

Warszawa, dnia 17 września 2021 r.

Poz. 1713

**OBWIESZCZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 13 sierpnia 2021 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
w sprawie licencjonowania personelu lotniczego**

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 839), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

- 1) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 września 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1886);
- 2) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 2356).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje:

- 1) § 2 i § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1886), które stanowią:

„§ 2. 1. Licencje wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność.

2. W postępowaniach dotyczących:

- 1) wymiany licencji w przypadkach, o których mowa w § 10 ust. 1 rozporządzenia zmienianego w § 1,
- 2) wydania duplikatu licencji w przypadkach, o których mowa w § 10 ust. 5 rozporządzenia zmienianego w § 1 – wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”;

- 2) § 2 i § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 2356), które stanowią:

„§ 2. 1. Licencja mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych i licencja mechanika lotniczego obsługi technicznej oraz wpisane do nich uprawnienia, wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany jego licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych lub licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej oraz

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

uprawnień do nich wpisanych, wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na licencje i uprawnienia zgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu zmienianym w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, z tym że:

- 1) uprawnienie dotyczące płatowca samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg AF(A) – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(A)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu;
- 2) uprawnienie AFPP(A)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(A)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu;
- 3) uprawnienie AF(H) dotyczące płatowca śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(H)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca;
- 4) uprawnienie AFPP(H)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(H)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca;
- 5) uprawnienie AF(AG) dotyczące płatowca wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(AG)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca;
- 6) uprawnienie AFPP(AG)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(AG)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca;
- 7) uprawnienie PP(A) dotyczące zespołu napędowego samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(A)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu;
- 8) uprawnienie PP(H) dotyczące zespołu napędowego śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(H)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca;
- 9) uprawnienie PP(AG) dotyczące zespołu napędowego wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AFPP(AG)R dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca;
- 10) uprawnienie AV(A) dotyczące awioniki samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AV(A) dotyczące awioniki i systemów elektrycznych statku powietrznego;
- 11) uprawnienie AV(H) dotyczące awioniki śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AV(A) dotyczące awioniki i systemów elektrycznych statku powietrznego;
- 12) uprawnienie AV(AG) dotyczące awioniki wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg – podlega wymianie na uprawnienie AV(A) dotyczące awioniki i systemów elektrycznych statku powietrznego.

3. Wymiana, o której mowa w ust. 2, następuje najpóźniej w dniu upływu ważności dotychczasowej licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej.

4. Licencja mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz licencja mechanika lotniczego obsługi technicznej wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, które utraciły swoją ważność, podlegają wymianie zgodnie z ust. 2 i 3 po wznowieniu ważności odpowiedniego uprawnienia.

5. Do licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej, wydanych w wyniku wymiany, wpisuje się tylko ważne uprawnienia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury: wz. *A. Bittel*

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
z dnia 13 sierpnia 2021 r. (poz. 1713)

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2 września 2013 r.

w sprawie licencjonowania personelu lotniczego

Na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 1–5 w związku z art. 94 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784 i 847) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory licencji;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
 - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
 - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji;
- 6) specjalności personelu lotniczego wykonującego czynności w załodze statków powietrznych i inne czynności lotnicze, w stosunku do których wprowadza się wymóg posiadania licencji.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Dzienniku Urzędowym – rozumie się przez to Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 23 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) egzaminatorze praktycznym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, upoważnionego do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu państwowego;
- 3) egzaminatorze teoretycznym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, upoważnionego do przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu państwowego;
- 4)²⁾ egzaminie państwowym – rozumie się przez to egzamin składający się z części teoretycznej lub praktycznej, składany przed komisją egzaminacyjną albo organizacją szkoleniową zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 99 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

¹⁾ Obecnie działem administracji rządowej – transport kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 2356), które weszło w życie z dniem 28 stycznia 2021 r.

- 5) egzaminie praktycznym – rozumie się przez to część praktyczną egzaminu państwowego;
- 6) egzaminie teoretycznym – rozumie się przez to część teoretyczną egzaminu państwowego;
- 7) Konwencji – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾);
- 8)⁴⁾ licencjach – rozumie się przez to licencje dla specjalności personelu lotniczego, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1, 3 i 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 9) PPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego turystycznego;
- 10) CPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego zawodowego;
- 11) ATPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego liniowego;
- 12) MPL – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego w załodze wieloosobowej;
- 13) PPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego turystycznego;
- 14) CPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego zawodowego;
- 15) ATPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego liniowego;
- 16) SPL – rozumie się przez to licencję pilota szybowcowego;
- 17) PPL(AS) – rozumie się przez to licencję pilota sterowcowego turystycznego;
- 18) CPL(AS) – rozumie się przez to licencję pilota sterowcowego zawodowego;
- 19) BPL – rozumie się przez to licencję pilota balonowego;
- 20) PPL(AG) – rozumie się przez to licencję pilota wiatrakowcowego;
- 21) CPL(AG) – rozumie się przez to licencję pilota wiatrakowcowego zawodowego;
- 22) FNL – rozumie się przez to licencję nawigatora lotniczego;
- 23) FEL – rozumie się przez to licencję mechanika pokładowego;
- 24) FDL – rozumie się przez to licencję dyspozytora lotniczego;
- 25) (uchylony);
- 26)⁵⁾ MML – rozumie się przez to licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej statków powietrznych nieobjętych rozporządzeniem nr 2018/1139 i rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288 oraz z 2021 r. poz. 939);
- 27) LAPL(A) – rozumie się przez to licencję pilota samolotowego rekreacyjnego;
- 28) LAPL(H) – rozumie się przez to licencję pilota śmigłowcowego rekreacyjnego;
- 29) LAPL(S) – rozumie się przez to licencję pilota szybowcowego rekreacyjnego;
- 30) LAPL(B) – rozumie się przez to licencję pilota balonowego rekreacyjnego;
- 31) IFR – rozumie się przez to przepisy dla lotów według wskazań przyrządów;
- 32) VFR – rozumie się przez to przepisy dla lotów z widocznością;
- 33) obcej licencji – rozumie się przez to licencję wydaną lub potwierdzoną przez właściwy organ państwa obcego;

³⁾ Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁵⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 34) orzeczeniu lotniczo-lekarskim – rozumie się przez to orzeczenie o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 35) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 36) (uchylony);⁶⁾
- 37) rozporządzeniu nr 1321/2014 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.);
- 38) rozporządzeniu nr 1178/2011 – rozumie się przez to 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. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.);
- 38a) rozporządzeniu nr 748/2012 – rozumie się przez to 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 zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.);
- 38b)⁷⁾ rozporządzeniu nr 2018/1139 – rozumie się przez to 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 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1);
- 39) rozporządzeniu w sprawie certyfikacji – rozumie się przez to rozporządzenie wydane na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 40) uprawnieniu – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji lub związane z licencją i stanowiące jej część określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do takiej licencji w odniesieniu w szczególności do klasy lub typu statku powietrznego lub warunków lotu;
- 40a) TPR – rozumie się przez to uprawnienie pilota doświadczalnego odpowiedniej kategorii prób w locie;
- 41) Urzędzie – należy przez to rozumieć Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 42) uprawnieniu uzupełniającym w zakresie języka – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające biegłość językową posiadacza na poziomie minimum 4 operacyjnym według skali klasyfikacji podanej w Dodatku A do Załącznika 1 do Konwencji;
- 43) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 44) Załączniku 1 – rozumie się przez to Załącznik 1 do Konwencji (Dz. Urz. ULC z 2008 r. poz. 6).

§ 3. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do:

- 1) PPL(A), CPL(A), ATPL(A), MPL, PPL(H), CPL(H), ATPL(H), SPL, PPL(AS), CPL(AS), BPL;
- 2) FNL, FEL, FDL, MML;
- 3) PPL(AG), CPL(AG).

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się również do LAPL(A), LAPL(B), LAPL(H) i LAPL(S), o których mowa w rozporządzeniu nr 1178/2011.

§ 4. Do spraw określonych w rozporządzeniu w odniesieniu do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 2, stosuje się normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 1, z wyjątkiem norm oraz zalecanych metod postępowania określonych w pkt 1.1, 1.2.6.1.1, 1.2.9.4, 2.1.1.1, 2.4.6.1.1.1, 4.6.1.1, 6.3.1.2.1, 6.3.1.3, 6.3.2.2.1 i 6.4.2.2.1 oraz w załączniku 2 i 4 do tego Załącznika.

⁶⁾ Przez § 1 pkt 1 lit. d rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

⁷⁾ Dodany przez § 1 pkt 1 lit. e rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

§ 5. 1. Prezes Urzędu zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o różnicach w rozumieniu art. 38 Konwencji.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).

§ 6. 1. Wzór licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, określa Dodatek I do załącznika VI (Część ARA) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Nazwy specjalności członków personelu lotniczego i symbole licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzory licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Rozdział 2

Uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji oraz szczegółowe warunki i sposób wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień

§ 7. 1. Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011 odpowiednio dla poszczególnych licencji i uprawnień ujętych w tym załączniku.

2. Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w Załączniku 1, a w zakresie uprawnień nieuregulowanych w tym Załączniku – wymagania określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

3. Prezes Urzędu wydaje licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 3, wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

4. Zakresy wpisów uprawnień do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, oraz skróty nazw tych uprawnień określają przepisy załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

5. Nazwy i skróty nazw uprawnień wpisywanych do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 8. 1. Warunki przedłużania i wznawiania uprawnień wpisywanych do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, określają przepisy załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Warunki przedłużania i wznawiania uprawnień wpisywanych do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, określają przepisy załącznika nr 3 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Licencję lub uprawnienie wydaje się na wniosek złożony do Prezesa Urzędu.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań niezbędnych do wydania licencji lub uprawnienia.

§ 10. 1. Licencja podlega wymianie:

- 1) po uzyskaniu uprawnienia wpisywanego do licencji;
- 2) po utracie lub przedłużeniu ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka;
- 3) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnienia, o którym mowa w pkt 1, które uprzednio nie było wpisane do licencji;
- 4) po przywróceniu ważności licencji lub wpisanego do niej uprawnienia;
- 5) w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji;
- 6) w razie konieczności sprostowania błędów;
- 7) po zapełnieniu miejsc na wpisy;

- 8) w razie uszkodzenia dokumentu licencji;
- 9) w razie dokonania wpisu niestandardowego.

2. Wymiany licencji dokonuje się na wniosek złożony do Prezesa Urzędu albo z urzędu. Przepis § 9 ust. 2 stosuje się.

3. W wyniku wymiany licencji Prezes Urzędu wydaje nowy dokument licencji, do którego wpisuje się wyłącznie ważne uprawnienia posiadane przez członka personelu lotniczego w dniu wydania nowego dokumentu licencji.

4. Członek personelu lotniczego w przypadkach, o których mowa w ust. 1, zwraca Prezesowi Urzędu podlegający wymianie dokument licencji. Zwrot dokumentu licencji jest warunkiem wydania nowego dokumentu, o którym mowa w ust. 3.

5. W przypadku utraty lub zniszczenia dokumentu licencji:

- 1) członek personelu lotniczego informuje pisemnie Prezesa Urzędu o dacie i okolicznościach utraty lub zniszczenia dokumentu licencji;
- 2) jest wydawany duplikat dokumentu, który znajduje się w teczce osobowej członka personelu lotniczego, uaktualniony w zakresie ważności uprawnień, na podstawie protokołów ze sprawdzenia wiedzy i umiejętności oraz innych dokumentów dotyczących posiadanych uprawnień i ograniczeń, znajdujących się w tej teczce osobowej.

§ 11. 1. Zawieszenie albo cofnięcie licencji, o których mowa w § 3:

- 1) ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, a także uprawnień do nich wpisanych, z wyłączeniem uprawnień, o których mowa w § 2 pkt 40a, następuje w przypadkach określonych w przepisach FCL.070 załącznika I oraz ARA.FCL.250 sekcja II załącznika VI do rozporządzenia nr 1178/2011;
- 2) ust. 1 pkt 2 i 3, a także uprawnień do nich wpisanych oraz uprawnień, o których mowa w § 2 pkt 40a, następuje w przypadkach określonych w art. 100 ustawy.

2. Zawieszając licencję lub uprawnienie:

- 1) określa się okres zawieszenia;
- 2) można wskazać termin i sposób spełnienia wymagań określonych w art. 96 ust. 1 ustawy niezbędnych do przywrócenia zawieszanej licencji lub uprawnienia.

3. Osoba, której licencja lub uprawnienie zostały cofnięte albo zawieszane i zatrzymane zgodnie z przepisami art. 100 ustawy, niezwłocznie przekazuje dokument licencji, za pokwitowaniem, Prezesowi Urzędu, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana przez Prezesa Urzędu lub inny właściwy organ.

§ 12. 1. Zawieszoną licencję albo uprawnienie przywraca się na wniosek zainteresowanego członka personelu lotniczego, jeżeli upłynął okres zawieszenia lub zostały spełnione wymagania niezbędne do przywrócenia zawieszanej licencji lub uprawnienia określone zgodnie z § 11 ust. 2 pkt 2.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się kopię orzeczenia lotniczo-lekarskiego odpowiedniej klasy oraz dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań niezbędnych do przywrócenia zawieszanej licencji lub uprawnienia, jeżeli zostały określone zgodnie z § 11 ust. 2 pkt 2.

3. Jeżeli upłynął okres zawieszenia licencji lub uprawnienia, a członek personelu lotniczego nie spełnił wymagań niezbędnych do przywrócenia licencji lub uprawnienia, Prezes Urzędu cofa zawieszoną licencję lub uprawnienie.

Rozdział 3

Szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcych licencji oraz wynikających z nich uprawnień wydanych przez właściwy organ obcego państwa

§ 13. Uznanie obcych licencji stwierdzających posiadanie kwalifikacji niezbędnych do uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, następuje zgodnie z art. 8 ust. 1 oraz *częścią A załącznika III⁸⁾* do rozporządzenia nr 1178/2011, z zastrzeżeniem § 14.

⁸⁾ Załącznik III uchylony przez art. 11 lit. b rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określającego szczegółowe zasady dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 (Dz. Urz. UE L 170 z 02.06.2020, str. 1, z późn. zm.), które weszło w życie z dniem 22 czerwca 2020 r.

§ 14. 1. Obca licencja stwierdzająca posiadanie kwalifikacji do wykonywania lotów rekreacyjnych lub sportowych może zostać uznana odpowiednio do PPL(A), PPL(H), SPL, BPL albo PPL(AG) z ograniczeniem do wykonywania lotów rekreacyjnych lub sportowych, które mają być wykonywane w polskiej przestrzeni powietrznej.

2. Uznanie obcej licencji, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek zainteresowanego złożony do Prezesa Urzędu.

3. Do wniosku dołącza się kopię obcej licencji oraz kopię orzeczenia lotniczo-lekarskiego, które spełnia co najmniej jeden z następujących warunków:

- 1) zostało wydane zgodnie z wymaganiami Załącznika 1;
- 2) zostało wydane przez państwo, z którym Rzeczpospolita Polska zawarła umowę o uznawaniu orzeczeń lotniczo-lekarskich;
- 3) zostało wydane zgodnie z art. 106 ust. 1 ustawy.

§ 15. Osoba ubiegająca się o uznanie obcej licencji stwierdzającej posiadanie kwalifikacji niezbędnych do uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, powinna:

- 1) złożyć do Prezesa Urzędu wniosek o uznanie obcej licencji wraz z kopią tej licencji;
- 2) uzyskać pozytywny wynik egzaminu praktycznego przed egzaminatorem praktycznym w zakresie wymaganym do wydania licencji odpowiedniej dla kwalifikacji stwierdzonych w obcej licencji, która jest przedmiotem uznania;
- 3) przedstawić orzeczenie lotniczo-lekarskie spełniające co najmniej jeden z następujących warunków:
 - a) zostało wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,
 - b) zostało wydane przez państwo, z którym Rzeczpospolita Polska zawarła umowę o uznawaniu orzeczeń lotniczo-lekarskich,
 - c) zostało wydane zgodnie z art. 106 ust. 1 ustawy;
- 4) posiadać ważne uprawnienia, które odpowiadają uprawnieniom wpisywanym do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3.

§ 16. Prezes Urzędu może wystąpić do właściwego organu państwa obcego, który wydał obcą licencję albo orzeczenie lotniczo-lekarskie, o którym mowa w § 15 pkt 3 lit. a lub b, o potwierdzenie ważności tych dokumentów.

§ 17. 1. Uznania obcej licencji dokonuje się każdorazowo na okres jej ważności lub na okres ważności badań lotniczo-lekarskich, jeżeli termin ważności obcej licencji nie jest określony, jednakże nie dłużej niż na rok.

2. Prezes Urzędu, uznając obcą licencję odpowiednio do licencji, o której mowa w § 3 ust. 1, wydaje decyzję o uznaniu, której załącznik stanowi świadectwo uznania. Wzór świadectwa uznania określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 18. Uznanie obcej licencji uprawnia jej posiadacza do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych w zakresie określonym w decyzji o uznaniu.

§ 19. 1. Prezes Urzędu może cofnąć albo zawiesić:

- 1) uznanie obcej licencji lub uprawnienia wynikającego z licencji w przypadkach, o których mowa w art. 100 ustawy;
- 2) obcą licencję lub uprawnienie wynikające z tej licencji, jeżeli takie prawo wynika z wiążącej Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych.

2. Do cofnięcia, zawieszenia oraz przywrócenia uznania obcej licencji i uprawnienia z niej wynikającego stosuje się odpowiednio przepisy § 11 i § 12.

§ 20. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio do dokumentów równoważnych licencjom, o których mowa w § 3, wydanych lub potwierdzonych przez właściwy organ państwa obcego.

