



WNIOSEK

o wydanie zezwolenia na korzystanie z syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD Airplanes (User Approval)

Dotyczy: Użytkowania syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD zgodnie z wymaganiem OPS 1.005 (d) Rozporządzenia Komisji nr **859/2008** z dnia 20 sierpnia 2008 r. oraz zgodnie z wymaganiami Art. 7, pkt 4 oraz pkt 1 (g) Załącznika III 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

Wnioskowanie: Wniosek o wydanie zezwolenia na korzystanie z syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 4 Wniosku należy złożyć do:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy / Departament Personelu Lotniczego
ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa

1. OGÓLNE (zaznacz właściwe pola symbolem "X")

WNIOSKODAWCA

1. Nazwa i adres :

2. Nr AOC

3. Typ/klasa użytkowanego statku powietrznego, które mają być zastąpione w procesie szkolenia urządzeniem FSTD

INFORMACJE OGÓLNE O OPERATORZE FSTD I URZĄDZENIU SZKOLENIOWYM (FSTD) (BASIC INFORMATION ON FSTD OPERATOR AND TRAINING DEVICE)

4. Numer certyfikatu kwalifikacji urządzenia FSTD
(FSTD Qualification Certificate No)

5. Data ważności certyfikatu kwalifikacji (dd-mm-yyyy)

6. Seria/Numer seryjny FSTD:

7. Symulowany typ/klasa statków powietrznych

„Leasing Symulatora”

- ☐ Nie dotyczy (urządzenie własne)
☐ Dry Lease of STD/SIM (Własny Instruktor / Egzaminator)
☐ Wet Lease of STD/SIM (Instruktor / Egzaminator operatora FSTD)

☐ Pierwsze zezwolenie ☐ Odnowienie zezwolenia ☐ Przedłużenie zezwolenia ☐ Rozszerzenie zezwolenia

7. UWAGA

Zezwolenie wydawane jest **czasowo** zgodnie z ograniczeniem wpisanym na **Certyfikacie FSTD** i podlega **wznowieniu**

2. RODZAJ URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO (FSTD)
(FSTD STANDARD & LEVEL) I PROWADZONE SZKOLENIA

(zaznacz właściwe pola symbolem "X")

INFORMACJE O ZAKRESIE ZASTOSOWANIA URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO FSTD

(INFORMATION ON FSTD APPLICATION BY USER)

- | | | | | | | | | | |
|--|---------------|----------|--------------------------|-----------|--------------------------|----------------|--------------------------|----------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Full Flight Simulator (FFS) : | POZIOM | A | <input type="checkbox"/> | B | <input type="checkbox"/> | C | <input type="checkbox"/> | D | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Flight Training Device (FTD) : | POZIOM | 1 | <input type="checkbox"/> | 2 | <input type="checkbox"/> | 3 | <input type="checkbox"/> | | |
| <input type="checkbox"/> Flight Navigation Procedures Trainer (FNPT) : | POZIOM | I | <input type="checkbox"/> | II | <input type="checkbox"/> | III MCC | <input type="checkbox"/> | | |
| <input type="checkbox"/> Basic Instrument Training Device (BITD) | | | | | | | | | |

(patrz objaśnienia Strona 6)

SZKOLENIA, SPRAWDZENIA I TESTY PRZEPROWADZONE SĄ ZGODNIE Z ZATWIERDZONYM PROGRAMEM SZKOLENIA OPISANYM W INSTRUKCJI OPERACYJNEJ CZĘŚĆ D

Szkolenie w zakresie :

Zgodnie z :

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Low Visibility Training | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT I | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT II | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT III A | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT IIIB | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> LVTO min. T/O RVR _____ | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany okresowe | OPS 1.965 / Dodatek 1 i 2 do OPS 1.965 |
| <input type="checkbox"/> Kwalifikacje pilota do wykon. lotów z każdego stanowiska | OPS 1.968 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie w różnicach i zapoznawcze | OPS 1.950 |
| <input type="checkbox"/> Bieżąca praktyka | OPS 1.970 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie ZFTT | OPS 1.945 / Dodatek do OPS 1.945 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie w załodze wieloosobowej MCC | OPS 1.955 |
| <input type="checkbox"/> LOE /LOFT/LOQE | OPS 1.978 |
| <input type="checkbox"/> HUD/HUDLS | Dodatek 1 do OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> CRM | OPS 1.945 |
| <input type="checkbox"/> Przedłużanie / odnowienie uprawnień na typ/klasę SP | OPS 1.945 / Dodatek 1 do OPS 1.945 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie na typ/klasę statku powietrznego | OPS 1.980 / Dodatek 1 do OPS 1.980 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie FI/MCC/CRI/TRI/IRI | Dodatek 1 do OPS 1.978 |

3. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem	TAK	NIE
1. Lista instruktorów uprawnionych do szkolenia na urządzeniu FSTD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Kopia aktualnego certyfikatu kwalifikacji urządzenia FSTD (FSTD Qualification Certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Specyfikacja STD (STD Specification)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Lista różnic pomiędzy samolotem a aktualnie używanym przez operatora STD, ze szczególnym uwzględnieniem wersji silników, instrumentów nawigacyjnych, FMS (baza danych), danych osiągowych, masy i wyważenia samolotu, systemu paliwowego i innych różnic oraz ich wpływu na wykonywanie lotów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. SAMOLOTY / STD LISTA RÓŻNIC W KONFIGURACJI (DOTYCZY SZKOLEŃ OPS ORAZ NA TYP/KLASĘ)

TYP / WARIANT SAMOLOTU (A/C):	TYP / WARIANT SYMULATORA SAMOLOTU (FSTD):			POZIOM ZGODNOŚCI		
ROZDZIAŁ ATA	Poziom różnic/zgodności i wynikające z tych różnic konsekwencje (wpływ na operacje)	Charakterystyka lotu	Zmiana Procedury	Szkolenia	Sprawdziany	UWAGI
01 General	A/C:					
	FSTD:					
21 Air Conditioning	A/C:					
	FSTD:					
22 Auto Flight	A/C:					
	FSTD:					
23 Communication	A/C:					
	FSTD:					
24 Electrical Power	A/C:					
	FSTD:					
25 Equipment & Furnishings	A/C:					
	FSTD:					
26 Fire Protection	A/C:					
	FSTD:					
27 Flight Controls	A/C:					
	FSTD:					

28 Fuel	A/C:					
	FSTD:					
29 Hydraulic Power	A/C:					
	FSTD:					
30 Ice & Rain Protection	A/C:					
	FSTD:					
31 Indicating / Recording Systems	A/C:					
	FSTD:					
32 Landing Gear	A/C:					
	FSTD:					
33 Lights	A/C:					
	FSTD:					
34 Navigation	A/C:					
	FSTD:					
35 Oxygen	A/C:					
	FSTD:					
36 Pneumatics	A/C:					
	FSTD:					

49 APU	A/C:					
	FSTD:					
52 Doors	A/C:					
	FSTD:					
71 Power Plant	A/C:					
	FSTD:					

POZIOMY ZGODNOŚCI (NALEŻY WPROWADZIĆ STOSOWNY TYP DO POWYŻSZEJ TABELI)

RÓŻNICE TYPU: A

*Brak wpływu na właściwości lotne
Brak wpływu na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)
Różnice w prezentacji
Różnice w operacji*

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Samokształcenie przez AOM lub biuletyn*

RÓŻNICE TYPU: B

*Brak wpływu na właściwości lotne
Wpływ na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)
Ewentualne różnice w prezentacji i operacji*

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Biuletyn, CBT (Computer Based Training), systemowe szkolenie na urządzeniu treningowym lub specjalne szkolenie przez instruktora*

RÓŻNICE TYPU: C

*Wpływ na charakterystykę lotu
Wpływ na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)
Ewentualne różnice w prezentacji i operacji*

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Specjalne szkolenie przez instruktora, wyselekcjonowane częściowe szkolenie na innym urządzeniu FSTD lub samolocie, lub zwolnienie ze względu na wcześniejsze doświadczenie, specjalne instrukcje lub program szkolenia*

RÓŻNICE TYPU: D

*Wpływ na charakterystykę lotu i /lub
Wpływ na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)*

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Wyselekcjonowane częściowe szkolenie na innym urządzeniu FSTD lub samolocie, lub zwolnienie ze względu na wcześniejsze doświadczenie, specjalne instrukcje lub program szkolenia*

POZIOMY FFS

POZIOM FFS: A

Najniższy poziom złożoności symulatora. Pełnowymiarowa replika kokpitu zawierająca systemy, przyrządy pokładowe, wyposażenie nawigacyjne, łączności oraz systemy ostrzegawcze, fotele pilotów, inspektorów/obserwatorów. Siły używane do sterowania oraz reakcje układu sterowania powinny odpowiadać siłom wykorzystywanym w rzeczywistym samolocie w takich samych warunkach lotu. Dozwolone jest stosowanie parametrów specyficznych dla danego typu samolotu włącznie z modelowaniem zachowania samolotu podczas użytkowania na ziemi. Wymagane jest używanie systemów i mechanizmów służących do wprawiania urządzenia w ruch, generowania obrazu i dźwięku. Obraz powinien być wyświetlany w zakresie 45 stopni (w poziomie) i 30 stopni (w pionie). Opóźnienie reakcji układów sterowania nie może być większe niż 300 ms w porównaniu z reakcjami samolotu.

POZIOM FFS: B

Wymagania jak w przypadku Poziomu „A”, dodatkowo: charakterystyki osiągow oraz parametry systemów są wyznaczane na podstawie danych uzyskanych podczas lotu testowego.

