



Spis treści

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 ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1975 z dnia 14 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców i elektronicznej torby pilota 53
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 64

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

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 zatwierdzonego 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 osiąгах 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 osiąгах 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 osiąгах z załogą jednoosobową.

Osoba ubiegająca się o wydanie uprawnienia na typ samolotu complex z załogą jednoosobową, sklasyfikowanego jako samolot o wysokich osiąгах, 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 załodze 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 technik 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 (lądowe) 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 użytkowania 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 UPRAWNIEN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ, UPRAWNIEN 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:
- a) zarządzanie współpracą w załodze;
 - b) prowadzenie ogólnego przeglądu pracy statku powietrznego przez sprawowanie odpowiedniego nadzoru; oraz
 - c) ustalanie priorytetów i podejmowanie odpowiednich ze względów bezpieczeństwa decyzji zgodnie z zasadami i przepisami dotyczącymi danej sytuacji operacyjnej, w tym również w sytuacjach awaryjnych.
16. Jeżeli egzamin 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:
- a) zatwierdzonego ośrodka szkolenia; lub
 - b) 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
 - c) 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:
- a) symulator FFS uzyskał kwalifikacje zgodnie ze specjalnymi wymogami dotyczącymi oceny w CS-FSTD(A); oraz
 - b) zatwierdzony ośrodek szkolenia (ATO) wykazał właściwemu organowi, że ograniczono wszelkie negatywne skutki przenoszenia szkoleń.

B. Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów

OCENY ZALICZAJĄCE

1. W przypadku samolotów z załogą jednoosobową, z wyłączeniem samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Niezaliczenie jednego 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.
2. 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

3. Kandydat musi wykazać się umiejętnościami:
 - a) pilotowania samolotu w granicach jego ograniczeń;

- b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 d) stosowania wiedzy lotniczej;
 e) zachowywania kontroli nad samolotem przez cały czas w taki sposób, 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 $\pm \frac{1}{2}$ 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 zatwierdzonego 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

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Rodzaj operacji	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	Sekcje 1–6	Sekcje 1–6	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		
SP complex	1–7	1–7								
Przedłużenie	Nie dotyczy	Sekcje 1–6	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
SP complex	1–7	1–7								
Przedłużenie	FCL.740	Sekcje 1–6	FCL.740	Sekcje 1–6	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Szkolenia: FCL.740	Szkolenia: FCL.740
SP complex	1–7	1–7							Kontrola umiejętności: jak w przypadku przedłużenia	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	Odłot	OTD				
1.1	Czynności przed odlotem, w tym: — 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: — normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkowania w locie oraz — przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)	P—>	—>		M	
1.7	Wznoszenie: — 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	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
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	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
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 UPRAWNIENI 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
7.1.1.1	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 dołotem 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 przeznaczony 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 osiąгах 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 zatwierdzonego kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z symulatora FFS. Przy zatwierdzaniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:
- (i) kwalifikacje instruktorów;
 - (ii) kwalifikacje i liczba ćwiczeń odbytych w ramach szkolenia na FSTD; oraz
 - (iii) kwalifikacje 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 wymagania, 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 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
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 dołotem 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 przeciwbłodzeniowa/odlodzeniowa, 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	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
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 użytkowania 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	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
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 *	Podjęcie ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu	P————>	————>		M (tylko egzamin praktyczny)	
3.8.3.2.*	Podjęcie ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu	P————>	————>			
3.8.3.3.*	z wykorzystaniem autopilota	P————>	————>			
3.8.3.4.*	Podjęcie 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.*	Podjęcie 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.	Podejście z okrążenia w następujących warunkach: a)* podejście na minimalnej dozwolonej wysokości krążenia nad lotniskiem zgodnie z lokalnymi pomocami podejścia w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów; a następnie: 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. 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*—>	——>			
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 użytkowania 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	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności
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, uskoku wiatru, odchylenia samolotu większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego.	P————>	————>		M*	
6.4*	Łądowanie(-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 Odłot		
1.1. Czynności przed odlotem, w tym: — 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: Plaża Molo Boja		
1.7. Pływanie z wyłączonym silnikiem		
1.8. Czynności kontrolne przed odlotem: Próba silnika (w stosownych przypadkach)		
1.9. Procedura startowa: — normalna z ustawieniem klap według instrukcji użytkownika w locie oraz — przy bocznym wietrze (jeżeli są odpowiednie warunki)		
1.10. Wznoszenie: — 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: (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 UMIEJĘT- NOŚCI DO UPRAWNIEN NA KLASĘ
Manewry/procedury	Podpis instruktora po ukoń- czeniu 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 zez- woleń i instrukcji, procedury radiotelefoniczne		
SEKCJA 5		
5 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryj- nych (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 zez- woleń 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 bez- piecznej 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 wielo- silnikowe)		
6.3. Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu		
6.4. Podejście do lądowania i lądowanie z pełnym zatrzy- maniem przy niesymetrycznym ciągu		
6.5. Współpraca z organami kontroli ruchu lotniczego (ATC) – stosowanie się do wydawanych przez nie zez- woleń 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 umiejętnościami:
 - 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 pilotażowe 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 poprzeczne 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 wchodzą w zakres kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z urządzenia FSTD. W przypadku takiego kursu, należy wziąć pod uwagę następujące 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	
Manewry/procedury		FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w FSTD lub H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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	
Manewry/procedury		FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w FSTD lub H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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 przeciwbłodzeniowa/odlodzeniowa	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	
Manewry/procedury		FSTD	H	Podpis instruktora po ukoń- czeniu szko- lenia	Sprawdzono w FSTD lub H	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
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	
Manewry/procedury		FSTD	H	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzono w FSTD lub H	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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 umiejętnościami:
 - 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 osiągow 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 $\pm 5^\circ$

Podejście precyzyjne odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia

Kierunek

Działania normalne $\pm 5^\circ$

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

Prędkość

Ogólnie ± 10 węzłów

Z symulowaną awarią silnika $+ 10$ węzłów/ $- 5$ węzłów

b) Tolerancje dla lotu VFR:

Wysokość

Ogólnie ± 100 stóp

Kierunek

Działania normalne $\pm 5^\circ$

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

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 ($\longrightarrow$).

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						Podpis instruktora po ukoń- czeniu szko- lenia	Spraw- dzone na FFS PL	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
		OTD	FTD	FFS	PL			
SEKCJA 1 – Przygotowania przed lotem i czynności kontrolne								
1.1	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd pionowzlotu umieszczenie 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 heliporcie 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 heliporcie 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	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
2.5	Normalne profile lądowania VFR: operacje na drodze startowej (STOL i VTOL) heliporty wyniesione heliporty leżące na poziomie terenu		P	—>	—>		M	
2.5.1	Lądowanie z symulowaną awarią silnika po osiągnięciu punktu decyzji: — podczas operacji na drodze startowej — podczas operacji na heliporcie wyniesionym 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 przeciwooblodzeniowa/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	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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	Klapy	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	
Manewry/procedury		OTD	FTD	FFS	PL	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia	Sprawdzone na FFS PL	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu
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	Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (CAT II/III). Poniższe manewry i procedury stanowią minimum wymagań szkoleniowych do zezwolenia na wykonywanie podejść do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Podczas wykonywania niżej wymienionych procedur podejścia według wskazań przyrządów oraz nieudanego podejścia należy wykorzystać całe wyposażenie pionowzlotu wymagane do dopuszczenia tego typu pionowzlotu do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp).							
6.1	Przerwany start przy minimalnym dozwolonym zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)		P	——>			M*	
6.2	Podejścia ILS: w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Należy przestrzegać standardowych procedur operacyjnych (SOP) koordynacji pracy załogi.		P	——>	——>		M*	

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
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, uskoku wiatru, odchylenia statku powietrznego większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego.		P	—>	—>		M*	
6.4	Lądowanie(-a): po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości względnej decyzji po podejściu według wskazań przyrządów. W zależności od systemu naprowadzania, lądowanie należy wykonać automatycznie.		P	—>			M*	
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 umiejętnościami:
 - 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						Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Spraw- dzono w	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
		OTD	FTD	FFS	As		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	Sprawdzone 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	Awaryjne 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						Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Spraw- dzono w	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
		OTD	FTD	FFS	As		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 praktycz- ny)	
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						Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Spraw- dzono w	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2	Odejście 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	Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (200 stóp) (CAT II/III) Poniższe manewry i procedury stanowią minimum wymagań szkoleniowych do zezwolenia na wykonywanie podejść do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Podczas wykonywania niżej wymienionych procedur podejścia według wskazań przyrządów oraz nieudanego podejścia należy wykorzystać całe wyposażenie sterowca wymagane do dopuszczenia tego typu sterowca do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp).							
6.1	Przerwany start przy minimalnym dozwolonym zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)		P	——>			M*	
6.2	Podejścia ILS: w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Należy przestrzegać SOP koordynacji pracy załogi.		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 statku powietrznego większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego.		P	——>			M*	

STEROWCE		SZKOLENIE PRAKTYCZNE					EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI	
Manewry/procedury						Podpis instruk- tora po ukoń- czeniu szkolenia	Spraw- dzono w	Podpis egza- minatora po ukończeniu egzaminu
		OTD	FTD	FFS	As		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	——>”.				