Rozdział 4

Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych

§ 21. 1.⁹⁾ Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego wymaganego w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, a także wpisywanych do nich uprawnień określa załącznik IV do rozporządzenia nr 2018/1139 i załącznik I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego wymaganego w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 oraz 3, a także wpisywanych do nich uprawnień określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 22. Szkolenie lotnicze składa się z:

- 1) szkolenia teoretycznego – w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3;
- 2) szkolenia praktycznego na ziemi i w locie – w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2, a także FNL i FEL;
- 3) szkolenia praktycznego na ziemi – w celu uzyskania FDL i MML;
- 4) uzupełniającego szkolenia praktycznego – w formie nadzorowanej praktyki lotniczej, w zakresie wymaganym dla uzyskania uprawnień instruktorskich do licencji, o których mowa § 3 ust. 1 pkt 2 i 3 – na warunkach określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 23. Szkolenie praktyczne na ziemi i w locie prowadzi się na statkach powietrznych spełniających wymagania określone w art. 31 ust. 1 ustawy lub na polskich państwowych statkach powietrznych, które odpowiadają rodzajowi i zakresowi szkolenia, a w odniesieniu do szkolenia pilotów również przy zastosowaniu odpowiednich do rodzaju i zakresu szkolenia szkoleniowych urządzeń symulacji lotu określonych w rozporządzeniu nr 1178/2011.

§ 24.¹⁰⁾ Uczestnik szkolenia teoretycznego lub praktycznego prowadzonego w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, a także wpisywanych do nich uprawnień, powinien spełniać wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 2018/1139, załączniku I (Część FCL) i załączniku IV (Część MED) do rozporządzenia nr 1178/2011.

§ 25. 1. Uczestnik szkolenia teoretycznego lub praktycznego prowadzonego w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, oraz wpisywanych do nich uprawnień, powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia, a przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego dodatkowo uzyskać orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy odpowiedniej dla danej licencji, jeżeli jest wymagane.

2. Uczestnik szkolenia teoretycznego i praktycznego prowadzonego w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 3, oraz wpisywanych do nich uprawnień, powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia, a przed wykonaniem pierwszego samodzielnego lotu uzyskać orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy odpowiedniej dla danej licencji.

3. Spełnianie przez uczestnika szkolenia wymagań, o których mowa w ust. 1 i 2, stwierdza ośrodek szkolenia lotniczego przed rozpoczęciem szkolenia oraz w trakcie jego trwania.

§ 26. 1. Szkolenie lotnicze prowadzi się w ośrodku szkolenia lotniczego będącym samodzielną organizacją lotniczą albo jednostką organizacyjną innego podmiotu. W przypadku gdy ośrodek jest jednostką organizacyjną innego podmiotu, osoba kierująca ośrodkiem szkolenia lotniczego jest bezpośrednio podporządkowana służbowo osobie kierującej tym podmiotem, z wyjątkiem przypadku, gdy ta sama osoba kieruje podmiotem i wchodzącym w jego skład ośrodkiem szkolenia lotniczego.

2. Szkolenie mechaników lotniczych obsługi technicznej statku powietrznego dotyczące typu statku powietrznego prowadzi się wyłącznie:

- 1) w organizacji szkolenia lotniczego zatwierdzonej zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1321/2014;
- 2) w organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, certyfikowanej do obsługi danego typu statku powietrznego, w zakresie obsługi, której dotyczy szkolenie, po każdorazowym zatwierdzeniu szkolenia przez Prezesa Urzędu;
- 3) w ośrodku szkolenia mechaników lotniczych obsługi technicznej;
- 4) u producenta statku powietrznego, po każdorazowym zatwierdzeniu szkolenia przez Prezesa Urzędu.

⁹⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

¹⁰⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 3 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

3. Szkolenie pilotów doświadczalnych, z wyłączeniem szkolenia, o którym mowa w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011, może prowadzić ośrodek szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, o ile ośrodek ten posiada uprawnienia do prowadzenia szkolenia pilotów doświadczalnych.

§ 27. Ośrodek szkolenia lotniczego prowadzi szkolenie lotnicze w zakresie objętym posiadanym certyfikatem wydanym na podstawie art. 160 ust. 3 pkt 2 ustawy.

§ 28. 1. Szkolenie lotnicze prowadzi się:

- 1) zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu do użytku w tym ośrodku i wprowadzonymi w życie instrukcjami wykonawczymi oraz dokumentami regulaminowymi:
 - a) instrukcją szkolenia, a w przypadku ośrodka szkolenia mechaników lotniczych obsługi technicznej – charakterystyką ośrodka określającą organizację i procedury szkolenia lotniczego oraz struktury zarządzania szkoleniem i jego nadzorowanie,
 - b) instrukcją operacyjną określającą zasady, zakres współpracy z innymi organizacjami i procedury organizacji i wykonywania operacji lotniczych związanych ze szkoleniem w locie, kierowania tymi operacjami i sprawowania nad nimi bieżącego nadzoru operacyjnego – w przypadku ośrodków prowadzących szkolenie podczas operacji statków powietrznych,
 - c) instrukcją systemu monitorowania zgodności z wymaganiami,
 - d) programami szkoleń;
- 2) z udziałem kadry dydaktycznej posiadającej kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego;
- 3) przy wykorzystaniu bazy dydaktycznej odpowiedniej do rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego;
- 4) przy wykorzystaniu statków powietrznych albo szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, odpowiednich do rodzaju i zakresu szkolenia lotniczego.

2. Ośrodek szkolenia lotniczego:

- 1) aktualizuje dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, stosownie do zmian w przepisach prawa lotniczego, zmian w funkcjonowaniu lub wyposażeniu ośrodka szkolenia lotniczego oraz przedkłada te dokumenty Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia;
- 2) prowadzi szkolenie w zakresie określonym w otrzymanym certyfikacie lub zgodnie z programami szkoleń lotniczych specjalistycznych, o których mowa w ust. 4, lub w zakresie szkoleń do uzyskania TPR;
- 3) informuje Prezesa Urzędu o planowanych kursach szkoleniowych lub szkoleniach indywidualnych przed rozpoczęciem kursu lub szkolenia.

3. Przepisy ust. 2 pkt 1 i 3 stosuje się odpowiednio do podmiotów wymienionych w § 26 ust. 2.

4. Ośrodek szkolenia lotniczego może prowadzić szkolenia lotnicze specjalistyczne w zakresie, o którym mowa w rozdziale 4 załącznika nr 3 do rozporządzenia, na podstawie programów szkoleń specjalistycznych zatwierdzonych przez kierownika szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego.

5. Ośrodek szkolenia lotniczego prowadzący szkolenia w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 2 pkt 10, 11, 14–16, 18, 19 lub 21, może prowadzić szkolenia lotnicze w zakresie, o którym mowa w rozdziale 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia.

§ 29. 1. Szkolenie lotnicze w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3, lub uprawnień może być prowadzone według indywidualnego toku szkolenia zatwierdzonego przez kierownika szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego dla osoby, która nabyła w części wymaganą wiedzę lub umiejętności lub odbyła w części wymaganą praktykę, w celu:

- 1) dokończenia szkolenia lotniczego rozpoczętego wcześniej w innym certyfikowanym ośrodku szkolenia lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w państwie obcym;
- 2) przywrócenia albo wznowienia licencji lub uprawnienia;
- 3) wydania licencji na podstawie obcej licencji lub dokumentu równoważnego stwierdzającego posiadane kwalifikacje dotyczące specjalności członka personelu lotniczego wydanych lub potwierdzonych przez właściwy organ państwa obcego.

2. Indywidualny tok szkolenia opracowuje się w oparciu o weryfikację wiedzy, umiejętności lub udokumentowanej praktyki lotniczej osoby, o której mowa w ust. 1, na podstawie programu szkolenia, o którym mowa w § 28 ust. 1 pkt 1 lit. d, odpowiedniego do rodzaju licencji lub uprawnienia.

3. Indywidualnego toku szkolenia nie opracowuje się, w przypadku gdy w trakcie weryfikacji wiedzy, umiejętności lub udokumentowanej praktyki lotniczej stwierdzono, że osoba spełnia wymagania w zakresie szkolenia lotniczego w celu uzyskania licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 i 3, lub wpisywanych do nich uprawnień. W takim przypadku prowadzący szkolenie lotnicze wystawia zaświadczenie o spełnieniu wymagań w zakresie szkolenia lotniczego w celu uzyskania danej licencji lub uprawnienia.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do TPR.

§ 30. Prowadzący szkolenie lotnicze wystawia zaświadczenie o ukończeniu szkolenia lotniczego albo jego części.

Rozdział 5

Szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki

§ 31. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki, zwane dalej „sprawdzeniem kwalifikacji lotniczych”, dotyczące licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 2, odbywa się zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011, z uwzględnieniem § 32, 34 i 35.

§ 32. 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych następuje:

- 1) w procesie szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego, zgodnie z zatwierdzonymi programami szkolenia lotniczego;
- 2) przed wydaniem licencji lub uprawnienia;
- 3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia;
- 4) przed dokonaniem wpisu do licencji uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka oraz przed dokonaniem wpisu do licencji upoważnienia do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej R/T w przypadku braku tego wpisu w posiadanej licencji;
- 5) jeżeli licencja została zawieszona na skutek powstania uzasadnionego przypuszczenia, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganej wiedzy lub umiejętności, w szczególności w wyniku badania wypadku albo incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego.

2. Sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie przeprowadza się w stosunku do mechanika lotniczego obsługi technicznej, jeżeli udokumentuje on wykonywanie czynności obsługowych przez okres 6 miesięcy w ciągu ostatnich 2 lat.

§ 33. 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w celu przedłużenia ważności uprawnienia, którego ważność zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia wynosi:

- 1) 12 miesięcy – jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż na 3 miesiące przed jej upływem;
- 2) 3 lata – jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż na 12 miesięcy przed jej upływem.

2. W razie upływu ważności uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, wznowia się jego ważność. Wznowienie ważności uprawnienia może nastąpić po sprawdzeniu kwalifikacji lotniczych dokonanych przez egzaminatora praktycznego, po wcześniejszym odbyciu szkolenia lotniczego, z uwzględnieniem przepisów załącznika nr 3 do rozporządzenia.

3. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w ust. 1 i 2, w celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia egzaminowany odbywa szkolenie lotnicze w zakresie wskazanym przez egzaminatora państwowego w protokole egzaminacyjnym, z uwzględnieniem przepisów załącznika nr 3 do rozporządzenia.

§ 34. 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w przypadku, o którym mowa w § 32 ust. 1 pkt 1, przeprowadza ośrodek szkolenia lotniczego w zakresie szkolenia objętego posiadanym certyfikatem.

2. Sprawdzenia kwalifikacji lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 32 ust. 1 pkt 2–5, dokonuje się w formie egzaminu teoretycznego lub egzaminu praktycznego.

§ 35. 1. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych w zakresie umiejętności posługiwania się w łączności radiowej frazeologią lotniczą oraz językiem polskim lub angielskim następuje zgodnie z przepisami załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

2. Sprawdzenie kwalifikacji lotniczych, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się wpisem uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka dokonywanego w PPL(A), CPL(A) ATPL(A), PPL(H), CPL(H), ATPL(H), MPL, PPL(AS), CPL(AS), FNL, LAPL(A) i LAPL(H).

Rozdział 6

Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji

§ 36. Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, określa załącznik I (Część FCL) i załącznik IV (Część MED) do rozporządzenia nr 1178/2011, z uwzględnieniem § 37.

§ 37. 1.¹¹⁾ Licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2, uprawniają ich posiadaczy do wykonywania czynności lotniczych na statkach powietrznych wymienionych w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139.

2.¹¹⁾ Czynności lotnicze, o których mowa w ust. 1, mogą być wykonywane jedynie na tej kategorii statku powietrznego wymienionego w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139, do którego odnosi się posiadana przez pilota licencja wymieniona w § 3 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2, pod warunkiem posiadania:

- 1) ważnego uprawnienia na klasę statku powietrznego oraz kwalifikacji potwierdzonych w dokumentacji osobistej pilota na dany wariant statku powietrznego w ramach klasy albo
- 2) wpisanego do licencji uprawnienia na typ statku powietrznego, albo
- 3) TPR, jeżeli dotyczy.

3. Wykonywanie czynności pilota podczas prób w locie wymaga posiadania TPR klasy odpowiedniej do prób w locie.

4. Szczegółowe warunki wydania TPR i zakres uprawnień wynikających z jego posiadania określa rozdział 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia.

5. W przypadku braku pilota posiadającego CPL(AG), spełniającego wymagania do uzyskania TPR pilota doświadczalnego wiatrakowcowego, czynności pilota doświadczalnego wiatrakowcowego może wykonywać, posiadacz:

- 1) CPL(H) albo ATPL(H), z wpisanym TPR pilota śmigłowcowego, lub
- 2) CPL(A) albo ATPL(A), z wpisanym TPR pilota samolotowego, oraz świadectwa kwalifikacji pilota wiatrakowcowego o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg (UAGP).

§ 38. 1. Członek personelu lotniczego może wykonywać czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) licencji, z uwzględnieniem ograniczeń do niej wpisanych;
- 2) uprawnień wpisanych do licencji;
- 3) potwierdzeń odbycia szkoleń lotniczych specjalistycznych, o których mowa w rozdziale 4 załącznika nr 3 do rozporządzenia, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej.

2. Członek personelu lotniczego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia licencja, posiada ją przy sobie wraz z następującymi dokumentami:

- 1) orzeczeniem lotniczo-lekarskim, jeżeli jest ono wymagane;
- 2) dokumentem tożsamości ze zdjęciem;
- 3) zaktualizowanym osobistym dokumentem praktyki lotniczej.

¹¹⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

3. Posiadacz MML może poświadczać obsługę wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) licencji, z uwzględnieniem wpisanych do niej ograniczeń;
- 2) uprawnień lotniczych, wpisanych do jego licencji albo upoważnień wydanych przez zatrudniającą organizację obsługową.

4. Posiadacz MML może poświadczać wykonanie obsługi technicznej statku powietrznego, jeżeli:

- 1)¹²⁾ ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego w jednym z podmiotów, o których mowa w § 26 ust. 2, i posiada wpis typu statku powietrznego oraz praktyki do osobistego dokumentu praktyki lotniczej albo zaliczył egzamin teoretyczny i egzamin praktyczny na uprawnienie na typ statku powietrznego w zakresie MML;
- 2) w ciągu ostatnich 2 lat wykazał się 6-miesięczną praktyką w obsłudze statków powietrznych wpisanych do dokumentu praktyki lotniczej mechanika lotniczego obsługi technicznej.

5.¹³⁾ Mechanik lotniczy posiadający licencję na obsługę techniczną statku powietrznego Part-66 w kategorii lub podkategorii B1, B2, B3 lub L, wydaną zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 1321/2014, może poświadczać obsługę statków powietrznych objętych niniejszym rozporządzeniem, właściwych dla kategorii lub podkategorii licencji, z uwzględnieniem ograniczeń do niej wpisanych po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 4.

§ 39. Członek personelu lotniczego i uczestnik szkolenia lotniczego odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia powstrzymuje się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku, gdy:

- 1) odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia jemu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny;
- 2) znajduje się pod wpływem środków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną w szczególności:
 - a) leków,
 - b) alkoholu,
 - c) narkotyków albo innych środków odurzających.

§ 40. 1. Członek personelu lotniczego przy wykonywaniu czynności lotniczych stosuje się do ograniczeń medycznych zamieszczonych w orzeczeniu lotniczo-lekarskim.

2. Jeżeli z ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wynika obowiązek wykonywania czynności lotniczych tylko przy użyciu szkieł korekcyjnych, członek personelu lotniczego posiada podczas wykonywania tych czynności zapasowe szkła korekcyjne.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również do uczestnika szkolenia lotniczego odbywającego szkolenie w celu uzyskania licencji lub uprawnienia. Ograniczenie wymienione w ust. 1 wpisuje się do dokumentu przebiegu szkolenia praktycznego.

Rozdział 7

Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru personelu lotniczego

§ 41. 1. W ramach rejestru personelu lotniczego, o którym mowa w art. 102 ustawy, Prezes Urzędu prowadzi rejestr personelu lotniczego, zwany dalej „rejestrem”, na który składają sięteczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.

2. Teczka osobowa członka personelu lotniczego zawiera:

- 1) podstawowe dane osobowe członka personelu lotniczego:
 - a) imiona i nazwisko,
 - b) miejsce urodzenia i numer PESEL, a w przypadku osób, które nie mają przyznanego numeru PESEL – datę urodzenia,
 - c) obywatelstwo,
 - d) adres zamieszkania oraz, na żądanie członka personelu lotniczego, adres do korespondencji;

¹²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

¹³⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

- 2) osobisty numer członka personelu lotniczego, którym są oznaczane wszystkie wydane jemu licencje;
- 3) wykaz wszystkich licencji z uwzględnieniem:
 - a) oznaczenia licencji,
 - b) daty wydania licencji,
 - c) wpisanych do licencji uprawnień, z oznaczeniem terminu ich ważności i przedłużenia ich ważności,
 - d) okresów zawieszeń licencji i uprawnień do nich wpisanych oraz dat przywrócenia ich ważności,
 - e) oznaczenia oraz daty wydania decyzji dotyczących cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności licencji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do licencji oraz prawomocnych orzeczeń sądowych;
- 4) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie licencji oraz o wydanie, przedłużenie albo wznowienie ważności wpisanych do niej uprawnień;
- 5) protokoły z przeprowadzonych egzaminów państwowych wymaganych do wydania licencji lub do wydania, przedłużenia albo wznowienia ważności wpisanych do niej uprawnień;
- 6) decyzje dotyczące cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności licencji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do licencji oraz prawomocne orzeczenia sądowe;
- 7) informacje dotyczące wypadków i incydentów lotniczych z udziałem członka personelu lotniczego;
- 8) pisemne informacje o dacie i okolicznościach utraty lub zniszczenia dokumentu licencji.

§ 42. 1. Rejestr obejmuje odrębnie prowadzony dział osób, którym wydano świadectwa uznania obcych licencji lub równoważnych im dokumentów wydanych przez właściwy organ obcego państwa.