POZIOM FFS: C

Wymagania jak w przypadku Poziomu „B”, dodatkowo: wymagane jest zobrazowanie systemów oświetlenia w warunkach dziennych, zmierzchu i nocnych, z zapewnieniem projekcji obrazu w zakresie pola widzenia min. 180 stopni (w poziomie) oraz min. 40 stopni (w pionie). Ruch symulatora o sześciu stopniach swobody. Symulowane dźwięki powinny również obejmować odgłosy opadów atmosferycznych oraz inne istotne odgłosy wydawane przez samolot i wyczuwalne dla pilota, włącznie z odgłosami w przypadku katastrofy.

POZIOM FFS: D

Najwyższy poziom złożoności symulatora. Wymagania jak w przypadku Poziomu „C”, dodatkowo używany rozszerzony zestaw dźwięków oraz efektów wibracji symulatora.

POZIOMY FTD

POZIOM FTD: 1

Symulator specyficzny dla typu samolotu. Co najmniej jeden system wchodzący w skład wyposażenia typu musi być dostępny podczas symulacji w pełnym zakresie funkcjonalności. O wyborze systemu decyduje operator symulatora.

POZIOM FTD: 2

Symulator specyficzny dla typu samolotu z zachowaniem charakterystyk osiągowych. Wszystkie systemy wchodzące w skład wyposażenia danego typu muszą być dostępne w pełnym zakresie funkcjonalności. Wymagane jest stanowisko instruktora.

POZIOMY FNPT

FNPT Typu I

Symulator, którego wyposażenie jest odpowiednie dla typu lub klasy samolotu, włącznie z wyposażeniem nawigacyjnym, przełącznikami i urządzeniami sterowniczymi. Wymagane jest stanowisko instruktora, które musi być umieszczone w miejscu pozwalającym na obserwację stanowisk pracy pilotów oraz paneli. Uwzględniany jest wpływ zmian ciągu, oporów wywołanych konfiguracją i położeniem przestrzennym samolotu, wysokości, temperatury, masy i położenia środka ciężkości. Wymagane jest urządzenie wykrywające moment przeciągnięcia samolotu odpowiadające funkcjonalnością jak w danym typie lub klasie samolotu. Nawigacyjna baza danych musi zawierać dane dla przynajmniej 5 lotnisk europejskich, posiadających zdefiniowane procedury podejścia precyzyjnego i nieprecyzyjnego. Nawigacyjna baza danych musi być aktualizowana cyklicznie co 3 miesiące.

FNPT Typu II

Wymagania jak w przypadku FNPT Typu I oraz dodatkowo: fotele pilotów z korektą pozycji umożliwiającą dostosowanie linii wzroku do wymaganej dla danego typu lub klasy samolotu. Siły i działanie urządzeń sterowania adekwatne dla danego typu lub klasy samolotu, z uwzględnieniem reakcji samolotu w warunkach normalnych, oblodzenia oraz momentu powodującego odchylenia od założonego kursu.

FNPT Typu II MCC

Symulator wykorzystywany w celu przeprowadzania szkoleń w załodze wieloosobowej (MCC). Wymagania jak w przypadku FNPT Typu II z dodatkowym wyposażeniem w przyrządy pokładowe i wskaźniki wymagane w przypadku operacji wykonywanych przez załogi wieloosobowe.

BITD

Symulator służący do przeprowadzania podstawowych szkoleń, posiadający odpowiednie wyposażenie działające w sposób charakterystyczny dla danej klasy samolotu, włącznie z wyposażeniem radiowym, nawigacyjnym, do lotów VFR/IFR, z zachowaniem stosownych tolerancji. Stanowisko instruktora musi zapewniać wystarczającą obserwację przyrządów pokładowych. Charakterystyki aerodynamiczne i osiągowie muszą odpowiadać danej klasie samolotu. Zapewnione powinny być odgłosy silnika. Nawigacyjna baza danych musi zawierać dane dla przynajmniej 3 lotnisk, posiadających zdefiniowane procedury podejścia precyzyjnego i nieprecyzyjnego. Instruktor musi mieć możliwość definiowania warunków atmosferycznych, kontrolowania pomocy nawigacyjnych, silników, systemów sterowania, włącznie z symulowaniem usterek przyrządów pokładowych. Wymagane jest urządzenie wykrywające moment przeciągnięcia samolotu odpowiadające funkcjonalnością jak w danym typie lub klasie samolotu.

5. UWAGI

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.

6. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe, oraz że systemy FSTD i samolotu są pokrewne, a w przypadku różnic w wyposażeniu, zastosuje wszelkie możliwe dodatkowe sposoby kształcenia i szkolenia w celu zminimalizowania różnic i przeprowadzenia szkolenia w warunkach najbardziej zbliżonych do warunków rzeczywistych.

Kierownik Szkolenia Lotniczego lub osoba upoważniona:	Podpis	Data:
--	--------	-------

DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO URZĘDU

Obszar	Odpowiedzialność	Data	Podpis
Pozytywna opinia w zakresie operacji lotniczych	LOL		