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1975**z dnia 14 grudnia 2018 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymagań dotyczących operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców i elektronicznej torby pilota**

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. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono warunki dotyczące bezpieczeństwa różnych rodzajów operacji lotniczych wykonywanych statkami powietrznymi różnych kategorii, w tym operacji wykonywanych przy użyciu szybowców.
- (2) Operatorzy zaangażowani w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) i (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, są zobowiązani do spełnienia odpowiednich zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do tego rozporządzenia.
- (3) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976 ⁽³⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców. Od dnia rozpoczęcia stosowania wspomnianego powyżej rozporządzenia takie operacje nie powinny już dłużej podlegać ogólnym zasadom dotyczącym operacji lotniczych, określonym w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012. Przepisy w zakresie nadzoru nad operacjami lotniczymi sprawowanego przez właściwe organy państw członkowskich, określone w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 oraz w załączniku II do tego rozporządzenia, powinny jednak nadal mieć zastosowanie do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców, ponieważ wymagania te nie są specyficzne dla jakiegokolwiek operacji lotniczej, lecz mają zastosowanie horyzontalnie w odniesieniu do wszelkich takich operacji.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby uwzględnić nowe przepisy mające zastosowanie do operacji wykonywanych przy użyciu szybowców, a także wyjaśnić, które przepisy tego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do operacji wykonywanych przy użyciu szybowców.
- (5) Biorąc pod uwagę ścisły związek między przepisami rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976 a przepisami niniejszego rozporządzenia, daty rozpoczęcia ich stosowania powinny przypadać równocześnie.
- (6) W 2014 r. ICAO wprowadziła w załączniku 6 część I i część III sekcja II przepisy dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota przy operacjach zarobkowego transportu lotniczego. Przepisy te zawierają ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota, a także wymóg zatwierdzenia operacyjnego w odniesieniu do stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota wykorzystywanych do bezpiecznego użytkowania statku powietrznego. W związku z tym konieczne jest dostosowanie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 do przepisów ICAO poprzez wprowadzenie nowego przepisu zawierającego ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota w zarobkowym transporcie lotniczym oraz nowych przepisów, pozwalających na zatwierdzenie operacyjne stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota, których nieprawidłowe działanie klasyfikuje się co najwyżej jako zdarzenie o drugorzędnym znaczeniu.
- (7) W 2014 r. ICAO wprowadziła w załączniku 6 część II i część III sekcja III przepisy dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota w lotnictwie ogólnym. Przepisy te zawierają ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota, a także wymóg ustanowienia przez umawiające się państwa kryteriów stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota wykorzystywanych do bezpiecznego użytkowania statku powietrznego. W związku z tym konieczne jest dostosowanie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 do przepisów ICAO przez wprowadzenie – w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz specjalistycznych operacji przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym – nowych przepisów zawierających ogólne wymogi dotyczące stosowania elektronicznej torby pilota oraz wymogi dotyczące stosowania aplikacji elektronicznej torby pilota, których nieprawidłowe

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 (zob. s. 64 niniejszego Dziennika Urzędowego)..

działanie klasyfikuje się co najwyżej jako zdarzenie o drugorzędnym znaczeniu. Ponadto niniejsze rozporządzenie zmienia rozporządzenie (UE) nr 965/2012, dostosowując wymogi dotyczące przenośnych urządzeń elektronicznych do operacji niezarobkowych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym do ogólnych przepisów ICAO dotyczących wyposażenia elektronicznej torby pilota.

- (8) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych w zakresie szczegółowych przepisów dotyczących eksploatacji szybowców i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽¹⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych dotyczących stosowania elektronicznej torby pilota i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽²⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (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

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu samolotów i śmigłowców, w tym dotyczące inspekcji na płycie statków powietrznych operatorów objętych nadzorem w zakresie bezpieczeństwa sprawowanym przez inne państwo, kiedy znajdują się one na lotniskach położonych na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia również szczegółowe przepisy dotyczące warunków wydawania, utrzymywania, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów operatorów statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) i (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139, z wyjątkiem balonów i szybowców, wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego, uprawnień i obowiązków posiadaczy certyfikatów oraz warunków, w których – ze względów bezpieczeństwa – przeprowadzanie operacji lotniczych jest zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków.

3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczegółowe przepisy dotyczące warunków i procedur dokonywania zgłoszeń przez operatorów prowadzących zarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu samolotów i śmigłowców lub niezarobkowe operacje przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, dotyczących ich zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i dostępności środków na ten cel, a także warunków i procedur sprawowania nadzoru nad takimi operatorami.”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów i szybowców. W odniesieniu do takich operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu balonów innych niż balony gazowe na uwięzi oraz szybowców zastosowanie mają jednak wymagania w zakresie sprawowania nadzoru określone w art. 3.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1, 1a i 1b otrzymują brzmienie:

„1. »Samolot« oznacza stałopłat o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na skrzydła.

1a. »Śmigłowiec« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w locie głównie w wyniku oddziaływania powietrza na co najmniej jeden wirnik o napędzie silnikowym, głównie w osiach pionowych.

1b. »Balon« oznacza lżejszy od powietrza statek powietrzny z załogą, który nie posiada napędu silnikowego i utrzymuje się w locie w wyniku wykorzystania gazu lżejszego od powietrza albo zainstalowanego w balonie ogrzewacza powietrza, w tym balony gazowe, balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej, a także sterowce na ogrzane powietrze, mimo iż posiadają one napęd silnikowy.”;

⁽¹⁾ Opinia nr 07/2017 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 23 sierpnia 2017 r., dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany zasad operacyjnych dotyczących eksploatacji szybowców.

⁽²⁾ Opinia nr 10/2017 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 18 grudnia 2017 r., dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

b) dodaje się pkt 1c, 1d i 1e w brzmieniu:

- „1c. »Szybowiec« oznacza cięższy od powietrza statek powietrzny, utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika.
- 1d. »Operacja zarobkowa« oznacza każdą operację wykonywaną przy użyciu statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, która jest dostępna publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępna publicznie, jest wykonywana na podstawie umowy między operatorem a klientem, przy czym klient nie ma kontroli nad operatorem.
- 1e. »Balon gazowy na uwięzi« oznacza balon gazowy z systemem przytrzymującym, przy pomocy którego jest on na stałe zakotwiczony w ustalonym punkcie podczas operacji.”;

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

- „9. »Lot zapoznawczy« oznacza każdą operację wykonywaną za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, polegającą na wykonaniu krótkiego lotu okrężnego w celu pozyskania nowych adeptów lub nowych członków, przeprowadzaną przez organizację szkoleniową, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (*), lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego.

(*) 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) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operatorzy wykorzystują samolot lub śmigłowiec do celów operacji zarobkowego transportu lotniczego (zwanym dalej »operacjami CAT«) tylko zgodnie z załącznikami III i IV.”;

b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) samolotów i śmigłowców wykorzystywanych do transportu materiałów niebezpiecznych (Dangerous Goods – DG).”;

c) ust. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„4. Operatorzy samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, w tym niezarobkowych operacjach specjalistycznych, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

5. Organizacje szkoleniowe, o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, przeprowadzając loty szkoleniowe do, w granicach lub z Unii, wykorzystują:

- a) skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VI;
- b) inne samoloty i śmigłowce, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

6. Operatorzy eksploatują samolot lub śmigłowiec do celów zarobkowych operacji specjalistycznych wyłącznie zgodnie z wymogami określonymi w załącznikach III i VIII.”;

4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów art. 18 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 i przepisów podczęści P załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 (*) dotyczących zezwolenia na lot, następujące loty wykonuje się w dalszym ciągu zgodnie z wymaganiami określonymi w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym ma siedzibę lub miejsce zamieszkania:

- a) loty związane z wprowadzaniem nowych lub modyfikacją istniejących typów samolotów lub śmigłowców wykonywane przez organizacje projektujące lub produkujące w ramach przysługujących im przywilejów;
- b) loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania samolotu lub śmigłowca na potrzeby remontu, naprawy, obsługi technicznej, inspekcji, dostawy, eksportu lub inne podobne potrzeby.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

b) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„4a. Na zasadzie odstępstwa od art. 5 ust. 1 i art. 6 następujące operacje przy użyciu samolotów i śmigłowców innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII:”;

(ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) loty zapoznawcze, zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.”;

5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 usuwa się numerację, a akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 28 października 2012 r.”;

b) uchyla się ust. 2–6;

6) w załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 9 lipca 2019 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
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się pkt 6;
- b) skreśla się pkt 11a;
- c) dodaje się pkt 42a, 42b i 42c w brzmieniu:
 - „42a) »Aplikacja EFB« oznacza zainstalowane na platformie serwerowej EFB oprogramowanie komputerowe, które umożliwia realizację co najmniej jednej konkretnej funkcji operacyjnej, wspierającej operacje lotnicze.
 - 42b) »Platforma serwerowa EFB« oznacza sprzęt komputerowy, gdzie na stałe wbudowane są zdolności obliczeniowe i podstawowe oprogramowanie, w tym system operacyjny i oprogramowanie wejścia/wyjścia.
 - 42c) »System EFB« oznacza sprzęt komputerowy (w tym wszelkie baterie, elementy łączności, komponenty wejścia/wyjścia) oraz oprogramowanie komputerowe (w tym bazy danych i system operacyjny), potrzebne do obsługi planowanej(-ych) aplikacji EFB.”;
- d) dodaje się pkt 44a w brzmieniu:
 - „44a) »elektroniczna torba pilota (EFB)« ang. *electronic flight bag*, oznacza elektroniczny system informacyjny, w skład którego wchodzi urządzenia i aplikacje dla załogi lotniczej, umożliwiające przechowywanie, aktualizację, wyświetlanie i przetwarzanie danych EFB, co ułatwia wykonywanie operacji lotniczych lub obowiązków.”;
- e) skreśla się pkt 57;
- f) dodaje się pkt 69a w brzmieniu:
 - „69a) »Interfejs człowiek–maszyna (HMI)« oznacza komponenty niektórych urządzeń, które są w stanie obsługiwać interakcje człowiek–maszyna. Interfejs obejmuje sprzęt i oprogramowanie umożliwiające poddanie danych wprowadzanych przez użytkownika interpretacji i przetwarzaniu za pomocą maszyn lub systemów, które następnie dostarczają użytkownikowi wymagane wyniki.”;
- g) pkt 78a otrzymuje brzmienie:
 - „78a) »Nieprawidłowe działanie o drugorzędym znaczeniu« oznacza nieprawidłowe działanie, które nie ogranicza znacząco bezpieczeństwa statku powietrznego i wymaga podjęcia przez załogę lotniczą czynności, które jest ona w stanie bez trudu wykonać.”;
- h) dodaje się pkt 78b w brzmieniu:
 - „78b) »Nadużywanie substancji« oznacza stosowanie co najmniej jednej substancji psychoaktywnej przez załogę lotniczą, członków personelu pokładowego lub innych członków personelu, od którego zależy bezpieczeństwo, w sposób, który:
 - a) stanowi bezpośrednie zagrożenie dla używającej ich osoby lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych osób; lub
 - b) wywołuje lub pogłębia problemy lub zaburzenia o charakterze zawodowym, społecznym, umysłowym, psychicznym lub fizycznym.”;
- i) dodaje się pkt 96a i 96b w brzmieniu:
 - „96a) »Przenośna EFB« oznacza używaną w kabinie pilota przenośną platformę serwerową EFB, która nie stanowi części konfiguracji certyfikowanych statków powietrznych.
 - 96b) »Przenośne urządzenie elektroniczne (PED)« ang. *portable electronic device*, oznacza każde urządzenie elektroniczne, zazwyczaj – ale nie tylko – elektronikę użytkową, zabrane na pokład statków powietrznych przez członków załogi, pasażerów lub jako część ładunku, które nie stanowi części konfiguracji certyfikowanych statków powietrznych. Obejmuje to wszystkie urządzenia zużywające energię elektryczną. Energia elektryczna może być dostarczana ze źródeł wewnętrznych, takich jak baterie (wielokrotnego ładowania lub nieładowalne), lub poprzez urządzeń do określonych źródeł energii elektrycznej na statkach powietrznych.”;
- j) dodaje się pkt 120a i 120b w brzmieniu:
 - „120a) »Aplikacja EFB typu A« oznacza aplikację EFB, której niesprawność lub niewłaściwe stosowanie nie ma wpływu na bezpieczeństwo.
 - 120b »Aplikacja EFB typu B« oznacza aplikację EFB:
 - a) której niesprawność lub niewłaściwe stosowanie klasyfikuje się co najwyżej jako nieprawidłowe działanie o drugorzędym znaczeniu; oraz
 - b) która nie zastępuje ani nie powiela żadnego systemu ani funkcji wymaganych przepisami dotyczącymi zdolności do lotu, wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej lub zasadami operacyjnymi.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt ARO.GEN.120 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Właściwy organ ocenia wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań proponowane przez organizację zgodnie z:

1) pkt ORO.GEN.120 lit. b) (część ORO) załącznika III do niniejszego rozporządzenia;

2) w przypadku balonów – z pkt BOP.ADD.010 (część BOP) załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 (*); lub

3) w przypadku szybowców – z pkt SAO.DEC.100 lit. c) (część SAO) załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976 (**);

poprzez analizę przedłożonej dokumentacji i – o ile zostanie to uznane za konieczne – poprzez przeprowadzenie inspekcji organizacji.

Jeśli właściwy organ stwierdzi, że alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z przepisami wykonawczymi, właściwy organ niezwłocznie:

1) powiadamia wnioskodawcę o możliwości wdrożenia proponowanych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań oraz, w stosownych przypadkach, dokonuje odpowiednich zmian w zatwierdzeniu, zezwoleniu na operacje specjalistyczne lub certyfikacie wnioskodawcy; oraz

2) powiadamia agencję o ich treści, przekazując również kopie wszystkich istotnych dokumentów;

3) informuje pozostałe państwa członkowskie o zatwierdzonych alternatywnych sposobach spełnienia wymagań.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

(**) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).”;

b) pkt ARO.GEN.345 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Otrzymałszy zgłoszenie od organizacji prowadzącej lub zamierzającej prowadzić działalność, w przypadku której takie zgłoszenie jest wymagane, właściwy organ sprawdza, czy zgłoszenie to zawiera wszystkie informacje wymagane:

1) zgodnie z pkt ORO.DEC.100 (część ORO) załącznika III do niniejszego rozporządzenia;

2) w przypadku operatorów balonów zgodnie z pkt BOP.ADD.100 (część BOP) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/395; lub

3) w przypadku operatorów szybowców zgodnie z pkt SAO.DEC.100 (część SAO) załącznika II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976.

Po zweryfikowaniu wymaganych informacji właściwy organ przekazuje danej organizacji potwierdzenie odbioru zgłoszenia.”;

c) w dodatku II tabela (EASA FORM 139) otrzymuje brzmienie:

„SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Telefon ⁽¹⁾ : _____; Faks: _____; E-mail: _____				
Nr AOC ⁽²⁾ :		Nazwa operatora ⁽³⁾ :		Data ⁽⁴⁾ :
		Nazwa handlowa poprzedzona DBA:		Podpis:
Nr specyfikacji operacyjnych:				
Model statku powietrznego ⁽⁵⁾ :				
Znaki rejestracyjne ⁽⁶⁾ :				
Rodzaje operacji: zarobkowy transport lotniczy ☐ pasażerski ☐ towarowy ☐ inny ⁽⁷⁾ : _____				
Obszar prowadzenia operacji ⁽⁸⁾ :				
Specjalne ograniczenia ⁽⁹⁾ :				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie ⁽¹⁰⁾	Uwagi
Materiały niebezpieczne	☐	☐		
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ nie dotyczy	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ nie dotyczy	☐	☐	Maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego ⁽¹⁵⁾ : min.	
Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	☐	☐		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbiniowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	☐	☐		
Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym	☐	☐		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	☐	☐		
Morskie operacje śmigłowców	☐	☐		
Szkolenie personelu pokładowego ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	☐	☐	⁽²¹⁾	
Ciągła zdatność do lotu	☐	☐	⁽²²⁾	
Pozostałe ⁽²³⁾				