2. Do działu rejestru, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio § 41 ust. 2, z tym że rejestr uzupełnia się o daty ważności wydanych świadectw uznania obcych licencji.

§ 43. 1. Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje:

- 1) w razie śmierci albo uznania członka personelu lotniczego za zmarłego;
- 2) w razie cofnięcia wszystkich licencji.

2. Teczkę osobową członka personelu lotniczego skreślonego z rejestru przechowuje się w rejestrze przez okres:

- 1) 3 lat następujących po roku, w którym nastąpiła śmierć członka personelu lotniczego;
- 2) 10 lat następujących po roku, w którym członek personelu lotniczego został uznany za zmarłego;
- 3) 5 lat następujących po roku, w którym decyzja o cofnięciu ostatniej licencji stała się ostateczna.

Rozdział 8

Przepisy przejściowe i dostosowujące

§ 44. 1. Licencje oraz wpisane do nich uprawnienia wydane przed dniem wejścia rozporządzenia w życie zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wymiany jego licencji i uprawnień do nich wpisanych, wydanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia na licencje i uprawnienia na warunkach określonych w ust. 3 i 4.

3. Wymiana, o której mowa w ust. 2, może nastąpić najpóźniej w dniu upływu ważności dotychczasowej licencji.

4.¹⁴⁾ Licencje i uprawnienia, o których mowa w ust. 1, podlegają wymianie na odpowiadające im licencje i uprawnienia o tych samych nazwach.

¹⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

5. (uchylony).¹⁵⁾

6.¹⁶⁾ Licencja wydana przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, która utraciła swoją ważność, podlega wymianie zgodnie z ust. 2–4, po wznowieniu ważności odpowiedniego uprawnienia.

7. Do licencji wydanej w wyniku wymiany wpisuje się tylko ważne uprawnienia.

8. Uprawnienie, w stosunku do którego złożono przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wnioski o przedłużenie jego ważności, a którego ważność upłynęła przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, uznaje się za ważne i przedłuża w przypadku, gdy w dniu złożenia wniosku członek personelu lotniczego spełniał wymagania niezbędne do przedłużenia ważności tego uprawnienia.

9. Licencje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, w stosunku do których złożono przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wnioski o przedłużenie ich ważności, a których ważność upłynęła przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, uznaje się za ważne i wymienia na odpowiadające im licencje o tych samych nazwach w przypadku, gdy w dniu złożenia wniosku członek personelu lotniczego spełniał wymagania niezbędne do przedłużenia ważności licencji.

§ 45. 1. Członek personelu lotniczego posiadający kwalifikacje wynikające z wpisu do osobistego dokumentu praktyki lotniczej może wykonywać czynności lotnicze na podstawie takiego wpisu do czasu wymiany posiadanej licencji na licencję wydaną zgodnie z przepisami rozporządzenia.

2. Członek personelu lotniczego posiadający licencję pilota szybowcowego, licencję pilota samolotowego turystycznego, licencję pilota samolotowego zawodowego lub licencję pilota samolotowego liniowego oraz posiadający wpis akrobacji podstawowej do osobistego dokumentu praktyki lotniczej może wykonywać loty akrobacyjne w zakresie akrobacji podstawowej w charakterze dowódcy statku powietrznego na podstawie takiego wpisu do dnia 7 kwietnia 2015 r.

§ 46. 1. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego do licencji, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, lub uprawnień do nich wpisywanych, wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują ważność przez okres 12 miesięcy od dnia jego wejścia w życie, z tym że zaświadczenia o ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz obsługi statków powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE oraz wpisywanych do niej uprawnień, są ważne bezterminowo.

2. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego do licencji pilota balonu wolnego PL(FB) i licencji pilota szybowcowego PL(G) lub uprawnień do nich wpisywanych, wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują ważność przez okres 12 miesięcy od daty wydania zaświadczenia.

3. Szkolenie lotnicze do licencji pilota balonowego i licencji pilota szybowcowego wraz z wpisywanymi do nich uprawnieniami oraz dotychczasowe szkolenia lotnicze specjalistyczne dotyczące tych licencji mogą odbywać się do dnia 7 kwietnia 2015 r. na podstawie programów szkolenia oraz instrukcji wykonawczych ośrodków szkolenia lotniczego zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

§ 47. 1. Szkolenie lotnicze rozpoczęte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za przeprowadzone zgodnie z przepisami rozporządzenia.

2. Szkolenia lotnicze specjalistyczne, których odbycie potwierdza się wpisem do osobistego dokumentu praktyki lotniczej pilota, rozpoczęte przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, polegające na wykonywaniu w charakterze dowódcy statku powietrznego lotów akrobacyjnych, połączonych z holowaniem statku powietrznego przez inny statek powietrzny lub połączonych z holowaniem banerów przez statek powietrzny uznaje się za szkolenia do uzyskania uprawnień dodatkowych określonych w przepisach FCL.800 i FCL.805 załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1178/2011”, po uprzednim zweryfikowaniu szkolenia specjalistycznego przez ośrodek szkolenia lotniczego na jego zgodność z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011.

¹⁵⁾ Przez § 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

¹⁶⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 6 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

3. Szkolenia lotnicze do uprawnienia pilota doświadczalnego klasy 3 albo 2, rozpoczęte i zakończone przed dniem 19 marca 2013 r., uznaje się za szkolenia do uzyskania uprawnień pilota doświadczanego określonych w przepisach FCL.820 załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011.

4. Szkolenia lotnicze do uprawnienia pilota doświadczalnego klasy 3 albo 2, rozpoczęte i niezakończone przed dniem 19 marca 2013 r., uznaje się za szkolenia do uzyskania uprawnień pilota doświadczanego określonych w przepisach FCL.820 załącznika I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011, po uprzednim zweryfikowaniu szkolenia przez ośrodek szkolenia lotniczego na jego zgodność z wymaganiami rozporządzenia nr 1178/2011.

5. Nadzorowaną praktykę instruktorską rozpoczętą przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za odbytą zgodnie z przepisami rozporządzenia.

6. W przypadku rozpoczęcia nadzorowanej praktyki lotniczej w celu uzyskania uprawnienia instruktorskiego wpisywanego do licencji pilota balonowego albo licencji pilota szybowcowego i niezakończenia jej przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, na wniosek członka personelu lotniczego o wpis uprawnienia instruktora szkolenia ogólnego FI, dokonuje wpisu uprawnienia instruktora szkolenia ogólnego ograniczonego do prowadzenia szkolenia w locie pod nadzorem innego instruktora szkolenia ogólnego FI(R) odpowiednio do licencji pilota balonowego albo licencji pilota szybowcowego.

§ 48. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonuje, na wniosek członka personelu lotniczego, wpisów uprawnień dodatkowych, o których mowa w przepisach FCL.800 oraz FCL.805 załącznika 1 do rozporządzenia nr 1178/2011, do licencji wydanej zgodnie z przepisami rozporządzenia, na podstawie wpisów wynikających z osobistego dokumentu praktyki lotniczej pilota.

§ 49. Posiadacz uprawnienia instruktora szkolenia ogólnego klasy 1 FI1 lub uprawnienia instruktora szkolenia ogólnego klasy 2 FI2 wpisanego do licencji pilota szybowcowego PL(G) lub licencji pilota balonu wolnego PL(FB) otrzymuje uprawnienie instruktora uprawnionego do szkolenia instruktorów FI/FI wpisane do licencji pilota szybowcowego lub licencji pilota balonowego na podstawie wniosku złożonego do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po spełnieniu wymogu określonego przepisem FCL.905.FI (i) załącznika I do rozporządzenia nr 1178/2011.

Rozdział 9

Przepis końcowy

§ 50. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia¹⁷⁾,¹⁸⁾

¹⁷⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 16 września 2013 r.

¹⁸⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1603, z 2005 r. poz. 632 i 1867, z 2006 r. poz. 1160, z 2009 r. poz. 808 i 942 oraz z 2010 r. poz. 1119), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r.

Załącznik nr 1

NAZWY SPECJALNOŚCI CZŁONKA PERSONELU LOTNICZEGO I SYMBOLE LICENCJI

Nazwy dla poszczególnych rodzajów licencji są zamieszczone w poniższej tabeli wraz z symbolami licencji:

Nazwa specjalności członka personelu lotniczego		Symbol literowy licencji
1	2	3
pilot wiatrakowcowy turystyczny	private pilot (autogiro)	PPL(AG)
pilot wiatrakowcowy zawodowy	commercial pilot (autogiro)	CPL(AG)
nawigator lotniczy	flight navigator	FNL
mechanik pokładowy	flight engineer	FEL
mechanik lotniczy obsługi technicznej	aircraft maintenance mechanic	MML
dyspozytor lotniczy	flight dispatcher	FDL

RZECZPOSPOLITA POLSKA
 REPUBLIC OF POLAND
 Urząd Lotnictwa Cywilnego - ULC
 Civil Aviation Authority - CAA



LICENCJA MECHANIKA
 LOTNICZEGO OBSŁUGI
 TECHNICZNEJ
 AIRCRAFT MAINTENANCE
 MECHANIC LICENCE

Wydana zgodnie ze standardami ICAO
 Issued in accordance with ICAO
 Standard

I	Państwo wydania / State of issue: RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND
III	Numer licencji / License number:
IV	Nazwisko i imię posiadacza / Last and first name of holder:
IVa	Data urodzenia / Date of birth:
XIV	Miejsce urodzenia / Place of birth:
V	Adres posiadacza / Address of holder:
VI	Obywatelstwo / Nationality:
VII	Podpis posiadacza / Signature of holder:
VIII	Organ wydający / Issuing competent authority: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego / President of the Civil Aviation Authority
X	Podpis wydającego, data / Signature of issuing officer, date:
XI	Pieczęć ULC / Stamp of CAA:

XIIa	Uprawnienia lotnicze / Ratings:
Symbol – skrót uprawnienia / Indicator – abbreviation of rating	Uwagi i ograniczenia / Remarks & Restrictions

<p>Celowo pozostawiono niezapisaną. <i>Intentionally left blank.</i></p>	
--	--

II	Symbol licencji, data pierwszego wydania, kod państwa, tytuł:
IX	Ważność: Niniejsza licencja jest wydana bezterminowo i może być wykorzystywana jedynie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem.
XIII	Uwagi i ograniczenia:

<p>Celowo pozostawiono niezapisaną. <i>Intentionally left blank.</i></p>	
--	--

II	Symbol of licence, date of initial issue, country code, title:
IX	Validity: This licence is issued lifetime and must be accompanied by a legal holder's identity document containing a photograph.
XIII	Remarks and limitations:

<p>Skróty zastosowane w tej licencji <i>Abbreviations used in this licence</i></p>	
--	--

RZECZPOSPOLITA POLSKA
 REPUBLIC OF POLAND
 Urząd Lotnictwa Cywilnego - ULC
 Civil Aviation Authority - CAA



LICENCJA DYSPOZYTORA
 LOTNICZEGO
 FLIGHT DISPATCHER LICENCE

Wydana zgodnie ze standardami ICAO
 Issued in accordance with ICAO
 Standards

Skróty zastosowane w tej licencji
 Abbreviations used in this licence

I	Państwo wydania / State of issue: RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND
III	Numer licencji / Licence number:
IV	Nazwisko i imię posiadacza / Last and first name of holder:
IVa	Data urodzenia / Date of birth:
XIV	Miejsce urodzenia / Place of birth:
V	Adres posiadacza / Address of holder:
VI	Obywatelstwo / Nationality:
VII	Podpis posiadacza / Signature of holder:
VIII	Organ wydający / Issuing competent authority: Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego / President of the Civil Aviation Authority
X	Podpis wydającego, data / Signature of issuing officer, date:
XI	Pieczęć ULC / Stamp of CAA:

Celowo pozostawiono
 niezapisaną.
 Intentionally left blank.

II	Symbol licencji, data pierwszego wydania, kod państwa, tytuł:
IX	Ważność: Niniejsza licencja jest wydana bezterminowo i może być wykorzystywana jedynie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim
XII	Uprawnienie radiotelefoniczne:
XIII	Uwagi ograniczenia:

Celowo pozostawiono
 niezapisaną.
 Intentionally left blank.

II	Symbol licencji, data of initial issue, country code, title:
IX	Validity: This licence is issued lifetime and must be accompanied by a legal holder's identity document containing a photograph and a valid medical certificate.
XII	Radiofrequency privileges:
XIII	Remarks and limitations:

Celowo pozostawiono
 niezapisaną.
 Intentionally left blank.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
Urząd Lotnictwa Cywilnego - ULC
Civil Aviation Authority - CAA



LICENCJA RADIOOPERATORA
POKŁADOWEGO

FLIGHT RADIOOPERATOR
LICENCE

I	Państwo wydania / State of issue: RZECZPOSPOLITA POLSKA <i>REPUBLIC OF POLAND</i>
III	Numer licencji / License number:
IV	Nazwisko i imię posiadacza / Last and first name of holder:
IV a	Data urodzenia / Date of birth:
XIV	Miejsce urodzenia / Place of birth:
V	Adres posiadacza / Address of holder:
VI	Obywatelstwo / Nationality:
VII	Podpis posiadacza / Signature of holder:
VIII	Organ wydający / Issuing competent authority: Prezans Urzędu Lotnictwa Cywilnego / President of the Civil Aviation Authority
X	Podpis wydającego, data / Signature of issuing officer, date:
XI	Pieczęć ULC / Stamp of CAA:

II	Symbol licencji, data pierwszego wydania, kod państwa, tytuł:
IX	Ważność: Niniejsza licencja jest wydana bezterminowo i może być wykorzystywana jedynie z dowodem tożsamości, posiadacza ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lekarskim.
XII	Uprawnienia radiotelefoniczne:
XIII	Uwagi i ograniczenia:

II	Symbol licencji, data jej wydania, kraj, kod państwa, tytuł:
IX	Ważność: This licence is issued lifetime and must be accompanied by a legal holder's identity document containing a photograph and a valid medical certificate.
XII	Radiofrequency privileges:
XIII	Remarks and limitations:

Skróty zastosowane w tej licencji <i>Abbreviations used in this licence:</i>

Celowo pozostawiono niezapisaną. <i>Intentionally left blank.</i>

Celowo pozostawiono niezapisaną. <i>Intentionally left blank.</i>

Celowo pozostawiono niezapisaną. <i>Intentionally left blank.</i>

Licencję wydaje się na materiale koloru białego, o fakturze zapobiegającej przerabianiu albo podrobieniu oraz ujawniającej próbę jego przerobienia albo podrobienia. Papier albo materiał powinien być trwały. Licencja jest wydawana na pasie stanowiącym 1/2 formatu A4 powstałym z wzdłużnego cięcia, a każda strona stanowi 1/4 długości tego pasa.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW LICENCJI ORAZ RODZAJE UPRAWNIENI WPISYWANYCH DO TYCH LICENCJI

Rozdział 1

Określenia i przepisy wspólne

1.1. Określenia i skróty

Użyte w załączniku określenia i skróty oznaczają:

1.1.1 Dowódca (pierwszy pilot). Pilot wyznaczony do pełnienia czynności dowódcy statku powietrznego.

1.1.2 Drugi pilot. Pilot wchodzący w skład załogi wieloosobowej statku powietrznego, niebędący jego dowódcą.

1.1.3 ICAO. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – International Civil Aviation Organisation.

1.1.4 Instruktor szkolenia praktycznego. Członek personelu lotniczego posiadający wpisane do licencji ważne uprawnienie instruktora, mechanik poświadczenia obsługi upoważniony do prowadzenia szkolenia kandydatów na mechaników poświadczenia obsługi i mechaników poświadczenia obsługi.

1.1.5 Instruktor szkolenia teoretycznego. Osoba upoważniona do prowadzenia szkolenia teoretycznego w ośrodku szkolenia lotniczego albo w certyfikowanej organizacji szkolenia lotniczego.

1.1.6 Instruktor wiatrakowcowy. Pilot wiatrakowcowy, który posiada ważne uprawnienie instruktora wpisane do licencji.

1.1.7 Kategoria statku powietrznego. Rodzaj statków powietrznych o wspólnych cechach podstawowych, istotnie odróżniających je od innych rodzajów statków powietrznych.

1.1.8 Lot agrolotniczy. Lot VFR wykonywany na wysokości mniejszej niż określona przez przepisy dla lotów VFR, podczas którego ze statku powietrznego rozprzestrzeniane są substancje działające chemicznie lub biologicznie na biosferę ziemi lub wody. Do lotu agrolotniczego zalicza się również dołot z miejsca załadowania statku powietrznego do miejsca operacji, niezbędne manewry wyprowadzania statku powietrznego na kierunki nalotów, podczas których jest rozprzestrzeniana substancja, i dołot do miejsca powtórznego załadunku lub postoju statku powietrznego.

1.1.9 Lot kontrolny. Lot wykonany wyłącznie w celu określenia poziomu umiejętności praktycznych kandydata lub pilota.

1.1.10 Lot przeciwpożarowy gaśniczy. Lot, w którym ze statku powietrznego są rozprzestrzeniane substancje gaśnicze.

1.1.11 Oblot. Pierwszy lot albo pierwszy lot i kilka następnych lotów prototypu, objętych programem prób w locie albo jego częścią.

1.1.12 Obsługa naziemna (statku powietrznego). Obsługa statku powietrznego, wykonywana przez załogę statku powietrznego lub pod jej nadzorem na ziemi, inna niż obsługa techniczna.

1.1.13 Obsługa techniczna (statku powietrznego). Obsługa statku powietrznego i jego zespołów, której czynności, metody oraz terminy albo okoliczności wykonania określone są w instrukcji obsługi technicznej statku i jego zespołów lub w dokumentach uzupełniających. Obsługa techniczna jest wykonywana przez lub pod nadzorem uprawnionego mechanika poświadczenia obsługi i przez niego poświadczana.

