- czeniu szko- lenia	Sprawdzono w FSTD lub H	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
	Manewry/procedury					
4.5	Awaria śmigła ogonowego (w stosownych przypadkach)	P	—>			
4.5.1	Utrata śmigła ogonowego (w stosownych przypadkach)	P	Tego ćwiczenia nie można wykonywać w śmigłowcu			
4.6	Niezdolność członka załogi do pracy – tylko śmigłowce z załogą wieloosobową	P	—>			
4.7	Awarie napędu	P	—>			
4.8	Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika śmigłowca 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	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	Operacje 3D do wysokości DH/A 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia	P*	—>*			
5.4.1	Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu. Uwaga: Zgodnie z AFM procedury RNP APCH mogą wymagać użycia autopilota lub układu nakazu lotu. Procedura, która ma być wykonana ręcznie, musi zostać wybrana z uwzględnieniem takich ograniczeń (np. należy wybrać ILS dla procedury 5.4.1 w przypadku takiego ograniczenia AFM).	P*	—>*		M*	
5.4.2	Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu	P*	—>*		M*	
5.4.3	Z autopilotem	P*	—>*			
5.4.4	Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika; symulację awarii silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad lotniskiem, do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia	P*	—>*		M*	
5.5	Operacje 2D do wysokości MDA/H	P*	—>*		M*	

ŚMIGŁOWCE Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ/WIELOOSOBOWĄ		SZKOLENIE PRAKTYCZNE			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
		FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w FSTD lub H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
	Manewry/procedury					
5.6	Odejście na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/H 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/H lub MDA/MDH	P*	—>*		M*	
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

- W przypadku egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności do uprawnień na typ pionowzlotu, kandydat musi zaliczyć sekcje 1–5 oraz sekcję 6 (odpowiednio) egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do pięciu elementów, powtarza 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.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

- Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - pilotowania pionowzlotu w granicach jego ograniczeń;
 - płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - stosowania wiedzy lotniczej;
 - zachowywania kontroli nad pionowzlotem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
 - rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi; oraz
 - skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi.
- 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 wysokości względnej/bezwzględnej decyzji	+ 50 stóp/–0 stóp
Minimalna wysokość względna/bezwzględna 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 = osoba przeszkolona jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz PF i PM w celu uzyskania 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) Osoba przystępująca do egzaminu praktycznego do wydania uprawnień na typ pionowzlotu musi zaliczyć sekcje 1-5 oraz, w stosownych przypadkach, sekcję 6.

b) Osoba przystępująca do kontroli umiejętności w związku z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ pionowzlotu musi zaliczyć sekcje 1-5 oraz, w stosownych przypadkach, 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 zatwierdzonego kursu umożliwiającego uzyskanie uprawnień na typ, należy z nich korzystać podczas szkolenia praktycznego i egzaminów. Przy zatwierdzaniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:

a) kwalifikację FSTD zgodnie z odpowiednimi wymaganiami załącznika VI (część ARA) i załącznikiem VII (część ORA); oraz

b) kwalifikacje instruktora.

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI		
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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 służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora		P	—>	—>			
1.5	Procedury i kontrole przed startem, w tym kontrola mocy	P	—>	—>	—>		M	
SEKCJA 2 — Manewry i procedury w locie								
2.1	Normalne profile startu VFR: Operacje na drodze startowej (krótki start i lądowanie (STOL) oraz pionowy start i lądowanie (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	—>				
2.3.1	Przerwanie startu: — podczas operacji na drodze startowej — podczas operacji na heliportcie wyniesionym oraz — 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 heliportcie wyniesionym oraz 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 FFS FFS	
2.4.1	Zniżanie z wiatrakowaniem w trybie samolotu (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)		P	—>			M FFS FFS	

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/procedury								
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 heliportcie wyniesionym oraz — podczas operacji na poziomie terenu.							
2.6	Odejście 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	Eksplatacja następujących systemów i instalacji oraz wykonywanie następujących procedur w sytuacjach normalnych i anormalnych (można wykonać na 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	System sterowania lotem i wyważania	P	—>	—>				
3.8	Instalacja przeciwołodziennowa/odlodzeniowa, ogrzewanie szyb (jeżeli zamontowane)	P	—>	—>				
3.9	Autopilot/układ nakazu lotu	P	—>	—>				
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	—>	—>				

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL
Manewry/procedury							
3.12	System wypuszczania i chowania podwozia	P	————>	————>			
3.13	Pomocnicze źródło zasilania	P	————>	————>			
3.14	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy i system zarządzania lotem (FMS)	P	————>	————>			
3.15	Kłapy	P	————>	————>			
SEKCJA 4 — Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych							
4	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (można wykonać na FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia)						M Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji
4.1	Czynności w razie pożaru – silnika, pomocniczego zespołu zasilania, w ładowni, w kabinie załogi, instalacji elektrycznej, w tym ewakuacja, w stosownych przypadkach	P	————>	————>			
4.2	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie	P	————>	————>			
4.3	Awarie silnika, wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym) w tym przejście z trybu śmigłowca na tryb samolotu i odwrotnie z jednym silnikiem niepracującym (OEI)	P	————>	————>			FFS FFS
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			FFS FFS
4.6	Symulowane rozhermetyzowanie kabiny/zniżanie awaryjne (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	————>	————>			FFS FFS
4.7	Zdarzenie ACAS (system unikania kolizji w powietrzu) (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	————>	————>			FFS FFS
4.8	Niezdolność członka załogi do pracy	P	————>	————>			
4.9	Awarie napędu	P	————>	————>			FFS FFS

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI		
		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/procedury								
4.10	Wyprowadzanie z pełnego przeciągnięcia (moc włączona i wyłączona) lub po zadziałaniu instalacji ostrzegania o przeciągnięciu w konfiguracjach: wznoszenia, przelotowej i podejścia (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P	—>	—>			FFS FFS	
4.11	Inne procedury awaryjne wymienione w odpowiedniej instrukcji użytkowania 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*	
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 awarii silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem markera zewnętrznego (OM), do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Podejście nieprecyzyjne do wysokości MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Odejście na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/H lub MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI		
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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/H lub MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotacja w warunkach IMC z odzyskaniem mocy celem wylądowania na drodze startowej tylko w trybie śmigłowca (tego ćwiczenia nie należy wykonywać na statku powietrznym)	P*	—>*	—>*			M* tylko na 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 (200 stóp) (CAT II/III)

6	<p>Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (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 pionowzlotu wymagane do dopuszczenia tego typu pionowzlotu do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp).</p>							
6.1	Przerwany start przy minimalnym dozwolonym zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)		P	—>			M*	
6.2	<p>Podejścia ILS:</p> <p>w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Należy przestrzegać standardowych procedur operacyjnych (SOP) koordynacji pracy załogi.</p>		P	—>	—>		M*	

KATEGORIA PIONOWZLOTÓW		SZKOLENIE PRAKTYCZNE				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI		
		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
Manewry/procedury								
6.3	Odejsięcie na drugi krąg: po podejściu jak w pkt 6.2 po osiągnięciu wysokości względnej decyzji. Szkolenie obejmuje także odejsięcie 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 odejsięcie 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

- W przypadku egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności do uprawnień na typ sterowca, kandydat musi zaliczyć sekcje 1–5 oraz sekcję 6 (odpowiednio) egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do pięciu 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.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

- 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;
 - zachowywania kontroli nad sterowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
 - rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi; oraz
 - skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi.

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

a) **Tolerancje dla lotu IFR:**

Wysokość

Ogólnie ± 100 stóp

Rozpoczynanie odejścia na drugi krąg na wysokości względnej/bezwzględnej decyzji $+ 50$ stóp/ $- 0$ stóp

Minimalna wysokość względna/bezwzględna zniżania $+ 50$ stóp/ $- 0$ stóp

Utrzymywanie nakazanej linii drogi

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych $\pm 5^\circ$

Podejście precyzyjne odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek

Działania normalne $\pm 5^\circ$

Działania anormalne/sytuacje awaryjne $\pm 10^\circ$

b) Tolerancje dla lotu VFR:

Wysokość

Ogólnie ± 100 stóp

Kierunek

Działania normalne $\pm 5^\circ$

Działania anormalne/sytuacje awaryjne $\pm 10^\circ$

ZAKRES SZKOLENIA/EGZAMINU PRAKTYCZNEGO/KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

4. Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódca lub drugi pilot oraz PF i PM w celu uzyskania 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 (\longrightarrow).

6. Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

FFS = pełny symulator lotu

FTD = urządzenie do szkolenia lotniczego

OTD = inne urządzenie szkoleniowe

As = sterowiec

- a) Osoba przystępująca do egzaminu praktycznego do uzyskania uprawnień na typ sterowca musi zaliczyć sekcje 1–5 oraz, w stosownych przypadkach, sekcję 6.
- b) Osoba przystępująca do kontroli umiejętności w związku z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnień na typ sterowca musi zaliczyć sekcje od 1 do 5 oraz, w stosownych przypadkach, 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) wchodzi w zakres kursu na uprawnienia na typ, należy z nich korzystać podczas szkolenia praktycznego i egzaminów. W przypadku takiego kursu, należy wziąć pod uwagę następujące aspekty:
- a) kwalifikację FSTD zgodnie z odpowiednimi wymaganiami załącznika VI (część ARA) i załącznikiem VII (część ORA); oraz

b) kwalifikacje instruktora.

STEROWCE		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone w	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
							FFS As	
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 masztu i manewrowanie na ziemi			P	—>		M	
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 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							
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 FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia):						M	Należy obowiązkowo wybrać 3 elementy z niniejszej sekcji

STEROWCE		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury						Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	System sterowania lotem i wyważania	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	System wypuszczania i chowania podwozia	P	—>	—>	—>			
3.13	Pomocnicze źródło zasilania	P	—>	—>	—>			
3.14	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy i system zarządzania lotem (FMS)	P	—>	—>	—>			
	Celowo pozostawiono puste							
SEKCJA 4 — Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych								
4	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych (można wykonać na FSTD, o ile kwalifikuje się ono do tego ćwiczenia)						M	Należy obowiązkowo wybrać trzy elementy z niniejszej sekcji
4.1	Czynności w razie pożaru – silnika, pomocniczego zespołu zasilania, w ładowni, w kabinie załogi, instalacji elektrycznej, w tym ewakuacja, w stosownych przypadkach	P	—>	—>	—>			
4.2	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie	P	—>	—>	—>			
4.3	Awarie silnika, wyłączenie i ponowne uruchomienie silnika w poszczególnych fazach lotu, w tym jednoczesna awaria wielu silników	P	—>	—>	—>			

STEROWCE		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone w	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
							FFS As	
4.4	Niezdolność członka załogi do pracy	P	—>	—>	—>			
4.5	Awaryjne napędu/przekładni	P	—>	—>	—>		tylko na FFS	
4.6	Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika śmigłowca 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	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 awarii silnika należy wykonać podczas końcowego podejścia, przed osiągnięciem markera zewnętrznego (OM), do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Podejście nieprecyzyjne do wysokości MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Odejście na drugi krąg ze wszystkimi silnikami pracującymi po osiągnięciu DA/H lub MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Inne procedury odlotu po nieudanych podejściach	P*	—>*	—>*	—>*			

STEROWCE		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
							FFS As	
5.6.2	Odejscie na drugi krąg z symulacją niesprawności jednego silnika po osiągnięciu DA/H 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 (200 stóp) (CAT II/III)								
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 niedanego 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).</p>							
6.1	Przerwany start przy minimalnym dozwolonym zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)		P	——>			M*	
6.2	<p>Podejścia ILS:</p> <p>w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Należy przestrzegać SOP koordynacji pracy załogi.</p>		P	——>			M*	
6.3	<p>Odejscie na drugi krąg</p> <p>Po podejściu jak w pkt 6.2 po osiągnięciu wysokości względnej decyzji.</p> <p>Szkolenie obejmuje także odejscie na drugi krąg z powodu (symulowanej) niedostatecznej widzialności na drodze startowej, uskoju wiatru, odchylenia statku powietrznego większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejscie na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego.</p>		P	——>			M*	

STEROWCE		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	As	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
							FFS As	
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	—>”.				