- (1) Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
- (2) Wpisać numer powiązanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).
- (3) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić skrót „DBA” (ang. *doing business as* – prowadzi działalność gospodarczą pod firmą).
- (4) Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.
- (5) Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).
- (6) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej. Jeżeli nie wszystkie szczególne zatwierdzenia dotyczą danego modelu statku powietrznego, znaki rejestracyjne statku powietrznego można umieścić w kolumnie „Uwagi” dotyczącej odpowiedniego szczególnego zatwierdzenia.
- (7) Należy określić inne rodzaje przewozów (np. służba ratownictwa medycznego).
- (8) Wymienić obszary geograficzne, na których dozwolone jest prowadzenie operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej lub granic państwowych albo regionalnych).
- (9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).
- (10) W tej kolumnie podać najłagodniejsze kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).
- (11) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DH) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.
- (12) Wpisać zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.
- (13) Pole „nie dotyczy” można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.
- (14) Operacje o wydłużonym zasięgu (ETOPS) odnoszą się obecnie tylko do dwusilnikowych statków powietrznych. Dlatego, jeżeli dany model statku powietrznego ma mniej niż dwa silniki, można zaznaczyć pole „Nie dotyczy”.
- (15) Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.
- (16) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (ang. performance-based navigation, PBN): na każde szczególne zatwierdzenie skomplikowanej PBN (np. RNP AR APCH) przeznacza się jeden wiersz, odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie „Specyfikacje” lub w kolumnie „Uwagi”. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (17) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk.
- (18) Wpisać kombinację płatowiec/silnik danego samolotu.
- (19) Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów, jakie odbyć muszą kandydaci chcący uzyskać świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (20) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (21) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych lub w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (22) Wpisać imię i nazwisko osoby/nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie utrzymania ciągłej zdadności do lotu oraz odniesienie do przepisu, w którym określono taki obowiązek, np. podczęść G w załączniku I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
- (23) Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, operacje śmigłowców z/do miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS, statek powietrzny wykorzystywany w operacjach niezarobkowych).

Formularz EASA 139 wydanie 4”

3) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Niezależnie od przepisów lit. j) operatorzy prowadzący operacje zarobkowe przy użyciu któregośkolwiek z wymienionych poniżej statków powietrznych zapewniają odbycie przez załogę lotniczą odpowiedniego szkolenia lub odprawy w zakresie materiałów niebezpiecznych, aby załoga ta nabyła umiejętność rozpoznawania niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych wnoszonych na pokład przez pasażerów lub jako ładunek:

- 1) samolot jednosilnikowy z napędem śmigłowym o MCTOM nie większej niż 5 700 kg oraz MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień;
- 2) śmigłowiec jednosilnikowy inny niż skomplikowany technicznie śmigłowiec z napędem silnikowym, o MOPSC nie większej niż 5, eksploatowany w locie, którego start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanym zgodnie z VFR w dzień.”;

b) w pkt ORO.MLR.101 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Z wyjątkiem operacji przy użyciu jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MOPSC nie większej niż 5 lub jednosilnikowych nieskomplikowanych technicznie śmigłowców o MOPSC nie większej niż 5, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej, wykonywanych zgodnie z VFR w dzień, podstawowa struktura instrukcji operacyjnej jest następująca:”;

- c) pkt ORO.FC.005 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) SEKCJĘ 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego, z wyjątkiem operacji zarobkowego pasażerskiego transportu lotniczego, które zaczynają się i kończą na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej oraz w granicach obszaru lokalnego określonego przez właściwy organ, wykonywanych w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR) przy użyciu:
- 1) jednosilnikowych samolotów z napędem śmigłowym o MCTOM nie większej niż 5 700 kg i MOPSC nie większej niż 5; lub
 - 2) jednosilnikowych śmigłowców innych niż skomplikowane śmigłowce z napędem silnikowym o MOPSC nie większej niż 5;”;
- d) pkt ORO.FTL.105 ppkt 13 otrzymuje brzmienie:
- „13) »czas lotu« oznacza w przypadku samolotów czas pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju statku powietrznego w celu wykonania startu do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników lub zatrzymania śmigieł.”;
- 4) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) skreśla się pkt CAT.GEN.105;
- b) dodaje się pkt CAT.GEN.MPA.141 w brzmieniu:
- „CAT.GEN.MPA.141 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)**
- a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.
- b) Operator stosuje aplikację EFB typu B, tylko jeśli została ona zatwierdzona zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść M.”;
- c) w podczęści A skreśla się sekcję 2;
- d) w podczęści B skreśla się sekcję 2;
- e) pkt CAT.POL.MAB.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) W przypadku gdy dane i dokumentacja dotyczące masy i wyważenia są generowane są przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator:
- 1) sprawdza integralność danych wyjściowych, aby zapewnić, by dane nie wykaczały poza ograniczenia AFM; oraz
 - 2) określa instrukcje i procedury dotyczące ich stosowania w instrukcji operacyjnej.”;
- f) w pkt CAT.POL.MAB.105 skreśla się lit. e);
- g) w podczęści C skreśla się sekcję 4;
- h) w podczęści D skreśla się sekcję 3;
- 5) w załączniku V dodaje się część M w brzmieniu:

„CZĘŚĆ M

ELEKTRONICZNA TORBA PILOTA (EFB)

SPA.EFB.100 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB) – zatwierdzenie do wykonywania operacji

- a) Operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze stosuje aplikację EFB typu B, tylko wtedy, gdy uzyskał od właściwego organu zezwolenie na jej stosowanie.
- b) Aby uzyskać od właściwego organu zatwierdzenie do wykonywania operacji odnoszące się do stosowania aplikacji EFB typu B, operator przedstawia dowody na to, że:
- 1) przeprowadzono ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określono powiązane z tym zagrożenia i zapewniono odpowiednie zarządzanie nimi i ograniczanie ich;
 - 2) interfejsy człowiek-maszyna urządzenia EFB i aplikacji EFB oceniono pod kątem zasady uwzględniania czynnika ludzkiego;
 - 3) ustanowiono system zarządzania EFB, a także ustanowiono i wdrożono procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniami EFB oraz aplikacjami EFB i korzystania z nich; obejmuje to procedury dotyczące:
- (i) użytkowania EFB;

- (ii) zarządzania zmianami w EFB;
- (iii) zarządzania danymi EFB;
- (iv) konserwacji EFB; oraz
- (v) bezpieczeństwa EFB;

4) platforma serwerowa EFB jest odpowiednia do planowanego zastosowania aplikacji EFB.

Demonstracja ta musi odnosić się do konkretnej aplikacji EFB i platformy serwerowej EFB, na której aplikacja jest zainstalowana.”;

6) w załączniku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt NCC.GEN.131 w brzmieniu:

„NCC.GEN.131 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)

a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.

b) Przed korzystaniem z aplikacji EFB typu B operator:

- 1) przeprowadza ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określając powiązane z tym zagrożenia i zapewniając odpowiednie zarządzanie nimi i ograniczenie ich; ocena ryzyka dotyczy zagrożeń związanych z interfejsem człowiek-maszyna dla danego urządzenia EFB i danej aplikacji EFB; oraz
- 2) ustanawia system zarządzania EFB, obejmujący procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniami EFB oraz aplikacjami EFB i korzystania z nich.”;

b) pkt NCC.OP.200 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy loty szkoleniowe prowadzi organizacja szkoleniowa, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, takie sytuacje mogą być symulowane w obecności uczniów-pilotów na pokładzie.”;

7) w załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się pkt NCO.GEN.102;

b) pkt NCO.GEN.103 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) rozpoczynać się i kończyć na tym samym lotnisku lub w tym samym miejscu operacji lotniczej.”;

c) pkt NCO.GEN.105 lit. a) ppkt 4 (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że – w stosownych przypadkach – lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z pkt NCO.IDE.A.105 lub NCO.IDE.H.105.”;

d) pkt NCO.GEN.125 otrzymuje brzmienie:

„NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne

Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na korzystanie na pokładzie statku powietrznego z przenośnych urządzeń elektronicznych, w tym z elektronicznej torby pilota (EFB), mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów i wyposażenia statku powietrznego lub na możliwości eksploatacji statku przez członków załogi lotniczej.”;

e) w pkt NCO.GEN.135 skreśla się lit. c);

f) w pkt NCO.OP.120 tytuł otrzymuje brzmienie:

„NCO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe – samoloty i śmigłowce”;

g) skreśla się pkt NCO.OP.156;

h) pkt NCO.OP.180 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Niezależnie od lit. a), w przypadku gdy loty szkoleniowe prowadzi organizacja szkoleniowa, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, takie sytuacje mogą być symulowane w obecności uczniów-pilotów na pokładzie.”;

i) pkt NCO.POL.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.”;

- j) pkt NCO.IDE.A.160 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Samoloty, z wyjątkiem samolotów ELA1, wyposażone są w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
- 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.”;

k) w podczęści D skreśla się sekcję 3;

8) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt SPO.GEN.005 lit. c) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców przez samolot lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.”;

b) skreśla się pkt SPO.GEN.102;

c) pkt SPO.GEN.107 lit. a) ppkt 4 (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) lub – w stosownych przypadkach – równoważnego dokumentu, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SPO.IDE.A.105 lub SPO.IDE.H.105.”;

d) dodaje się pkt SPO.GEN.131 w brzmieniu:

„SPO.GEN.131 Korzystanie z elektronicznej torby pilota (EFB)

a) Jeśli na pokładzie statku powietrznego używa się EFB, operator zapewnia, by nie wpływało to niekorzystnie na działanie systemów statku powietrznego ani jego wyposażenia ani też na możliwości eksploatacji statku powietrznego przez członków załogi lotniczej.

b) Przed korzystaniem z aplikacji EFB typu B operator:

 - 1) przeprowadza ocenę ryzyka dotyczącą stosowania urządzenia EFB, na którym zainstalowana jest aplikacja, oraz dotyczącą samej aplikacji EFB i jej powiązanych funkcji, określa powiązane z tym zagrożenia i zapewnia ich odpowiednie ograniczenie; ocena ryzyka dotyczy zagrożeń związanych z interfejsem człowiek-maszyna dla danego urządzenia EFB i danej aplikacji EFB; oraz
 - 2) ustanawia system zarządzania EFB, obejmujący procedury i wymogi szkoleniowe w zakresie administrowania urządzeniem EFB oraz aplikacjami EFB i używania ich”;

e) w pkt SPO.GEN.140 skreśla się lit. c);

f) pkt SPO.POL.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Statek powietrzny jest ważony przez producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.”;

g) pkt SPO.IDE.A.180 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Samoloty, z wyjątkiem samolotów ELA1, wyposażone są w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

 - 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale kabiny oddzielonym od przedziału załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.”;

h) w podczęści D skreśla się sekcję 3.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1976**z dnia 14 grudnia 2018 r.****ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139**

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. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja przyjmuje niezbędne przepisy wykonawcze w celu ustanowienia warunków dotyczących bezpiecznej eksploatacji szybowców zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) tegoż rozporządzenia.
- (2) W świetle szczególnego charakteru operacji wykonywanych przy użyciu szybowców istnieje potrzeba ustanowienia specjalnych przepisów dotyczących takich operacji i ujęcia ich w odrębnym rozporządzeniu. Przepisy te powinny opierać się na ogólnych przepisach dotyczących operacji lotniczych, ustanowionych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾, ale należy je zrestrukturyzować i uprościć, tak aby zapewnić, by były one proporcjonalne, a ich podstawę stanowiło podejście oparte na ocenie ryzyka, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego wykonywania operacji przy użyciu szybowców.
- (3) W odniesieniu do nadzoru nad osobami i organizacjami wymagania ustanowione w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i w załączniku II do tegoż rozporządzenia powinny nadal mieć zastosowanie do operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców.
- (4) Ze względów bezpieczeństwa oraz w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 wszyscy operatorzy szybowców objęci niniejszym rozporządzeniem – z wyjątkiem organizacji projektujących lub produkujących, wykonujących określone operacje – powinni podlegać zestawowi wymagań podstawowych.
- (5) Biorąc pod uwagę mniej złożony charakter i mniejszą skalę operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców w porównaniu z innymi formami lotnictwa komercyjnego oraz stosując podejście oparte na analizie ryzyka, w przypadku operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowców należy wymagać jedynie uprzedniego zgłoszenia właściwemu organowi, jak określono w art. 30 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe zasady sporządzania tych deklaracji.
- (6) Biorąc pod uwagę szczególny charakter niektórych operacji i podejście oparte na analizie ryzyka, niektóre operacje wykonywane przy użyciu szybowców należy zwolnić z wymogu uprzedniego zgłoszenia.
- (7) Aby zapewnić płynne przejście do nowego systemu przepisów oraz aby wszystkie zainteresowane strony miały wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się do stosowania tych nowych przepisów, niniejsze rozporządzenie powinno zacząć obowiązywać dopiero sześć miesięcy po jego wejściu w życie.
- (8) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii ⁽³⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Opinia nr 07/2017 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 23 sierpnia 2017 r., dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany zasad operacyjnych dotyczących eksploatacji szybowców.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczegółowe przepisy dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przy użyciu szybowców, w przypadku gdy takie statki powietrzne spełniają warunki określone w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) oraz (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje określone w załączniku I oraz następujące definicje:

- 1) „szybowiec” oznacza statek powietrzny cięższy od powietrza utrzymujący się w locie w wyniku dynamicznego oddziaływania powietrza na stałe powierzchnie nośne, którego lot swobodny nie jest zależny od silnika;
- 2) „silnik” oznacza urządzenie stosowane lub przeznaczone do stosowania jako napęd w szybowcach z napędem;
- 3) „szybowiec z napędem” oznacza szybowiec wyposażony w przynajmniej jeden silnik, który przy wyłączonym napędzie ma właściwości szybowca;
- 4) „operacja zarobkowa” oznacza każdą operację wykonywaną przy użyciu szybowca za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, która jest dostępna publicznie lub, w przypadku gdy nie jest dostępna publicznie, jest wykonywana na podstawie umowy między operatorem a klientem, przy czym klient nie ma kontroli nad operatorem;
- 5) „lot zawodniczy” oznacza każdą operację lotniczą wykonywaną przy użyciu szybowca do celów uczestnictwa w wyścigach lub zawodach lotniczych, w tym loty w ramach przygotowania do takich operacji oraz loty wykonywane, by dotrzeć na miejsce wyścigów lub zawodów lotniczych i powrócić z nich;
- 6) „lot pokazowy” oznacza każdą operację lotniczą wykonywaną przy użyciu szybowca w celach pokazowych lub w celu dostarczenia rozrywki na zapowiadanej otwartej imprezie publicznej, w tym loty w ramach przygotowania do takich operacji oraz loty wykonywane, by dotrzeć na miejsce zapowiadanej imprezy i powrócić z niej;
- 7) „lot zapoznawczy” oznacza każdą operację lotniczą wykonywaną przy użyciu szybowca za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, polegającą na wykonaniu krótkiego lotu okrężnego w celu pozyskania nowych adeptów lub nowych członków, przeprowadzaną przez organizację szkoleniową, o której mowa w art. 10a rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011⁽¹⁾, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego;
- 8) „lot akrobacyjny” oznacza celowy manewr obejmujący nagłą zmianę położenia szybowca w przestrzeni, anormalne położenie przestrzenne szybowca lub anormalne przyspieszenie, które nie jest niezbędne do wykonywania normalnego lotu ani w procesie szkolenia do celów wydania licencji, certyfikatów lub uprawnień innych niż uprawnienia akrobacyjne;
- 9) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową operatora szybowca, gdzie realizuje się główne funkcje finansowe i wykonuje operacyjną kontrolę działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- 10) „umowa leasingu bez załogi” oznacza umowę między przedsiębiorstwami, zgodnie z którą leasingobiorca eksploatuje szybowiec na własną odpowiedzialność.

Artykuł 3

Operacje lotnicze

1. Operatorzy szybowców eksploatują szybowce zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do organizacji projektujących lub produkujących, które spełniają odpowiednio warunki art. 8 i art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012⁽²⁾ i które eksploatują szybowiec – w granicach przysługujących im przywilejów – do celów wprowadzania lub modyfikacji typów szybowców.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

2. Zgodnie z art. 30 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139 operatorzy szybowców wykonują operacje zarobkowe dopiero po zgłoszeniu właściwemu organowi swoich zdolności i środków umożliwiających wywiązanie się z obowiązków związanych z eksploatacją szybowców.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do następujących operacji wykonywanych przy użyciu szybowców:

- a) operacji realizowanych na zasadzie podziału kosztów, pod warunkiem że wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie partycypują w bezpośrednich kosztach lotu szybowcem i ponoszą proporcjonalną część rocznych kosztów przechowywania, ubezpieczenia i obsługi technicznej szybowca;
- b) lotów zawodniczych lub lotów pokazowych, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub innego stosownego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów jest ograniczona do zwrotu bezpośrednich kosztów lotu szybowcem i proporcjonalnej części rocznych kosztów ponoszonych na przechowywanie, ubezpieczenie i obsługę techniczną szybowca, oraz że wartość zdobytych nagród nie przekracza wartości określonej przez właściwy organ;
- c) lotów zapoznawczych, lotów do celów zrztu skoczków spadochronowych, holowania szybowców lub lotów akrobatycznych, wykonywanych albo przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, albo przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że szybowiec eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty takie mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji;
- d) lotów szkoleniowych wykonywanych przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim i o której mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Artykuł 4