1.1.14 Część – 66. Załącznik III do rozporządzenia nr 1321/2014.

1.1.15 Część – 145. Załącznik II do rozporządzenia nr 1321/2014.

1.1.16 Część – 147. Załącznik IV do rozporządzenia nr 1321/2014.

1.1.17 Pilot doświadczalny. Pilot, w którego licencji jest wpisane uprawnienie pilota doświadczalnego.

1.1.18 Pilotowanie. Zespół czynności pilota albo pilota-ucznia, polegających na wykonywaniu manewrów statku powietrznego przy użyciu sterownic, znajdujących się w kabinie załogi. W pilotowaniu może uczestniczyć mechanik pokładowy, w zakresie określonym w instrukcji użytkowania statku powietrznego i przez decyzje dowódcy statku powietrznego.

1.1.19 Przelot. Lot, który przebiega częściowo poza przestrzeniami powietrznymi, w których odbywa się ruch nad lotniskiem albo lądowiskiem.

1.1.20 Radionawigacja. Prowadzenie nawigacji z wykorzystaniem sygnałów radiowych.

1.1.21 Ruch lotniczy kontrolowany. Ruch lotniczy, wobec którego zapewniona jest służba kontroli ruchu lotniczego.

1.1.22 Ruch lotniczy niekontrolowany. Ruch lotniczy, wobec którego nie jest zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego.

1.1.23 Statek powietrzny z załogą jednoosobową. Statek powietrzny dopuszczony zgodnie z jego certyfikatem typu lub innym równoważnym dokumentem do użytkowania z minimalną załogą składającą się z jednego pilota.

1.1.24 Statek powietrzny z załogą wieloosobową. Statek powietrzny dopuszczony zgodnie z jego certyfikatem typu lub innym równoważnym dokumentem do użytkowania z minimalną załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów.

1.1.25 Symulator lotu. Urządzenie odzwierciedlające w pełnej skali dany typ albo typ i wariant kabiny załogi lub pokładu statku powietrznego, włączając w to pełne wyposażenie i programy komputerowe, posiadające system wizualizacji zapewniający obraz otoczenia widzianego z kabiny załogi lub pokładu statku powietrznego, a także system kinematyczny generujący ruch kabiny pilota.

1.1.26 Szkolenie praktyczne. Szkolenie, którego celem jest nabycie umiejętności lotniczych praktycznego wykonywania czynności lotniczych wraz z niezbędną wiedzą o zasadach ich wykonywania.

1.1.27 Szkolenie praktyczne naziemne. Szkolenie praktyczne pilota-ucznia albo pilota prowadzone na ziemi.

1.1.28 Szkolenie praktyczne w locie. Szkolenie praktyczne pilota-ucznia albo pilota na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu.

1.1.29 Szkolenie teoretyczne. Szkolenie, którego celem jest zdobycie wiedzy lotniczej.

1.1.30 Typ statku powietrznego. Statki powietrzne zbudowane według tego samego podstawowego projektu łącznie z wszystkimi modyfikacjami, z wyjątkiem takich modyfikacji, które powodują zmianę właściwości pilotażowych, składu załogi lub charakterystyk lotu.

1.1.31 Pilot-uczeń. Osoba odbywająca szkolenia teoretyczne lub praktyczne.

1.1.32 Ukończenie szkolenia (teoretycznego lub praktycznego). Spełnienie przez uczestnika wymagań programu szkolenia dotyczących udziału w zajęciach szkoleniowych przy ewentualnym uwzględnieniu ustalonego dla niego indywidualnego toku szkolenia.

1.1.33 Urządzenie treningowe. Urządzenie częściowo symulujące środowisko kabiny lub pokład statku powietrznego i ich właściwości oraz przebieg lotu, przeznaczone do szkolenia.

1.1.34 VMC. Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością – Visual Meteorological Flight Conditions.

1.1.35 Załoga jednoosobowa. Załoga, w której składzie jest jeden pilot.

1.1.36 Załoga wieloosobowa. Załoga, w której składzie jest co najmniej dwóch pilotów.

1.2. Przepisy wspólne

1.2.1. Licencje i uprawnienia lotnicze, które odpowiadają nie tylko polskim przepisom licencjonowania, ale również wymaganiom międzynarodowym, są oznaczane przez umieszczenie na druku licencji informacji określającej spełnienie wymagań:

- 1) Części – 66 – jeżeli licencja lub uprawnienie odpowiada wymaganiom określonym w rozporządzeniu nr 1321/2014;

- 2) ICAO – jeżeli licencja lub uprawnienie odpowiada wymaganiom określonym w Załączniku 1;
- 3) PART – FCL – jeżeli licencja lub uprawnienie odpowiada wymaganiom określonym w rozporządzeniu nr 1178/2011.

1.2.2. Osoba ubiegająca się o uzyskanie licencji lub uprawnienia lotniczego wydawanych zgodnie z polskimi przepisami licencjonowania może nie spełniać wymagań międzynarodowych, w przypadku gdy do licencji zostały wpisane stosowne ograniczenia.

Rozdział 2

Szczegółowe wymagania dla licencji pilota wiatrakowcowego PPL(AG) i licencji pilota wiatrakowcowego zawodowego CPL(AG) dotyczące zakresu szkolenia lotniczego i wymaganej praktyki

2.1. Wymagania dotyczące poszczególnych licencji

2.1.1. Licencja pilota wiatrakowcowego PPL(AG) i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane

2.1.1.1. Szkolenie lotnicze. Uczestnik szkolenia powinien ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami.

2.1.1.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: przepisy międzynarodowe i krajowe, w tym przepisy dotyczące licencji pilota wiatrakowcowego turystycznego i uprawnień, które mogą zostać do niej wpisane, oraz przepisy i procedury dotyczące ruchu lotniczego, służb i organów ruchu lotniczego;
- 2) wiedza ogólna o wiatrakowcu: konstrukcja i funkcjonowanie płatowca i jego systemów, zespoły napędowe, systemy i przyrządy pokładowe oraz ocena zdatności do lotu;
- 3) osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, osiągi przy starcie i lądowaniu, podczas lotu poziomego, wznoszącego i ze zniżaniem, operacyjny plan lotu i plan lotu na potrzeby ruchu lotniczego;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, środków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną pilota w postaci leków i środków psychotropowych oraz innych środków o podobnym działaniu, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotu, organizacja osłony meteorologicznej lotnictwa, informacje meteorologiczne na potrzeby lotnictwa, ich pozyskiwanie, interpretacja i wykorzystywanie, klimatologia i jej wykorzystanie na potrzeby lotnictwa;
- 6) nawigacja: kula ziemską i jej odwzorowania na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas – średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, czas wschodu i zachodu słońca, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, rodzaje i wykorzystanie pokładowych urządzeń radionawigacyjnych, nawigacja radarowa, transponder;
- 7) procedury operacyjne: przepisy międzynarodowe i krajowe o eksploatacji statków powietrznych, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury antyhałasowe, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
- 8) zasady lotu: aerodynamika podstawowa, aerodynamika wirnika, kinematyka i mechanika jego ruchu, autorotacja, lot z prędkościami postępową, mechanika podstawowych elementów lotu, sterowanie położeniem przestrzennym, stateczność, obciążenia konstrukcji w locie, wibracje i ich działanie na konstrukcję wiatrakowca, obciążenia konstrukcji w locie, mechanika ruchu wiatrakowca na ziemi i obciążenia jego konstrukcji, przy układach podwozia z kołem przednim i ogonowym, specyficzne zagrożenia lotu wiatrakowca;
- 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim lub języku angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywanie i prowadzenie łączności, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych, postępowanie w przypadku utraty łączności;
- 10) ogólne bezpieczeństwo lotów: wiatrakowiec – zasady bezpiecznego zachowania na pokładzie, wykorzystanie wyposażenia bezpieczeństwa, wyposażenia ratowniczego wiatrakowca oraz osobistego załogi i pasażerów – zasady jego użycia, zagrożenia bezpieczeństwa ze strony wiatrakowca i jego ładunku, zagrożenia zewnętrzne ze strony innych statków powietrznych, warunków pogodowych, stanu nawierzchni lotniska, operacje przymusowych lądowań.

2.1.1.3. Szkolenie praktyczne. Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdatości do lotu i obsługi naziemnej wiatrakowca;
- 2) procedur lotów w przestrzeni powietrznej nad lotniskiem albo lądowiskiem, środków ostrożności i procedur antykolizyjnych;
- 3) pilotowania wiatrakowca według VFR, podczas wykonywania manewrów charakterystycznych dla wiatrakowca;
- 4) kołowania, startu i lądowania przy wietrze o kierunku i prędkości akceptowanej instrukcją użytkownika wiatrakowca w locie;
- 5) operacji połączonej ze startem i lądowaniem na lądowiskach;
- 6) operacji awaryjnych, w tym symulowania awarii zespołu napędowego, przymusowego i zapobiegawczego lądowania, niesprawności wyposażenia oraz pożaru w locie;
- 7) przelotów VFR na podstawie zewnętrznych punktów orientacyjnych, nawigowania zliczeniowego i radionawigacji;
- 8) przylotów na lotniska kontrolowane i odlotów z lotnisk kontrolowanych, przelotów VFR w ruchu lotniczym kontrolowanym;
- 9) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim lub języku angielskim w lotach VFR, w ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym.

2.1.1.4. Praktyka. Uczestnik szkolenia powinien wykazać, że w trakcie szkolenia lotniczego wykonał co najmniej 40 godzin lotu na wiatrakowcu, w tym:

- 1) co najmniej 10 godzin lotu samodzielnego;
- 2) co najmniej 5 godzin przelotu samodzielnego, z włączeniem przelotu na odległość nie mniejszą niż 185 km (100 NM), podczas którego zostały wykonane dwa lądowania z całkowitym zatrzymaniem na dwóch różnych lotniskach; przelot samodzielny może mieścić się w ogólnym czasie lotów samodzielnych wymienionym w pkt 1.

2.1.1.4.1. Jeżeli uczestnik szkolenia ma licencję pilota samolotowego, śmigłowcowego, szybowcowego albo świadectwo kwalifikacji pilota samolotu, śmigłowca albo wiatrakowca, to wówczas czas 40 godzin lotu określony w pkt 2.1.1.4 może być zmniejszony o czas lotu wynoszący 30% czasu lotu wykonanego przez kandydata w charakterze dowódcy jednego z tych statków powietrznych, jednak nie więcej niż o 20 godzin, pod warunkiem prowadzenia szkolenia według programu szkolenia zatwierdzonego dla tego rodzaju kandydatów.

2.1.1.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do PPL(AG) wpisuje się uprawnienia na typ wiatrakowca oraz może być wpisane uprawnienie do lotów nocnych VFR.

2.1.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz PPL(AG) jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota używanego nieodpłatnie wiatrakowca, pod warunkiem posiadania ważnego uprawnienia na typ wiatrakowca.

2.1.2. Licencja pilota wiatrakowcowego zawodowego CPL(AG) i uprawnienia lotnicze do niej wpisywane

2.1.2.1. Wymagania wstępne. Uczestnik szkolenia przystępujący do szkolenia na CPL(AG) powinien wykazać, że wykonał co najmniej 150 godzin lotu na wiatrakowcu, w tym co najmniej:

- 1) 50 godzin jako pilot dowódca wiatrakowca;
- 2) 10 godzin przelotu jako pilot dowódca wiatrakowca;
- 3) co najmniej 10 godzin lotu na dwusterze według wskazań przyrządów;
- 4) 10 godzin lotu w nocy, w tym nie mniej niż:
 - a) 5 godzin lotów szkoleniowych na dwusterze, w tym co najmniej 3 godziny przelotu,
 - b) 5 godzin lotów szkoleniowych samodzielnych, w tym co najmniej 3 godziny przelotu w nocy i 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem.

2.1.2.1.1. W celu spełnienia wymogu wykonania 150 godzin lotu na wiatrakowcu, o którym mowa w pkt 2.1.2.1, uczestnikowi szkolenia można zaliczyć:

- 1) 100 godzin lotu na śmigłowcach, wykonane przez posiadacza CPL(H) lub ATPL(H), albo 50 godzin lotu na samolotach, wykonane przez posiadacza CPL(A) lub ATPL(A);
- 2) 50 godzin lotu na śmigłowcach, wykonane przez posiadacza PPL(H), albo 20 godzin lotu na samolotach, wykonane przez posiadacza PPL(A);
- 3) 10 godzin lotu na motoszybowcach turystycznych albo na szybowcach.

2.1.2.2. Szkolenie lotnicze. Uczestnik szkolenia powinien ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami.

2.1.2.3. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: przepisy międzynarodowe i krajowe, w tym przepisy dotyczące licencjonowania odnoszące się do licencji pilotów wiatrakowcowych i uprawnień, które mogą zostać do nich wpisane, oraz przepisy i procedury dotyczące ruchu lotniczego, służb i organów ruchu lotniczego oraz współdziałanie z nimi;
- 2) wiedza ogólna o wiatrakowcu: konstrukcja i funkcjonowanie płatowca i jego systemów, zespoły napędowe, systemy i przyrządy pokładowe oraz ocena zdatności do lotu;
- 3) osiągi i planowanie lotu: wpływ masy i wyważenia na osiągi i właściwości pilotażowe, określanie i praktyczne wykorzystanie danych o osiągnięciach podczas wszystkich faz lotu, opracowanie operacyjnego planu lotu i planu lotu na potrzeby ruchu lotniczego;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, środków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną pilota w postaci leków i środków psychotropowych oraz innych środków o podobnym działaniu, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotu, organizacja osłony meteorologicznej lotnictwa, informacje meteorologiczne na potrzeby lotnictwa, ich pozyskiwanie, interpretacja i wykorzystywanie; klimatologia i jej wykorzystanie na potrzeby lotnictwa;
- 6) nawigacja: kula ziemiska i jej odwzorowania na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas – średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, czas wschodu i zachodu słońca, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, rodzaje i wykorzystanie pokładowych urządzeń radionawigacyjnych, nawigacja radarowa, transponder, metody nawigowania stosowane w profesjonalnych operacjach lotniczych;
- 7) procedury operacyjne: korzystanie z dokumentacji operacyjnej i nawigacyjnej, przepisy międzynarodowe i krajowe o eksploatacji statków powietrznych, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury antyhałasowe, procedury operacyjne stosowane podczas przewozu ładunków niebezpiecznych, rodzaje ładunków niebezpiecznych, wymagania i praktyki dotyczące informowania pasażerów o zasadach bezpieczeństwa łącznie z zapewnianiem obserwacji zachowania pasażerów podczas wchodzenia i wychodzenia oraz na pokładzie, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
- 8) zasady lotu: aerodynamika podstawowa, aerodynamika wirnika, kinematyka i mechanika jego ruchu, autorotacja, lot z prędkością postępową, mechanika podstawowych elementów lotu, sterowanie położeniem przestrzennym, stateczność, obciążenia konstrukcji w locie, wibracje oraz ich wpływ na konstrukcję wiatrakowca, obciążenia konstrukcji w locie, mechanika ruchu wiatrakowca na ziemi i obciążenia jego konstrukcji przy układach podwozia z kołem przednim i ogonowym, specyficzne zagrożenia lotu wiatrakowca;
- 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim lub języku angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywanie i prowadzenie łączności podczas lotu we wszystkich klasach przestrzeni powietrznej, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, procedury postępowania w przypadku utraty łączności;
- 10) ogólne bezpieczeństwo lotów: wiatrakowiec – zasady bezpiecznego zachowania na pokładzie, wykorzystanie wyposażenia bezpieczeństwa, wyposażenia ratowniczego wiatrakowca oraz osobistego załogi i pasażerów – zasady jego użycia, zagrożenia bezpieczeństwa ze strony wiatrakowca i jego ładunku, zagrożenia zewnętrzne ze strony innych statków powietrznych, warunków pogodowych, stanu nawierzchni lotniska, operacje przymusowych lądowań.

2.1.2.4. Szkolenie praktyczne. Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdatości do lotu i obsługi naziemnej wiatrakowca;
- 2) wykonania procedur lotów w przestrzeni powietrznej nad lotniskiem albo lądowiskiem, zachowania środków ostrożności i procedur antykolizyjnych;
- 3) pilotowania wiatrakowca według zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością podczas wykonywania wszystkich manewrów normalnych charakterystycznych dla wiatrakowca;
- 4) wykonania: startów i lądowań przy wietrze o kierunku i prędkości akceptowanych przez instrukcję użytkownika śmigłowca w locie, operacji połączonych ze startem i lądowaniem na lądowiskach, stromego podejścia do lądowania;
- 5) wykonania symulowanych lądowań przymusowych, postępowania w sytuacji symulowanej niesprawności wyposażenia wiatrakowca i niesprawności silników, sterów, układów elektrycznych i hydraulicznych;
- 6) wykonania lotu wyłącznie według wskazań przyrządów, bez widoczności, obejmującego:
 - a) pilotaż przy standardowym i ograniczonym zestawie przyrządów,
 - b) wyprowadzanie z nietypowych położzeń, także przy ograniczonym zestawie przyrządów,
 - c) nawigowanie z wykorzystaniem radionawigacji;
- 7) wykonania przelotu VFR na podstawie zewnętrznych punktów orientacyjnych, nawigowania zliczeniowego i radionawigacji;
- 8) wykonania przylotu na lotnisko kontrolowane i odlotu z lotniska kontrolowanego, przelotu VFR w ruchu lotniczym kontrolowanym;
- 9) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim lub języku angielskim w lotach VFR, w ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym;
- 10) wykonywania lotów nocnych VFR.

2.1.2.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do CPL(AG) wpisuje się uprawnienia na typ wiatrakowca oraz mogą być wpisane uprawnienia:

- 1) instruktora wiatrakowcowego:
 - a) ograniczone klasy 2,
 - b) klasy 1;
- 2) pilota doświadczalnego klasy 3, 2 lub 1;
- 3) IR – do lotów IFR.