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 9 lipca 2019 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
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJE

[CZĘŚĆ DEF]

Do celów załącznika II stosuje się następujące definicje:

1. „akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC)” (ang. acceptable means of compliance) oznaczają niewiążące normy przyjęte przez agencję w celu przedstawienia sposobów spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych do niego;
2. „alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC)” (ang. alternative means of compliance) oznaczają sposoby alternatywne do istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań lub sposoby polegające na zastosowaniu nowych środków służących zapewnieniu zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, w odniesieniu do których agencja nie przyjęła żadnych powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań;
3. „pilot dowódca (PIC)” (ang. pilot-in-command) oznacza pilota wyznaczonego do dowodzenia i odpowiedzialnego za bezpieczny przebieg lotu;
4. „instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM)” (ang. aircraft flight manual) oznacza dokument zawierający obowiązujące i zatwierdzone ograniczenia eksploatacyjne i informacje dotyczące szybowca;
5. „substancja psychoaktywna” oznacza: alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę, inne psychostymulanty, substancje halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kofeiny i tytoniu;
6. „krytyczne fazy lotu” oznaczają: rozbieg przy starcie, wznoszenie po starcie, podejście końcowe, nieudane podejście, lądowanie, w tym dobieg po lądowaniu oraz wszelkie inne fazy lotu, które pilot dowódca uznaje za krytyczne dla bezpiecznej eksploatacji szybowca;
7. „miejsce operacji lotniczej” oznacza miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez pilota dowódcę lub operatora do wykonania lądowania lub startu;
8. „członek załogi” oznacza osobę wyznaczoną przez operatora do wykonywania obowiązków na pokładzie szybowca pod nadzorem pilota dowódcy, chyba że osobą tą jest sam pilot dowódca;
9. „elektroniczna torba pilota (EFB)” (ang. electronic flight bag) oznacza elektroniczny system informacyjny, w skład którego wchodzi urządzenia i aplikacje dla załogi lotniczej, umożliwiające przechowywanie, aktualizację, wyświetlanie i przetwarzanie danych EFB, co ułatwia wykonywanie operacji lotniczych lub obowiązków;
10. „materiały niebezpieczne” oznaczają wyroby lub substancje, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska naturalnego, wykazane na liście materiałów niebezpiecznych w instrukcjach technicznych lub sklasyfikowane jako takie zgodnie z tymi instrukcjami;
11. „instrukcje techniczne” oznaczają najnowsze obowiązujące wydanie „Instrukcji technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”, łącznie z suplementem oraz wszelkimi dodatkami, opublikowane przez ICAO jako dokument 9284-AN/905;
12. „operacja specjalistyczna wykonywana szybowcem” oznacza każdą zarobkową lub niezarobkową operację wykonywaną przy użyciu szybowca, której główny cel nie jest powiązany z typową działalnością sportowo-rekreacyjną, lecz z operacjami spadochronowymi, lotami na potrzeby mediów, telewizji lub realizacji filmów, lotami pokazowymi lub podobną wyspecjalizowaną działalnością;
13. „noc” oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego. Zmierzch cywilny kończy się wieczorem, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu, natomiast świt cywilny zaczyna się rano, gdy środek tarczy słonecznej znajdzie się w punkcie położonym 6 stopni poniżej horyzontu.

ZAŁĄCZNIK II

OPERACJE LOTNICZE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU SZYBOWCA

[CZĘŚĆ SAO]

PODCZĘŚĆ GEN

WYMOGI OGÓLNE

SAO.GEN.100 Zakres

Zgodnie z art. 3 w niniejszej podczęści ustanawia się wymogi, które musi spełniać każdy operator szybowców niebędący organizacją projektującą ani produkującą, o której mowa w art. 3 ust. 1 akapit drugi.

SAO.GEN.105 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub – w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym ma siedzibę lub miejsce zamieszkania. Organ ten podlega wymogom określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zgodnie z art. 1 ust. 7 tegoż rozporządzenia.

SAO.GEN.110 Wykazywanie spełniania wymagań

- a) Jeżeli zażąda tego właściwy organ, który zgodnie z pkt ARO.GEN.300 lit. a) pkt 2 w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 sprawdza ciągle spełnianie wymogów przez operatora, operator wykazuje spełnianie zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139, a także wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- b) Aby wykazać spełnianie wymagań, operator może wykorzystać następujące środki:
 - 1) akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC);
 - 2) alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC).

SAO.GEN.115 Loty zapoznawcze

Loty zapoznawcze muszą być:

- a) wykonywane zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR) w dzień; oraz
- b) nadzorowane pod względem ich bezpieczeństwa przez osobę, która została wyznaczona przez organizację odpowiedzialną za loty zapoznawcze.

SAO.GEN.120 Niezwłoczne reagowanie na problem w zakresie bezpieczeństwa

Operator wdraża:

- a) środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt ARO.GEN.135 lit. c) załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
- b) dyrektywy zdatowności do lotu i inne obowiązkowe informacje wydane przez agencję zgodnie z art. 77 ust. 1 lit. h) rozporządzenia (UE) 2018/1139.

SAO.GEN.125 Wyznaczenie pilota dowódcy

Operator wyznacza pilota dowódcę, który posiada kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota dowódcy zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

SAO.GEN.130 Obowiązki pilota dowódcy

Pilot dowódca:

- a) odpowiada za bezpieczeństwo szybowca i wszelkich osób znajdujących się na pokładzie podczas operacji wykonywanych szybowcem;
- b) odpowiada za rozpoczęcie, kontynuację lub zakończenie lotu w interesie bezpieczeństwa;
- c) zapewnia wykonywanie wszystkich stosownych procedur operacyjnych i czynności wymienionych na listach kontrolnych;

- d) rozpoczyna lot wyłącznie po upewnieniu się, że uwzględnione zostały wszystkie wymogi eksploatacyjne, a mianowicie:
 - 1) szybowiec jest zdalny do lotu;
 - 2) szybowiec został należycie zarejestrowany;
 - 3) wymagane do wykonania lotu przyrządy i wyposażenie znajdują się na pokładzie szybowca i funkcjonują;
 - 4) masa szybowca i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń określonych w instrukcji użytkowania statku powietrznego w locie (AFM);
 - 5) całe wyposażenie i bagaż odpowiednio załadowano i zabezpieczono oraz można przeprowadzić ewakuację awaryjną; oraz
 - 6) w żadnym momencie podczas lotu nie zostaną przekroczone określone w AFM ograniczenia eksploatacyjne dotyczące szybowca;
- e) zapewnia przeprowadzenie przeglądu przed lotem zgodnie z AFM;
- f) nie wykonuje obowiązków na pokładzie szybowca w żadnej z następujących sytuacji:
 - 1) jeżeli jest niezdolny do wykonywania obowiązków z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn;
 - 2) jeżeli nie spełnia stosownych wymagań medycznych;
- g) odmawia przyjęcia na pokład lub usuwa z pokładu każdą osobę lub bagaż stanowiące potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa szybowca lub innych przewożonych nim osób;
- h) nie zezwala na przewóz szybowcem osoby, która wydaje się być pod wpływem substancji psychoaktywnych w takim stopniu, że istnieje prawdopodobieństwo narażenia na niebezpieczeństwo szybowca lub przewożonych nim osób;
- i) dba, aby podczas krytycznych faz lotu lub w każdym przypadku, gdy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie zajęły pozycję siedzącą i miały zapięty pas bezpieczeństwa;
- j) podczas lotu:
 - 1) ma zapięty pas bezpieczeństwa; oraz
 - 2) pozostaje za sterami szybowca przez cały czas, chyba że kontrolę nad szybowcem przejmuje inny pilot;
- k) w sytuacji awaryjnej wymagającej natychmiastowej decyzji i działania podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może w interesie bezpieczeństwa w koniecznym zakresie odstąpić od przepisów, procedur operacyjnych i metod działania;
- l) nie kontynuuje lotu dalej niż do najbliższego lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy jego zdolność do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z powodu choroby, zmęczenia, braku tlenu lub z jakiegokolwiek innej przyczyny;
- m) po zakończeniu lotu bądź serii lotów odnotowuje w dzienniku technicznym lub dzienniku podróży statku powietrznego dane związane z użytkowaniem oraz wszelkie znane lub podejrzewane usterki szybowca;
- n) niezwłocznie i przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność powiadamia organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa, na którego terytorium miało miejsce zdarzenie, oraz służby ratunkowe tego państwa o każdym wypadku lub poważnym incydencie z udziałem szybowca;
- o) w przypadku aktu bezprawnej ingerencji niezwłocznie składa o nim raport właściwemu organowi i informuje miejscowy organ wyznaczony przez państwo, na którego terytorium nastąpiła bezprawna ingerencja; oraz
- p) niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.

SAO.GEN.135 Obowiązki członków załogi

- a) Każdy członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków w odniesieniu do eksploatacji szybowca.
- b) Członek załogi nie wykonuje obowiązków na pokładzie szybowca, jeżeli jest niezdolny do ich wykonywania z jakiegokolwiek powodu, w tym z powodu urazu, choroby, przyjmowania leków, zmęczenia bądź działania substancji psychoaktywnej, lub czuje się niedysponowany z innych przyczyn.

- c) Każdy członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy zarówno:
- 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które w ocenie członka załogi mogą mieć wpływ na zdadność szybowca do lotu lub jego bezpieczną eksploatację, w tym na systemy awaryjne; jak i
 - 2) każdy incydent.

SAO.GEN.140 Przestrzeganie przepisów, uregulowań i procedur

- a) Pilot dowódca i wszyscy inni członkowie załogi muszą przestrzegać przepisów, uregulowań i procedur państw, w których prowadzone są operacje.
- b) Pilot dowódca musi znać przepisy ustawowe i wykonawcze oraz procedury dotyczące wykonywania przez niego obowiązków, obowiązujące na obszarach, nad którymi odbywać ma się lot, na lotniskach i w miejscach operacji lotniczych, z których planuje się korzystać, oraz w odniesieniu do powiązanych pomocy nawigacyjnych.

SAO.GEN.145 Przenośne urządzenia elektroniczne

Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na korzystanie na pokładzie szybowca z przenośnych urządzeń elektronicznych, w tym elektronicznej torby pilota (EFB), negatywnie wpływających na działanie systemów i wyposażenia szybowca lub na możliwość ich obsługi.

SAO.GEN.150 Materiały niebezpieczne

- a) Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na przewożenie na pokładzie materiałów niebezpiecznych.
- b) W przypadku gdy ich przewóz na pokładzie szybowca jest wskazany, aby zapewnić ich terminową dostępność do celów operacyjnych, uzasadnione ilości artykułów i substancji, które w innym przypadku zaklasyfikowano by jako materiały niebezpieczne i które są wykorzystywane do celów zapewnienia bezpieczeństwa lotu, uznaje się za dopuszczone.

SAO.GEN.155 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone obowiązkowo

- a) Podczas każdego lotu na pokładzie przewozi się oryginały lub kopie wszystkich następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
- 1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub dokumenty równoważne;
 - 2) szczegóły złożonego planu lotu ATS, jeżeli jest to wymagane zgodnie z sekcją 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾;
 - 3) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące obszar zamierzonego lotu;
 - 4) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany;
 - 5) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne.
- b) Ponadto jeżeli zgodnie z pkt SAO.DEC.100 wymagana jest deklaracja, kopia tej deklaracji jest przewożona podczas każdego lotu.
- c) Jeżeli następujące dokumenty, instrukcje i informacje nie znajdują się na pokładzie, wszystkie one pozostają dostępne na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej w formie oryginałów lub kopii:
- 1) świadectwo rejestracji;
 - 2) świadectwo zdadności do lotu, wraz z załącznikami;
 - 3) poświadczenie przeglądu zdadności do lotu;
 - 4) świadectwo zdadności w zakresie hałasu dla motoszybowca, jeżeli świadectwo takie zostało wydane;
 - 5) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej, w przypadku gdy szybowiec jest wyposażony w urządzenia łączności radiowej zgodnie z pkt SAO.IDE.130;

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

- 6) polisa(-y) ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
- 7) dziennik podróży lub dokument równoważny.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i b) określone w tych literach dokumenty, instrukcje i informacje można przechowywać na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej w odniesieniu do lotów:
 - 1) które planowane są w zasięgu wzroku od lotniska lub miejsca operacji lotniczej; lub
 - 2) które odbywają się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ.
- e) Na żądanie właściwego organu i w określonym przez niego terminie, który nie może być krótszy niż 24 godziny, pilot dowódca lub operator udostępnia temu organowi oryginały dokumentów.

SAO.GEN.160 Dziennik podróży

W odniesieniu do każdego lotu lub serii lotów szczegółowe dane dotyczące szybowca, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się w formie dziennika podróży lub równoważnego dokumentu.

PODCZĘŚĆ OP

PROCEDURY OPERACYJNE

SAO.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

Pilot dowódca korzysta wyłącznie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu szybowca i wykonywanej operacji.

SAO.OP.105 Procedury ograniczania emisji hałasu – motoszybowce

Pilot dowódca uwzględnia procedury ograniczania emisji hałasu, aby ograniczyć hałas powodowany przez motoszybowiec, zachowując nadrzędność kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

SAO.OP.110 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca dba, aby przed lotem oraz, w stosownych przypadkach, podczas lotu pasażerów zapoznano z procedurami stosowanymi w sytuacjach normalnych, anormalnych i awaryjnych.

SAO.OP.115 Przewóz pasażerów kategorii specjalnych

Pilot dowódca zapewnia przewożenie osób wymagających specjalnych warunków, pomocy lub urządzeń podczas przewozu na pokładzie szybowca w warunkach zapewniających bezpieczeństwo szybowca i wszelkich przewożonych nim osób lub mienia.

SAO.OP.120 Przygotowanie do lotu

Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się, czy:

- a) urządzenia niezbędne do bezpiecznej eksploatacji szybowca odpowiadają rodzajom operacji, które mają być wykonywane podczas lotu;
- b) warunki meteorologiczne pozwolą na bezpieczne zakończenie lotu;
- c) w przypadku motoszybowca i gdy planuje się korzystać z silnika, ilość paliwa lub innej energii jest wystarczająca, aby umożliwić bezpieczne zakończenie lotu.

SAO.OP.125 Uzupelnianie paliwa i ładowanie lub wymiana akumulatorów z osobami na pokładzie – motoszybowce

Kiedy na pokładzie motoszybowca znajduje się pasażer:

- a) nie wolno uzupełnić paliwa w szybowcu; oraz
- b) nie wolno doładowywać ani wymieniać akumulatorów wykorzystywanych do napędu.

SAO.OP.130 Palenie tytoniu na pokładzie

Nie wolno palić tytoniu na pokładzie szybowca w żadnej fazie lotu.

SAO.OP.135 Warunki meteorologiczne

Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot tylko wówczas, gdy najnowsze dostępne informacje meteorologiczne wskazują na możliwość bezpiecznego lądowania.

SAO.OP.140 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli na szybowcu nie są nagromadzone żadne substancje, mogące ujemnie wpływać na osiągi lub sterowność szybowca, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w AFM.

SAO.OP.145 Zarządzanie paliwem lub innymi źródłami energii w locie – motoszybowce

W przypadku motoszybowców podczas lotu pilot dowódca regularnie sprawdza, czy ilość paliwa zużywalnego lub innej dostępnej energii nie jest mniejsza od ilości potrzebnej do zapewnienia bezpiecznego lądowania.

SAO.OP.150 Korzystanie z dodatkowego tlenu

Pilot dowódca dba, by wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie używały dodatkowego tlenu w każdym przypadku, gdy uzna, że brak tlenu na wysokości bezwzględnej zamierzonego lotu może powodować upośledzenie ich zdolności lub zaszkodzić im.

SAO.OP.155 Operacje specjalistyczne na szybowcach

- a) Przed rozpoczęciem operacji specjalistycznej lub serii takich operacji na szybowcu pilot dowódca dokonuje oceny ryzyka, oceniając złożoność działań, aby określić zagrożenia i powiązane z nimi ryzyko zamierzonej operacji oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzić środki ograniczania ryzyka.
- b) Operację specjalistyczną na szybowcu przeprowadza się zgodnie z listą kontrolną. Pilot dowódca sporządza taką listę kontrolną i zapewnia jej adekwatność do danej operacji specjalistycznej i użytkowanego szybowca, w oparciu o ocenę ryzyka i z uwzględnieniem wszystkich wymogów określonych w niniejszym załączniku. Lista kontrolna musi być łatwo dostępna podczas każdego lotu dla pilota dowódcy oraz dla wszystkich innych członków załogi, jeśli ma to znaczenie dla wypełniania przez nich obowiązków.
- c) Pilot dowódca regularnie dokonuje przeglądu listy kontrolnej i aktualizuje ją w razie potrzeby, aby należycie uwzględnić ocenę ryzyka.