2.1.2.6. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz CPL(AG) jest uprawniony do:

- 1) korzystania ze wszystkich uprawnień wynikających z PPL(AG);
- 2) wykonywania za wynagrodzeniem czynności pilota dowódcy i drugiego pilota na wszystkich wiatrakowcach zgodnie z posiadanymi ważnymi uprawnieniami;
- 3) wykonywania czynności lotniczych wynikających z ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do jego licencji.

2.2. Wymagania dotyczące szkolenia i praktyki w celu uzyskania uprawnienia na typ wiatrakowca

2.2.1. Typ wiatrakowca jednosilnikowego z załogą jednoosobową

Szkolenie posiadacza licencji pilota wiatrakowcowego w celu uzyskania uprawnienia na dany typ wiatrakowca przeprowadza się zgodnie z programem szkolenia na ten typ, obejmującym wszystkie procedury, zgodnie z instrukcją użytkownika w locie tego typu wiatrakowca w czasie lotów szkoleniowych dwusterowych i samodzielnych w liczbie i w czasie lotów przewidzianych w programie dostosowanym do właściwości danego typu.

2.2.2. Typ wiatrakowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową

Szkolenie posiadacza licencji pilota wiatrakowcowego w celu uzyskania uprawnienia na dany typ wiatrakowca przeprowadza się zgodnie z programem szkolenia na ten typ, obejmującym wszystkie procedury, łącznie z procedurami lotu z jednym silnikiem niepracującym, zgodnie z instrukcją użytkownika w locie tego typu wiatrakowca w czasie lotów szkoleniowych dwusterowych i samodzielnych w liczbie i czasie lotów przewidzianych w programie dostosowanym do właściwości danego typu.

2.2.3. Typ wiatrakowca z załogą wieloosobową

Uczestnik szkolenia przystępujący do szkolenia do uprawnienia na typ wiatrakowca z załogą wieloosobową posiada licencję pilota wiatrakowcowego oraz powinien wykazać, że wykonał co najmniej 100 godzin w charakterze dowódcy wiatrakowca.

Szkolenie obejmuje:

- 1) szkolenie teoretyczne w zakresie wymaganym w celu uzyskania CPL(AG);
- 2) szkolenie praktyczne według programu określającego minimalne wymagane liczby lotów i minimalny czas lotów szkoleniowych z uwzględnieniem wyjściowej praktyki lotniczej kandydata, właściwości wiatrakowca, rodzaju jego napędu i wyposażenia.

2.2.3.1. Ograniczenie uprawnienia na typ wiatrakowca z załogą wieloosobową do wykonywania wyłącznie czynności drugiego pilota może być wpisane do licencji, jeżeli szkolenie w celu uzyskania uprawnienia było prowadzone tylko w zakresie wykonywania czynności drugiego pilota, co jest stwierdzone w zaświadczeniu o ukończeniu szkolenia, lub kandydat uzyskał pozytywny wynik z egzaminu praktycznego tylko w tym zakresie.

2.2.4. Ważność uprawnienia na typ wiatrakowca wynosi 12 miesięcy i podlega przedłużeniu, jeżeli jego posiadacz uzyskał pozytywny wynik z egzaminu państwowego przed egzaminatorem praktycznym lub w okresie ważności uprawnienia uzyska nalot w wymiarze co najmniej 12 godzin na danym typie wiatrakowca, w tym:

- 1) 6 godzin lotu jako dowódca;
- 2) 12 startów i 12 lądowań;
- 3) odbędzie co najmniej lot kontrolny z udziałem instruktora.

2.3. Wymagania dotyczące szkolenia i praktyki w celu uzyskania uprawnienia do wykonywania lotów w nocy

2.3.1. Wymagania wstępne. Do szkolenia może być dopuszczony kandydat, który posiada:

- 1) PPL(AG);
- 2) kwalifikacje do lotów na typie wiatrakowca, na którym ma być szkolony w nocy, oraz nalot w wymiarze co najmniej 10 godzin w charakterze dowódcy.

2.3.2. Szkolenie teoretyczne i praktyczne

2.3.3. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne przeprowadza się przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące zagadnienia:

- 1) odmiennosć warunków widzialności obiektów orientacyjnych w nocy, odmiennosć sytuacji świetlnej i dziennej konfiguracji obiektów, orientacja usytuowania lotniska wobec punktów świetlnych, identyfikacja osiedli, dróg, torów oraz położenia i oświetlenia lotniska zapasowego;
- 2) koniecznosć adaptacji wzroku i oszczędnego używania oświetlenia kabiny lub latarki ręcznej;
- 3) rozmieszczenie świateł startowych, oznakowanie przeszkód i dróg kołowania, kołowanie w nocy, trudnosć w ocenie prędkosć ruchu po ziemi;
- 4) technika startu i lądowania przy pełnych i ograniczonych światłach, lądowanie przy użyciu reflektora pokładowego i innego oświetlenia;

- 5) trudności w ocenie położenia samolotu względem horyzontu, horyzonty pozorne, zaufanie do przyrządów pokładowych;
- 6) zachowanie i orientacja w strefie, korzystanie z busoli, korkociąg;
- 7) postępowanie w sytuacjach awaryjnych, utrata orientacji przestrzennej, awaria instalacji oświetlenia lotniska, awaria pokładowej instalacji elektrycznej lub radiowej, pogarszanie się warunków meteorologicznych, mgła przyziemna, przymusowe lądowanie w nocy na lotnisku.

2.3.4. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne obejmuje co najmniej 5 godzin lotów:

- 1) w tym co najmniej 3 godziny lotów szkolnych na dwusterze obejmujących co najmniej 1 godzinę przelotu nawigacyjnego;
- 2) co najmniej 2 godziny lotu jako dowódca, w tym co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem.

2.3.5. Kwalifikacje do wykonywania lotów w nocy. Uprawnienie do wykonywania lotów w nocy uzyskuje się poprzez dokonanie wpisu w PPL(AG) na podstawie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w pkt 2.3.3 i 2.3.4, wydanego przez ośrodek szkolenia lotniczego.

2.3.6. Ważność uprawnienia. Uprawnienie do wykonywania lotów w nocy jest uprawnieniem bezterminowym.

2.4. Uprawnienie IR do lotów IFR

2.4.1. Wymagania wstępne. Kandydat przystępujący do szkolenia powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) ma:
 - a) PPL(AG) z uprawnieniem do lotów w nocy i ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy zawierające informację o braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR oraz nalot w wymiarze co najmniej 100 godzin wykonanych w charakterze dowódcy wiatrakowca albo
 - b) CPL(AG);
- 2) wykazał się znajomością języka angielskiego zgodnie z wymaganiami określonymi w Załączniku 1 do Konwencji.

2.4.2. Szkolenie. Kandydat powinien ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami. Szkolenie to może być prowadzone równoległe ze szkoleniem w celu uzyskania CPL(AG) albo ze szkoleniem na typ wiatrakowca.

2.4.2.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty w zakresie dotyczącym wiadomości niezbędnych w celu wykonywania lotów IFR:

- 1) prawo lotnicze;
- 2) ogólna wiedza o wiatrakowcu;
- 3) osiągi i planowanie lotu;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- 5) meteorologia;
- 6) nawigacja;
- 7) procedury operacyjne;
- 8) łączność radiowa.

2.4.2.2. Szkolenie praktyczne. Szkolenie praktyczne prowadzi się na:

- 1) jednosilnikowych wiatrakowcach i obejmuje ono co najmniej 50 godzin lotu IFR na wiatrakowcach, z których 25 godzin może być wykonanych na odpowiednim urządzeniu treningowym, zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia;

- 2) wielosilnikowych wiatrakowcach i obejmuje ono co najmniej 55 godzin lotu IFR na wiatrakowcach, w tym nie mniej niż 15 godzin na wiatrakowcu wielosilnikowym, z których do 30 godzin może być wykonanych na odpowiednim urządzeniu treningowym, a jeżeli kandydat posiada uprawnienie do lotów IFR na wiatrakowcach jednosilnikowych, szkolenie może obejmować nie mniej niż 5 godzin lotu na wiatrakowcu wielosilnikowym, z czego nie więcej niż 3 godziny na odpowiednim urządzeniu treningowym, zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia.

2.4.2.2.1. Zakres szkolenia praktycznego. Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) przygotowania do lotu: analiza informacji meteorologicznych, ocena możliwości wykonania lotu uwzględniająca istniejący i przewidywany stan pogody oraz wyposażenie statku powietrznego, jego osiągi i ograniczenia, minimalne warunki atmosferyczne, operacyjne i nawigacyjne planowanie lotu, ocena zdatności statku powietrznego do lotu IFR;
- 2) pilotażu i nawigowania w locie IFR bez widoczności zewnętrznej obejmującego wykonanie procedur właściwych dla typu statku powietrznego, który został użyty do szkolenia;
- 3) wykonania lotu IFR w dzień i w nocy obejmującego wszystkie fazy lotu IFR, przy wykorzystaniu systemów radionawigacji aktywnej i radarowej oraz kołowanie statku powietrznego;
- 4) wykonania procedur awaryjnych w lotach IFR, w tym procedury utraty łączności, lotu z ograniczonym zestawem przyrządów pokładowych, przymusowego zniżania lub lądowania na lotnisku zapasowym, procedury postępowania w sytuacji awaryjnej spowodowanej usterką zespołu napędowego statku wielosilnikowego, jeżeli uprawnienie ma dotyczyć takiego statku;
- 5) współdziałania z organami ruchu lotniczego, wykorzystania informacji otrzymanej od służby informacji powietrznej, w tym ze stacji automatycznego rozgłaszania;
- 6) monitorowania lotu i czynności załogi, szczególnie podczas przestawiania wysokościomierza oraz dostrajania urządzeń radiowych i programowania systemów kierowania lotem;
- 7) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej.

2.4.2.3. Szkolenie w locie na wiatrakowcach prowadzi się wyłącznie na dwusterze z instruktorem uprawnionym do prowadzenia szkolenia w lotach IFR, na wiatrakowcu odpowiednio do rodzaju szkolenia.

2.4.2.4. Szkolenie może być skrócone o 5 godzin lotu na wiatrakowcach dla posiadacza CPL(A) albo CPL(H) z wpisanym uprawnieniem IR.

2.4.3. Egzaminowanie. Do uzyskania uprawnienia IR jest wymagane zaliczenie egzaminu państwowego w zakresie określonym w pkt 2.4.2.1 i 2.4.2.2.1.

2.4.4. Ważność uprawnienia. Ważność uprawnienia lotniczego IR do lotów IFR wynosi 12 miesięcy i może być przedłużona na kolejne okresy, jeżeli jego posiadacz zaliczy z wynikiem pozytywnym egzamin państwowy przed egzaminatorem praktycznym.

2.5. Rodzaje uprawnień lotniczych instruktora wpisywanych do CPL(AG) oraz wynikające z nich uprawnienia do prowadzenia szkolenia lotniczego

2.5.1. Uprawnienie instruktora wiatrakowcowego szkolenia ogólnego klasy 2

2.5.1.1. Wymagania wstępne. Kandydat przystępujący do szkolenia powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) ma CPL(AG);
- 2) ma nalot w wymiarze 200 godzin jako dowódca wiatrakowca.

2.5.1.2. Warunkiem uzyskania uprawnienia instruktorskiego jest:

- 1) ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego;
- 2) uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu państwowego;
- 3) odbycie praktyki instruktorskiej wymaganej programem.

2.5.1.3. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne kandydata na instruktora pilota obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: przepisy dotyczące licencjonowania pilotów w zakresie dotyczącym danego uprawnienia oraz kierowania lotami w ruchu lotniczym niekontrolowanym, jeżeli uprawnienie dotyczy szkolenia w tym rodzaju ruchu;
- 2) człowiek – możliwości i ograniczenia: zasady higieny w szkoleniu lotniczym, rozpoznawanie osób będących pod wpływem środków ograniczających sprawność fizyczną lub psychiczną w postaci leków i środków psychotropowych oraz innych środków o podobnym działaniu, procesy psychiczne, psychomotoryka, psychologiczne właściwości poszczególnych rodzajów lotów, psychologia przyswajania wiedzy i umiejętności, racjonalizacja procesu szkolenia lotniczego z punktu widzenia psychologii, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 3) pedagogika – podstawy: wychowanie, nauczanie, metody i ich dostosowanie do wieku i innych cech szkolących się, podstawowe zasady dydaktyki i ich zastosowanie w szkoleniu lotniczym, różnice w nauczaniu i uczeniu się, rola i pozycja instruktora w szkoleniu lotniczym;
- 4) metodyka i organizacja szkolenia kandydatów na pilotów: cykl szkolenia, szkolenie teoretyczne, czynności pilota wykonywane w locie, szkolenie praktyczne na ziemi oraz w locie, organizacja procesu szkolenia, bezpieczeństwo lotów oraz przygotowanie do bezpiecznej samodzielnej praktyki lotniczej, kształtowanie postaw i dyscypliny lotniczej, szczegółowe zasady metodyki szkolenia;
- 5) pierwsza pomoc w nagłych wypadkach;
- 6) zasady pilotażu;
- 7) organizacja i kierowanie lotami w ruchu lotniczym niekontrolowanym;
- 8) łączność.

2.5.1.3.1. Szkolenie w przedmiocie wymienionym w pkt 2.5.1.3 ppkt 6 ma formę zajęć metodycznych prowadzonych przez uczestników tego szkolenia.

2.5.1.4. Szkolenie praktyczne. Uczestnik szkolenia powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) szkolenia w zakresie pilotowania statku powietrznego i wykonywania innych czynności lotniczych pilota z fotela instruktora;
- 2) szkolenia praktycznego w kierowaniu lotami w ruchu lotniczym niekontrolowanym oraz odbyć praktykę wymienioną w pkt 2.5.1.5.

2.5.1.5. Nadzorowana praktyka instruktorska. Warunkiem przystąpienia do nadzorowanej praktyki instruktorskiej jest ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego na to uprawnienie oraz uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego.

2.5.1.5.1. Zakres nadzorowanej praktyki instruktorskiej. Uczestnik szkolenia pod nadzorem instruktora klasy 1 szkoli od podstaw do pierwszego samodzielnego lotu co najmniej dwóch pilotów-uczników.

2.5.2. Uprawnienie instruktora wiatrakowcowego szkolenia ogólnego klasy 1

2.5.2.1. Wymagania wstępne. Kandydat przystępujący do szkolenia powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) wykonać co najmniej 100 godzin lotów instruktorskich z pilotami-ucznikami i pilotami podczas szkolenia, w tym co najmniej 30 godzin w okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających dzień złożenia wniosku o wydanie uprawnienia;
- 2) prowadzić nadzór instruktorski nad lotami samodzielnymi pilotów-uczników szkolonych przez co najmniej 15 dni, w tym co najmniej 5 dni w okresie ostatnich 12 miesięcy poprzedzających dzień złożenia wniosku o wydanie uprawnienia;
- 3) uzyskać pozytywny wynik z egzaminu teoretycznego w zakresie wymaganym na uprawnienie instruktora, jeżeli w dniu złożenia wniosku o wydanie uprawnienia upłynęło 5 lat od daty uzyskania pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego na uprawnienie instruktora szkolenia ogólnego klasy 2.

2.5.3. Uprawnienia instruktora wiatrakowcowego

Do PPL(AG) albo CPL(AG) mogą być wpisane następujące uprawnienia instruktora:

- 1) szkolenia ogólnego klasy 2 – uprawniające do prowadzenia szkolenia do:
 - a) PPL(AG),
 - b) uprawnień lotniczych na typ wiatrakowca zastosowanego w szkoleniu, jeżeli posiada uprawnienie instruktora na ten typ,
 - c) uprawnień lotniczych niewymagających odrębnego uprawnienia instruktora i uprawnień dodatkowych – z wyłączeniem prawa decydowania o pierwszym locie samodzielnym i pierwszym przelocie samodzielnym pilota-uczni oraz zaliczenia etapów i całości szkolenia do PPL(AG);
- 2) szkolenia ogólnego klasy 1 – uprawniające do korzystania z wszystkich uprawnień przysługujących instruktorowi szkolenia ogólnego klasy 2 oraz do:
 - a) szkolenia do CPL(AG),
 - b) szkolenia do uprawnień lotniczych: na typ wiatrakowca zastosowanego w szkoleniu, jeżeli posiada uprawnienie instruktora na ten typ,
 - c) szkolenia do lotów nocnych,
 - d) szkolenia do uprawnienia lotniczego instruktora szkolenia ogólnego klasy 2,
 - e) przyjmowania egzaminów na zaliczenie etapu i całości szkolenia do PPL(AG) i CPL(AG),
 - f) szkolenia do uprawnień lotniczych, niewymagających odrębnego uprawnienia instruktora i uprawnień dodatkowych.

2.5.3.1. Uprawnienia instruktora wiatrakowcowego szkolenia ogólnego klasy 2 i szkolenia ogólnego klasy 1 mogą być wykorzystywane przez ich posiadaczy podczas szkolenia na wiatrakowcach, jeżeli posiadacz uprawnienia instruktora posiada również wpisane do swojej licencji ważne uprawnienie na typ wiatrakowca.

2.5.3.2. Ważność uprawnień.

Ważność uprawnień lotniczych instruktora wiatrakowcowego:

- 1) ważność uprawnienia instruktora pilota wynosi 3 lata;
- 2) przedłużenie ważności uprawnienia instruktora wymaga uzyskania pozytywnego wyniku z egzaminu praktycznego oraz spełnienia wymagań do wydania tego uprawnienia;
- 3) w przypadku nieuzyskania pozytywnego wyniku z egzaminu praktycznego jest konieczne odbycie szkolenia uzupełniającego na podstawie zatwierdzonego programu szkolenia.

2.5.4. Inne uprawnienia wpisywane do licencji wiatrakowcowych

Do PPL(AG) albo CPL(AG) mogą być wpisane następujące uprawnienia:

- 1) dotyczące typu wiatrakowca – uprawniające do:
 - a) szkolenia na ten typ wiatrakowca,
 - b) szkolenia instruktora na ten typ wiatrakowca,
 - c) przyjmowania egzaminów na zaliczenie etapu i całości szkolenia do uprawnień lotniczych, niewymagających odrębnego uprawnienia instruktora;
- 2) IR do lotów IFR – uprawniające do:
 - a) szkolenia do uzyskania uprawnienia do wykonywania lotów IFR,
 - b) szkolenia do uprawnienia lotniczego instruktora w lotach IFR, jeżeli również posiada uprawnienie instruktora na ten typ zastosowany w szkoleniu,
 - c) przyjmowania egzaminów na zaliczenie etapu i całości szkolenia do tego uprawnienia.

Rozdział 3

Upewnienie pilota doświadczalnego**3.1. Wymagania dotyczące TPR****3.1.1.** TPR może być wpisane do:

- 1) licencji, o których mowa w § 2 pkt 10, 11, 14–16 lub 21, w tym:
 - a) TPR 1 – TPR klasy pierwszej:
 - TPR 1(A) – pilota doświadczalnego samolotowego,
 - TPR 1(H) – pilota doświadczalnego śmigłowcowego,
 - TPR 1(S) – pilota doświadczalnego szybowcowego,
 - TPR 1(AG) – pilota doświadczalnego wiatrakowcowego,
 - b) TPR 2 – TPR klasy drugiej:
 - TPR 2(A) – pilota doświadczalnego samolotowego,
 - TPR 2(H) – pilota doświadczalnego śmigłowcowego,
 - TPR 2(S) – pilota doświadczalnego szybowcowego,
 - TPR 2(AG) – pilota doświadczalnego wiatrakowcowego,
 - c) TPR 3 – TPR klasy trzeciej:
 - TPR 3(A) – pilota doświadczalnego samolotowego,
 - TPR 3(H) – pilota doświadczalnego śmigłowcowego,
 - TPR 3(S) – pilota doświadczalnego szybowcowego,
 - TPR 3(AG) – pilota doświadczalnego wiatrakowcowego;
- 2) licencji, o których mowa w § 2 pkt 18 i 19, w tym:
 - a) TPR(AS) – pilota doświadczalnego sterowcowego,
 - b) TPR(B) – pilota doświadczalnego balonowego.

3.1.2. TPR wydaje się odrębnie dla każdej kategorii statku powietrznego.

3.1.3. TPR, z wyjątkiem TPR(AS) i TPR(B), są wydawane jako upewnienia następujących trzech klas odpowiadających kategoriom prób w locie określonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 53c ust. 2 ustawy:

- 1) TPR 3 – upewnienie do wykonywania prób w locie kategorii trzeciej w charakterze dowódcy statku powietrznego albo drugiego pilota pod warunkiem, że do licencji pilota są wpisane upewnienia odnoszące się do klasy albo typu statku powietrznego, albo upewnienia te wynikają z posiadanej licencji;
- 2) TPR 2 – upewnienie do:
 - a) wykonywania prób w locie, o których mowa w pkt 1,
 - b) wykonywania prób w locie kategorii drugiej lub pierwszej w charakterze drugiego pilota na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,
 - c) wykonywania prób w locie kategorii drugiej w charakterze dowódcy statku powietrznego na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,
 - d) wykonywania prób w locie kategorii pierwszej na statkach powietrznych z załogą jednoosobową, na podstawie pozytywnej rekomendacji pilota posiadającego TPR 1 prowadzącego próby w locie na podstawie zatwierdzonego programu;
- 3) TPR 1 – upewnienie do wykonywania prób w locie bez ograniczenia ich zakresu.

3.1.4. TPR(AS) i TPR(B) upewnienie do wykonywania prób w locie dowolnego rodzaju odpowiednio na sterowcach i balonach bez ograniczenia ich zakresu.

3.2. Wymagania niezbędne do dopuszczenia do szkolenia lotniczego w celu uzyskania TPR 3 lub TPR 2

3.2.1. Przed przystąpieniem do szkolenia lotniczego kandydat ubiegający się o wydanie TPR 3 lub TPR 2 powinien posiadać:

- 1) licencję CPL(A), ATPL(A), CPL(H), ATPL(H), CPL(AS), CPL(AG), SPL lub BPL;
- 2) uprawnienie do wykonywania lotów akrobacyjnych – w przypadku pilotów samolotów i szybowców.

3.2.2. Przed przystąpieniem do szkolenia lotniczego kandydat ubiegający się o wydanie TPR 3 lub TPR 2 powinien zaliczyć wstępny teoretyczny i wstępny praktyczny wewnętrzny sprawdzian kwalifikacji przeprowadzony w uprawnionym do takiego szkolenia ośrodku szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, na podstawie programu szkolenia, o którym mowa w § 28 ust. 1 pkt 1 lit. d.

3.2.3. Podczas sprawdzianu, o którym mowa w pkt 3.2.2, pilot powinien wykazać, że posiada wiadomości i umiejętności pilotażowe co najmniej na takim poziomie, jaki jest odpowiednio wymagany dla wydania licencji, o których mowa w pkt 3.2.1 ppkt 1.

3.2.4. Przed przystąpieniem do szkolenia praktycznego kandydat ubiegający się o wydanie TPR 3 lub TPR 2 powinien posiadać następującą praktykę lotniczą, odpowiednio do rodzaju posiadanej:

- 1) CPL(A) lub ATPL(A) na:
 - a) TPR 3: co najmniej 500 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 5 wariantach samolotów w ramach klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych lub samolotów wielosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 5700 kg,
 - b) TPR 2: co najmniej 1000 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 8 wariantach samolotów w ramach klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych lub samolotów wielosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 5700 kg;
- 2) CPL(H) lub ATPL(H) na:
 - a) TPR 3: co najmniej 500 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 3 typach śmigłowców,
 - b) TPR 2: co najmniej 800 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 3 typach śmigłowców;
- 3) CPL(AG) na:
 - a) TPR 3: co najmniej 200 godzin jako dowódca wiatrakowca,
 - b) TPR 2: co najmniej 300 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 2 typach wiatrakowców;
- 4) CPL(AS) na TPR 3 lub TPR 2: co najmniej 250 godzin jako dowódca sterowca;
- 5) BPL na TPR 3 lub TPR 2: co najmniej 130 godzin lotów jako dowódca balonu, w tym co najmniej 50 godzin w ramach uprawnienia na klasę balonu, której dotyczą próby w locie;
- 6) SPL na:
 - a) TPR 3: co najmniej 300 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 6 typach szybowców, przy zastosowaniu co najmniej dwóch rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
 - b) TPR 2: co najmniej 500 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 8 typach szybowców, przy zastosowaniu co najmniej dwóch rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze.

3.3. Wymagania dotyczące prowadzenia szkolenia lotniczego

3.3.1. Szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne do uzyskania TPR 3 lub TPR 2 jest prowadzone w ośrodkach szkolenia lotniczego, o których mowa w § 28 ust. 5, współpracujących w zakresie szkolenia pilotów doświadczalnych z organizacją projektującą lub produkującą statki powietrzne. Zakres tej współpracy powinien obejmować co najmniej możliwość zapoznania się:

- 1) kandydatów ubiegających się o wydanie TPR 3 lub TPR 2 z pracą biura konstrukcyjnego, procesem produkcyjnym, technologią wytwarzania produktu, montażem i przygotowaniem statku powietrznego do prób statycznych i prób w powietrzu oraz możliwość nauczania się interpretacji obserwacji poczynionych w locie i analizy odczytów zapisów urządzeń rejestrujących;

- 2) ośrodka szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5:
 - a) z dokumentacją towarzyszącą wszystkim etapom prób w locie, wymaganiami przepisów w tym zakresie oraz nadzorem nad próbami w locie,
 - b) ze specjalnym oprzyrządowaniem montowanym na statku powietrznym służącym do rejestracji wyników prób w locie.

3.3.2. Szkolenie praktyczne przeprowadza instruktor posiadający uprawnienie instruktora FI dla danej kategorii statku powietrznego oraz:

- 1) TPR 1 – dla szkolenia do uzyskania TPR 2;
- 2) TPR 1 lub TPR 2 – dla szkolenia do uzyskania TPR 3.

3.4. Zakres szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego do uzyskania TPR 3 lub TPR 2

3.4.1. Szkolenie teoretyczne. Kandydat ubiegający się o TPR 3 lub TPR 2 podczas szkolenia teoretycznego powinien nabyć wiadomości odpowiednie dla klasy uprawnienia, o które się ubiega, w zakresie następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze: przepisy dotyczące klasyfikacji statków powietrznych, budowy statków powietrznych i certyfikacji statków powietrznych, klasyfikacji prób w locie oraz przepisy licencjonowania dotyczące pilotów;
- 2) aerodynamika i mechanika lotu;
- 3) ogólna wiedza o statkach powietrznych: zasady konstrukcji i działania statku powietrznego kategorii odpowiedniej do uprawnienia, o które się ubiega, oraz zespołów, układów i wyposażenia tych statków powietrznych;
- 4) obciążenia i elementy aeroprężystości statków powietrznych;
- 5) zespoły napędowe – typowe rodzaje, układy i ich podstawowe charakterystyki;
- 6) aparatura pomiarowa i mierzone przez nią parametry, aparatura rejestrująca oraz ich charakterystyczne błędy;
- 7) metodyka badania zdatności statków powietrznych na ziemi i w locie, interpretacja i prezentacja wyników tych badań, ocena ergonomii i czynnika ludzkiego oraz sporządzanie sprawozdań z tych badań;
- 8) procedury i zasady postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, występujących w próbach w locie, w tym wykorzystywanie wyposażenia ratowniczego.

3.4.2. Szkolenie praktyczne. Kandydat ubiegający się o TPR 3 lub TPR 2 podczas szkolenia praktycznego powinien nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) akrobacji – w przypadku pilotów samolotowych i pilotów szybowcowych;
- 2) ratownictwa spadochronowego, w tym wykonanie minimum jednego skoku;
- 3) przygotowania do lotu: interpretacja programu lotu, ocena możliwości wykonania lotu w istniejących i prognozowanych warunkach pogodowych, przygotowanie załogi, ocena zdatności statku powietrznego do lotu w zakresie programu oraz wyposażenia ratowniczego;
- 4) wykonywania programu próby w locie, zgodnie z metodyką, rejestracji wyników tej próby przy zastosowaniu wyposażenia rejestracyjnego;
- 5) badania i oceny właściwości statku powietrznego;
- 6) ustalania osiąarów statku powietrznego;
- 7) stosowania procedur awaryjnych oraz wczesnego rozpoznawania pojawiania się zagrożeń bezpieczeństwa oraz podejmowania odpowiednich działań zapobiegawczych;
- 8) opracowania wyników prób w locie oraz sporządzania opinii i wniosków dotyczących wyników z tych prób;
- 9) opracowania sprawozdania z realizacji programu prób w locie.

3.5. Warunki wydania TPR

3.5.1. Warunkiem wydania TPR 2 lub TPR 3 jest:

- 1) ukończenie i zaliczenie przez kandydata szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego,
- 2) uzyskanie przez kandydata pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego i egzaminu praktycznego

– w zakresie określonym w pkt 3.4.

3.5.2. Warunkiem wydania TPR 1 jest posiadanie przez kandydata praktyki lotniczej:

- 1) odpowiednio do rodzaju posiadanej:
 - a) CPL(A) lub ATPL(A): co najmniej 1200 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 10 wariantach samolotów w ramach klasy samolotów jednosilnikowych tłokowych lub samolotów wielosilnikowych tłokowych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 5700 kg oraz co najmniej 200 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 100 godzin w lotach kategorii drugiej oraz TPR 2,
 - b) CPL(H) lub ATPL(H): co najmniej 1200 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 4 typach śmigłowców oraz co najmniej 200 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 100 godzin w lotach kategorii drugiej oraz TPR 2,
 - c) CPL(AG): co najmniej 500 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 3 typach wiatrakowców oraz co najmniej 100 godzin jako pilot doświadczalny oraz TPR 2,
 - d) CPL(AS): co najmniej 250 godzin jako dowódca sterowca,
 - e) BPL: co najmniej 130 godzin lotów jako dowódca balonu, w tym co najmniej 50 godzin w ramach uprawnienia na klasę balonu, której dotyczą próby w locie,
 - f) SPL: co najmniej 800 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 12 typach szybowców oraz co najmniej 100 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 50 godzin w lotach kategorii drugiej oraz TPR 2;
- 2) związanej z wykonywaniem prób w locie, w tym zrealizowanie co najmniej 1 programu prób w locie w ciągu 12 miesięcy od wydania uprawnienia TPR 2.

3.5.3. W stosunku do kandydatów ubiegających się o TPR, którzy posiadali uprawnienie pilota doświadczalnego wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. poz. 1603, z późn. zm.²⁰⁾) przeprowadza się jedynie egzamin praktyczny, o którym mowa w pkt 3.5.1 ppkt 2.

3.5.4. TPR może być wydane posiadaczowi dokumentu potwierdzającego posiadane kwalifikacje pilota doświadczalnego dla kategorii statku powietrznego, którego ten dokument dotyczy, wydanego przez właściwy organ państwa obcego, po:

- 1) potwierdzeniu ważności takiego dokumentu;
- 2) udokumentowaniu posiadania praktyki lotniczej odpowiedniej dla rodzaju posiadanej licencji, zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt 3.2.4;
- 3) w przypadku kandydatów ubiegających się o TPR 2 albo TPR 3 – uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu praktycznego, o którym mowa w pkt 3.5.1 ppkt 2.

3.6. Warunki wykonywania uprawnień

3.6.1. TPR uprawnia do wykonywania prób w locie, nieregulowanych w załączniku I (Część FCL) do rozporządzenia nr 1178/2011, wykonywanych na:

- 1) statkach powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 748/2012 innych niż samoloty i śmigłowce;
- 2) samolotach o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 2000 kg objętych rozporządzeniem nr 748/2012;
- 3) statkach powietrznych nieposiadających świadectwa zdatności do lotu wydanego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 748/2012, z wyjątkiem statków powietrznych objętych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

²⁰⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. poz. 632 i 1867, z 2006 r. poz. 1160, z 2009 r. poz. 808 i 942 oraz z 2010 r. poz. 1119.

3.6.2. TPR uprawnia do wykonywania prób w locie, zgodnie z posiadaną klasą i rodzajem próby w locie, na statkach powietrznych objętych przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy.

3.6.3. Pilot posiadający TPR jest uprawniony do:

- 1) wykonywania prób w locie;
- 2) wydawania opinii o statku powietrznym w trakcie realizowania programu prób w locie albo po jego zakończeniu na potrzeby organizacji przeprowadzającej próby w locie oraz dla Prezesa Urzędu;
- 3) zgłaszania wraz z uzasadnieniem wniosków dotyczących zmian programu prób w locie lub zmian konstrukcyjnych w statku powietrznym poddawanych próbom w locie – w przypadku prowadzenia prób prototypu statku powietrznego.

3.6.4. Posiadacz TPR może korzystać z wynikających z niego uprawnień pod warunkiem:

- 1) wykonania w okresie 24 miesięcy od dnia uzyskania uprawnienia co najmniej 1 programu prób w locie albo
- 2) odbycia i potwierdzenia w dokumentacji osobistej pilota szkolenia odświeżającego w postaci seminarium w zakresie 8 godzin wykładów z metodyki prowadzenia prób w locie zorganizowanego przez ośrodek szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5, albo
- 3) odbycia raz na 24 miesiące sprawdzenia umiejętności w postaci egzaminu praktycznego, o którym mowa w pkt 3.5.1 ppkt 2, w zakresie jak do uzyskania uprawnienia, przeprowadzonego w ośrodku szkolenia lotniczego, o którym mowa w § 28 ust. 5.

3.6.5. Pilot posiadający TPR:

- 1) stosuje się do odpowiednich postanowień instrukcji operacyjnej organizacji projektującej lub produkującej statki powietrzne, jeżeli posiadanie takiej instrukcji jest wymagane;
- 2) stosuje się do ustaleń instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego albo tymczasowej instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego, albo innego równoważnego dokumentu;
- 3) zgłasza organizacji projektującej lub produkującej statki powietrzne każdy przypadek zagrożenia bezpieczeństwa lotu i okoliczności jego wystąpienia.

3.7. Ważność TPR

3.7.1. TPR wydaje się bezterminowo.

Rozdział 4

Szkolenia lotnicze specjalistyczne

4.1. Wykonywanie w charakterze dowódcy statku powietrznego lotów:

- 1) grupowych, w których statki powietrzne znajdują się podczas lotu tak blisko siebie, że wymaga to od pilotów specjalnych umiejętności pilotażowych dla zachowania bezpieczeństwa,
- 2) których celem jest wyrzucanie skoczków spadochronowych oraz przedmiotów,
- 3) agrolotniczych,
- 4) gaśniczych,
- 5) z ciężarem podwieszonym pod statkiem powietrznym

– wymaga posiadania odpowiedniego potwierdzenia odbycia szkolenia lotniczego specjalistycznego wpisanego do osobistego dokumentu praktyki lotniczej pilota.

4.2. Prowadzenie szkoleń lotniczych specjalistycznych

4.2.1. Szkolenia lotnicze specjalistyczne wymienione w pkt 4.1 ppkt 1 i 2 są realizowane przez ośrodki szkolenia lotniczego.

4.2.2. Szkolenia lotnicze specjalistyczne wymienione w pkt 4.1 ppkt 3–5 są realizowane przez operatorów uprawnionych do prowadzenia działalności operacyjnej związanej z wykonywaniem lotów agrolotniczych, lotów gaśniczych lub lotów z podwieszonym ciężarem.

4.2.3. Organizacje wymienione w pkt 4.2.1 i 4.2.2:

- 1) opracowują programy szkolenia specjalistycznego uwzględniające przebieg, formę i jakość szkolenia lotniczego kandydatów do tych uprawnień, tryb nadawania i potwierdzania uprawnień oraz przedłużania ich ważności;
- 2) potwierdzają odbyte szkolenia w osobistych dokumentach przebiegu praktyki lotniczej pilota.

4.2.4. Organizacje wymienione w pkt 4.2.1 i 4.2.2 są uprawnione do uznawania lub potwierdzania szkolenia lotniczego specjalistycznego, przeprowadzonego przez innego operatora, bez względu na to, do jakiego dokumentu szkolenie to zostało wpisane.

Rozdział 5**Szczegółowe warunki wydawania licencji członków załogi lotniczej niebędących pilotami oraz wydawania im uprawnień dotyczących szkolenia lotniczego, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki****5.1. Licencja nawigatora lotniczego (FNL) i uprawnienia do niej wpisywane**

5.1.1. Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien ukończyć i zaliczyć szkolenia teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami.

5.1.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) licencjonowanie: dotyczące licencji nawigatora i wpisywanych do niej uprawnień, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służb i organów ruchu lotniczego oraz współdziałanie z nimi;
- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym: podstawowe wiadomości o statkach powietrznych, wyposażenie elektryczne statków powietrznych, pokładowe przyrządy pilotażowo-nawigacyjne oraz systemy kierowania lotem;
- 3) osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, wpływ masy i wyważenia na osiągi, określanie i praktyczne wykorzystanie danych o osiąгах przy starcie i lądowaniu, podczas lotu poziomego – parametry przelotowe, wznoszącego i szybowego, opracowanie operacyjnego planu lotu i planu lotu na potrzeby ruchu lotniczego;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, leków i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych, również występujących w górnych warstwach troposfery, szczególnie zagrażających bezpieczeństwu lotu, wiedza o organizacji osłony meteorologicznej lotnictwa, informacje meteorologiczne na potrzeby lotnictwa, ich pozyskiwanie, interpretacja i wykorzystywanie, wiedza z zakresu klimatologii i jej wykorzystanie na potrzeby lotnictwa, dotycząca układów ciśnienia i frontów, ich struktury i przemieszczania się;
- 6) nawigacja: wiedza o kuli ziemskiej i jej odwzorowaniach na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zaliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas – średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, czas wschodu i zachodu słońca, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, urządzenia radionawigacyjne zewnętrzne oraz rodzaje urządzeń radionawigacyjnych pokładowych i ich wykorzystanie, dokładność systemów nawigacyjnych oraz programowanych systemów kierowania lotem, nawigacja radarowa, transponder, stosowanie metod nawigowania w profesjonalnych operacjach lotniczych dalekiego zasięgu; nawigowanie w strefach podbiegunowych, astronawigacja i nawigacja układów ciśnienia, dokumentacja nawigacyjna;
- 7) procedury operacyjne: posługiwanie się dokumentacją operacyjną oraz nawigacyjną, wydawnictwami oficjalnymi i prywatnymi, poszukiwanie i ratownictwo, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury bezpieczeństwa i procedury awaryjne w lotach IFR, skutki naruszenia przepisów lotniczych;
- 8) zasady lotu: podstawowe zasady lotu odnoszące się do samolotów, śmigłowców i sterowców;
- 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim lub języku angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywaniu łączności, w lotach nadlotniskowych i przelotach, we wszystkich rodzajach ruchu lotniczego, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych, procedury w razie utraty łączności.

5.1.3. Szkolenie praktyczne. Podczas szkolenia praktycznego kandydat powinien nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) operacyjnego przygotowania do lotu, w tym określania charakterystycznych prędkości i parametrów startu i początkowego wznoszenia, parametrów przelotu, przygotowania nawigacyjnego, oceny zdolności systemów nawigacyjnych statku powietrznego;
- 2) wykonywania czynności nawigatora lotniczego podczas lotów VFR i IFR zgodnie z wymaganiami instrukcji użytkowania w locie statku przy optymalnym wykorzystaniu jego systemów nawigacyjnych;
- 3) rozpoznawania niesprawności systemów nawigacyjnych statku powietrznego i skutecznego nawigowania w locie w warunkach stwierdzonych niesprawności;
- 4) określania pozycji statku powietrznego w locie dziennym i nocnym za pomocą astronawigacji;
- 5) właściwej współpracy w załodze, w sposób niebudzący wątpliwości pozostałych członków załogi, skutecznego porozumiewania się z nimi przy wykorzystaniu standardowej frazeologii;
- 6) prowadzenia korespondencji z organami ruchu lotniczego lub innymi statkami powietrznymi w zakresie zleconym przez dowódcę statku powietrznego.

5.1.4. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że w trakcie praktycznego szkolenia lotniczego i nadzorowanej praktyki wykonał na statku powietrznym ogółem co najmniej 200 godzin lotu w charakterze nawigatora lotniczego, w tym co najmniej 30 godzin w nocy; przy czym nie więcej niż:

- 1) 100 godzin tego lotu może być wykonane na urządzeniu treningowym zaakceptowanym do tego celu przez Prezesa Urzędu;
- 2) 50 godzin tego lotu może być zaliczone, jeżeli zostało wykonane w charakterze pilota.

5.1.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji FNL mogą być wpisane następujące uprawnienia:

- 1) na poszczególne typy statków powietrznych, które upoważniają do wykonywania na tych typach statków powietrznych czynności nawigatora lotniczego po spełnieniu wymagań określonych w pkt 5.1.5.1;
- 2) instruktora typu, upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na ziemi i w locie na statku powietrznym danego typu po spełnieniu wymagań określonych w pkt 5.1.5.2.

5.1.5.1. Uprawnienie dotyczące typu statku powietrznego. Uprawnienie:

- 1) może być przyznane nawigatorowi lotniczemu, który ukończył szkolenia teoretyczne i praktyczne obejmujące:
 - a) tematykę określoną w pkt 5.1.2 i 5.1.3, dotyczącą danego typu statku powietrznego, podczas szkolenia do licencji albo podczas szkolenia na dany typ,
 - b) tematykę współpracy w załodze wieloosobowej;
- 2) może być przyznane nawigatorowi lotniczemu, który wykaże znajomość języka, w którym jest wydana zatwierdzona instrukcja użytkowania w locie tego typu statku powietrznego;
- 3) jest ważne 12 miesięcy i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w ciągu okresu ważności jego posiadacz wykonał co najmniej 20 przelotów jako nawigator lotniczy na tym typie statku powietrznego albo jeden taki przelot pod nadzorem upoważnionego egzaminatora oraz zaliczył sprawdzenie umiejętności praktycznych;
- 4) może być wznowione po szkoleniu wznawiającym wiadomości i umiejętności w zakresie ustalonym przez Prezesa Urzędu przy uwzględnieniu lotniczej praktyki kandydata, przerwy w ważności uprawnienia i właściwości statku powietrznego oraz po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu państwowego.

5.1.5.2. Uprawnienie instruktora typu statku powietrznego. Uprawnienie:

- 1) może być wydane nawigatorowi lotniczemu, który:
 - a) posiada uprawnienie na typ statku powietrznego, którego ma dotyczyć uprawnienie instruktora, oraz wykonał co najmniej 1000 godzin jako nawigator lotniczy,

- b) w ciągu ostatnich 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, wykonał co najmniej 30 przelotów obejmujących starty i lądowania na danym typie statku powietrznego lub uznanym za podobny, z czego nie więcej niż 15 na symulatorze lotu, a jeżeli ubiega się o uprawnienie instruktora na następny typ, wykonał co najmniej 15 przelotów, z których nie więcej niż 7 może być wykonanych na symulatorze lotu,
 - c) ukończył kurs szkolenia do uprawnień instruktora obejmujący:
 - szkolenie teoretyczne w następującym zakresie: prawo lotnicze, człowiek – możliwości i ograniczenia, metodyka i organizacja szkolenia nawigatora lotniczego, zasady wykonywania czynności lotniczych nawigatora lotniczego,
 - szkolenie praktyczne w zakresie: praktyczne nauczanie w locie na symulatorze lotu i na statku powietrznym czynności normalnych i awaryjnych kandydatów na nawigatorów lotniczych;
- 2) jest ważne 3 lata i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających wygaśnięcie terminu ważności jego posiadacz przeprowadził co najmniej 3 godziny szkolenia na symulatorze, 1 godzinę lotu na statku powietrznym co najmniej z dwoma startami i lądowaniami, zaliczył szkolenie wznawiające kwalifikacje oraz sprawdzenie umiejętności;
- 3) może być wznowione:
- a) jeżeli kandydat wykonał jako nawigator lotniczy co najmniej 30 przelotów obejmujących starty i lądowania na danym typie statku powietrznego lub na uznanym za podobny, z czego nie więcej niż 15 przelotów na symulatorze,
 - b) po szkoleniu wznawiającym wiadomości i umiejętności, obejmującym co najmniej 3 godziny lotu w charakterze instruktora na danym typie statku powietrznego lub podobnym albo na symulatorze lotu,
 - c) po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu państwowego.

5.1.5.2.1. Zastępcze wykonywanie czynności instruktorskich. Na statkach powietrznych, na których brak jest możliwości zapewnienia instruktorowi nawigatorowi lotniczemu bezpiecznego miejsca na fotelu w kabinie załogi, wykonywanie czynności instruktorskich w stosunku do kandydata na nawigatora lotniczego powierza się pilotowi dowódcy statku powietrznego posiadającemu:

- 1) ważne uprawnienie instruktora odpowiednie dla typu statku powietrznego;
- 2) zaliczone odpowiednie szkolenie metodyczne dotyczące wykonywania tego rodzaju czynności instruktorskich według zatwierdzonego programu.

5.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji

Posiadacz FNL jest uprawniony do wykonywania za wynagrodzeniem czynności nawigatora lotniczego we wszystkich rodzajach zarobkowych i niezarobkowych operacji lotniczych na typach statków powietrznych, których dotyczą uprawnienia lotnicze wpisane do jego licencji.

5.2. Licencja mechanika pokładowego (FEL) i uprawnienia do niej wpisywane

FEL może być wydana mechanikowi pokładowemu:

- 1) samolotowemu;
- 2) śmigłowcowemu;
- 3) sterowcowemu.

5.2.1. Szkolenie lotnicze. Kandydat powinien zaliczyć szkolenia teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego potwierdzone odpowiednimi zaświadczeniami.

5.2.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) przepisy w zakresie licencjonowania dotyczące licencji mechanika pokładowego i wpisywanych do niej uprawnień, operacji cywilnych statków powietrznych mających związek z czynnościami lotniczymi i obowiązkami mechanika pokładowego;

- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym:
 - a) podstawowe zasady pracy zespołów napędowych, turbinowych, turboodrzutowych i tłokowych, paliwa lotnicze i kontrola ich jakości, układy paliwowe i kontrola ich funkcjonowania, smarowanie i układy smarowania, dopalacze i systemy wtryskowe, systemy rozruchowe,
 - b) zasady operacyjne, procedury obsługi naziemnej, ograniczenia operacyjne zespołów napędowych, wpływ warunków atmosferycznych na osiągi silników,
 - c) płatowce samolotów albo śmigłowców, układy sterowania lotem, podwozia, ich układy i systemy hamowania, układy antypoślizgowe, korozja i trwałość zmęczeniowa, rozpoznawanie uszkodzeń strukturalnych i usterek, systemy hydrauliczny i pneumatyczny,
 - d) systemy hermetyzacji, klimatyzacji i systemy tlenowe, systemy przeciwołodziwowe i odladzające,
 - e) podstawy wiedzy o elektryczności, system elektryczny i jego elementy, umasienie i ekranowanie,
 - f) przyrządy pokładowe, przyrządy kontroli zespołów napędowych i systemów statku powietrznego, przyrządy pilotażowo-nawigacyjne, awionika i monitory, systemy kierowania lotem,
 - g) ograniczenia statku powietrznego zamieszczone w instrukcji użytkowania w locie,
 - h) instalacja przeciwpożarowa statku powietrznego, system wykrywania i sygnalizacji pożaru oraz jego tłumienia lub gaszenia,
 - i) wykorzystanie systemu sprawdzania zdadności do lotu wyposażenia i systemów statku powietrznego;
- 3) osiągi i planowanie lotu: obliczenia masy i wyważenia, zależność właściwości statku powietrznego od masy i wyważenia;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, leków i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: podstawowa wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych, zjawiskach atmosferycznych niebezpiecznych dla lotu: oblodzenie, uskok wiatru, turbulencja;
- 6) nawigacja: podstawowe zasady, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas – średni lokalny i uniwersalny koordynowany, systemy nawigacyjne i radionawigacyjne, systemy kierowania lotem;
- 7) procedury operacyjne: zasady obsługi technicznej i naziemnej, procedury utrzymania i oceny zdadności do lotu, zgłaszanie usterek, procedury ostrożnościowe przy tankowaniu paliwa i wykorzystywaniu obcych źródeł mocy, obsługa systemów wyposażenia kabin, normalne i nienormalne procedury awaryjne, procedury operacyjne przewozu ładunku oraz towarów niebezpiecznych;
- 8) zasady lotu: aerodynamika podstawowa, podstawy mechaniki lotu, obciążenia konstrukcji w czasie lotu oraz poruszanie się statku powietrznego na ziemi przy użyciu własnego napędu albo holowania;
- 9) łączność: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim i języku angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywaniu łączności, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych, procedury w razie utraty łączności.

5.2.3. Szkolenie praktyczne. Podczas szkolenia praktycznego kandydat powinien nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) stosowania i wykonywania następujących procedur normalnych:
 - a) sprawdzenia przed lotem statku powietrznego, oceny jego zdadności do lotu oraz, jeżeli przewiduje to instrukcja obsługi technicznej, wykonanie obsługi technicznej przedlotowej,
 - b) obsługi naziemnej: kontroli jakości paliwa, tankowania oraz nadzoru nad obsługą naziemną wykonywaną przez służby specjalistyczne,
 - c) procedur pokładowych podczas wszystkich faz lotu,
 - d) współpracy w załodze, również w przypadku niesprawności jednego z członków załogi,
 - e) zgłaszania usterek;

- 2) stosowania procedur zastępczych przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego:
 - a) rozpoznawanie niestandardowego funkcjonowania systemów statku powietrznego,
 - b) wykonywanie działań przewidzianych dla tych okoliczności;
- 3) stosowania procedur awaryjnych:
 - a) rozpoznawanie awarii,
 - b) wykonywanie działań awaryjnych przewidzianych dla rozpoznanych awarii;
- 4) wykorzystywania systemów statku powietrznego w ramach ich możliwości technicznych i ograniczeń;
- 5) podejmowania prawidłowych decyzji i sprawnego sterowania systemami;
- 6) właściwej współpracy w załodze, w sposób niebudzący wątpliwości pozostałych członków załogi, skutecznego porozumiewania się z nimi przy wykorzystaniu standardowej frazeologii;
- 7) prowadzenia korespondencji z organami ruchu lotniczego lub statkami powietrznymi w zakresie zleconym przez dowódcę statku powietrznego.

5.2.4. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- 1) w trakcie praktycznego szkolenia lotniczego i nadzorowanej praktyki wykonał na statku powietrznym jednej z kategorii wymienionych w pkt 5.2, do której ma się odnosić licencja, ogółem co najmniej 100 godzin lotu w charakterze mechanika pokładowego, w tym nie więcej niż 25 godzin lotu może być zaliczonych, jeżeli zostały wykonane w charakterze:
 - a) pilota na statku powietrznym tej kategorii, do której ma się odnosić licencja, o którą kandydat się ubiega,
 - b) mechanika pokładowego posiadającego licencję uprawniającą do wykonywania tych czynności na statku powietrznym innej kategorii niż ta, do której ma się odnosić licencja, o którą kandydat się ubiega;
- 2) posiada co najmniej 6 miesięcy praktyki w obsłudze technicznej statków powietrznych tej kategorii, do której ma się odnosić licencja, o którą kandydat się ubiega, w zakresie płatowca, zespołu napędowego i wyposażenia w przyrządy pokładowe i systemy nawigacyjne oraz kierowania lotem.

5.2.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji. Do licencji mechanika pokładowego samolotu, śmigłowca albo sterowca mogą być wpisane uprawnienia:

- 1) na poszczególne typy statków powietrznych, które upoważniają do wykonywania na tych typach statków powietrznych czynności mechanika pokładowego oraz poświadczania przedlotowej obsługi technicznej, jeżeli instrukcja obsługi technicznej tego typu wymaga takiej obsługi, po spełnieniu wymagań określonych w pkt 5.2.5.1,
- 2) instruktora typu upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na ziemi i w locie na statku powietrznym danego typu po spełnieniu wymagań określonych w pkt 5.2.5.2.

5.2.5.1. Uprawnienie dotyczące typu statku powietrznego. Uprawnienie:

- 1) może być wydane mechanikowi pokładowemu, którego licencja dotyczy odpowiedniej kategorii statków powietrznych, który ukończył szkolenia teoretyczne i praktyczne obejmujące:
 - a) tematykę określoną w pkt 5.2.2 i 5.2.3, dotyczącą danego typu statku powietrznego, podczas szkolenia do licencji albo podczas szkolenia na dany typ statku powietrznego,
 - b) tematykę współpracy w załodze wieloosobowej,
 - c) przedlotową obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli instrukcja obsługi technicznej tego typu wymaga takiej obsługi, a kandydat nie posiada licencji mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego, z której wynika takie uprawnienie;
- 2) może być wydane mechanikowi pokładowemu, który wykaże znajomość języka, w którym są wydane zatwierdzona instrukcja użytkowania w locie tego typu oraz instrukcja obsługi technicznej, jeżeli zachodzą okoliczności, wymienione w ppkt 1 lit. c;
- 3) jest ważne 36 miesięcy i jego ważność może być przedłużona przez egzaminatora państwowego na podstawie egzaminu praktycznego;
- 4) może być wznowione po spełnieniu wymagania określonego w ppkt 3, z zastrzeżeniem że w przypadku niezyskania pozytywnego wyniku z egzaminu praktycznego konieczne jest odbycie szkolenia uzupełniającego przed następnym przystąpieniem do egzaminu na wznowienie uprawnienia.

5.2.5.2. Uprawnienie instruktora typu statku powietrznego. Uprawnienie:

- 1) może być wydane mechanikowi pokładowemu, który:
 - a) posiada uprawnienie na typ statku powietrznego, którego ma dotyczyć uprawnienie instruktora, oraz wykonał co najmniej 1500 godzin lotu jako mechanik pokładowy,
 - b) ukończył kurs szkolenia do uprawnień instruktora, obejmujący:
 - szkolenie teoretyczne w zakresie przedmiotów: prawo lotnicze, człowiek – możliwości i ograniczenia, metodyka i organizacja szkolenia mechaników pokładowych, zasady wykonywania czynności lotniczych mechanika pokładowego,
 - szkolenie praktyczne w zakresie nauczania kandydatów na mechaników pokładowych czynności normalnych i awaryjnych w locie, na symulatorze lotu i na statku powietrznym;
- 2) jest ważne 3 lata i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających wygaśnięcie terminu ważności jego posiadacz uczestniczył w locie jako członek załogi i odbył przynajmniej 1 godzinę lotu na statku powietrznym co najmniej z dwoma startami i lądowaniami oraz uzyskał pozytywny wynik z egzaminu państwowego przed upoważnionym egzaminatorem na podstawie praktycznego sprawdzianu umiejętności;
- 3) może być wznowione po:
 - a) szkoleniu wznowiającym wiadomości i umiejętności,
 - b) uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu praktycznego przed egzaminatorem państwowym.

5.2.5.2.1. Zastępcze wykonywanie czynności instruktorskich. Na statkach powietrznych, na których brak jest możliwości zapewnienia instruktorowi mechanikowi pokładowemu bezpiecznego miejsca na fotelu w kabinie załogi, wykonywanie czynności instruktorskich w stosunku do kandydata na mechanika pokładowego powierza się dowódcy statku powietrznego posiadającemu:

- 1) ważne uprawnienie instruktora odpowiednie dla typu statku powietrznego;
- 2) zaliczone odpowiednie szkolenie metodyczne dotyczące wykonywania tego rodzaju czynności instruktorskich według zatwierzonego programu.

5.2.6. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz FEL jest uprawniony do wykonywania:

- 1) czynności mechanika pokładowego we wszystkich rodzajach zarobkowych i niezarobkowych operacji lotniczych na typach statków powietrznych, których dotyczą uprawnienia lotnicze wpisane do jego licencji;
- 2) poświadczenia przedlotowej obsługi technicznej typu statku powietrznego, na który posiada uprawnienie, jeżeli instrukcja obsługi technicznej tego typu statku powietrznego wymaga tego rodzaju obsługi.

5.3. (uchylony).

Rozdział 6

Szczegółowe wymagania dla licencji członka personelu lotniczego niewchodzącego w skład załóg lotniczych**6.1. Licencja dyspozytora lotniczego (FDL)**

6.1.1. Wiadomości i umiejętności. Kandydat powinien podczas egzaminu na licencję wykazać, że zna język angielski w stopniu umożliwiającym rozumienie pisanych tekstów angielskich dotyczących informacji operacyjnych o statkach powietrznych, operacji lotniczych, informacji lotniczej łącznie z mapami lotniczymi i rozumienie potocznej odmiany tego języka oraz mówienie w tym języku bez wad wymowy, akcentu i błędów, które mogłyby utrudniać korespondencję radiotelefoniczną, w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności dyspozytora lotniczego.

6.1.2. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze: przepisy w zakresie licencjonowania dyspozytorów lotniczych, przepisy dotyczące organów i służb ruchu lotniczego, zasady ruchu lotniczego, procedury służb ruchu lotniczego stosowane w ruchu lotniczym kontrolowanym, szczególnie przepisy o lotach według wskazań przyrządów;
- 2) ogólna wiedza o statku powietrznym: zasady działania zespołów napędowych, przyrządów i systemów, ich ograniczenia operacyjne, wykaz minimalnego wyposażenia;

- 3) osiągi i planowanie lotu: masa i wyważenie, wpływ masy i wyważenia na osiągi i właściwości statku powietrznego; operacyjny plan lotu, w tym zużycie paliwa, jego zapasu, zasięgu i czasów lotu, wybór lotnisk zapasowych, kierowanie lotem po trasie przelotu, operacje o zwiększonym zasięgu, przygotowanie i wypełnianie planu lotu dla służb ruchu lotniczego, planowanie operacji z zastosowaniem komputera;
- 4) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz o wpływie warunków pracy dyspozytora lotniczego na możliwość popełniania błędów, o wpływie stanów chorobowych, używania leków i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 5) meteorologia: ruch układów ciśnienia atmosferycznego, struktura i przemieszczanie się frontów mas powietrza, właściwości mas powietrza, pochodzenie i rozwój zjawisk pogodowych, ich właściwości i znaczenie dla warunków startu, przelotu i lądowania, interpretacja i wykorzystanie informacji meteorologicznych, map pogodowych, prognoz i ostrzeżeń, skróty i kody stosowane w informacjach meteorologicznych, procedury pozyskiwania informacji pogodowych;
- 6) nawigacja: zasady nawigacji lotniczej, obliczenia nawigacyjne dla przelotów, szczególnie wykonywanych według wskazań przyrządów;
- 7) procedury operacyjne: wykorzystanie dokumentacji lotniczej, operacyjnej i nawigacyjnej, procedury operacyjne dotyczące przewozu ładunków i materiałów niebezpiecznych, procedury badania wypadków i incydentów lotniczych, postępowanie w razie sytuacji awaryjnych, postępowanie w razie działań bezprawnych, sabotażu i aktów terroru na statku powietrznym;
- 8) zasady lotu: podstawowe zasady aerodynamiki i aerostatyki oraz mechaniki lotu samolotów, śmigłowców i sterowców;
- 9) łączność: sprzęt łączności wykorzystywany w pracy dyspozytora lotniczego, procedury i frazeologia łączności ze statkiem powietrznym oraz stacjami i służbami naziemnymi.

6.1.3. Szkolenie praktyczne. Podczas szkolenia praktycznego kandydat powinien nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) wykonania dokładnej i prawidłowej analizy pogody na podstawie informacji meteorologicznych o pogodzie przewidywanej i rzeczywistej i map pogody oraz sporządzania na tej podstawie informacji wartościowej pod względem operacyjnym o pogodzie na trasie przelotu, w sąsiedztwie trasy przelotu i w rejonach lotnisk zapasowych, przewidywania tendencji do zmian pogody dla trasy przelotu, lotniska docelowego i lotnisk zapasowych, z uwzględnieniem wymagań przewozu lotniczego;
- 2) określania optymalnych tras lotu dla odcinków przelotu i sporządzania ręcznych lub komputerowych planów operacyjnych lotu i planów lotu na potrzeby służb ruchu lotniczego;
- 3) sprawowanie operacyjnego nadzoru nad lotem i zapewnienia pomocy dowódcy statku powietrznego w niekorzystnych warunkach pogodowych i nawigacyjnych zgodnie z przyjętymi procedurami.

6.1.4. Doświadczenie lotnicze. Jeżeli kandydat do uzyskania licencji dyspozytora lotniczego wykonywał:

- 1) w okresie 3 lat bezpośrednio poprzedzających ubieganie się o wydanie licencji w ciągu 2 lat w przewozie lotniczym czynności na stanowisku:
 - a) członka załogi lotniczej statku powietrznego w przewozie lotniczym lub
 - b) meteorologa w organizacji przewoźnika lotniczego, lub
 - c) kontrolera ruchu lotniczego, lub
 - d) inspektora nadzoru technicznego nad dyspozytorami lotniczymi, lub
- 2) w okresie 2 lat bezpośrednio poprzedzających ubieganie się o wydanie licencji czynności asystenta dyspozytora lotniczego co najmniej w ciągu jednego roku

– nie wymaga się od niego ukończenia odpowiednich szkoleń teoretycznego i praktycznego w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzonych odpowiednim zaświadczeniem, oraz odbycia praktyki, o której mowa w pkt 6.1.5.

6.1.4.1. W przypadku wykonywania przez kandydata czynności na kilku stanowiskach, o których mowa w pkt 6.1.4 ppkt 1, do wymaganej praktyki może być zaliczony okres wykonywania tych czynności na każdym ze stanowisk, nie krótszy niż jeden rok.

6.1.5. Praktyka. Przed wydaniem FDL kandydat powinien wykazać, że odbył pod nadzorem dyspozytora lotniczego praktykę nie krótszą niż 90 dni roboczych. Praktyka powinna obejmować czynności wykonywane na stanowisku dyspozytora lotniczego oraz odbyć się w ciągu 6 miesięcy bezpośrednio poprzedzających złożenie wniosku o wydanie FDL.

6.1.6. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz FDL jest uprawniony do wykonywania czynności w zakresie sprawowania nadzoru operacyjnego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 159 ust. 1 i 2²¹⁾ ustawy, przepisów Załącznika 6 do Konwencji oraz JAR-OPS 3 wprowadzonych do stosowania na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy.

6.1.7. FDL jest ważna w przypadku uzyskania pozytywnego wyniku z egzaminu praktycznego, w zakresie takim jak do uzyskania tej licencji, zdawanym nie rzadziej niż co 5 lat.

6.1.7.1. (uchylony).

6.2. Licencja mechanika lotniczego obsługi technicznej (MML) i uprawnienia do niej wpisywane

6.2.1. Szkolenia teoretyczne i praktyczne

6.2.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze – przepisy prawa międzynarodowego i krajowego, przepisy dotyczące licencjonowania odnoszące się do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej i uprawnień, które mogą zostać do nich wpisane, przepisy dotyczące obsługi technicznej statków powietrznych;
- 2) nauki techniczne – jednostki miar, atmosfera wzorcowa, podstawy aerodynamiki i mechaniki lotu;
- 3) technika lotnicza dotycząca statku powietrznego odpowiedniego do licencji i uprawnienia – rodzaje i parametry techniczne materiałów stosowanych w budowie statku powietrznego, podstawowe zespoły i układ konstrukcyjny statku powietrznego, wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego, techniki naprawy uszkodzeń;
- 4) obsługa techniczna statku powietrznego i bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego odpowiedniego do licencji i uprawnienia – program obsługi technicznej statku powietrznego, komponenty o ograniczonej żywotności, przygotowanie materiałów i wyposażenia obsługowego, przygotowanie stanowiska obsługowego, procedury wykonania obsługi technicznej, procedury bezpieczeństwa podczas wykonywania obsługi technicznej, dokumentowanie wykonania czynności obsługowych;
- 5) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy, chorób, higieny, środki ograniczające sprawność psychiczną lub fizyczną mechanika, czynnik ludzki w obsłudze statków powietrznych.

6.2.1.2. Szkolenie praktyczne. Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) wykorzystania instrukcji obsługi;
- 2) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i materiałami;
- 3) utrzymywania porządku na stanowisku pracy;
- 4) dbałości o zdatność statku powietrznego do lotu;
- 5) dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi statku powietrznego;
- 6) dokumentowania poszczególnych czynności przeglądu lub obsługi;
- 7) wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

6.2.2.²²⁾ Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

- 1) elementów:
 - a) płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
 - b) awioniki i systemów elektrycznych– 1 rok pracy w charakterze mechanika obsługi płatowca i jego systemów lub awioniki;
- 2) statku powietrznego jako całości – 2 lata pracy w charakterze mechanika lotniczego obsługi technicznej wszystkich elementów statku powietrznego.

²¹⁾ Art. 159 ust. 2 uchylony przez art. 1 pkt 102 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), która weszła w życie z dniem 1 kwietnia 2019 r.

²²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

6.2.3.²²⁾ Uprawnienia lotnicze wpisane do licencji. Do MML wpisuje się co najmniej jedno z następujących uprawnień lotniczych do poświadczenia obsługi:

- 1) elementów statków powietrznych, odrębnie dla:
 - a) płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
 - b) awioniki i systemów elektrycznych;
- 2) statku powietrznego jako całości.

6.2.4. Uprawnienie lotnicze mechanika lotniczego obsługi technicznej może być wydane:

- 1) po odbyciu i zaliczeniu przez kandydata szkolenia w ośrodku szkolenia wymienionym w § 26 rozporządzenia;
- 2) kandydatowi posiadającemu wymaganą praktykę na dane uprawnienie określone w pkt 6.2.2;
- 3) kandydatowi, który uzyskał pozytywny wynik z egzaminu państwowego.

6.2.5. Ważność uprawnień. Uprawnienia wpisywane do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej wydaje się bezterminowo.

NAZWY I SKRÓTY NAZW UPRAWNIENIŃ WPISYWANYCH DO LICENCJI

Stosowane w licencjach nazwy i skróty nazw uprawnień są zamieszczone w poniższej tabeli:


Uprawnienie lotnicze		
Symbol literowy uprawnienia wpisywanego do licencji	Nazwa w języku polskim	Nazwa w języku angielskim
1	2	3
Uprawnienia lotnicze wpisywane do licencji członków personelu lotniczego wchodzących w skład załogi statku powietrznego		
TR ...	uprawnienie dotyczące typu ...	Type rating
FI 2	(uprawnienie ograniczone) instruktora (szkolenia ogólnego) – klasy 2	Flight instructor (restricted rating) – 2 class
FI 1	(uprawnienie) instruktora (szkolenia ogólnego) – klasy 1	Flight instructor (rating) – 1 class
TRI ...	(uprawnienie) instruktora szkolenia typ ...	Type rating instructor ...
TRI(MP) ...	(uprawnienie) instruktora szkolenia typ z załogą wieloosobową ...	Multi-pilot type rating instructor ...
IR	uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów	Instrument rating
IRI	uprawnienie instruktora szkolenia w lotach według wskazań przyrządów	Instrument rating instructor
TPR	uprawnienie pilota doświadczalnego	Test pilot rating
TPR 3/2/1	uprawnienie pilota doświadczalnego klasy 3 albo 2, albo 1	Test pilot rating 3 or 2 or 1 class
Uprawnienia lotnicze wpisywane do licencji mechaników lotniczych obsługi technicznej statków powietrznych nieobjętych rozporządzeniem nr 2018/1139 i rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji		
AFPP(A)R	(uprawnienie) dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu	Airframe, power plant and electrical systems of aeroplane (rating)
AFPP(H)R	(uprawnienie) dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca	Airframe, power plant and electrical systems of helicopter (rating)
AFPP(AG)R	(uprawnienie) dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca	Airframe, power plant and electrical systems of autogiro (rating)
AV(A)	(uprawnienie) dotyczące awioniki i systemów elektrycznych statku powietrznego	Avionics of aircraft and electrical systems (rating)
TM(A)R	(uprawnienie) dotyczące samolotu jako całości	Totality of aeroplane (rating)

²³⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 8 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 2.

TM(H)R	(uprawnienie) dotyczące śmigłowca jako całości	Totality of helicopter (rating)
TM(AG)R	(uprawnienie) dotyczące wiatrakowca jako całości	Totality of autogiro (rating)
TM(AS)R	(uprawnienie) dotyczące sterowca jako całości	Totality of airship (rating)
TM(FB)R	(uprawnienie) dotyczące balonu wolnego jako całości	Totality of free balloon (rating)
TM(G)R	(uprawnienie) dotyczące szybowca jako całości	Totality of total glider (rating)
TM(MG)R	(uprawnienie) dotyczące motoszybowca jako całości	Totality of total motor glider (rating)

WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA

Strona 1 (awers)

<p>RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC Civil Aviation Authority – CAA</p>  <p>ŚWIADECTWO UZNANIA CERTIFICATE OF VALIDATION</p> <p>do lotów w FIR EPWW <i>flight in FIR EPWW only</i></p>
--

II	Świadectwo uznania licencji <i>Certificate of licence validation</i>
III	Numer świadectwa/ <i>Certificate number:</i> XX/YY/ZZ
IV	Imię i nazwisko posiadacza/ <i>Name and surname of holder:</i>
IVa	Data i miejsce urodzenia/ <i>Date and place of birth:</i>
V	Adres zamieszkania/ <i>Address of holder:</i>
VI	Obywatelstwo/ <i>Nationality:</i>
VII	Podpis posiadacza/ <i>Signature of holder:</i>
X	Podpis wydającego/ <i>Signature of issuing officer:</i>
XI	Data wydania/ <i>Date of issue:</i> Pieczęć wydającego <i>Stamp of CAA:</i>

Ia	Państwo wydania uznawanej licencji:
IIa	Nazwa uznawanej licencji:
IIIa	Numer uznawanej licencji:
IX	<p>Ważność: Niniejsze świadectwo uznania jest ważne do dnia <i>.../.../...</i></p> <p>Posiadacz świadectwa może korzystać z wynikających z niego uprawnień tylko wtedy, gdy posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie właściwe dla tych uprawnień.</p> <p>Posiadacz świadectwa jest upoważniony do korzystania z uprawnień licencyjnych i ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do niniejszego świadectwa. Świadectwo może być wykorzystywane tylko łącznie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem oraz z oryginalną licencją.</p>
XIII	Uwagi i ograniczenia:

Ia	<i>State of issue the original licence:</i>
IIa	<i>Title of original licence:</i>
IIIa	<i>Number of original licence:</i>
IX	<p>Validity: <i>This certificate of validation is valid to</i> <i>.../.../...</i></p> <p><i>The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege.</i></p> <p><i>The certificate holder is entitled to exercise licence privileges and valid ratings placed in this certificate. This certificate must be accompanied by an legal identity document of the licence holder containing a photograph and by original licence.</i></p>
XIII	<i>Remarks and limitations:</i>

Strona 2 (rewers)

XIIa Uznane uprawnienia lotnicze / <i>Validated ratings</i>		
Klasa/typ/IR/ inne <i>Class/Type/IR/ other</i>	Data ważności <i>Valid until</i>	Uwagi i ograniczenia <i>Remarks & Restrictions</i>

Celowo pozostawiono niezapisaną.

Intentionally left blank.

<p>Celowo pozostawiono niezapisaną.</p> <p><i>Intentionally left blank.</i></p>
--

Skróty zastosowane w tym świadectwie
Abbreviations used in this certificate

--