PODCZĘŚĆ POL**OSIĄGI I OGRANICZENIA EKSPLOATACYJNE****SAO.POL.100 Ważenie**

- a) Ważenie szybowca przeprowadza producent szybowca lub realizuje się je zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽¹⁾.
- b) Operator dba, by masę szybowca ustalono poprzez jego faktyczne zważenie przed pierwszym wprowadzeniem do użytkowania. Łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę należy odpowiednio uwzględnić i udokumentować. Informacje te udostępnia się pilotowi dowódcy. Jeżeli nie wiadomo jaki jest wpływ modyfikacji lub napraw na masę, szybowiec waży się ponownie.

SAO.POL.105 Osiągi – zasady ogólne

Pilot dowódca eksploatuje szybowiec tylko wówczas, gdy osiągi szybowca są zgodne z wymogami określonymi w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz wszelkimi innymi ograniczeniami mającymi zastosowanie do danego lotu, danej przestrzeni powietrznej i użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, oraz dba, by wszelkie wykorzystywane plany lub mapy stanowiły najnowsze dostępne wydania.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

PODCZĘŚĆ IDE

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SAO.IDE.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści zatwierdza się zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub, jeżeli są zarejestrowane w państwie trzecim, zgodnie z wymogami zgodności do lotu obowiązującymi w państwie rejestracji, o ile spełniono jeden z następujących warunków:
- 1) są one używane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) są one wykorzystywane do spełnienia wymagań określonych w pkt SAO.IDE.130 lub SAO.IDE.135;
 - 3) są one na stałe zainstalowane w szybowcu.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) zatwierdzenia nie wymagają wszystkie wymienione poniżej przyrządy lub wyposażenie, kiedy są one wymagane przepisami niniejszej podczęści:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) wyposażenie ratownicze i sygnalizacyjne.
- c) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi pilot dowódca lub każdy inny członek załogi lotniczej, który musi ich używać.

SAO.IDE.105 Lot i przyrządy nawigacyjne

- a) Szybowce wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające wszystkie poniższe elementy:
- 1) czas w godzinach i minutach;
 - 2) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 3) prędkość przyrządową;
 - 4) w przypadku motoszybowców kurs magnetyczny.
- b) Oprócz urządzeń wymienionych w lit. a) szybowce użytkowane w warunkach, w których nie można ich utrzymać na pożądanym torze lotu bez sprawdzenia co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, podczas lotu w chmurach lub operacji w nocy wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające wszystkie poniższe elementy:
- 1) prędkość pionową;
 - 2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg;
 - 3) kurs magnetyczny.

SAO.IDE.110 Światła operacyjne

Szybowce eksploatowane w nocy muszą być wyposażone we wszystkie poniższe elementy:

- a) system światła antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej szybowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych do bezpiecznego użytkowania szybowca;
- e) samodzielne przenośne źródło światła dla pilota dowódcy i do użycia na innych stanowiskach członków załogi.

SAO.IDE.115 Dodatkowy tlen

Szybowce eksploatowane w warunkach, w których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z pkt SAO.OP.150, muszą być wyposażone w urządzenia do przechowywania i podawania tlenu umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

SAO.IDE.120 Wyposażenie ratunkowe i urządzenia sygnalizacyjne – loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca szybowca eksploatowanego nad obszarami wodnymi określa, przed rozpoczęciem lotu, zagrożenia dla życia wszystkich osób przewożonych na pokładzie szybowca w przypadku wodowania. W świetle tych zagrożeń określa on, czy istnieje potrzeba przewożenia wyposażenia ratunkowego i urządzeń sygnalizacyjnych.

SAO.IDE.125 Wyposażenie ratunkowe i urządzenia sygnalizacyjne – utrudnione akcje poszukiwania i ratownictwa

Szybowce eksploatowane nad obszarami, na których akcje poszukiwania i ratownictwa mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w wyposażenie ratunkowe i urządzenia sygnalizacyjne odpowiednie do obszaru, nad którym będzie odbywał się lot.

SAO.IDE.130 Urządzenia łączności radiowej

Szybowce muszą być wyposażone w urządzenia łączności radiowej umożliwiające zapewnienie łączności radiowej wymaganej zgodnie z dodatkiem 4 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz – jeżeli lot odbywa się w przestrzeni powietrznej państwa trzeciego – zgodnie z prawem tego państwa trzeciego.

SAO.IDE.135 Transponder

Szybowce muszą być wyposażone w transponder wtórnego radaru dozoru (SSR), którego wszystkie parametry są zgodne z wymogami pkt SERA.6005 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012 oraz – jeżeli lot odbywa się w przestrzeni powietrznej państwa trzeciego – zgodnie z prawem tego państwa trzeciego.

PODCZEŚĆ DEC

OŚWIADCZENIE**SAO.DEC.100 Oświadczenie**

- a) W oświadczeniu, o którym mowa w art. 3 ust. 2, operator potwierdza, że spełnia i będzie stale spełniał zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
- b) Operator zawiera w oświadczeniu wszystkie poniższe informacje:
 - 1) nazwę operatora;
 - 2) główne miejsce prowadzenia działalności operatora;
 - 3) dane kontaktowe operatora;
 - 4) datę rozpoczęcia eksploatacji oraz, w stosownych przypadkach, termin, w którym zmiana w dotychczasowym oświadczeniu staje się skuteczna;
 - 5) w odniesieniu do wszystkich szybowców wykorzystywanych w operacjach zarobkowych: typ szybowca, dane rejestracyjne, główną bazę, rodzaj operacji i organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu.
- c) Składając oświadczenie, operator zgłasza właściwemu organowi wykaz AltMoC, które zamierza stosować do wykazania spełniania wymagań, jeśli zostanie do tego wezwany zgodnie z pkt SAO.GEN.110. Wykaz ten zawiera odniesienia do powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań.
- d) Operator składa przedmiotowe oświadczenie, korzystając z formularza zawartego w dodatku do niniejszego załącznika.

SAO.DEC.105 Zmiany w oświadczeniu i zaprzestanie prowadzenia operacji zarobkowych

- a) Operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi wszelkie zmiany w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, ujętych w oświadczeniu złożonym właściwemu organowi, a także wszelkie zmiany w odniesieniu do informacji, o których mowa w pkt SAO.DEC.100 lit. b), i zmiany w wykazie AltMoC, o którym mowa w pkt SAO.DEC.100 lit. c), zawartym w oświadczeniu lub załączonym do niego.
- b) Operator bezzwłocznie powiadamia właściwy organ w przypadku zaprzestania prowadzenia operacji zarobkowych przy użyciu szybowców.

Dodatek

OŚWIADCZENIE				
zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1976				
Operator				
Nazwa:				
Główne miejsce prowadzenia działalności operatora:				
Dane kontaktowe:				
Eksploatacja szybowca				
Data rozpoczęcia operacji zarobkowych oraz, w stosownych przypadkach, data zmiany w dotychczasowych operacjach zarobkowych:				
Informacje dotyczące użytkowanego szybowca (użytkowanych szybowców), operacji zarobkowych i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu: ⁽¹⁾				
Typ szybowca	Numer rejestracyjny szybowca	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji ⁽²⁾	Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu ⁽³⁾
W stosownych przypadkach wykaz AltMoC z odniesieniami do powiązanych AMC (załącznik do oświadczenia):				
Oświadczenia				
☐ Operator spełnia i będzie nadal spełniał zasadnicze wymogi określone w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1976 W szczególności operator prowadzi operacje zarobkowe zgodnie z następującymi wymogami określonymi w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/1976:				
☐ Wszystkie eksploatowane przez niego szybowce posiadają świadectwo zdadności do lotu ⁽⁴⁾ wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.				
☐ Każdy pilot posiada licencję i uprawnienia wydane lub zaakceptowane zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku II pkt SAO.GEN.125.				
☐ Operator powiadomi właściwy organ o wszelkich zmianach w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogów określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1976, zadeklarowanych właściwemu organowi niniejszym oświadczeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym oświadczeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w załączniku II pkt SAO.DEC.100 lit. c).				
☐ Operator potwierdza, że wszystkie informacje zawarte w niniejszym oświadczeniu, w tym w załącznikach, są kompletne i prawdziwe.				
Data, nazwisko i podpis				

⁽¹⁾ Proszę wypełnić tabelę. Jeżeli jest za mało miejsca na wpisanie wszystkich informacji, należy podać je w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem.

⁽²⁾ „Rodzaj(-e) operacji” odnoszą się do rodzaju operacji zarobkowych wykonywanych przy użyciu szybowca.

⁽³⁾ Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu muszą zawierać nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.

⁽⁴⁾ Świadectwo zdadności do lotu to standardowe świadectwo zdadności do lotu, ograniczone świadectwo zdadności do lotu lub zezwolenie na lot wydane zgodnie z wymogami załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL