



PODRĘCZNIK EGZAMINATORA

(Samoloty i Śmigłowce)

2016

PODRĘCZNIK EGZAMINATORA

Podręcznik Egzaminatora (PE) przygotowano dla Egzaminatorów (FE, IRE, FIE, CRE(A), TRE, SFE(H)), w którym zawarto wskazówki i procedury dotyczące przeprowadzania egzaminów praktycznych na samolotach i śmigłowcach z załogą jednoosobową. Wraz z przyjęciem rozporządzeń EASA zastępujących przepisy JAR oraz wprowadzeniem zasad egzaminowania zgodnie z krajowymi przepisami, istotnym stało się, aby Egzaminatorzy stosowali aktualne, ujednolicone procedury podczas przeprowadzania egzaminów.

Zachęca się do konfrontowania informacji zawartych w Podręczniku z aktualnymi wytycznymi zamieszczanymi na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz EASA celem pobierania aktualnych rozporządzeń, wytycznych, protokołów, itp.

Zmiany do Podręcznika przyjęte Rozporządzeniami lub wprowadzone na wniosek Egzaminatorów będą odpowiednio oznaczane na odwrocie strony. Intencją jest, aby Podręcznik Egzaminatora podlegał ciągłej aktualizacji, zatem jeżeli Egzaminator znajdzie w poniższej publikacji błędną informację lub będzie miał pytanie odnośnie swojej roli podczas egzaminu, obowiązków i posiadanych przywilejów, powinien w pierwszej kolejności skontaktować się z Szefem Egzaminatorów Praktycznych lub z Naczelnikiem Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, wysyłając wiadomość na adres LKE@ulc.gov.pl

SPIS TREŚCI

	Strona
Informacje dodatkowe	5
Wykaz skrótów i wyrażeń użytych w tekście	6
Wykaz dokumentów standaryzujących ULC	8
Protokoły i Wnioski ULC	8
Rozporządzenie o egzaminowaniu	8
Sekcja 1 Wymogi stawiane Egzaminatorom i proces powołania	9
1.1 Podstawy prawne egzaminowania	
1.2 Upoważnienie Egzaminatora	
1.3 Egzaminatorzy zatrudnieni w ULC	
1.4 Polityka nadzoru nad Egzaminatorami	
Sekcja 2 Egzamin Państwowe	11
2.1 Opłata lotnicza	
2.2 Szkolenie	
2.3 Ważność licencji i badań lotniczo-lekarskich	
2.4 Ograniczenia - kto jest uprawniony do egzaminowania	
2.5 Planowanie egzaminu	
2.6 Przeprowadzanie egzaminów podczas lotów szkolnych	
2.7 Warunki atmosferyczne	
2.8 Wybór lotnisk na potrzeby egzaminu	
2.9 Samolot zatwierdzony do egzaminu	
2.10 Wymogi w zakresie zdatności do lotu	
2.11 Statki powietrzne nowej generacji	
2.12 Symulowanie lotu w warunkach IMC	
2.13 Egzaminowanie na statkach powietrznych objętych Anekssem II	
2.14 Egzaminowanie w Polsce na statkach powietrznych zarejestrowanych w innym nadzorze	
2.15 Egzaminowanie posiadaczy licencji ICAO krajów trzecich celem wydania licencji, uprawnienia na typ lub świadectwa EASA	
2.16 Egzaminowanie posiadaczy licencji EASA nie wydanych przez Polskę	
2.17 Piloci Lotnictwa Państwowego	
2.18 Użycie pozoranta na potrzeby egzaminu	
2.19 Przewożenie pasażerów	
2.20 Ubezpieczenie	
2.21 Egzaminowanie z ograniczeniem do operacji w załodze wieloosobowej	
Sekcja 3 Egzaminowanie i ocena	18
3.1 Definicje	
3.2 Cel lotu egzaminacyjnego	
3.3 Powtarzanie manewrów	
3.4 Przerwanie egzaminu / Egzamin wykonany częściowo	
3.5 Ocena lotu egzaminacyjnego	
3.6 Wymogi dla powtórnego egzaminu	
3.7 Szkolenie uzupełniające	
3.8 Procedura odwoławcza	
3.9 Tolerancja błędów podczas egzaminu	
Sekcja 4 Przebieg egzaminu	26

	4.1 Zakres egzaminu na uzyskanie i przedłużenie uprawnienia	
	4.2 Elementy egzaminu	
	4.3 Odprawa przed lotem	
	4.4 Lot egzaminacyjny	
	4.5 Odprawa po locie	
	4.6 Wypełnianie Protokołu, przekazywanie uwag	
Sekcja 5	Uzyskanie / przedłużenie uprawnienia / ocena kompetencji	31
	Wykaz tabel	
Załączniki		
1	Wskazówki dla egzaminatora przeprowadzającego egzamin na uzyskanie licencji: LAPL, PPL, CPL oraz uprawnienia IR	70
2	Wskazówki do przeprowadzenia odprawy przed egzaminem na uzyskanie Licencji LAPL/PPL(A)	73
3	Wskazówki w zakresie egzaminu praktycznego do wydania licencji LAPL(A/H)	79
4	Wskazówki w zakresie egzaminu praktycznego do wydania licencji CPL(A)	89
5	Wskazówki w zakresie egzaminu praktycznego do wydania licencji CPL(H)	100
6	Wskazówki w zakresie egzaminu praktycznego do wydania uprawnienia IR(A/H)	109
7	Wskazówki w zakresie egzaminu praktycznego do wydania przedłużenia wznowienia uprawnienia EIR	119
8	Wskazówki w zakresie egzaminu praktycznego do wydania, przedłużenia wznowienia uprawnienia FI/CRI/IRI/TRI	125
9	Wskazówki w zakresie nadania upoważnienia FIE/CRE/IRE/TRE	132
10	Uzyskanie upoważnienia SEN	136

INFORMACJE DODATKOWE

Urząd Lotnictwa Cywilnego	kancelaria@ulc.gov.pl	tel. 22 520 72 00
Departament Personelu Lotniczego	lp@ulc.gov.pl	tel. 22 520 72 83
Szef egzaminatorów praktycznych	brak@ulc.gov.pl	tel. 22 520 74 28
Lotnicza Komisja Egzaminacyjna	lke@ulc.gov.pl	tel. 22 520 74 28
Zgłoszenia egzaminów	lke@ulc.gov.pl	tel. 22 520 73 32

Urząd Lotnictwa Cywilnego
Lotnicza Komisja Egzaminacyjna
ul. M. Flisa 2
02-247 Warszawa

WYKAZ SKRÓTÓW I WYRAŻEŃ UŻYTYCH W TEKŚCIE

Przyrostki (A - samolot) oraz (H - śmigłowiec) mogą być dodane do skrótu aby wskazać odpowiedni rodzaj statku powietrznego.

ADC	Centrala Aerometryczna (<i>Air Data Computer</i>)
AHARS	Układ kursowy orientacji przestrzennej - system zobrazowania kierunku i położenia (<i>Airborne Heading-Attitude Reference System</i>)
AIP	Zbiór Informacji Lotniczych (<i>Aeronautical Information Publication</i>)
AMC	Akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań (<i>Acceptable Means of Compliance</i>)
ATC	Organ kontroli ruchu lotniczego (<i>Air Traffic Control</i>)
ATCL	Licencja Kontrolera Ruchu Lotniczego (<i>Air Traffic Controller License</i>)
ATO	Certyfikowany ośrodek szkolenia lotniczego (<i>Approved Training Organisation</i>)
ATPL	Licencja Pilota Liniowego (<i>Airline Transport Pilots License</i>)
ATS	Służba kontroli ruchu lotniczego (<i>Air Traffic Service</i>)
ATZ	Strefa ruchu lotniskowego lotniska cywilnego (<i>Aerodrome Traffic Zone</i>)
BPL	Licencja Pilota Balonowego (<i>Balloon Pilot License</i>)
CAME	instrukcja organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (<i>Continuing Airworthiness Management Exposition</i>)
CAMO	Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (<i>Continuing Airworthiness Management Organisation</i>)
CPL	Licencja Pilota Zawodowa (<i>Commercial Pilots Licence</i>)
CRE(A/H)	Egzaminator na klasę statku powietrznego (<i>Class Rating Examiner</i>)
CRI	Instruktor na klasę statku powietrznego (<i>Class Rating Instructor</i>)
CTR	strefa kontrolowana lotniska (<i>Controlled Zone/ Controlled Traffic Area</i>)
EASA	Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (<i>European Aviation Safety Agency</i>)
EFIS	Elektroniczny system awioniki, tzw. szklany kokpit (<i>Electronic Flight Instrument System</i>)
FCL	Załącznik I do Rozporządzenia Komisji (UE) 1178 w sprawie załóg latających w lotnictwie cywilnym (<i>Flight Crew Licensing</i>)
FDL	Licencja dyspozytora lotniczego (<i>Flight Dispatcher License</i>)
FE(A/H)	Egzaminator Lotniczy (<i>Flight Examiner</i>)
FFS	Pełny symulator lotu (<i>Full Flight Simulator</i>)
FIE(A/H)	Egzaminator Instruktorów (<i>Flight Instructor Examiner</i>)
FI	Instruktor szkolenia ogólnego (<i>Flight Instructor</i>)
FI(R)	Instruktor szkolenia ogólnego ograniczeniem (<i>Flight Instructor (Restricted)</i>)
FNPT	Urządzenie do ćwiczenia procedur lotu nawigacyjnych (<i>Flight Navigation Procedure Training</i>)
FSTD	Pełnowymiarowe odwzorowanie typu statku powietrznego (<i>Flight Simulation Training Device</i>)
FTI	Instruktor FTI (<i>Flight Test Instructor</i>)
GM	Materiały Zawierające Wytyczne [do Part-FCL] (<i>Guidance Material</i>)
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (<i>International Civil Aviation Organization</i>)
IFR	Przepisy wykonywania lotu wg wskazań przyrządów (<i>Instrument Flight Rules</i>)
IMC	Warunki meteorologiczne, w których nie jest możliwe wykonywanie lotów VFR (<i>Instrument Meteorological</i>)

	<i>Conditions)</i>
IR	Uprawnienie do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (<i>Instrument Rating</i>)
IRE(A/H)	Egzaminator na uzyskanie uprawnienia IR (<i>Instrument Rating Examiner</i>)
IRI(A/H)	Instruktor szkolenia na uzyskanie IR (<i>Instrument Rating Instructor</i>)
MTOW	Maksymalna masa startowa (<i>Maximum Take-Off Weight</i>)
NOTAM	biuletyn informacyjny (lotniskowy, trasowy) o charakterze operacyjnym dla personelu lotniczego (<i>NOtice To AirMen</i>)
JAA	Wspólne Władze Lotnicze [stowarzyszonych krajów europejskich] (<i>Joint Aviation Authorities</i>)
JAR	Europejskie przepisy lotnicze organizacji JAA (<i>Joint Aviation Requirements</i>)
LAPL	Licencja Pilota Rekreacyjnego Samolotowego (<i>Light Aircraft Pilot Licence</i>)
LKE	Lotnicza Komisja Egzaminacyjna
MEP	Klasa samolotów wielosilnikowych tłokowych (<i>Multi Engine Piston</i>)
OPC	Kontrola Umiejętności u Przewoźnika (<i>Operator Proficiency Check</i>)
Part-FCL	vide FCL
Part-ARA	Załącznik VI do rozporządzenia w sprawie załóg w lotnictwie cywilnym
Part-CAT	Załącznik IV do Rozporządzenia Komisji (EU) 965/2012 (<i>Commercial Air Transport</i>)
Part-NCC	Załącznik VI do Rozporządzenia Komisji (EU) 965/2012 - Operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym (<i>Non-Commercial Complex aircraft operations</i>)
Part-NCO	Załącznik VII do Rozporządzenia Komisji (EU) 965/2012 - Operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu innych niż skomplikowane statków powietrznych (<i>Non-Commercial Operations</i>)
Part-ORA	Załącznik VII do rozporządzenia w sprawie załóg w lotnictwie cywilnym
PICUS	Pilot-dowódca pod nadzorem (<i>Pilot-In-Command Under Supervision</i>)
PPL	Licencja Pilota (<i>Private Pilots Licence</i>)
PU/T	Pilot w procesie szkolenia (<i>Pilot Under Training</i>)
SEN	Senior Egzaminator
SEP	Klasa samolotów jednosilnikowych tłokowych (<i>Single Engine Piston</i>)
SET	Klasa samolotów jednosilnikowych turbinowych (<i>Single Engine Turbine</i>)
SFE(A/H)	Egzaminator na urządzeniach syntetycznych (<i>Synthetic Flight Examiner</i>)
SFI	Instruktor na urządzeniach syntetycznych (<i>Synthetic Flight Instructor</i>)
SLPC	Zintegrowane sterowanie układem napędowym (<i>Single Lever Power Control</i>)
STI	Instruktor szkolenia na urządzeniach syntetycznych (<i>Synthetic Training Instructor</i>)
SPL	Licencja Pilota Szybowcowego (<i>Sailplane Pilot License</i>)
TEM	Zarządzanie Zagrożeniami i Błędami (<i>Threat and Error Management</i>)
TMG	Motoszybowiec (<i>Touring Motor Gliders</i>)
TRE(A/H)	Egzaminator na typ statku powietrznego (<i>Type Rating Examiner</i>)
TRI(A/H)	Instruktor na typ statku powietrznego (<i>Type Rating Instructor</i>)
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
VFR	Zasady lotu z widocznością (<i>Visual Flight Rules</i>)
VMC	Warunki meteorologiczne, w których jest możliwe wykonywanie lotów VFR (<i>Visual Meteorological Conditions</i>)

PUBLIKACJE STANDARYZUJĄCE I ZALECENIE OPUBLIKOWANE PRZEZ ULC

Dokumenty standaryzujące i zalecenia są dostępne na stronach internetowych ULC:

<http://ulc.gov.pl/pl/prawo>

<http://www.ulc.gov.pl/pl/personel-lotniczy/licencjonowanie-personelu-lotniczego/344-departamenty/personel-lotniczy/nowe-prawo-ue>

PROTOKOŁY I WNIOSKI

Dokumenty odnoszące się do licencjonowania i egzaminowania personelu lotniczego można pobrać w formacie PDF oraz MS Word ze strony internetowej Urzędu:

Protokoły egzaminacyjne:

<http://ulc.gov.pl/pl/personel-lotniczy/komisja-egzaminacyjna/wzory-protokolow>

Wnioski:

<http://ulc.gov.pl/pl/personel-lotniczy/licencjonowanie-personelu-lotniczego/wzory-wnioskow>

Protokoły i wnioski podlegają cyklicznym zmianom i poprawkom, zatem Egzaminatorzy powinni pobierać wspomniane dokumenty w zależności od aktualnej potrzeby, aby mieć pewność, iż posiadają zaktualizowaną wersję.

Akty prawne regulujące proces egzaminowania– wymagania, standardy postępowania oraz zalecenia

Rozporządzenie o egzaminowaniu zawiera regulacje zapisane w europejskim dokumencie Aircrew Regulation odnoszące się do licencji lotniczych wydanych przez nadzory lotnicze działające zgodnie z europejską legislacją. Przedstawia wymogi, przyjęte postępowanie oraz zalecenia odnoszące się do licencji wydanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz procesu szkolenia do uzyskania licencji. Niniejszy dokument zawiera również informacje odnośnie wymogów do uzyskania świadectw wydanych według przepisów krajowych (wraz z powiązanymi z nimi dodatkowymi uprawnieniami) i przedłużaniem ich ważności.

Rozporządzenie o egzaminowaniu jest dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem:

<http://ulc.gov.pl/pl/personel-lotniczy/komisja-egzaminacyjna/egzaminy-praktyczne>

Rozporządzeniem UE 1178/2011 zawierającym Części FCL, ARA i ORA oraz wymogi w zakresie AIR OPERATIONS, Części CAT, NCC, NCO wraz z powiązanymi AMC i GM można zapoznać się na stronie:

<http://www.easa.europa.eu/regulations>

Adres strony internetowej EASA: www.easa.europa.eu

Sekcja 1 ZAKRES UPRAWNIEN I WYMAGANIA STAWIANE EGZAMINATOROM

1.1. Podstawy prawne egzaminowania

- 1.1.1. We wrześniu 2003 r. została powołana Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), której zadaniem jest nadzór nad nowopowstałym prawem lotniczym i do pewnego stopnia bezpośrednia implementacja przepisów. Ustawodawstwo UE obejmuje większość statków powietrznych w Europie i w pewnym zakresie te, które operują w Europie, jednocześnie nie będąc tu zarejestrowanymi.
- 1.1.2. Przepisy stosuje się do samolotów i pilotów, operatorów oraz personelu zajmującego się projektowaniem, produkcją i zarządzaniem zdolnością do lotu. Istnieje możliwość odstępstwa od przepisów a do samolotów wyjętych spod regulacji EASA mają zastosowanie przepisy krajowe. Zakres odstępstw określono w 2002 r. oraz w poprawce podstaw certyfikacji zdolności do lotu i zakresu odpowiedzialności, jednakże z uwagi na zachowanie kategoryzacji w dokumencie „Basic EASA Regulation” (Rozporządzenie 216/2008), odnoszą się również do licencjonowania i operacji lotniczych, za wyjątkiem szczególnych odstępstw do wspomnianego wyżej rozporządzenia. Dokument EASA pt. „Aircrew Regulation” (Rozporządzenia 1178/2012 oraz 290/2012) wyznacza terminy, po których posiadacze licencji krajowych nie będą mogli pilotować statków powietrznych, które podlegają przepisom UE (tzw. statki powietrzne EASA). Pilot mający zamiar wykonywać operacje „samolotem EASA” zarejestrowanym w Unii Europejskiej po wyznaczonym terminie, będzie miał obowiązek posiadania stosownej licencji wydanej przez kraj członkowski EASA (lub zwalidować swoją licencję, jeśli została wydana przez kraj niestowarzyszony w EASA).
- 1.1.3 W szczególnych przypadkach wymogi w zakresie licencjonowania będą musiały być spełnione przez pilotów samolotów EASA, które zostały zarejestrowane poza Unią Europejską. Rozporządzenie EASA składa się z aktów głównych, które są uzupełnione aneksami, tzw. Częściami: Part-FCL (Aneks I) odnosi się do licencjonowania załóg latających; Part-MED (Aneks IV) opisuje wymogi z zakresu medycyny lotniczej; Part-ARA (Aneks IV) odnosi się do nadzorów lotniczych; Part-ORA (Aneks VII) zawiera przepisy odnoszące się do ATO. Wspomniane Części Rozporządzenia znane są pod nazwą Przepisy Wykonawcze. Wymagania w zakresie uzyskania licencji, uprawnień wpisywanych do licencji a także upoważnień egzaminatora zawarte są w Part-FCL oraz Part-ARA.

1.2. Upoważnienie Egzaminatora

- 1.2.1. Egzaminatorzy na statkach powietrznych z załogą jednoosobową wykonują swoje czynności w ramach sześciu kategorii:

FE –Egzaminator pilot

CRE(A) - Egzaminator na klasę statku powietrznego

IRE - Egzaminator do uzyskania uprawnienia do lotów wg wskazań przyrządów

FIE - Egzaminator instruktorów lotniczych

TRE - Egzaminator na typ statku powietrznego

SFE - Egzaminator na urządzeniu syntetycznym

Ponadto, Egzaminator może zostać mianowany Senior Egzaminatorem (SEN), z upoważnieniem do przeprowadzania oceny kompetencji w procesie nadawania upoważnienia Egzaminatora.

- 1.2.2 Urząd Lotnictwa powołuje w skład członków komisji egzaminacyjnej osoby z odpowiednimi kwalifikacjami, nadając upoważnienie do przeprowadzania egzaminów na uzyskanie uprawnienia oraz przedłużania i wznawiania uprawnienia, a także do przeprowadzania oceny kompetencji. Wymogi do uzyskania uprawnienia egzaminatora, standaryzację, okres ważności oraz zakres uprawnienia zdefiniowano w Part-FCL Podczęść K.
- 1.2.3 Urząd Lotnictwa Cywilnego posiada prawo wydawania licencji członkom personelu lotniczego w oparciu o Przepisy Wykonawcze EASA. Urząd doloży starań, aby kandydat do uzyskania licencji, uprawnienia na typ statku powietrznego legitymował się odpowiednim poziomem wiedzy, kompetencji oraz umiejętności. Urząd nadaje upoważnienie, osobom z odpowiednimi kwalifikacjami i doświadczeniem, do przeprowadzania egzaminów na licencje i uprawnienia do nich wpisywane przedłużania lub wznawiania uprawnienia oraz do dokonywania oceny kompetencji. Każdy Egzaminator w nadanym mu upoważnieniu posiada zapis określający zakres odpowiedzialności i okres ważności uprawnienia a Egzaminator odpowiada za to, aby przeprowadzić egzamin lub ocenę kompetencji w okresie ważności swojej licencji, uprawnienia. Egzamin zostanie unieważniony, jeżeli Egzaminator przeprowadzi egzamin lub dokona oceny kompetencji po upływie terminu ważności uprawnienia zapisanego w swojej licencji, uprawnieniu instruktora lub upoważnieniu egzaminatora. Wnioski o rozszerzenie, przedłużenie lub wznowienie uprawnienia egzaminatora należy kierować do Szefa Egzaminatorów Praktycznych ULC.
- 1.2.4. Egzaminator musi legitymować się licencją, uprawnieniem na klasę/typ statku powietrznego lub zakresem uprawnień zapisanych w swoim świadectwie w stopniu co najmniej równym temu, o jaki ubiega się Kandydat, którego będzie egzaminował oraz uprawnieniem instruktora szkolenia do uzyskania określonej licencji, uprawnienia na klasę/typ lub świadectwa kwalifikacji w przypadku przeprowadzania egzaminu na uzyskanie uprawnienia, wznawienia/przedłużenia lub dokonywania oceny kompetencji. Egzaminator musi posiadać uprawnienie do sprawowania funkcji dowódcy na statku powietrznym, na którym przyjmuje egzamin do wydania uprawnienia, przedłużenia/wznawienia lub dokonania oceny kompetencji; powinien również spełniać wymogi w zakresie posiadanego doświadczenia i procesu standaryzacji. Part-FCL, Podczęść J, wskazuje minimalny zakres doświadczenia, jakim powinien wykazać się Egzaminator zanim jego upoważnienie zostanie rozszerzone o kolejną klasę lub typ statku powietrznego. Wytyczne odnośnie wymagań dotyczących doświadczenia i zakresu przeprowadzanego egzaminu znajdują się w Rozporządzeniu o Egzaminowaniu. Oprócz posiadania aktualnego uprawnienia na typ lub klasę statku powietrznego, za wyjątkiem SEP i TMG, Egzaminator musi posiadać bieżącą praktykę lotniczą na typie statku powietrznego, na którym przyjmuje egzamin lub przejść szkolenie w różnicach na danym typie. Egzaminator musi poinformować Lotniczą Komisję Egzaminacyjną, iż posiada badania lotniczo-lekarskie z ograniczeniem; w przypadku zaistnienia takiej sytuacji, zakres jego upoważnienia może ulec ograniczeniu. Szczegóły dotyczące zakresu ograniczenia upoważnienia znajdują się w Rozporządzeniu o Egzaminowaniu. Urząd Lotnictwa Cywilnego może zlecić przeprowadzenie egzaminu pod nadzorem, jeśli na dany typ statku powietrznego nie ma Egzaminatora ze stosownym doświadczeniem.
- 1.2.5. Egzaminator może rozszerzyć zakres swojego upoważnienia o kategorie FE, CRE, IRE, FIE, TRE lub SFE, jeżeli spełnia wymagania w zakresie kwalifikacji i doświadczenia.
- 1.2.6. Egzaminator musi spełniać wymogi standaryzacyjne zapisane w Part-FCL Podczęść K oraz w AMC i GM.
- 1.3. Egzaminatorzy zatrudnieni w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego**
- 1.3.1. ULC zatrudnia Inspektorów, którzy oprócz wykonywania czynności z ramienia nadzoru, zgodnie z Part-FCL, mogą również posiadać upoważnienie egzaminatora kategorii FE, CRE, TRE, IRE, SFE oraz/lub FIE.

1.4. Polityka nadzoru nad Egzaminatorami

- 1.4.1. Podstawę prawną do prowadzenia nadzoru nad ww. egzaminatorami praktycznymi, stanowią wymagania zawarte w rozporządzeniu 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

Podstawowym zadaniem nadzoru nad egzaminatorami jest stwierdzenie, że egzaminator utrzymuje określone w przepisach standardy egzaminowania. Prowadzona przez inspektorów lub Senior egzaminatorów ocena wszystkich wykonywanych przez egzaminatora czynności egzaminacyjnych dokonywana jest w określonym porządku i wg ustalonych standardów dla każdego rodzaju egzaminu. Oznacza to, że każda kontrola musi mieć wyznaczony zakres, dostosowany do rodzaju egzaminu praktycznego.

- 1.4.2. Poniższa lista wskazuje nieakceptowalne czynności ze strony Egzaminatora podczas którejkolwiek fazy lotu lub niedopełniania obowiązków spoczywających na Egzaminatorze:

- Falsyfikacja dokumentacji lub zaniechanie prowadzenia jej.
- Nieprzestrzeganie przyjętych zasad oraz postępowanie niezgodne z przepisami.
- Jakiegokolwiek zachowanie zagrażające bezpieczeństwu operacji lotniczych lub osób pozostających na ziemi.

- 1.4.3. Jeżeli egzaminator nie utrzymuje oczekiwanych standardów egzaminowania, Urząd podejmie odpowiednie działania celem podniesienia poziomu egzaminowania. Wśród dostępnych działań znajdują się jak niżej:

- a) rozmowa.
- b) formalne ostrzeżenie.
- c) wymóg przeszkolenia i/lub ponownego sprawdzenia umiejętności egzaminatora.
- d) zawieszenie upoważnienia egzaminatora.
- e) cofnięcie upoważnienia egzaminatora.

- 1.4.4. Zakres podjętych przez Urząd środków dyscyplinujących będzie zależny od zaistniałych okoliczności i nie musi przebiegać zgodnie z powyższą listą. Naczelnik Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej może podjąć decyzję o konieczności zastosowania środków zaradczych, np. odbycia przez Egzaminatora doszkolenia i poddanie się ocenie kompetencji, a upoważnienie egzaminatora może zostać czasowo zawieszone – do wyjaśnienia zarzucanych Egzaminatorowi czynów lub wypełnienia zalecanych środków zaradczych, jak np. wspomniane doszkolenie.

- 1.4.5. Naczelnik Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej podejmie decyzję o zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia egzaminatora, jeżeli uzna, iż postawa Egzaminatora lub poziom jego kwalifikacji nie spełniają standardów przyjętych przez Urząd.

Sekcja 2 EGZAMINY PAŃSTWOWE

2.1. Oplata lotnicza

- 2.1.1. W przypadku czynności egzaminacyjnych ujętych w Obwieszczeniu Ministra infrastruktury i Rozwoju w sprawie ogłoszenia obowiązujących stawek opłat lotniczych, stosowna opłata lotnicza powinna być wniesiona przed egzaminem, a dowód wniesienia opłaty przedstawiony Egzaminatorowi.

2.2. Szkolenie

- 2.2.1. Kandydat ubiegający się o uprawnienie lotnicze, w chwili przystąpienia do egzaminu powinien posiadać zaświadczenie* o ukończeniu szkolenia praktycznego oraz posiadać pisemną rekomendację wystawioną przez ATO lub osobę odpowiedzialną za proces szkolenia. Przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego Kandydat powinien posiadać zaświadczenie o zaliczonym egzaminie teoretycznym (jeśli jest wymagane). Egzaminator powinien mieć możliwość zapoznania się z dokumentacją przebiegu szkolenia Kandydata oraz jego osobistym dziennikiem lotów. Egzaminator ma powinien dokonać weryfikacji, spełnienia wymagań kandydata w zakresie szkolenia i doświadczenia do wydania licencji. Kopie protokołu otrzymują: Kandydat, Egzaminator, Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór lotniczy Egzaminatora, jeśli nie jest to ULC.

UWAGA: * Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie uzyskania uprawnienia IR lub EIR nie jest wymagane od kandydatów, którym uznano zakres szkolenia teoretycznego, egzaminu teoretycznego oraz szkolenie praktyczne w oparciu o posiadane uprawnienie wydane zgodnie z wymogami Aneksu 1 do Konwencji Chicagowskiej,

2.3. Ważność licencji oraz badań lotniczo-lekarskich

- 2.3.1. Na posiadaczu licencji spoczywa obowiązek upewnienia się przed rozpoczęciem czynności lotniczych, że nie upłynął termin ważności jego uprawnień lotniczych oraz badań lotniczo-lekarskich. Jednakże, Egzaminator powinien każdorazowo sprawdzać ważność uprawnień i badań Kandydata, aby przedłużenie lub wznowienie jego uprawnienia, mogło być uznane za ważne. Pomimo, że licencje, zgodnie z przepisami EASA, od kwietnia 2013 roku są wydawane bezterminowo, należy pamiętać, że licencje JAR wydane przed ww. data w dalszym ciągu posiadają 5-letni okres ważności.
- 2.3.2. Jeżeli Kandydat posiada licencję, której termin ważności upłynął, egzaminator nie ma prawa dokonać wpisu do licencji. Licencja podlega wymianie na podstawie złożonego wniosku wraz z protokołem z egzaminu.
- 2.3.3. Egzaminator przystępuje do egzaminowania, jeżeli uzna, iż dokumenty przedstawione przez Kandydata nie budzą zastrzeżeń. Jeżeli jednak uzna, iż dokumentacja budzi wątpliwości co do kwalifikacji Kandydata i jego możliwości przystąpienia do egzaminu, bądź rodzi obawy co do tego, iż pozytywny wynik egzaminu umożliwi Kandydatowi korzystanie z przywilejów wynikających z posiadania uprawnienia, Egzaminator powinien zgłosić swoje wątpliwości do Szefa Egzaminatorów Praktycznych Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.

2.4. Ograniczenia

- 2.4.1. W związku z wejściem Polski w struktury EASA, koniecznym stało się, aby Egzaminator posiadał licencję EASA lub JAR wydaną zgodnie z przepisami EASA, jeżeli ma wykorzystywać nadane mu upoważnienie egzaminatora w stosunku do Kandydata posiadającego licencję EASA (lub licencję JAR wydaną zgodnie z wymogami EASA). Egzaminator posiadający krajowe świadectwo kwalifikacji, może wykonywać swoje obowiązki wynikające z posiadanego uprawnienia w stosunku do Kandydata posiadającego również krajowe świadectwo kwalifikacji..
- 2.4.2. Part-FCL.1005 ogranicza przywileje Egzaminatora w przypadku konfliktu interesów; w szczególności:
Egzaminator nie będzie przeprowadzał:
- (a) egzaminu na uzyskanie uprawnienia lub oceny kompetencji Kandydata ubiegającego się o wydanie licencji, uprawnienia lub świadectwa kwalifikacji, gdy:
 - (1) uczestniczył w szkoleniu, w wymiarze powyżej 25%, Kandydata ubiegającego się o licencję, uprawnienie, które ma być zakończone egzaminem lub oceną kompetencji.
 - (2) był odpowiedzialny za wydanie rekomendacji do przystąpienia do egzaminu, zgodnie z FCL.030 (b);

(b) egzaminu na uzyskanie uprawnienia, przedłużenia lub wznowienia uprawnienia, lub oceny kompetencji, jeśli uzna, że jego ocena nie pozostanie bezstronna.

2.4.3. Do przeprowadzenia egzaminu państwowego nie może być wyznaczony egzaminator, który jest członkiem rodziny kandydata.

2.5. Planowanie egzaminu

2.5.1. Należy zwrócić uwagę, że istnieją rozbieżności w maksymalnej liczbie egzaminów, które Egzaminator może zaplanować w ciągu dnia i minimalnego czasu trwania egzaminu. Urząd stoi na stanowisku, iż Egzaminator powinien planować z zachowaniem większej rezerwy czasu. W ciągu jednego dnia Egzaminator nie powinien przeprowadzać więcej niż:

- 3 egzaminów związanych z PPL, CPL, IR lub uprawnienia na klasę.
- 4 egzaminów związanych z LAPL, SPL lub BPL
- 2 egzaminów związanych z CPL lub IR
- 2 ocen kompetencji w odniesieniu do uprawnień instruktorskich
- 4 egzaminów związanych z uprawnieniem na typ w załodze jednoosobowej

Urząd Lotnictwa Cywilnego zaleca planowanie egzaminów z zachowaniem poniższych czasów w locie i na ziemi:

Egzamin	Czas na ziemi (briefing/planowanie/ odprawa po locie)	Czas w powietrzu (Samolot) (czas blokowy)	Czas w powietrzu (Śmigłowiec) (czas lotu)
PPL/LAPL	2 h	2 h 15 min	1 h 30 min
CPL	2 h	2 h 15 min	1 h 30 min
IR	2 h	2 h	1 h
uprawnienie na klasę lub typ	1 h 30 min	1 h 15 min	1 h 15 min
uprawnienie na klasę / typ wraz z IR	2 h	2 h	2 h
FI	4 h	1 h 30 min	1 h

2.5.2. Przedłużenie/wznowienie uprawnienia w załodze jednoosobowej z przedłużeniem uprawnienia IR, oraz egzaminem na uzyskanie LAPL, PPL oraz CPL(H) mogą, w zależności od ustaleń, zostać przeprowadzone w jednym lub dwóch lotach. W obu przypadkach Egzaminator powinien zapewnić Kandydatowi czas na przygotowanie się do lotu.

2.5.3. W przypadku egzaminu do uzyskania licencji ATPL(A) LKE wystawia skierowania na egzamin. Urząd Lotnictwa Cywilnego zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia egzaminu pod nadzorem, tj. wyznaczenia Inspektora, który z ramienia Urzędu będzie obserwował przebieg egzaminu na uzyskanie, przedłużenie, wznowienie uprawnienia lub ocenę kompetencji.

2.6. Przeprowadzanie egzaminów podczas lotów szkolnych

2.6.1. Nigdy nie należy łączyć przeprowadzenia egzaminu praktycznego na uzyskanie, przedłużanie lub wznowianie uprawnienia, na klasę lub typ statku powietrznego z innymi lotami szkolnymi (np. na uzyskanie uprawnienia

FI(R)). Wykonanie takiego połączonego lotu wymagałoby od Egzaminatora zamiany relacji Instruktor-Uczeń na Egzaminator-Kandydat i taka sytuacja mogłaby skutkować chaosem i niezrozumieniem zakresu egzaminu. Ponadto, gdyby lot odbywał się w ramach zatwierdzonego programu szkolenia, długość całego lotu należałoby zaliczyć w poczet czasu szkolenia określonego programem a ponieważ czas trwania lotu egzaminacyjnego nie jest zaliczany do ogólnego czasu szkolenia określonego programem, nie można go zapisać na poczet czasu lotu szkolnego.

2.7 Warunki atmosferyczne

- 2.7.1. Przygotowanie do lotu egzaminacyjnego, między innymi wymaga od kandydata oceny warunków atmosferycznych i podjęcia decyzji o planowanym locie. Kandydat musi uwzględnić minima pogodowe (zjawiska atmosferyczne) we wszystkich sektorach lotu. Kandydat przeprowadzi analizę zgromadzonych informacji pogodowych, odnoszących się do planowanych tras i lotnisk docelowych oraz określania, kiedy konieczne jest planowanie lotnisk zapasowych. Egzaminator dokona oceny decyzji podjętej przez kandydata. Decyzja o kontynuacji lotu w warunkach pogodowych poniżej minimów wymaganych do ukończenia lotu będzie uważana jako niezaliczenie egzaminu. Te sekcje/części egzaminu, które wymagają pilotowania według wskazań przyrządów, mogą być symulowane przy użyciu odpowiedniego wyposażenia do symulowania IMC.

2.8 Wybór lotnisk na potrzeby egzaminu

- 2.8.1. Wszystkie loty egzaminacyjne na samolocie o MTOW powyżej 2730 kg oraz na śmigłowcu o MTOW powyżej 3175 kg wykonywane do uzyskania licencji, uprawnienia na typ statku powietrznego lub do wykonywania lotów nocnych, muszą odbywać się z lotnisk wpisanych do rejestru. Loty egzaminacyjne na samolotach o MTOW 2730 kg i poniżej oraz na śmigłowcach o MTOW 3175 kg i poniżej, wykonywane do uzyskania licencji, uprawnienia na typ statku powietrznego lub do wykonywania lotów nocnych, mogą odbywać się z lotnisk niefigurujących w rejestrze Urzędu, pod warunkiem, że zarówno zarządzający lotniskiem oraz dowódca statku powietrznego stwierdzą, że miejsce startu/ładowania spełnia warunki do bezpiecznego wykonania takiego zadania. Ponieważ kwestie wykonywania lotów szkolnych i egzaminacyjnych do uzyskania uprawnienia FI, IR oraz ich przedłużenia i wznowienia z ww. lotnisk nie podlegają formalnym regulacjom, dowódca statku powietrznego przed wykonaniem takiego lotu musi upewnić się, że operacje lotnicze mogą być bezpiecznie wykonane.

2.9 Samolot zatwierdzony do egzaminu

- 2.9.1. Do wykonania lotu egzaminacyjnego ATO bądź Kandydat zobowiązany jest do przygotowania technicznie sprawnego samolotu, który spełnia określone wymagania do wykonywania danego rodzaju egzaminu. Jeżeli w dniu egzaminu Egzaminator stwierdzi, że samolot nie spełnia wymagań do wykonania lotu egzaminacyjnego (np. z uwagi na niesprawność dodatkowego wyposażenia, istniejących systemów, przyrządów lub pomocy radionawigacyjnych) i jeśli usterka nie może być usunięta, bądź spowoduje opóźnienie, Egzaminator może podjąć decyzję o odwołaniu egzaminu lub zmianie terminu egzaminu. W przypadku, gdy do egzaminu ma być użyty prywatny samolot, za jego stan techniczny odpowiada właściciel lub operator.

2.10 Wymagania w zakresie zdatności do lotu

- 2.10.1. W Polsce statki powietrzne wykonujące operacje lotnicze muszą posiadać certyfikat zdatności do lotu wydany zgodnie z przepisami EASA lub zgodnie z prawem krajowym Świadectwo Przeglądu. Statki powietrzne

posiadające ważne Świadectwo Zdatości do lotu wydane zgodnie z przepisami EASA oraz Świadectwo Przeglądu (Airworthiness Review Certificate, ARC) mogą być wykorzystywane w odpłatnym procesie szkolenia i egzaminowania jeżeli spełniają wymagania postawione w przepisach zarządzania ciągłą zdatością do lotu (CAME), tj. ich silniki muszą być wymieniane po utracie żywotności zamiast zgodnie z interwałem czasowym (po dacie, cyklu lub godzinach lotnych). Statki powietrzne posiadające Świadectwo Zdatości do lotu wydane zgodnie z prawem krajowym używane do egzaminowania muszą być utrzymane w zadawalającym stanie i zgodnie ze standardem określonym w CAME i muszą posiadać Poświadczenie Przeglądu. Rolą Egzaminatora jest sprawdzenie czy samolot spełnia te wymagania. Statek powietrzny będący w posiadaniu osób prywatnych, utrzymany zgodnie z określonymi dla niego zaleceniami i posiadający Certyfikat Zdatości do Lotu EASA lub certyfikat krajowy, może być użyty do odpłatnego egzaminowania pod szczególnymi warunkami, jednocześnie musi spełniać wymagania techniczne zawarte w odrębnych przepisach lub ich odpowiednikach jeśli Egzaminator ma otrzymać wynagrodzenie za przeprowadzenie lotu egzaminacyjnego na takim statku powietrznym. Podobny wyjątek odnosi się do prac na samolocie posiadającym krajowe dopuszczenie do wykonywania operacji lotniczych.

2.11. Statki powietrzne nowej generacji

- 2.11.1. Egzaminator powinien posiadać umiejętność wykorzystania nowych systemów, które co raz częściej są zabudowywane na samolotach General Aviation.
- 2.11.2. Przed rozpoczęciem egzaminu na statku powietrznym wyposażonym w system SLPC, jak np. w samolocie DA-40, Egzaminator musi przejść szkolenie w różnicach, zgodnie z wymogami Part-FCL.
- 2.11.3. Przed rozpoczęciem egzaminu na statku powietrznym wyposażonym w zintegrowany system EFIS, np. Garmin 600, Garmin 1000 lub Avidyne FlightMax Entegra, Egzaminator musi posiadać szkolenie w różnicach zgodnie z wymogami Part-FCL. W zintegrowanym systemie EFIS wskazania przyrządów żyroskopowych i ciśnieniowych prezentowane są w formie elektronicznej, na wyświetlaczu.

2.12. Symulowany lot wg wskazań przyrządów

- 2.12.1. Jeżeli lot ma być wykonany wyłącznie według wskazań przyrządów, elementy ograniczające Kandydatowi widoczność z kokpitu zapewnia ATO lub właściciel samolotu. Specjalnie zaprojektowane przesłony zasłaniające widok z kabiny spełniają swoją rolę, jednak zaleca się stosowanie innych środków spełniających to samo zadanie.
- 2.12.2. Szef Wyszkożenia ATO odpowiada za zabezpieczenie w wyposażeniu Kandydata w Gogle (środki ograniczające Kandydatowi widoczność z kabiny), zapewniające wykonanie manewrów i procedury wyłącznie w oparciu o wskazania przyrządów, jednocześnie środki te nie będą przeszkadzały Egzaminatorowi w prowadzeniu obserwacji zewnętrznej. W przypadku, kiedy manewry mają być wykonane wyłącznie w oparciu o wskazania przyrządów, Egzaminator odpowiada za zastosowanie odpowiednich elementów ograniczających widoczność z kokpitu, aby symulować warunki IMC ((AMC2 FCL.1015 (u)).

2.13. Egzaminowanie na statkach powietrznych objętych Aneks II

- 2.13.1. Aneks II obejmuje statki powietrzne, do których nie stosuje się Basic EASA Regulation (tzw. „Non-EASA” aircraft). W wykazie znajdują się zabytkowe statki powietrzne i byłe samoloty wojskowe, jak np. CSS-13 czy TS-11 ISKRA. Jeżeli któryś ze statków powietrznych podlega pod kategorie EASA, np. SET, przepisy przyjęte przez Polskę zobowiązują posiadaczy licencji EASA wydanych przez ULC, aby wykonywali loty na tych

statkach powietrznych, szkolili się i zdawali egzaminy zgodnie z przyjętymi w Part-FCL przepisami w zakresie licencjonowania i szkolenia na klasę/typ. Jednakże posiadacze licencji wydanych przez ULC nie mogą pilotować statków powietrznych zawierających się w Aneksie II, które są zarejestrowane poza Polską, chyba że pilot spełnił warunki do uznania licencji przez nadzór, w którym zarejestrowano taki statek powietrzny, nawet jeśli jest on zarejestrowany w kraju będącym członkiem Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej.

2.14. Egzaminowanie w Polsce na statkach powietrznych zarejestrowanych w innym nadzorze.

- 2.14.1. Statki powietrzne zarejestrowane poza terytorium Polski lub poza terytorium Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, jeśli mają być użyte do egzaminowania i szkolenia, podlegają wymogom w zakresie zdatości do lotu i licencjonowania.
- 2.14.2. Przed rozpoczęciem pełnienia funkcji dowódcy na statku powietrznym zarejestrowanym w innym nadzorze, należy spełnić wymagania w zakresie posiadanej licencji zgodnie z wymogami kraju rejestracji. W przypadku statku powietrznego zarejestrowanego w kraju członkowskim EASA, wymagane jest posiadanie ważnej licencji wydanej zgodnie z przepisami EASA.

2.15. Egzaminowanie posiadaczy licencji ICAO krajów trzecich celem wydania licencji, uprawnienia na typ lub licencji EASA

- 2.15.1. Przepisy określające wydanie licencji EASA posiadaczom licencji kraju ICAO zawiera Artykuł 8 Rozporządzenia (EU) 1178/2011. Kandydat musi spełnić wszystkie wymagania zapisane w Part-FCL, za wyjątkiem czasu trwania kursu, liczby zajęć oraz liczby godzin szkolenia, które mogą ulec skróceniu. Decyzje o skróceniu podejmuje kraj członkowski, do którego zwrócił się pilot na podstawie rekomendacji wystawionej przez ATO. Prócz zaświadczenia o ukończeniu szkolenia oraz rekomendacji do egzaminu, Kandydat do otrzymania licencji (za wyjątkiem licencji ATPL), uprawnienia lub wstępnej oceny FI musi przedstawić Egzaminatorowi dokumentację indywidualnego programu szkolenia (IPS).
- 2.15.2. Kandydat do uzyskania uprawnienia IR lub EIR, któremu w pełni uznano szkolenie teoretyczne i praktyczne będące zgodne z wymogami Part-FCL, na podstawie posiadania ważnego uprawnienia IR wydanego na podstawie Aneksu I do Konwencji Chicagowskiej mogą uzgodnić termin egzaminu bezpośrednio z Egzaminatorem.

2.16. Egzaminowanie posiadaczy licencji EASA wydanych przez inne nadzory lotnicze

- 2.16.1. Upoważnienie egzaminatora nadane przez Prezesa ULC zezwala na egzaminowanie Kandydatów/posiadaczy licencji wydanych przez inne nadzory lotnicze. Jeżeli Egzaminator planuje przeprowadzić egzamin dla Kandydata nieposiadającego licencji wydanej przez ULC, musi on, zgodnie z FCL.1015(c), zapoznać się z procedurą danego nadzoru w zakresie egzaminowania oraz administrowania dokumentacją egzaminacyjną. Egzaminator musi spełnić wszelkie wymagania formalno-prawne, aby egzamin był uznany za ważny. Wszelkie szczegóły dotyczące egzaminowania posiadaczy licencji i uprawnień wydanych przez inne kraje członkowskie EASA można znaleźć w dokumencie „*Examiner Differences Document*” dostępnym na stronie internetowej:

<http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/european-aviation-safety-agency-easa-today-published-examiner-differences>

2.17. Piloci Lotnictwa Państwowego

2.17.1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 16 kwietnia 2015 r. w sprawie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym określa szczegółowe warunki uznawania kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym w celu uzyskania m.in. licencji pilota samolotowego/śmigłowcowego i uprawnień do nich wpisywanych. Uznania dokonuje się z uwzględnieniem przepisów załącznika I do Rozporządzenia (EU) 1178/2011 oraz w oparciu o indywidualną weryfikację wiedzy, umiejętności i praktyki kandydata, nabytych w lotnictwie państwowym. ATO analizuje dokumenty przedstawione przez Kandydata, sprawdza poziom wiedzy teoretycznej oraz umiejętności praktyczne, jak również przygotowuje program w zakresie szkolenia uzupełniającego. Po jego zakończeniu wystawia stosowne zaświadczenie. Kandydat po zdaniu egzaminu państwowego w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji, uzyskaniu potwierdzenia biegłości językowej, jeżeli jest wymagane dla licencji, o które ubiega się, występuje z wnioskiem o wydanie licencji.

2.17.2 Uznawanie kwalifikacji nabytych w lotnictwie państwowym

- a) nalot uzyskany w lotnictwie państwowym jest zaliczany w całości na poczet uzyskania licencji, lub uprawnień z wyjątkiem uprawnień instruktorskich i uprawnienia MEP.
- b) na podstawie uprawnień instruktorskich z lotnictwa państwowego, po weryfikacji w ATO i zaliczeniu egzaminu praktycznego można uzyskać uprawnienie FI-Restricted. Zdjęcie restrykcji następuje po spełnieniu wymagań określonych w FCL. 910.FI c) i brany jest pod uwagę jedynie nalot instruktorski z ATO. Do uzyskania uprawnień FI/CPL i FI/FI zaliczany jest całkowity nalot z lotnictwa państwowego i lotnictwa cywilnego oraz nalot instruktorski z lotnictwa państwowego i lotnictwa cywilnego.
- c) nie zalicza się nalogu na samolotach wielosilnikowych w lotnictwie państwowym do uzyskania uprawnienia MEP. W tym wypadku należy zrealizować pełny program szkolenia.
- d) osoba posiadająca licencję cywilną może ubiegać się o licencję wyższą lub dodatkowe uprawnienie na podstawie kwalifikacji nabytych w lotnictwie cywilnym i/lub państwowym.
- e) nalot uzyskany w lotnictwie państwowym nie jest zaliczany do przedłużania lub wznawiania uprawnień w licencjach „cywilnych”.

2.18. Użycie pozoranta na potrzeby oceny kompetencji Egzaminatora

2.18.1. Ocena kompetencji do uzyskania upoważnienia egzaminatora może być przeprowadzona z wykorzystaniem „Pozoranta”. Może nim być Senior Egzaminator (SEN) lub Inspektor Urzędu występujący w charakterze kandydata podczas uzyskiwania upoważnienia.

2.18.2. Pozorant musi odgrywać rolę Kandydata we wszelkich działaniach i powinien posiadać stosowną dokumentację na lot, którą będzie mógł okazać Egzaminatorowi. Wymagany jest, aby podczas lotu pozorant popełniał błędy (uprzednio zaplanowane) by Egzaminator mógł dokonywać obserwacji i oceny jego czynności, a zebrany materiał posłużył mu do omówienia wyniku egzaminu podczas odprawy po locie. Pojawianie się błędów podczas egzaminu jest istotnym elementem, który wykaże metodykę pracy przy wypełnianiu protokołu z egzaminu oraz przygotowaniu zaleceń dotyczących ewentualnego doszkolenia, w przypadku konieczności ponownego podejścia do egzaminu. Są to elementy niezbędne do wykazania, że Egzaminator rozumie swoją rolę podczas przeprowadzania egzaminu. Zaliczenie egzaminu w następstwie wykonania bezbłędnego lotu egzaminacyjnego jest zadaniem mało efektywnym. Pozorantem powinien być doświadczony Egzaminator, który będzie potrafił odegrać typowy przebieg egzaminu - nie może popełniać zbyt subtelnych błędów, bądź przeciwnie, stawiać Egzaminatora w obliczu krytycznych decyzji.

2.18.3. W przypadku wykorzystania pozoranta, konieczne jest określenie ról uczestników egzaminu kwalifikacyjnego.

Egzaminator musi być uprzedzony, że przeprowadza egzamin tak jakby oceniał autentycznego Kandydata. Powinien również mieć świadomość, że może on przerwać egzamin jeżeli zachodzi taka konieczność (tak jak podczas normalnego egzaminu).

2.19. Przewożenie pasażerów

- 2.19.1 Z uwagi na bezpieczeństwo lotu egzaminacyjnego zaleca się, aby Egzaminator nie zabierał pasażerów na pokład statku powietrznego podczas egzaminu praktycznego do uzyskania licencji, wznowiania lub przedłużania uprawnień. Pasażerami nie są Inspektorzy i Senior Egzaminatorzy wykonujący swoje czynności podczas lotu, jak również szkolący się do uzyskania upoważnienia egzaminatora, którzy obserwują proces lotu egzaminacyjnego.

2.20. Ubezpieczenie

- 2.20.1. Przed wykonaniem lotu egzaminacyjnego, Egzaminator powinien mieć pełną świadomość swojej sytuacji w zakresie ubezpieczenia. Mimo, że wymaga się, aby statki powietrzne zarejestrowane w Unii Europejskiej były objęte ubezpieczeniem w stosunku do osób trzecich, polisa może obejmować ubezpieczenie tylko dowódcę statku powietrznego, który jest członkiem danego ATO lub stowarzyszenia i może wykluczać z ubezpieczenia proces szkolenia lub egzaminowania. Polisa, którą jest objęty Egzaminator w ATO może nie odnosić się do jego czynności wykonywanych poza danym ośrodkiem. Podczas poprzedzających lot przygotowań do egzaminu praktycznego, Kandydat w uzgodnieniu z operatorem / właścicielem statku powietrznego, zaplanuje statek powietrzny, który posiada ubezpieczenie pokrywające swoim zakresem statek powietrzny, Kandydata i Egzaminatora podczas lotu egzaminacyjnego zgodnie z przyjętymi normami prawnymi. Biorąc pod uwagę wszystkie inne niesprzyjające okoliczności, zaleca się aby Egzaminator we własnym zakresie ubezpieczył się od nieszczęśliwych zdarzeń wynikających z użytkowania statku powietrznego. Urząd Lotnictwa Cywilnego nie obejmuje ubezpieczeniem Inspektorów posiadających upoważnienie egzaminatora.

2.21. Egzaminy z ograniczeniem do operacji w załodze wieloosobowej

- 2.21.1. Egzaminator może posiadać orzeczenie lotniczo-lekarskie z ograniczeniem, które ogranicza go do wykonywania lotów w załodze wieloosobowej. W takiej sytuacji egzaminator zobowiązany jest poinformować o tym Komisję Egzaminacyjną.
- 2.21.2 Egzaminator podczas odprawy przed lotem egzaminacyjnym powinien poinformować Kandydata:
- że posiada on ograniczenie jak wspomniano powyżej;
 - jakie czynności powinien wykonać Kandydat w przypadku wystąpienia objawów.

Sekcja 3 EGZAMINOWANIE I OCENA

3.1. Definicje

- Egzamin praktyczny (Skill Test): oznacza wykazanie umiejętności w celu wydania licencji lub uprawnienia, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych Egzamin do uzyskania uprawnienia;
- Kompetencja: oznacza połączenie umiejętności, wiedzy i postawy wymagane do wykonania zadania według założonego standardu;
- Kontrola umiejętności (Proficiency Check): oznacza wykazanie umiejętności w celu przedłużenia lub

- wznowienia uprawnienia, łącznie z ew. egzaminem ustnym w niezbędnym zakresie;
- Ocena kompetencji (Assessment of Competence): oznacza zademonstrowanie swoich kompetencji, w roli egzaminatora danej specjalności, z uwzględnieniem odprawy przed / po locie, przeprowadzania egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także oceny kandydata, którego dotyczy egzamin, kontrola lub ocena, oraz prowadzenia odpraw i dokumentacji w celu wydania, wznowienia lub przedłużenia kompetencji upoważnienia lub uprawnienia, łącznie z ew. egzaminem ustnym w niezbędnym zakresie.
 - Przedłużenie (Revalidation) (np. uprawnienia lub upoważnienia) oznacza czynność administracyjną podjętą w okresie ważności uprawnienia lub certyfikatu, umożliwiającą jego posiadaczowi dalsze korzystanie z uprawnień wynikających z uprawnienia lub certyfikatu przez dalszy określony czas, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań;
 - Wznowienie (Renewal): oznacza czynność administracyjną podjętą po wygaśnięciu uprawnienia lub certyfikatu w celu wznowienia wynikających z niego uprawnień na dalszy określony czas, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań.

3.2. Cel lotu egzaminacyjnego

3.2.1 Zadania Egzaminatora

Podstawowym zadaniem egzaminatora jest:

- dokonanie oceny czy demonstrowane przez Kandydata umiejętności podczas egzaminu na uzyskanie licencji i uprawnienia lub jego przedłużenie/wznowienie reprezentują wymagany poziom;
- podnoszenie poziomu szkolenia w ATO poprzez przekazywanie informacji zwrotnej odnośnie elementów i sekcji, które podczas egzaminu są najczęściej niezaliczane przez zdających;
- wspomaganie zachowania, a w razie potrzeby podnoszenie, standardów i bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych poprzez wskazywanie zasad dobrej praktyki lotniczej i zachowanie dyscypliny w pilotowaniu statku powietrznego podczas egzaminu. Od Egzaminatora oczekuje się, że podczas dokonywania oceny oraz w trakcie odprawy po locie będzie wykorzystywał zasady dotyczące właściwego zarządzania zagrożeniami i błędami (TEM).

3.2.2. Istotne jest, aby Egzaminatorzy stosowali ujednolicony standard podczas dokonywania oceny, jednakże z uwagi na to, że każdy lot odbywa się w innych, często bardzo zmiennych, warunkach i okolicznościach, Egzaminator podczas oceny lotu musi brać pod uwagę wszystkie występujące czynniki. Niezależnie od sytuacji, Egzaminator nie może tolerować niskiego poziomu wyszkolenia. Egzaminator podczas wypełniania swoich obowiązków ma dokonywać rzetelnej i bezstronnej oceny.

3.2.3. Obowiązujące zasady przeprowadzania egzaminów:

- Egzaminator zapewni, że Kandydat zaliczy egzamin zgodnie z wymogami Part-FCL i będzie oceniony zgodnie z przyjętymi dla egzaminu standardami;
- należy wykonać wszystkie manewry i procedury przewidziane dla danego egzaminu. Na niektórych protokołach poświadczających uzyskanie uprawnienia lub jego przedłużenie/wznowienie zaznaczono elementy obowiązkowe (M - Mandatory), które stanowią minimalne wymagania, podczas gdy pozostałe elementy są opcjonalne i Egzaminator może zdecydować o ich wykonaniu pod warunkiem, że omówi je podczas odprawy przed lotem;
- każdy element w sekcji sprawdzany podczas egzaminu powinien być wykonany i oceniany oddzielnie. Schemat egzaminu omawiany na odprawie przed lotem nie powinien w normalnych warunkach być zmieniany przez Egzaminatora;

- egzaminy, podczas których niezaliczenie elementu w danej sekcji skutkuje niezaliczeniem całej sekcji i ponowne podejście do egzaminu oznacza powtórne przeegzaminowanie elementów z danej sekcji. W przypadku niektórych egzaminów niezaliczenie elementu w danej sekcji nie skutkuje niezaliczeniem całej sekcji i na powtórny egzaminie należy sprawdzić jedynie dany element;
- Egzaminator powinien znać uwarunkowania, które należy spełnić podczas egzaminu na dane uprawnienie.
- wykonanie przez Kandydata jednego elementu w sposób budzący wątpliwości u Egzaminatora lub na granicy zaliczenia tego elementu nie powinno mieć wpływu na ocenę kolejnych elementów;
- podczas odprawy przed lotem Egzaminator powinien omówić z Kandydatem wymogi i ograniczenia obowiązujące podczas egzaminu na uzyskanie uprawnienia lub jego przedłużanie/wznawianie;
- po zakończeniu egzaminu Egzaminator ma obowiązek przeprowadzić z Kandydatem odprawę, niezależnie od wyniku egzaminu, czy został on w pełni lub częściowo zaliczony, niezaliczony lub przerwany. Jeżeli Kandydat nie zaliczył danego elementu lub sekcji, należy dokładnie omówić powód jego niezaliczenia. Egzaminator powinien udzielić Kandydatowi stosownych wskazówek, które będą pomocne podczas kolejnej próby podejścia do egzaminu;
- zgłoszone podczas odprawy po locie uwagi dotyczące oceny egzaminu zostaną zapisane przez Egzaminatora w protokole i podpisane przez egzaminatora i kandydata;
- podczas egzaminu Egzaminator powinien wykazać profesjonalizm i umiejętne podejście do Kandydata. Egzaminator powinien stworzyć przyjazną i swobodną atmosferę, aby umożliwić kandydatowi zademonstrowanie swoich umiejętności. Podczas egzaminu/sprawdzianu egzaminator powinien unikać negatywnych komentarzy i krytykowania, wszystkie oceny powinny być zachowane do odprawy polotowej;
- w przypadku egzaminu poprawkowego ten sam Egzaminator nie powinien ponownie egzaminować Kandydata, chyba, że Kandydat wyrazi on na to zgodę.

3.2.4. Podczas egzaminu Kandydat musi zademonstrować Egzaminatorowi umiejętność:

- pilotowania samolotu w granicach dopuszczalnych instrukcją użytkowania w locie;
- wykonywania manewrów z dużą dokładnością;
- właściwej oceny sytuacji i poprawnego pilotażu;
- wykorzystania wiedzy lotniczej w zakresie procedur i aktualnie obowiązujących przepisów;
- zachowania kontroli nad statkiem powietrznym, w stopniu zadawalającym, aby w każdej fazie lotu, wykonanie procedury lub manewru nie budziło wątpliwości.

W każdym sprawdzanym elemencie należy oceniać umiejętności lotnicze Kandydata oraz jego znajomość identyfikacji wystąpienia zagrożenia i błędu. Muszą składać się na to: obserwacja zewnętrzna, czynności pilota wykonywane podczas wystąpienia sytuacji niebezpiecznych, czynności w kokpicie we wszystkich fazach lotu, prowadzenie korespondencji radiowej, stosowanie się do poleceń ATC, rozliczanie zużycia paliwa, postępowanie w przypadku wystąpienia oblodzenia, planowanie i wykorzystanie przestrzeni powietrznej, proces decyzyjny, itp. Szczególny nacisk należy kłaść na przestrzeganie procedur i zachowanie warunków bezpieczeństwa lotu.

3.3. Powtarzanie manewrów

- 3.3.1.** Za zgodą Egzaminatora Kandydat może jednokrotnie powtórzyć manewr lub procedurę - nie jest to jednak jego przywilej. Rolą Egzaminatora jest upewnienie się, że Kandydat posiada wszelkie możliwości zademonstrowania swoich umiejętności lotniczych. Egzaminator może zezwolić na powtórzenie manewru, jeżeli uzna, że Kandydat nie wykonał elementu w stopniu zadawalającym, np. z uwagi na wpływ czynników zewnętrznych, odwrócenie uwagi lub w wyniku niezrozumienia omawianego elementu podczas odprawy przed lotem.

- 3.3.2. Nie sposób jest stworzyć listy elementów, które mogą być powtórzone. W zasadzie każde symulowane wykonanie procedury w przypadku wystąpienia sytuacji niebezpiecznej powinno być wykonane tylko raz. Należy przyjąć, że ćwiczenie nie jest zaliczone, jeżeli wykonanie procedury przy wystąpieniu sytuacji niebezpiecznej spowoduje, że samolot znajdzie się w gorszej sytuacji, niż przed rozpoczęciem symulacji, lub nie zastosowano akcji prowadzących do naprawienia sytuacji niebezpiecznej.

3.4. Przerwanie egzaminu / Egzamin wykonany częściowo

- 3.4.1. Egzaminator powinien przerwać egzamin, tylko w sytuacji, gdy uzna, że Kandydat nie jest w stanie zaprezentować wymaganego poziomu wiedzy lub umiejętności i będzie niezbędne powtórzenie całego egzaminu, lub z uwagi na niezachowanie warunków bezpieczeństwa przez Kandydata.
- 3.4.2. Jeżeli Kandydat podejmie decyzję o przerwaniu egzaminu i powody jego decyzji nie będą w zgodzie z oceną Egzaminatora, uznaje się, że Kandydat nie zaliczył elementów, do których nie podszedł. Będzie to oznaczało, iż egzamin jest niezaliczony lub częściowo zaliczony.
- 3.4.3. Jeżeli egzamin zostaje przerywany z powodów akceptowanych przez Egzaminatora, należy uznać, że jest nie w pełni wykonany. W kolejnym locie należy przeegzaminować jedynie elementy, które nie zostały wykonane - należy to zrobić przed jakąkolwiek ponowną próbą. W Załączniku 1 znajdują się wskazówki w przypadku niepełnego przeprowadzenia egzaminu do uzyskania licencji lub uprawnienia (LAPL, PPL, CPL lub IR).

3.5 Ocena lotu egzaminacyjnego

- 3.5.1. Poziom umiejętności prezentowany przez Kandydatów jest bardzo zróżnicowany i często może przysparzać Egzaminatorowi trudności w ocenie. W dużym stopniu ocena opiera się na doświadczeniu Egzaminatora i jego osądowi odnośnie poprawności wykonania danego elementu. Większość pilotów nie lubi być poddawana ocenie, część Kandydatów będzie pod wpływem dużego stresu i nie będzie w stanie wykonać lotu. Postawa Egzaminatora może znacząco wpłynąć na przezwyciężenie tych trudności. Egzaminator, jednakże, jest zobowiązany do jednakowego standardu oceny, sprawiedliwego i bez uprzedzeń. Aby zachować taki standard, należy wprowadzić parę podstawowych zasad, a ocena powinna być przeprowadzona w oparciu o poniższe:
- „**Zaliczony**” - Kandydat demonstruje wymagany poziom wiedzy i umiejętności, i tam, gdzie ma to zastosowanie, mieści się w tolerancji błędów akceptowanych do uzyskania licencji lub przedłużenia uprawnienia;
 - „**Niezaliczony**” - wystąpiła przynajmniej jedna z poniższych sytuacji:
 - przekroczono tolerancję błędów, pomimo, że Egzaminator uwzględnił niesprzyjające warunki atmosferyczne lub zmiana zadania narzucona przez służb kontroli ruchu lotniczego;
 - cel egzaminu nie został osiągnięty;
 - osiągnięto cel ćwiczenia, jednakże kosztem bezpieczeństwa lotu, niedostosowanie się do przepisów, wykazując niskie umiejętności pilotażowe, nieumiejętnie działanie w przypadku wystąpienia sytuacji nienormalnych, znaczących błędów, które uszły uwadze lub nie były poprawiane w przeciągu dłuższego upływu czasu, lub były korygowane niewłaściwie;
 - Kandydat nie posiada wymaganej wiedzy;
 - Egzaminator musi interweniować, aby zapobiec powstaniu niebezpiecznej sytuacji lub niewłaściwej konfiguracji statku powietrznego.
 - „**Częściowe zaliczenie**” - zgodnie z kryteriami w zakresie danego egzaminu do uzyskania uprawnienia przedstawionymi w załączniku do Part-FCL.

3.6. Wymogi dla powtórnego egzaminu

- 3.6.1. Wskazówki odnośnie wymogów dla powtórnego egzaminu w zakresie uzyskania licencji oraz uprawnień do nich wpisanych znajdują się w Załączniku 1. Egzaminator musi szczegółowo przedstawić zakres szkolenia uzupełniającego i upewnić się, że Kandydat zrozumiał przyczyny i powód szkolenia uzupełniającego.

3.7. Szkolenie uzupełniające

- 3.7.1 Zgodnie z zapisem w Part-FCL, w przypadku niezaliczenia egzaminu lub częściowego zaliczenia, Egzaminator ma obowiązek poinformować Kandydata, że nie może on korzystać z przywilejów wynikających z danego uprawnienia do czasu uzyskania pełnego zaliczenia. Egzaminator musi szczegółowo określić zakres rekomendowanego lub obowiązkowego doszkolenia i wytłumaczyć Kandydatowi procedurę odwoławczą.
- 3.7.2 Jeżeli egzamin nie jest zaliczony z powodu oczywistego braku umiejętności wykonania danego elementu, Egzaminator powinien poinformować Kandydata, że kolejna próba może również zakończyć się niepowodzeniem w przypadku zaniechania doszkolenia w danym elemencie. Zaleca się, aby Kandydat skonsultował ze swoim ATO zakres doszkolenia. Egzaminator ma obowiązek szczegółowo określić zakres uzupełniającego szkolenia i upewnić się, iż Kandydat zrozumiał jego wskazówki. Sugeruje się, aby doszkolenie miało miejsce w tym samym ATO. Egzaminator, przed rozpoczęciem powtórnego egzaminu, ma obowiązek upewnić się, że Kandydat wypełnił zalecenia poprzedniego Egzaminatora w zakresie doszkolenia. W przypadku kolejnego niepowodzenia, zakres doszkolenia ponownie może zostać określony przez ATO.
- 3.7.3 W przypadku niezaliczenia egzaminu praktycznego w drugim podejściu, Komisja Egzaminacyjna może wyznaczyć do kolejnego egzaminu Inspektora Urzędu Lotnictwa Cywilnego posiadającego upoważnienie egzaminatora.

3.8. Procedura odwoławcza

- 3.8.1. Stosowanie przejrzystego kryterium oceny leży w interesie Egzaminatora. Kandydat nie powinien mieć wątpliwości odnośnie końcowej oceny; nie powinien być nakłaniany do podjęcia decyzji o kontynuowaniu lub przerwaniu egzaminu. Egzaminator powinien upewnić się, iż sporządzony przez niego protokół wskazujący niezaliczone elementy lotu nie budzi wątpliwości co do powodu ich niezaliczenia, nie pozostawia miejsca na subiektywną ocenę decyzji Egzaminatora oraz przedstawia możliwie pełny obraz przekroczeń dopuszczalnych tolerancji błędów. W uwagach zawartych w protokole nie powinny znaleźć się kwestie, których Egzaminator nie omówił po zakończonym locie.
- 3.8.2. Kandydat, który nie zaliczył egzaminu, zgodnie z § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637), może złożyć do Przewodniczącego Komisji egzaminacyjnej odwołanie od wyniku egzaminu praktycznego w terminie 3 dni od daty poinformowania o wyniku egzaminu. Przewodniczący zarządza przeprowadzenie postępowania sprawdzającego przebieg tego egzaminu. Postępowanie sprawdzające przeprowadza zespół składający się co najmniej z dwóch egzaminatorów praktycznych w specjalności, w której przeprowadzony był egzamin praktyczny. Członkiem tego zespołu nie może być egzaminator, który przeprowadzał egzamin praktyczny.
- Postępowanie sprawdzające polega na sprawdzeniu protokołu z przebiegu egzaminu praktycznego, dokumentacji egzaminu praktycznego, dokumentacji operacyjnej oraz dostępnych zapisów, korespondencji radiotelefonicznej, automatycznego rejestratora przebiegu lotu lub zapisów symulatora lotu lub innego urządzenia treningowego użytego do egzaminu praktycznego.

W wyniku postępowania sprawdzającego zespół uznaje:

- 1) odwołanie za niezasadne, albo
- 2) odwołanie za zasadne i zalicza egzamin praktyczny.

Aby rozpocząć procedurę odwoławczą, Kandydat musi wykazać przed Urzędem uchybienia w procesie przeprowadzania egzaminu. Samo wyrażenie niezadowolenia z rezultatu egzaminu nie stanowi podstawy do rozpoczęcia procedowania wniosku.

3.9. Tolerancja błędów podczas egzaminu

- 3.9.1. Istnieje dopuszczalna tolerancja błędów podczas egzaminu jednak od Kandydata nie powinno oczekiwać się dążenia do nieprzekraczania marginesu błędu, jeśli miałyby to wpłynąć negatywnie na zachowanie stabilnego lotu. Egzaminator powinien dopuszczać możliwość nieuniknionego przekroczenia marginesu błędu spowodowanego występującą turbulencją, poleceń ATC oraz z uwagi na charakterystykę lotną i osiągi statku powietrznego. Kandydat może zostać uprzedzony, że podczas egzaminu powinien skupić się na locie i kontrolowaniu statku powietrznego najlepiej jak potrafi a nie unikać przekraczania dopuszczalnego marginesu błędu kosztem płynnego pilotażu. Niezależnie od tego, oczekuje się, że ATO oraz instruktorzy będą stosować się do przyjętej tolerancji błędu podczas przygotowywania Kandydata do egzaminu.

Tolerancja błędów - samoloty

ZAKRES EGZAMINU	Egzamin na uzyskanie licencji PPL i LAPL	Egzamin na uzyskanie licencji CPL	Egzaminy na uzyskanie uprawnienia, przedłużenia oraz wznowienia IR, oraz pozostałe egzaminy na typ (uzyskanie/przedłużenie/wznowienie)
-----------------	--	-----------------------------------	--

Wysokość bezwzględna/względna

Lot normalny	± 150 ft	± 100 ft	± 100 ft
Lot z symulowaną awarią silnika (ME)	± 200 ft *	± 150 ft	± 100 ft
Lot z ograniczonym zestawem przyrządów		± 200 ft	± 200 ft
Odejsie na drugi krąg przy DA/H			+50 ft/-0 ft
MDA/H			+50 ft/-0 ft
minima nie niżej niż (z wysokości bezwzględnej na FAF do MDA/H			-0 ft
podejsie z okrążenia			+100 ft/ -0 ft
ACA/H	-0 ft *	-0 ft	-0ft

Utrzymanie nakazanego toru lotu z wykorzystaniem pomocy radionawigacyjnych

W przypadku wykorzystywania wskazań z „jednoigłowego” przyrządu	±10°	±5°	±5°
W przypadku wykorzystania wskazań z CDI	Pełne wychylenie *	Pełne wychylenie	wskaźnik ścieżki schodzenia i azymutu wychylony do połowy skali (podejsie precyzyjne)
łuk DME			±1NM

Kurs

na wszystkich silnikach pracujących	±10° *	±10°	±5°
-------------------------------------	--------	------	-----

przy symulowanej awarii silnika	$\pm 15^\circ$ *	$\pm 15^\circ$	$\pm 10^\circ$
ograniczony zestaw przyrządów		$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$

Prędkość

Start i podejście	$\pm 15 / -5$ KT	± 5 KT	± 5 KT
Pozostałe fazy lotu	± 15 KT	± 10 KT	± 5 KT
ograniczony zestaw przyrządów			± 10 KT
przy symulowanej awarii silnika	$+15 / -5$ KT	$+10 / -5$ KT	$+10 / -5$ KT

UWAGA:

- * Nie dotyczy LAPL
- Tolerancje w locie z asymetrią ciągu odnoszą się również do samolotów posiadających napęd zabudowany w osi samolotu i operujących na jednym silniku;
- Kursywą zaznaczono wartości sugerowane;
- Kiedy jest przeprowadzany łączony egzamin, np. na uzyskanie licencji oraz uprawnienia na klasę, Egzaminator powinien pamiętać o tym, iż należy brać pod uwagę mniej rygorystyczny wariant spośród powyższych;
- Tolerancje dla EIR:
 - utrzymanie nakazanego toru lotu z wykorzystaniem pomocy radionawigacyjnych $\pm 10^\circ$;
 - utrzymanie kursu przy wszystkich silnikach pracujących $\pm 10^\circ$;
 - utrzymanie kursu przy symulowanej awarii silnika $\pm 10^\circ$;
 - utrzymanie prędkości przy wszystkich silnikach pracujących $+10 / -5$ kt;
 - utrzymanie prędkości przy symulowanej awarii silnika $+15 / -5$ kt.

Tolerancja błędów - śmigłowce

ZAKRES EGZAMINU	Egzamin na uzyskanie licencji PPL i LAPL	Egzamin na uzyskanie licencji CPL	Egzaminy na uzyskanie uprawnienia, przedłużenia oraz wznowienia IR, oraz pozostałe egzaminy na typ (uzyskanie/przedłużenie/wznowienie)
-----------------	--	-----------------------------------	--

Wysokość bezwzględna/względna

Lot normalny	± 150 ft	± 100 ft	± 100 ft
Lot z symulowaną istotną usterką	± 200 ft	± 150 ft	± 100 ft
Zawis z efektem przyziemnym	± 2 ft	± 2 ft	± 2 ft
Lot z ograniczonym zestawem przyrządów		± 200 ft	± 200 ft
Odejście na drugi krąg przy DA/H			$+50$ ft/ -0 ft
MDA/H			$+50$ ft/ -0 ft
minima nie niżej niż (z wysokości bezwzględnej na FAF do MDA/H			-0 ft
podejście z okrążenia			$+100$ ft/ -0 ft

Utrzymanie nakazanego toru lotu z wykorzystaniem pomocy radionawigacyjnych

W przypadku wykorzystywania wskazań z „jednoigłowego” przyrządu	$\pm 10^\circ$ *	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$
---	------------------	----------------	---------------

W przypadku wykorzystania wskazań z CDI	Pełne wychylenie *	Pełne wychylenie	wskaźnik ścieżki schodzenia i azymutu wychylony do połowy skali (podejście precyzyjne)
łuk DME			$\pm 1NM$

Kurs

Lot normalny	$\pm 10^\circ$ *	$\pm 10^\circ$	$\pm 5^\circ$
Lot z symulowaną istotną niesprawnością	$\pm 15^\circ$ *	$\pm 15^\circ$	$\pm 10^\circ$
ograniczony zestaw przyrządów		$\pm 15^\circ$	$\pm 15^\circ$

Prędkość

Start i podejście	$\pm 15 / -5$ KT		
Start i podejście (ME)		$\pm 5KT$	$\pm 5KT$
Pozostałe fazy lotu	$\pm 15KT$	$\pm 10KT$	$\pm 5KT$
ograniczony zestaw przyrządów			$\pm 10KT$
przy symulowanej awarii silnika	$+15/ -5$ KT	$+10/ -5$ KT	$+10/ -5$ KT

Przemieszczanie się względem ziemi

W zawisie z efektem przyziemnym	± 3 ft	± 3 ft	± 3 ft
Lądowanie	Bez przemieszczania się na boki oraz do tyłu		± 2 ft 0 ft przemieszczenia do tyłu lub na boki

UWAGA:

- * Nie dotyczy LAPL
- Kursywą zaznaczono wartości sugerowane.
- Kiedy jest przeprowadzany łączony egzamin, np. na uzyskanie licencji oraz uprawnienia na klasę, Egzaminator powinien pamiętać o tym, iż należy brać pod uwagę mniej rygorystyczny wariant spośród powyższych.

Sekcja 4 PRZEBIEG EGZAMINU

4.1. Zakres egzaminu na uzyskanie i przedłużenie uprawnienia

- 4.1.1. Egzamin ma za zadanie symulować przebieg rzeczywistego lotu, zatem Egzaminator może stosować praktyczne scenariusze zapewniając jednocześnie, że kandydat nie będzie zaskoczony, i że warunki bezpieczeństwa lotu będą zachowane. Egzaminator musi w pełni znać wymogi danego egzaminu i zaplanować go w taki sposób, aby podczas egzaminu optymalnie wykorzystać dostępną przestrzeń bez straty czasu i zwiększania kosztów ponoszonych przez Kandydata.
- 4.1.2. W trakcie lotu egzaminacyjnego Egzaminator nie powinien zmieniać zakresu egzaminu lub zaniechać sprawdzenia, niektórych elementów podlegających sprawdzeniu. Egzaminator nie powinien planować Kandydatowi „pułapek”. Aby unikać podobnych sytuacji, Egzaminator powinien prowadzić zapis przebiegu lotu i oceny w celu wykorzystania jako odniesienie podczas odprawy i omówienia po locie.
- 4.1.3. Egzaminator nie może samodzielnie wprowadzać elementów nie ujętych w protokole egzaminacyjnym. Ćwiczenia egzaminacyjne należy przeprowadzać zgodnie z przyjętą w lotnictwie praktyką.
- 4.1.4. Lot egzaminacyjny należy przeprowadzać w zgodzie z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie (AFM lub POH), a także zgodnie z ograniczeniami przyjętymi w instrukcji szkolenia danego ATO.
- 4.1.5. Zarówno Kandydat jak i Egzaminator powinni zachować elastyczność na wypadek zmian, jakie mogą zajść już po zakończeniu odprawy przed lotem czy też w trakcie trwania egzaminu, np. wynikające z poleceń ATC, zmieniającą się pogodą, ewentualne usterki samolotu, czy też inne okoliczności, które mogą mieć wpływ na przebieg lotu. W przypadku wystąpienia zmian, Egzaminator powinien się upewnić, że Kandydat rozumie i akceptuje te zmiany. W przeciwnym razie egzamin powinien zostać przerwany.

4.2. Elementy egzaminu praktycznego

4.2.1. Egzamin praktyczny obejmuje:

- egzamin ustny na ziemi (jeśli dotyczy);
- odprawa przed lotem;
- lot egzaminacyjny;
- odprawa po locie.

Egzamin ustny powinien dotyczyć:

- ogólnej znajomości statku powietrznego, operowania systemami statku powietrznego w sytuacjach normalnych i awaryjnych, wyważenia i osiągnięć statku powietrznego;
- planowania i procedur operacyjnych;
- ustawienia przepustnicy, konfiguracji statku powietrznego, prędkości i minimów dla podejść;
- inne istotne elementy dla potrzeb egzaminu.

Odprawa przed lotem powinna omawiać:

- elementy i sekcje, które zostaną przeegzaminowane oraz ich prawdopodobną kolejność;
- podział ról i zakres odpowiedzialności;
- kwestie bezpieczeństwa.

Lot egzaminacyjny będzie sprawdzał elementy i sekcje mające odniesienie dla danego egzaminu;

Odprawa po locie to:

- informacja o wyniku egzaminu oraz ocena działań Kandydata;
- wypełnienie protokołu i ew. dokonanie wpisu w licencji Kandydata.
- Dopuszcza się obecność instruktora Kandydata.

4.3. Odprawa przed lotem

- 4.3.1 Przed rozpoczęciem egzaminu, Egzaminator musi upewnić się, że statek powietrzny lub urządzenie FSTD, planowane do wykorzystania są odpowiednio wyposażone dla potrzeb danego egzaminu. Jeżeli Kandydat do egzaminu praktycznego zamierza wykorzystać prywatny statek powietrzny, Egzaminator powinien możliwie wcześniej ustalić czy może na pokładzie danego statku powietrznego operować w sposób legalny (samolot lub śmigłowiec mogą nie być zarejestrowane w Polsce)..
- 4.3.2. Egzaminator ma obowiązek przygotować się do każdego lotu egzaminacyjnego, tzn.: przeanalizować pogodę, trasę i wysokość lotu oraz lotniska, na których będą wykonywane podejścia wg wskazań przyrządów, a przed lotem dokonać analizy dokumentacji, publikacji NOTAM, uzgodnić z ATC warunki wykonania lotu egzaminacyjnego, lotów po kręgu oraz warunki dolotowe na lotniskach docelowych.
- 4.3.3. Szczegółowe wytyczne w zakresie danego egzaminu zawarte są w Part-FCL. Ponadto, w Załącznikach do niniejszego Podręcznika zawarto przykładowe wymagania dotyczące odprawy przed lotem, lotu egzaminacyjnego, odprawy po locie oraz innych elementów. Ogólny format briefingu powinien być następujący:
- 4.3.4 Egzaminator powinien spotkać się z Kandydatem w miejscu, które zapewni swobodną rozmowę. Egzaminator musi zapewnić komunikację z kandydatem bez barier językowych. Egzaminator upewni się, że Kandydat jest przygotowany do lotu i posiada niezbędną dokumentację:
- licencję pilota, książkę lotów i poświadczenie, że posiada uprawnienie na dany typ bądź klasę samolotu, na którym będzie egzaminowany, albo ukończył szkolenie do uzyskania tego uprawnienia;
 - dokumentację przebiegu szkolenia;
 - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie. Kandydata należy uprzedzić, że nie otrzyma uprawnienia zanim nie przedstawi ważnego orzeczenia, które jest wymagane do korzystania z uprawnienia;
 - dokument ze zdjęciem stwierdzający tożsamość: paszport, dowód osobisty, książeczka wojskowa;
 - pisemną rekomendację z ATO oraz ewentualnie protokoły z poprzednich podejść do egzaminu praktycznego;
 - aktualną dokumentację samolotu, tj. książkę techniczną, poświadczenie zdatności do lotu, ubezpieczenie, itp.
 - dwa zestawy słuchawek lotniczych. Większość egzaminatorów posiada własne słuchawki, jednak dodatkowy zestaw powinien być dostępny;
 - dwa zestawy list kontrolnych samolotu;
 - kopię procedur operacyjnych ATO.
- 4.3.5. W zakresie nadania uprawnienia na klasę lub typ jednosilnikowego statku powietrznego należy przeprowadzić ustny egzamin celem sprawdzenia czy Kandydat posiada stosowną wiedzę z zakresu uprawnienia, o które ubiega się.
- 4.3.6. W zakresie konwersji uprawnienia IR nadanego przez kraj trzeci, w przeciwieństwie do kursu na uzyskanie IR w oparciu o kompetencje, Egzaminator powinien również upewnić się, że Kandydat posiada stosowną wiedzę

z zakresu prawa lotniczego, meteorologii oraz planowania i osiągnięć.

- 4.3.7 Planowanie i przygotowanie do lotu muszą być wykonane przez Kandydata samodzielnie, bez pomocy osób trzecich i przy użyciu standardowych narzędzi do planowania. Zezwala się na wykorzystanie komputerowego arkusza załadunku i wyważenia, jednakże Kandydat musi wykazać się wiedzą odnośnie zastosowanego narzędzia i na podstawie jakich danych arkusz generuje końcowy raport. Zabrania się, aby podczas lotu egzaminacyjnego Kandydat korzystał z rozszerzonych list kontrolnych oraz operacyjnego planu lotu (tzw. przebiegu) wygenerowanych przy użyciu specjalistycznych/profesjonalnych narzędzi.

4.4. Lot egzaminacyjny

- 4.4.1. Egzaminator zapewni aby lot egzaminacyjny odbywał się z zachowaniem zasad bezpieczeństwa i w zgodzie z obowiązującymi przepisami oraz zezwoleniami ATC. Jeżeli przebieg lotu jest nadzorowany ze stanowiska nieoperacyjnego, Egzaminator lub Senior Egzaminator musi poinstruować pilota bezpieczeństwa w zakresie jego roli podczas wykonywanego lotu, aby unikać ingerencji w przebieg operacji za wyjątkiem sytuacji zmierzających do korekty celem przywrócenia bezpiecznego lotu.
- 4.4.2. Podczas lotu egzaminacyjnego Kandydat powinien mieć możliwość zademonstrowania zdobytych umiejętności i wiedzy bez asysty lub interwencji Egzaminatora. Jednocześnie Egzaminator powinien umieć wprowadzić przyjazną atmosferę, która umożliwi Kandydatowi pełne wykazanie się wspomnianymi umiejętnościami. Należy ograniczyć do minimum rozmowy w kokpicie, za wyjątkiem przekazywania instrukcji odnośnie kolejnego ćwiczenia lub aby zapobiec dalszemu rozwojowi niebezpiecznej sytuacji. Egzaminator nie powinien być uprzedzony do Kandydata, ani dążyć do konfrontacji z nim, ani też nie może pomagać Kandydatowi w wykonywaniu zadania.
- 4.4.3. Egzaminator nie powinien rozpraszać Kandydata. Jeżeli Egzaminator planuje ograniczyć zakres wykorzystania wskazań przyrządów (np. dokonać rozstrojenia częstotliwości odbiornika ILS podczas podejścia nieprecyzyjnego), powinien to zrobić w taki sposób, aby nie wpłynęło to na wyłączenie danych wskazań innych przyrządów. W stosownym momencie Egzaminator powinien przywrócić nastawę odbiornika/przyrządu do ustawienia pierwotnego (ustawień, które wcześniej uczynił Kandydat).
- 4.4.4. Egzaminator powinien zapewnić Kandydatowi odpowiednią ilość czasu na przygotowanie się i wykonanie elementów wymaganych egzaminem. Zawsze, gdy Egzaminator przejmie kontrolę nad statkiem powietrznym, włączając w to prowadzenie nawigacji i stosowanie się do poleceń ATC, i zamierza ponownie przekazać kontrolę Kandydatowi, musi mieć pewność, że przed wykonaniem kolejnego zadania Kandydat posiada świadomość sytuacyjną odnośnie zapewnianego w danym czasie zakresu kontroli ruchu powietrznego oraz aktualnej konfiguracji samolotu. Egzaminator musi zapewnić Kandydatowi odpowiednią ilość czasu na wykonanie niezbędnych czynności do wykonania kolejnego zadania. Sugeruje się wykonanie 10-minutowego lotu IFR lub 10 NM po trasie w warunkach VFR przed przekroczeniem granicy ATZ/CTR. Jeżeli pozostający dystans jest mniejszy niż wspomniane 10 NM, podczas przekazywania kontroli statek powietrzny nie powinien lecieć kursem bezpośrednim w kierunku wyznaczonej strefy.
- 4.4.5. Jeżeli elementy egzaminu przewidują sprawdzenie umiejętności Kandydata w zakresie podstawowych faz lotu, tj. wznoszenia, lotu po prostej i zakrętów, Egzaminator powinien, w miarę możliwości, zaplanować ocenę tych elementów podczas wykonywania pozostałych faz lotu (np. podczas procedury odlotu, przelotu, czy procedury podejścia) zamiast przewidywać je jako oddzielne ćwiczenia.
- 4.4.6. Podczas planowania symulacji sytuacji niebezpiecznych, od Egzaminatora oczekuje się właściwej oceny panujących warunków w powietrzu i dbania o bezpieczeństwo statku powietrznego. W przypadku

wykonywania próby z jednym silnikiem niepracującym, Egzaminator odpowiada za ustawienie zerowego ciągu i monitorowanie pracy „niesprawnego” silnika po tym jak Kandydat zademonstruje poprawne wykonanie czynności w przypadku utraty silnika. Jeżeli „uszkodzony” silnik ma być przywrócony do pracy, Egzaminator odpowiada za wszystkie elementy kontrolujące pracę silnika, tj. kontroluje obroty, skok śmigła, mieszankę, przepływ paliwa, prace przesłonkami, podgrzew gaźnika. Kandydat może zdecydować, czy podczas pozostałej części lotu będzie utrzymywał prędkość dla lotu z jednym czy dwoma silnikami.

- 4.4.7. Mimo, że w przypadku egzaminu do uzyskania uprawnienia LAPL(A) oraz PPL(A) operacje touch-and-go są częścią egzaminu, w przypadku egzaminu na klasę lub typ, lub uzyskanie licencji CPL(A) nie stanowią elementu obowiązkowego i podczas odprawy przed takim egzaminem Kandydat może ustalić z Egzaminatorem czy będzie wykonywał touch-and-go, czy lądowanie z pełnym zatrzymaniem i kołowaniem do punktu oczekiwania przed startem. Jeżeli Kandydat zdecyduje się na wykonanie touch-and-go, w szczególności w samolocie z chowanym podwoziem, wspólnie z Egzaminatorem powinni ustalić który z nich odpowiada za ustawienie klap i trzymowanie statku powietrznego kiedy jest on na drodze startowej,
- 4.4.8. Egzaminator może uznać, że dany element egzaminu lub sekcja nie mogą być ocenione z uwagi na warunki pogodowe, polecenia ATC lub niesprawność statku powietrznego. Egzaminator może jednak wziąć pod uwagę fakt, że Kandydat sam nie zdecydował np. o przerwaniu podejścia znajdując się w niekorzystnej sytuacji.
- 4.4.9. Egzaminator może przerwać egzamin, jeżeli Kandydat nie będzie w stanie zaliczyć egzaminu przed wykonaniem wszystkich elementów i sekcji, jednakże Egzaminator powinien wziąć pod uwagę wszelkie niesprzyjające czynniki przed podjęciem takiej decyzji - trwający lot może stworzyć okazję do ponownej oceny danego elementu i w miarę upływu czasu wykazać, że decyzja o kontynuowaniu egzaminu była słuszną.
- 4.4.10. Egzaminator podejmując decyzję o przerwaniu egzaminu, powinien przejąć kontrolę nad statkiem powietrznym, tłumacząc powody swojej decyzji, i skrócić czas lotu oszczędzając czas i wydatki Kandydata. Przerwanie pierwszej próby w pierwszym podejściu jest dopuszczalne, jednak korzystniejsza jest ocena całego lotu egzaminacyjnego, ponieważ daje pełny obraz Egzaminatorowi, Kandydatowi oraz ATO w różnicach pomiędzy wymaganym standardem a poziomem posiadanych umiejętności Kandydata.

4.5. Odprawa po locie

- 4.5.1. Przed opuszczeniem statku powietrznego lub symulatora, Egzaminator powinien rozważyć czy istnieją jakiegokolwiek kwestie, które najlepiej omówić przed opuszczeniem kokpitu. Dla przykładu, zamiast omawiać pewne kwestie w pokoju odpraw o wiele bardziej korzystne może być pozostanie w kokpicie celem pokazania, że dokonano niewłaściwej nastawy wysokościomierza albo fakt pozostawienia przełącznika w nieodpowiednim ustawieniu.
- 4.5.2. Przed rozpoczęciem odprawy Egzaminator powinien odnieść się do swoich notatek, aby podjąć decyzję odnośnie oceny każdej sekcji, końcowego rezultatu egzaminu i czy wymagany jest częściowy lub pełny egzamin. W przypadku niezliczonego lub częściowo zaliczonego egzaminu podjąć decyzję o zakresie szkolenia uzupełniającego. Przy podejmowaniu decyzji Egzaminator może mieć potrzebę zadania Kandydatowi dodatkowych pytań, aby ustalić, czym kierował się podejmując określone działania. Na tym etapie Egzaminator powinien zadawać pytania, które mogą wpłynąć wyłącznie na jego decyzję odnośnie końcowego wyniku. Jeżeli nie odnotowano elementów, których wykonanie mogłoby nie zaliczyć egzamin, Egzaminator powinien przekazać Kandydatowi, że zdał egzamin, przekazując uwagi odnośnie słabszych punktów w jego wykonaniu z sugestiami sposobu poprawy wykonania określonych manewrów. Egzaminator powinien również pochwalić Kandydata za dobre wykonanie określonych elementów, odwołując się do konkretnych sytuacji, kiedy Kandydat poprawnie zarządzał lotem, kierował się zasadami TEM i podejmował

właściwe decyzje.

- 4.5.3. Jeżeli Egzaminator nie zalicza egzaminu lub zalicza go częściowo, powinien:
- zadać Kandydatowi dodatkowe pytania celem potwierdzenia swojej oceny;
 - przekazać wynik egzaminu;
 - podać powody, dla których nie zalicza egzaminu, poczynawszy od najważniejszego powodu;
 - przypomnieć Kandydatowi, że nie może korzystać z uprawnienia, o które się ubiegał;
 - zapoznać Kandydata z warunkami ponownego podejścia do egzaminu;
 - rekomendować bądź zalecić obowiązkowe elementy doszkolenia;
 - powiedzieć Kandydatowi jak najlepiej przygotować się do powtórnego egzaminu.
- 4.5.4. Egzaminator, wystrzegając się uprzedzenia w stosunku do Kandydata, powinien przeprowadzić z nim rzetelną odprawę po locie w oparciu o zanotowane zdarzenia z lotu. Należy zachować równowagę pomiędzy podejściem przyjaznym a rzeczowym. Odprawę należałoby utrzymać w formie pytań, aby Kandydat odniósł możliwie najwięcej korzyści z odprawy. Nie jest to właściwa metoda zmierzająca do przekazania wyniku egzaminu, jednakże można ją zastosować w stosownym momencie, aby skłonić Kandydata do dyskusji nad kolejnymi elementami egzaminu. Można ją wprowadzić poprzez:
- unikanie omawiania zdarzeń w sposób chronologiczny;
 - zadawanie dwóch otwartych pytań odnośnie wydarzenia;
 - skłonienie Kandydata do przemyśleń i rozmowy;
 - podsumowanie - może być pomocne w procesie dokonania ostatecznej oceny przez samego Kandydata.
- 4.5.5. Egzaminator powinien omówić z Kandydatem:
- w jaki sposób unikać popełniania bądź poprawiać pojawiające się błędy;
 - elementy, które zamierza poddać krytyce;
 - wskazówki, które mogłyby być przydatne Kandydatowi;
 - pozytywne elementy zanotowane podczas trwania egzaminu.

4.6 Wypełnianie protokołu

- 4.6.1 Egzamin lub ocena kompetencji kończy się z chwilą wypełnienia protokołu, który zostaje podpisany przez Egzaminatora i Kandydata, wskazuje wynik egzaminu bądź zawiera wskazówki do doszkolenia. Protokół należy wypełnić zgodnie z zawartymi w nim wskazówkami i sporządzić go w wymaganej liczbie kopii, tj. przeznaczyć po jednej kopii dla Kandydata, Egzaminatora oraz Nadzoru Kandydata, a w razie potrzeby również dla Nadzoru Egzaminatora. Protokół należy bez zbędnej zwłoki przekazać do Urzędu celem dalszego procedowania oraz aby uniknąć niepotrzebnych opóźnień w wydaniu licencji bądź uprawnienia.
- 4.6.2 Jeżeli egzamin jest niezaliczony lub częściowo zaliczony, uwagi należy zamieścić na końcu protokołu, w przeznaczonym do tego miejscu. Powinny one być podpisane przez Egzaminatora i Kandydata. Egzaminator powinien w sposób niebudzący wątpliwości wskazać, że egzamin nie został zaliczony i zawiesza się Kandydatowi możliwość korzystania z uprawnień, a w razie wątpliwości możliwie najwcześniej poinformować Urząd o tym fakcie.
- 4.6.3 Jeżeli egzamin został zaliczony, Egzaminator powinien wypełnić dokumentację egzaminacyjną i złożyć własnoręczny podpis. Jeżeli zachodzi konieczność dokonać wpisów do dziennika pilota Kandydata i złożyć swój podpis.
- 4.6.4 Egzaminator ma obowiązek przechowywania protokołów przez okres 5 lat.

Sekcja 5 UZYSKANIE/ PRZEDŁUŻENIE UPRAWNIENIA/ OCENA KOMPETENCJI

Poniższe tabele proponuje się jako gotowe odnośniki w przypadku większości zadań, przed jakimi staje Egzaminator. Każda tabela ukazuje odnośnik, pod którym można znaleźć wytyczne do egzaminu.

TABELA	EGZAMIN NA UZYSKANIE LICENCJI LUB PRZEDŁUŻENIE UPRAWNIENIA
1A	LAPL/PPL (A) - uzyskanie uprawnienia
1H	LAPL/PPL(H) - uzyskanie uprawnienia
2A	CPL(A) - uzyskanie uprawnienia
2H	CPL(H) - uzyskanie uprawnienia
3A	IR(A) - uzyskanie uprawnienia oraz przedłużenie/wznowienie - załoga jednoosobowa
4A	En route Instrument Rating – EIR (IR trasowe)
5H	IR(H) - uzyskanie uprawnienia oraz przedłużenie/wznowienie - załoga jednoosobowa
6A	uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia do typu/klasy statku powietrznego z załogą jednoosobową
7H	uzyskanie/przedłużenie/wznowienie/ uprawnienia na śmigłowiec z załogą jedno lub wieloosobową
8A/H	uzyskanie uprawnienia na klasę/typ LAPL oraz egzamin na przedłużenie/wznowienie uprawnienia
9A/H	egzamin na uzyskanie uprawnienia na wojskowych statkach powietrznych
UPRAWNIENIA INSTRUKTORSKIE	
10A	FI(A) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia
11H	FI(H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia
12A	STI - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia
13A	CRI - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia
14A	IRI(A) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia
15H	IRI(H) certificate initial and revalidation/renewal
16H	TRI (H) - przedłużenie/wznowienie uprawnienia
17A	upoważnienie do FI(A) do szkolenia na FI(R)
18H	upoważnienie do FI(H) do szkolenia na FI(R)
19A	upoważnienie instruktora MPL(A)
UPOWAŻNIENIA EGZAMINATORA	
20A/H	FE (A/H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia wraz z wariacjami
21A	CRE (A) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia wraz z wariacjami
22H	TRE (H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia
23A/H	IRE (A/H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia wraz z wariacjami
24A/H	FIE (A/H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia wraz z wariacjami
25H	SFE (H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia wraz z wariacjami
26A/H	Senior Egzaminator (A/H) - uzyskanie/przedłużenie/wznowienie uprawnienia

Tabela 1A	LAPL/PPL (A) – EGZAMIN PRAKTYCZNY - UZYSKANIE
Odnosnik EASA:	Part-FCL.135, FCL.235, AMC 1 FCL.120, 215 AMC1 FCL.235
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE(LAPL) – wyłącznie do LAPL, FE(PPL), FE(CPL) Jeżeli próba odbywa się w dwóch lotach, ocenę lotu trasowego oraz ogólnych umiejętności pilotażowych dokonuje ten sam egzaminator.
Dokumentacja i protokół:	Rekomendacja do egzaminu Wzór 01L – LAPL(A); Wzór 01 – PPL(A)
Egzamin:	- Egzamin na uzyskanie uprawnienia zgodnie z AMC - Sekcja, za zgodą Kandydata i Egzaminatora, sprawdzająca umiejętność wykonania lotu trasowego może zostać wykonana w oddzielnym locie. W takim przypadku Kandydat jest odpowiedzialny za wykonanie elementów odlotu, przylotu oraz lądowania w obu lotach. DODATEK 1 (niniejszego podręcznika) – wskazówki do uzyskania LAPL - DODATEK 2 (niniejszego podręcznika) – wskazówki do uzyskania PPL
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z wytycznymi do Protokołu 01 oraz 01L oraz Załącznik 2 (niniejszego podręcznika).
Uwagi:	Szkolenie - Kandydat musi zakończyć pełne szkolenie i posiadać rekomendację do egzaminu - FCL.030. - Doszkolenie może być wymagane w przypadku niezaliczenia egzaminu bądź częściowego zaliczenia. - Jeżeli egzamin do PPL odbywa się na samolocie wielosilnikowym, Kandydat musi spełniać wymagania do uprawnień na ME zgodnie z Part FCL Podczęść H.

Tabela 1H	LAPL/PPL (H) – EGZAMIN PRAKTYCZNY - UZYSKANIE
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść A oraz AMC.FCL.125 (LAPL) Podczęść B oraz AMC.FCL.110 (PPL)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE(LAPL) – wyłącznie LAPL, FE (PPL), FE (CPL). Jeżeli próba odbywa się w dwóch lotach, ocenę lotu trasowego oraz ogólnych umiejętności pilotażowych dokonuje ten sam egzaminator
Dokumentacja i protokół:	Wzór 10L – LAPL(H); Wzór 10 - PPL(H)
Egzamin:	Egzamin na uzyskanie uprawnienia zgodnie z AMC. Jeżeli nie ma możliwości wykonania pełnego lotu egzaminacyjnego, na protokole należy zaznaczyć „Częściowo Zaliczony”. Jeżeli egzamin jest dokończony w kolejnym locie, w innym dniu, należy wypełnić kolejny protokół. DODATEK 1 (niniejszego podręcznika) – wskazówki do uzyskania LAPL DODATEK 2 (niniejszego podręcznika) – wskazówki do uzyskania PPL
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem w protokole. Egzaminator wypełnia Protokół 10 lub 10L
Uwagi:	Szkolenie - Kandydat musi zakończyć pełne szkolenie i posiadać rekomendację do egzaminu - FCL.030. - Doszkolenie może być wymagane w przypadku niezaliczenia egzaminu bądź częściowego zaliczenia. - Jeżeli egzamin do PPL odbywa się na śmigłowcu wielosilnikowym, Kandydat musi spełniać wymagania do uprawnień na ME zgodnie z Part FCL. - W przypadku wykonania lotu egzaminacyjnego w dwóch etapach (np. lot trasowy planowany jest w następnym dniu) – drugi lot (II etap egzaminu) musi być przeprowadzony przez tego samego egzaminatora.

Tabela 2A	CPL (A) – EGZAMIN PRAKTYCZNY - UZYSKANIE
Odnosnik EASA:	Part-FCL.320, DODATEK 3 oraz 4 do Part-FCL
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE(CPL)
Dokumentacja i Protokół:	Wzór 02
Egzamin:	- Przeprowadzić zgodnie z protokołem Wzór 02. - W przypadku braku na pokładzie zapasowego zakrętomierza, zakręty oraz wyprowadzanie z położeń anormalnych należy przeprowadzać przy użyciu przyrządów zastępczych.
Wskazówki do Protokołu:	Zgodnie z opisem w protokole i DODATKIEM 3 (niniejszego podręcznika) - W przypadku posiadania przez Kandydata uprawnienia na klasę/typ samolotu, na którym przeprowadzony był egzaminowany praktyczny, Egzaminator może przedłużyć/wznówić uprawnienie na klasę/typ i zaznaczyć to w protokole. - Jeżeli kandydat nie zaliczy elementu, który jest jednocześnie częścią egzaminu na klasę/typ, i gdy Kandydat już posiada uprawnienie na daną klasę/typ, należy go poinformować, że nie może korzystać z uprawnienia na tę klasę/typ do chwili zdania egzaminu w zakresie tego uprawnienia.
Uwagi:	- Statek powietrzny użyty do egzaminu musi być certyfikowany do przewozu co najmniej 4 osób, musi posiadać zmienny skok śmigła oraz chowane podwozie. - Jeżeli samolot jest wyposażony w sprawnie działającego autopilota, zgodnie z uzgodnieniem z Egzaminatorem podczas odprawy, można go wykorzystać poza elementami wykonanymi W Sekcji 3. Wykorzystanie autopilota będzie oceniane podczas egzaminu, jako element do uzyskania uprawnienia na klasę samolotu w Sekcji 6. - Przed przystąpieniem do egzaminu wymaga się, aby Kandydat odbył co najmniej 5 godzin szkolenia na samolocie complex. - Przed przystąpieniem do egzaminu Kandydat musi posiadać uprawnienia do wykonywania lotów nocnych, bądź ukończyć pełne szkolenie do uzyskania tego uprawnienia. - Egzamin do uzyskania uprawnienia zakończy się wpisaniem do licencji klasy/typu samolotu, w przypadku jej wydania. - Jeżeli egzamin odbywa się na samolocie wielosilnikowym, lub samolocie wyposażonym w EFIS lub SLPC, Egzaminator powinien upewnić się, że posiada wymagane przeszkolenie w różnicach.
Okres ważności:	Wszystkie wymagane sekcje egzaminu muszą zostać zaliczone w okresie 6 miesięcy.

Tabela H2	CPL (H) – EGZAMIN PRAKTYCZNY - UZYSKANIE
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść D oraz Dodatek 4
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE (CPL)
Protokół:	Wzór 11
Egzamin:	- Egzamin do uzyskania uprawnienia zgodnie z opisem w DODATKU 4H (niniejszego podręcznika). Egzamin może składać się z dwóch lotów wykonanych jednego dnia z tym samym Egzaminatorem. Jeżeli nie będzie można ukończyć egzaminu, w protokole należy zaznaczyć, że jest on częściowo zaliczony. Jeżeli niepełny egzamin jest zakończony w innym terminie, należy wypełnić nowy protokół. - Jeżeli Kandydat nie posiada jeszcze uprawnienia na dany typ śmigłowca, należy przeprowadzić ustny egzamin i sporządzić protokół z przeprowadzonego egzaminu teoretycznego na śmigłowiec jednosilnikowy.
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem w protokole - Wypełnij protokół. - Jeżeli Kandydat posiada uprawnienie na typ śmigłowca, na którym odbywał się egzamin, Egzaminator może przedłużyć uprawnienie i dokonać wpisu w protokole i w licencji.
Uwagi:	Szkolenie Kandydat musi spełniać wymagania odnośnie typu śmigłowca zgodnie z Part FCL, Podczęść H, jeżeli egzamin ma odbywać się na śmigłowcu wielosilnikowym.
Ważność:	Wszystkie wymagane sekcje egzaminu muszą zostać zaliczone w okresie 6 miesięcy.

Tabela 3A	IR – UZYSKANIE UPRAWNIENIA – SPA
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść G, DODATEK 6 oraz 7 do Part-FCL
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	IRE
Protokół:	Wzór 05
Egzamin:	- Lot w symulowanych warunkach IFR lub przy faktycznie panujących IMC, do zaliczenia wymagań Part-FCL Załącznik 7 zgodnie z protokołem nr 05 - DODATEK 5A/H (niniejszego podręcznika)- wskazówki do egzaminu do IR.
Wskazówki do protokołu:	Jeżeli Kandydat już posiada uprawnienie IR ale nie zaliczył egzaminu lub zaliczył go częściowo, z uwagi na pilotaż według wskazań przyrządów niedający podstaw do uznania go za bezpieczny, w protokole egzaminacyjnym należy zaznaczyć, że wspomniane uprawnienie zostaje cofnięte/zawieszone.
Uwagi:	- Kandydat musi posiadać uprawnienie do lotów nocnych lub licencję CPL przed rozpoczęciem kursu modułowego do uzyskania IR, o ile uprawnienie IR ma być wykorzystywane w nocy. - Jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w autopilota, RNAV lub GPS, należy ich użyć, o ile podczas odprawy Egzaminator nie postanowi inaczej. - Jeżeli statek powietrzny nie jest wyposażony w żyroskopowy zakrętomierz (zakrętomierz lub chylomierz), należy wykorzystać zapasowy sztuczny horyzont, a wskazania z panelu wyświetlacza zasłonić lub przyciemnić. W takim przypadku Kandydat, który odbywał szkolenie w ATO powinien przejść przeszkolenie i zademonstrować umiejętność pilotażu z ograniczonym zestawem przyrządów w czasie podstawowego szkolenia do IR (AMC2 do Załącznika 6 szkolenia modułowego do uzyskania uprawnienia IR) lub podczas szkolenia zintegrowanego. Egzaminator, weryfikując przed egzaminem przebieg procesu szkolenia Kandydata powinien upewnić się, iż spełnia on wymagania do wykonania elementu 2e egzaminu do uzyskania IR przy użyciu ograniczonego zestawu przyrządów (brak wskazań żyroskopowego sztucznego horyzontu lub żyrokompasu). Potwierdzeniem tego jest zapis w osobistej książce pilota, zapis szkolenia lub rekomendacja do egzaminu podpisana przez IRE, lub IRI, potwierdzająca, iż Kandydat posiada umiejętność do pilotowania statku powietrznego wyłącznie przy użyciu ograniczonego zestawu przyrządów, włączając w to zakręty bez utraty wysokości, zmianę poziomu lotu, oraz wyprowadzanie statku powietrznego z nienormalnych położenia podczas symulacji niesprawności sztucznego horyzontu i żyrokompasu. - Zgodnie z Part-FCL Załącznik 6, rozszerzenie uprawnienia z IR/SE do IR/ME wymaga od Kandydata posiadania uprawnienia na klasę/typ samolotu wielosilnikowego, ukończenia 5-godzinnego szkolenia IR/ME (z możliwością zaliczenia do 3 godzin szkolenia w FNTF lub FFS) oraz zaliczenia egzaminu zgodnie z wymogami wyznaczonymi protokołem. - Egzaminatorom przypomina się, że Kandydat ubiegający się o uprawnienie IR w oparciu o kompetencje, któremu w pełni uznano wymogi odnośnie szkolenia zapisane w Part-FCL, i którzy nie szkolili się w ATO, nie mają obowiązku posiadania zaświadczenia o ukończeniu szkolenia. Ponadto Kandydat może nie posiadać zaświadczenia o posiadaniu kompetencji do wykonywania lotów z ograniczonym zestawem przyrządów przy użyciu wskazań przyrządu żyroskopowego. - W przypadku IR w oparciu o kompetencje, Egzaminator musi sprawdzić czy Kandydat spełnia wymagania w zakresie uznania zgodnie z Załącznikiem 6 do Part-FCL paragraf Aa.
Okres ważności	Wszystkie wymagane sekcje egzaminu muszą zostać zaliczone w okresie 6 miesięcy.

Tabela 3A-1	IR – PRZEDŁUŻENIE/WZNOWIENIE UPRAWNIENIA – SPA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.625, Załącznik 9 do Part-FCL, AMC1 FCL.625(c)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Okres ważności:	12 miesięcy. W przypadku wznowienia uprawnienia, data ważności uprawnienia upływa z ostatnim dniem miesiąca, w którym dokonano wznowienia uprawnienia. Przedłużenie uprawnienia może odbyć się w okresie trzech miesięcy poprzedzających datę wygaśnięcia uprawnienia. Nowy okres ważności wyznacza się na 12 miesięcy od pierwotnej daty ważności uprawnienia z przedłużeniem do ostatniego dnia miesiąca, w którym wygasa.
Kto może egzaminować:	IRE, CRE z uprawnieniem do przedłużania/wznawiania IR. Jeżeli egzamin odbywa się w FSTD (FFS lub FNPT II), może być wymagane dodatkowe upoważnienie egzaminatora (Tabela 22C)
Protokół:	Wzór 04 - przedłużenie/ wznowienie uprawnienia, lub; Wzór 05 - uzyskanie uprawnienia
Dokumentacja i protokół:	• Jeżeli Urząd musi wydać nową licencję, należy złożyć stosowny wniosek oraz kopie protokołu. W przypadku, gdy nie istnieje potrzeba wydania nowej licencji, a Egzaminator może dokonać wpisu do licencji, w Urzędzie należy złożyć jedynie kopie protokołu. • Kandydat, w przypadku wznowienia, musi posiadać zaświadczenie z ATO o wznowieniu uprawnienia. • Egzaminator może dokonać wpisu w licencji tylko w przypadku, gdy uprawnienie jest w niej wpisane. • Jeżeli upłynęła data ważności uprawnienia IR, do Urzędu należy złożyć protokół oraz zaświadczenie o wznowieniu uprawnienia. Wpis do licencji wznawiający uprawnienie może dokonać IRE posiadający specjalne upoważnienie.
Egzamin:	W PRZYPADKU PRZEDŁUŻENIA: Sprawdzenie elementów Sekcji 3B (oraz Sekcji 6, jeżeli lot odbywa się na samolocie wielosilnikowym) oraz stosownych elementów z Sekcji 1. LUB • Spełnienie warunków do zaliczenia zgodnie z Załącznikiem 8 do Part-FCL. W PRZYPADKU WZNOWIENIA: • Sprawdzenie elementów Sekcji 3B (oraz Sekcji 6, jeżeli lot odbywa się na samolocie wielosilnikowym) oraz stosownych elementów z Sekcji 1. Uwaga: zaliczenie zgodnie z Załącznikiem 8 do Part-FCL nie mają zastosowania w przypadku wznowienia uprawnienia IR w załodze jednoosobowej. • Uprawnienie IR może być przedłużane/wznawiane w połączeniu z egzaminem na klasę lub typ statku powietrznego albo, w przypadku SPA (z wyłączeniem SP HPCA) może być wykonane jako oddzielny egzamin. W obu przypadkach jest oceniane niezależnie od przeprowadzania egzaminu na typ lub klasę. Jeżeli jest to egzamin połączony, zaliczenie stosownych elementów lotu według wskazań przyrządów, np. lot z asymetrią ciągu, zaliczają zarówno IR jak też uprawnienie na klasę/typ. Jeżeli jednak przedłużane jest wyłącznie uprawnienie IR (na statku powietrznym lub w FNTP) zaliczone elementy nie są kredytowane do przedłużenia uprawnienia na klasę/typ i w przypadku przedłużania uprawnienia na klasę/typ należy je ponownie przeegzaminować. • Elementy przelotu po trasie z Sekcji 3B powinny być wykonane w przestrzeni kontrolowanej i w trakcie ich wykonywania powinny zawierać instrukcje/zezwolenia ATC. Należy zaznaczyć, że przelot IFR sprawdzany zgodnie z zapisem Sekcji 3B spełnia wymagania do zaliczenia Sekcji 3A. • Egzaminator może zdecydować o powtórzeniu danego elementu, jeżeli ostatecznie egzamin nie zostanie zaliczony. Kandydat będzie musiał zaliczyć element(y) w drugim podejściu po zakończeniu doszkolenia. Jeżeli Kandydat nie zaliczy egzaminu w drugim podejściu, będzie zmuszony do zdania pełnego egzaminu w kolejnym podejściu. • Załącznik 5 - wskazówki dotyczący odprawy.
Uwagi:	DODATEK 5 (niniejszego podręcznika)- wskazówki do egzaminu do uprawnienia IR. • Egzamin przedłużający IR/SPA oddzielnie może zostać przeprowadzony w certyfikowanym FNPT II lub FFS przez upoważnionego Egzaminatora. • W przypadku uprawnienia, które nie było przedłużane/wznawiane w przeciągu ostatnich 7 lat, Kandydat musi odbyć szkolenie odświeżające w ATO zgodnie z wymogami FCL.625 (c) oraz AMC 1 FCL.625(c). • Jeżeli uprawnienie IR nadane zgodnie z Part-FCL nie zostało odnowione lub przedłużone w ciągu minionych 7 lat, Kandydat będzie musiał ponownie zdać egzamin teoretyczny z zakresu wiadomości do uzyskania IR oraz egzamin praktyczny IR.

Tabela 3A-2	IR – PRZEDŁUŻANIE UPRAWNIENIA W FNPT II LUB FFS
	• SILNIK: FNPT II może odzwierciedlać statek powietrzny posiadający silnik tłokowy, turbośmigłowy lub turbodrzutowy, jednakże musi prezentować klasę lub typ statku powietrznego z załogą jednoosobową, którą będzie stanowił Kandydat. Egzaminator może przeprowadzić egzamin wyłącznie, jeśli posiada uprawnienie na statek powietrzny odwzorowywany przez symulator. W przypadku statku powietrznego wyposażonego w SLPC lub zintegrowany wyświetlacz EFIS (np. DA42), Egzaminator musi posiadać ukończone przeszkolenie w różnicach. • OBSŁUGA: Przed rozpoczęciem egzaminowania z wykorzystaniem symulatora, Egzaminator powinien zaznajomić się z charakterystyką odwzorowania lotu wykonując przynajmniej podejście ILS, odejście na drugi krąg po nieudanym podejściu czy utratę silnika po starcie z dolotem do radiolatarni. • STANOWISKO EGZAMINATORA: Egzaminator posiadający stałą praktykę w obsłudze urządzenia FNTP może przeprowadzać egzamin zarówno ze stanowiska operatora urządzenia (IOS) lub z "prawego fotela" przy asyście wykwalifikowanego FI/IRI/STI na stanowisku IOS. Egzaminator nie posiadający tej praktyki przeprowadza egzamin z "prawego fotela" w asyście wykwalifikowanego FI/IRI/STI. • PROFIL LOTU: zgodnie z odwzorowywanym statkiem powietrznym oraz elementy, które można wykonać jedynie w FNPT II: • Utrata wskazań nadajnika kierunku (localizer) lub ścieżki schodzenia (glideslope). Utrata ścieżki schodzenia jest korzystniejsza, ponieważ z chwilą identyfikacji usterki można zresetować system i kontynuować podejście. • Utrata wskazań kompasu lub sztucznego horyzontu. Większość urządzeń zezwala na symulację wstępnie nierozpoznawalnych usterek, ale skutkujących z czasem dalszymi zaburzeniami i pogłębiającymi się błędami we wskazaniach przyrządów (usterka systemu podciśnienia?); kierowanie się błędnymi wskazaniami sztucznego horyzontu może być dobrym elementem szkoleniowym. W przypadku zintegrowanego systemu wyświetlania wskazań, istnieje możliwość wprowadzenia usterki, która skutkuje błędnymi wskazaniami na wyświetlaczu (PFD), np. usterka ADC lub AHARS wymuszająca do kontynuowania lotu w oparciu o wskazania przyrządów zapasowych. • Usterka zespołu napędowego, zainicjowana ze stanowiska operatora, ma być "faktyczna", zgodnie z ustaleniami zawartymi podczas odprawy, bez inicjowania jej poprzez zdjęcie obrotów/mocy przez Egzaminatora. • Egzaminator i operator symulatora powinni ustalić sposób komunikacji między sobą, aby moment wprowadzenia scenariusza usterki nastąpił w ustalonym czasie. • ATC: powinno istnieć realistyczne odwzorowanie środowiska ATC. • AUTOPILOT: Jeżeli symulator odwzorowuje typ/klasę statku powietrznego, w którym wykorzystanie autopilota jest standardową częścią procedury i autopilot jest zainstalowany, powinien być wykorzystywany zgodnie z wytycznymi z Załącznika 9 do Part-FCL. • PODEJŚCIE Z OKRĄŻENIA: Jest trudne do wykonania z uwagi na ograniczony widok na boki. Może być potrzebna pomoc operatora do chwili uzyskania kontaktu wzrokowego z drogą startową. • POMOC NAWIGACYJNE: Egzaminator musi wystrzegać się wykorzystywania nieistniejących pomocy radionawigacyjnych, które mogły być użyte w procesie szkolenia. Niektóre urządzenia mogą nie spełniać standaryzacji. • OBSŁUGA FNPT: Operator stanowiska musi posiadać kwalifikacje do jej obsługi. Stanowiska posiadają różne metody wprowadzania kierunku i prędkości wiatru, zatem Egzaminator musi wcześniej ustalić „jaki wiatr” będzie odwzorowany na podejściu, podczas przelotu czy w holdingu. • QNH: urządzenia są standardowo ustawione na 1013 hPa; inne wartości należy wprowadzać ręcznie. • Przyrządy zapasowe: niesprawne przyrządy będą w znacznym stopniu rozpraszały uwagę, zatem usprawiedliwione będzie użycie przesłonek. Należy zwrócić uwagę, że symulatory umożliwiające szkolenie do MCC posiadają zdublowany zestaw przyrządów, po stronie Egzaminatora, które należy przesłonić. • POWTARZANIE: Zatrzymanie projekcji i natychmiastowe przeniesienie symulacji do kolejnego punktu startu, jednakże korzystniej, z uwagi na zachowanie płynności, jest pozwolić zakończyć dany element.

Tabela 4A	EN ROUTE INSTRUMENT RATING (EIR) – UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Rozporządzenie (EU) 245/2014
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	IRE
Dokumenty i protokół:	Wniosek o wpis uprawnień EIR Protokół nr 05.1
Egzamin:	Przebieg egzaminu zgodnie z AMC1 FCL.825(e);(g); wskazówki egzaminu zamieszczono w Dodatku 6D (niniejszego podręcznika)
Wskazówki do protokołu:	
Uwagi:	

Tabela 4A-1	EN ROUTE INSTRUMENT RATING (EIR) – PRZEDŁUŻENIE ORAZ WZNOWIENIE
Odnosnik EASA:	Rozporządzenie (EU) nr 245/2014
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE, CRE, TRE, IRE posiadający kwalifikacje stosownie do wymogów zawartych w FCL.1005.FE, CRE, TRE lub IRE
Protokół:	Wzór nr 05.1
Przedłużenia:	Zaliczenie lotu egzaminacyjnego na przedłużenie, na samolocie, w ciągu trzech miesięcy poprzedzających datę wygaśnięcia uprawnień. EIR może być również przedłużony na podstawie doświadczenia lotu z Instruktorem pod warunkiem, że w ciągu 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia osoba posiadająca uprawnienie wykonała 6 godzin lotu wg przepisów IFR oraz jeden godzinny lot szkolny z Instruktorem posiadającym uprawnienie instruktora IR(A) lub EIR. W ramach każdego co drugiego przedłużenia ważności uprawnień posiadacz uprawnień EIR musi zaliczyć kontrolę umiejętności.
Wznowienie:	W celu osiągnięcia potrzebnego poziomu umiejętności odbyć szkolenie odświeżające prowadzone przez instruktora uprawnionego do prowadzenia szkoleń na uprawnienia IR(A) lub EIR; oraz zaliczyć kontrolę umiejętności. Zakres egzaminu zawarto w AMC1 FCL.825 (e);(g); w Załączniku 6 znajdują się wskazówki do odprawy.
Wskazówki do Protokołu:	DODATEK 6D - wskazówki do egzaminu do uprawnień EIR.
Uwagi:	

Tabela 5H	IR (H) – UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść G oraz Dodatek 7
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	IRE
Dokumentacja i Protokół:	Wniosek o wpisanie uprawnienia IR, Wzór 14
Egzamin:	- Zgodnie z zakresem egzaminu zawartym w protokole. - DODATEK 5D (niniejszego podręcznika) - wskazówki do odprawy przed egzaminem do uzyskania uprawnienia IR.
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem na wniosku . Wypełnij protokół egzaminacyjny zgodnie z zakresem lotu egzaminacyjnego.

Tabela 5H-1	IR (H) - PRZEDŁUŻENIE/ WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść H oraz Dodatek 9
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Przedłużenie:	Okres ważności 12 miesięcy Lot egzaminacyjny na przedłużenie uprawnienia można wykonać w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę wygaśnięcia uprawnienia. Jeżeli lot na przedłużenie uprawnienia IR odbywa się w połączeniu z egzaminem na przedłużenie uprawnienia na typ, zaleca się aby data ważności uprawnienia IR była równa dacie ważności uprawnienia na typ.
Kto może egzaminować:	TRE, IRE,
Protokół:	Wzór 12
Wskazówki do protokołu:	Zakres egzaminu zgodnie z opisem w protokole . Wypełnij protokół 12.
Egzamin:	- Egzamin zgodnie z zakresem protokołu; - DODATEK 5D - wskazówki do odprawy przed egzaminem do uzyskania uprawnienia IR

Tabela 6A	STATEK POWIETRZNY Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ – UZYSKANIE UPRAWNIENIA NA TYP/KLASĘ (Z WYŁACZENIEM HPCA Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ)
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść H, Dodatek 9 do Part-FCL
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE(PPL), FE(CPL), CRE
Dokumenty i Protokół:	Wniosek o wpisanie uprawnienia Wzór 04
Egzamin:	Part-FCL Załącznik 9
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem w Protokole.
Uwagi:	Egzamin: - Elementy Sekcji 3A muszą być wykonane, za wyjątkiem, gdy Kandydat zdecyduje się na wykonanie elementów z Sekcji 3B celem przedłużenia/wznowienia uprawnienia IR. - Jeżeli egzamin odbywa się na samolocie wielosilnikowym, Egzaminator musi spełniać wymogi w zakresie szkolenia w różnicach.
Okres ważności:	Kandydat powinien zdać egzamin do uzyskania uprawnienia w okresie 6 miesięcy od daty ukończenia szkolenia na klasę lub typ.

Tabela 6A-1	SPA - PRZEDŁUŻENIE UPRAWNIENIA (Z WYŁACZENIEM HPCA SPA)
Odnosnik EASA:	Part-FCL 740(b)(i), Załącznik 9 do Part-FCL, AMC1 do FCL.740(b)(i)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Okres ważności:	12 miesięcy (w przypadku samolotu typu/klasy wielosilnikowego oraz typu jednosilnikowego) lub 24 miesiące (uprawnienie na klasę samolotu jednosilnikowego z załogą jednoosobową). Lot egzaminacyjny na przedłużenie wykonuje się w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę wygaśnięcia uprawnienia. Nowy okres ważności - 12 miesięcy lub 24 miesiące (w przypadku klasy SE) egzaminator przedłuża ważność uprawnienia do końca danego miesiąca.
Kto może egzaminować:	FE(PPL), FE(CPL), CRE
Protokół:	Wzór 04
Wskazówki do Protokołu:	• Jeżeli lot egzaminacyjny skutkuje wydaniem nowej licencji, do Urzędu, oprócz protokołu egzaminacyjnego, należy złożyć stosowny wniosek. Jeżeli Egzaminator może dokonać wpisu do licencji i nie jest wymagane jej wydanie przez Urząd, do Urzędu należy przesłać kopię protokołu egzaminacyjnego wraz z kopią licencji z aktualną datą ważności uprawnienia. • W przypadku wznowienia, Kandydat musi posiadać zaświadczenie z ATO o wznowieniu uprawnienia. • upoważniony Egzaminator w licencji wpisuje nową datę ważności uprawnienia, jeżeli dane uprawnienie klasa/typ statku powietrznego jest w niej wpisane przez Urząd, w innym przypadku (wznawiane uprawnienie) posiadacz licencji ma obowiązek zwrócić się do Urzędu z wnioskiem o wpisanie / wznowienie uprawnienia, załączając do wniosku protokół egzaminacyjny i inne stosowne dokumenty.
Egzamin:	Przedłużenie lub wznowienie uprawnienia w locie egzaminacyjnym: • W przypadku uprawnienia SEP, SET, TMG, MEP oraz uprawnień na typ należy przeprowadzić egzamin włącznie z Sekcjami 3A lub 3B. • W przypadku samolotów wielosilnikowych o napędzie tłokowym oraz typów samolotów z załogą jednoosobową wymagane jest również posiadanie 10 sektorów (start, odlot, 15 minutowy przelot, podejście oraz lądowanie) w okresie ważności uprawnienia. Jeżeli ten warunek jest spełniony, lub gdy Kandydat wykonał Sekcję 3B, wykonanie Sekcji 3A nie jest konieczne.

Tabela 6A-2	SPA - PRZEDŁUŻENIE NA PODSTAWIE DOSWIADCZENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL 740.A (b)(ii)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może dokonać oceny:	Egzaminator posiadający wydane przez Urząd upoważnienie zgodnie z wymogami Part-FCL.
Protokół:	Wzór 04.1
Zakres egzaminu:	Brak
Wskazówki do protokołu:	• Zgodnie z opisem na protokole. • Kopię protokołu należy przekazać do Urzędu.
Uwagi:	W przypadku przedłużenia na podstawie doświadczenia (SEP lub TMG): • w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia Kandydat powinien wykazać, że uzyskał nalot 12 godzin na odpowiedniej klasie, w tym: — 6 godzin jako PIC, — 12 startów i 12 lądowań, oraz — szkolenie odświeżające z co najmniej 1 godziną całkowitego czasu lotu z instruktorem. Kandydat jest zwolniony ze szkolenia odświeżającego, jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności wymaganą do uprawnienia na klasę lub typ, zdał egzamin praktyczny lub przeszedł ocenę kompetencji na samolocie innej klasy lub typu. Przedłużenie na jednej posiadanej klasie (SEP lub TMG) jednocześnie przedłuża drugą klasę. Nalot na TMG może być zaliczony, jeżeli Kandydat posiada uprawnienie TMG wydane zgodnie z wymogami EASA. • Nalot na samolotach ultralekkich nie jest brany pod uwagę. • Przedłużenia na podstawie doświadczenia można dokonać w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, pod warunkiem, że Kandydat spełnia przedstawione wyżej wymagania. • W przypadku gdy kandydat posiada uprawnienie na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych lądowych i jednocześnie uprawnienie na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych wodnych, może on spełnić wymagania na potrzeby obydwu uprawnień poprzez spełnienie wymagań na podstawie doświadczenia dla jednej z tych klas lub ich połączenia. W odniesieniu do każdej z tych klas wymagane jest wykonanie co najmniej 1 godziny czasu lotu w charakterze pilota dowódcy oraz 6 z 12 wymaganych startów i lądowań. • Kandydat, który nie zaliczy wszystkich sekcji kontroli umiejętności przed datą upływu ważności uprawnienia na klasę lub typ, nie może korzystać z tego uprawnienia do czasu zaliczenia kontroli umiejętności. • Egzaminator nie może przedłużyć sobie uprawnienia SEP/TMG na podstawie doświadczenia.

Tabela 7H	ŚMIGŁOWIEC Z ZAŁOGĄ JEDNO LUB WIEOLOOSOBOWĄ - UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść H oraz Dodatek 9
Kto może egzaminować:	FE CPL (H), FE PPL (H), TRE(H) zgodnie z zakresem upoważnienia.
Protokół:	Wzór 12
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem na protokole. • Należy wypełnić protokół zaznaczając elementy wykonane podczas egzaminu.
Zakres egzaminu:	Zgodnie z zakresem elementów w protokole. • Egzaminator podczas egzaminu powinien brać pod uwagę aktualne warunki atmosferyczne oraz charakterystykę lotną danego śmigłowca. Elementy nieobowiązkowe umożliwiają Egzaminatorowi przeprowadzenie egzaminu zgodnie z warunkami operacyjnymi oraz charakterystyką danego śmigłowca. Elementy nieoznaczone literą M (Mandatory - obowiązkowe) nie oznaczają, że należy je zawsze pomijać. Przeprowadzenie egzaminu wyłącznie w oparciu o wymagane minimum, bez przeprowadzenia oceny umiejętności Kandydata w zakresie obsługi systemów, które są konieczne do wykonania bezpiecznego lotu w sytuacjach normalnych i anormalnych jest mało efektywne. • Jeżeli egzamin będzie przeprowadzany na śmigłowcu jednosilnikowym, Egzaminator powinien przeprowadzić egzamin ustny, podczas którego Kandydat musi udzielić co najmniej 75% prawidłowych odpowiedzi.
Uwagi:	Szkolenie - Jeżeli Kandydat ubiega się o pierwsze uprawnienie na typ śmigłowca wielosilnikowego, musi spełniać wymagania Part-FCL.720.H. Przedłużenie na podstawie doświadczenia: Pilot, który pomyślnie zaliczył egzamin do uzyskania uprawnienia na kolejny typ, może uzyskać przedłużenie uprawnień na inne posiadane typy zgodnie z poniższym: SEP zgodnie z AMC1 FCL.740.H(a)(3) w przypadku gdy Kandydat posiada więcej niż 1 uprawnienie na typ śmigłowca jednosilnikowego tłokowego, może on uzyskać przedłużenie ważności wszystkich odpowiednich uprawnień na typ poprzez zaliczenie kontroli umiejętności tylko na 1 z tych typów, pod warunkiem że w okresie ważności wykonał na pozostałych typach co najmniej 2 godziny czasu lotu jako PIC. SET z maksymalną masą 3175 kg mogą być przedłużane egzaminem na jednym z posiadanych przez Kandydata typów, pod warunkiem, że kandydat posiada: (i) co najmniej 300 godzinny nalot jako PIC na śmigłowcach; oraz (ii) co najmniej 15-godzinny nalot na każdym z posiadanych typów; (iii) co najmniej 2-godzinny nalot jako pilot-dowódca na pozostałych posiadanych typach w okresie ważności uprawnień. UWAGI: (i) Egzaminator powinien upewnić się, że Kandydat każdorazowo dokonuje przedłużenia na innym posiadanym typie. (ii) Wpisując do licencji przedłużenie na podstawie doświadczenia, nadaje nową datę ważności uprawnienia.

Tabela 7H-1	ŚMIGŁOWIEC Z ZAŁOGĄ JEDNO LUB WIELOOSOBOWA (IR) - PRZEDŁUŻENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść H oraz Dodatek 9
Kto może egzaminować:	FE CPL (H), FE PPL (H), TRE (H) zgodnie z zakresem upoważnienia.
Protokół:	Wzór 12
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem w protokole.
Zakres egzaminu:	Zgodnie z zakresem elementów w protokole. Egzaminator podczas egzaminu powinien uwzględnić aktualne warunki atmosferyczne oraz charakterystykę lotną danego śmigłowca. Elementy nieobowiązkowe umożliwiają Egzaminatorowi przeprowadzenie egzaminu zgodnie z warunkami operacyjnymi oraz charakterystyką danego śmigłowca. Elementy nieoznaczone literą M (Mandatory - obowiązkowe) nie oznaczają, że należy je zawsze pomijać. Przeprowadzenie egzaminu wyłącznie w oparciu o wymagane minimum, bez przeprowadzenia oceny umiejętności Kandydata w zakresie obsługi systemów, które są konieczne do wykonania bezpiecznego lotu w sytuacjach normalnych i anormalnych jest mało efektywne.
Uwagi:	Przedłużenie Lot egzaminacyjny na przedłużenie uprawnienia można przeprowadzić w okresie 3 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, pod warunkiem, że Kandydat uzyskał co najmniej 2 godziny nalogu jako PIC odpowiedniego typu śmigłowca w okresie ważności uprawnienia. Egzaminator może wpisać do licencji przedłużenie uprawnienia, w której określa okres ważności uprawnienia licząc od ostatniego dnia miesiąca, w którym upływa okres ważności danego uprawnienia. Wznowienie Kandydat zgłasza się do ATO celem osiągnięcia poziomu umiejętności potrzebnego do zaliczenia elementu egzaminu praktycznego dotyczącego wykonywania lotów według wskazań przyrządów zgodnie z dodatkiem 9; ATO wystawia zaświadczenie o wznowieniu uprawnienia wraz z rekomendacją do egzaminu praktycznego. Przedłużenie na podstawie doświadczenia - informacje zawarto w Tabeli 7H IR Kandydat posiadający ważne uprawnienie IR(H) przypisane do typu, powinien przedłużyć uprawnienie IR w ramach egzaminu na typ śmigłowca. Egzamin do przedłużenia uprawnienia IR(H) może być przeprowadzony oddzielnie z uwagi na warunki pogodowe. Może być wykonany odrębny lot w okresie wznowienia uprawnienia, w tym przypadku egzaminator nadaje jednakową datę ważności uprawnienia (TR i IR).

Tabela 8A/H	TYP/KLASA LAPL - UZYSKANIE UPRAWNIENIA (SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE)
Odnosnik EASA:	Part-FCL.135.A LAPL(A), Part-FCL.135.H LAPL(H)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE(LAPL), FE(PPL), FE(CPL), CRE
Protokół:	Samoloty i TMG: Wzór 01L; Śmigłowce: Wzór 10L
Zakres egzaminu:	Zgodnie z protokołem Załączniki 2 (niniejszego podręcznika) wskazówki do odprawy przed lotem egzaminacyjnym
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem w protokołach. Samoloty - Kopie protokołu egzaminacyjnego należy złożyć w Urzędzie wraz z odpowiednim wnioskiem o wpisanie uprawnienia do licencji. Śmigłowce - Kopie protokołu egzaminacyjnego należy złożyć w Urzędzie wraz z odpowiednim wnioskiem o wpisanie uprawnienia do licencji.
Uwagi:	Szkolenie: - Zgodnie z Part-FCL.135.A oraz 135.H Egzamin: - W przypadku samolotów/TMG, elementy Sekcji 3A muszą być wykonane.

Tabela 8A/H-1	KLASA/TYP LAPL - PRZEDŁUŻENIE ORAZ WZNOWIENIE (SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE)
Odnosnik EASA:	Part-FCL.140.A LAPL(A), Part-FCL.140.H LAPL(H)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FE(LAPL), FE(PPL), FE(CPL), CRE
Protokoły:	Samoloty oraz TMG: Wzór 04, 04.1; Śmigłowce: Wzór 12
Zakres egzaminu:	Uprawnienie na klasę/typ LAPL uważa się za ważne, jeżeli spełnione są warunki utrzymania ważności wspomnianych uprawnień: Samoloty/TMG - w okresie ostatnich 24 miesięcy należy: - wykazać się nalotem co najmniej 12 godzin jako PIC oraz wykonać 12 startów i lądowań; oraz - odbyć co najmniej jednogodzinny lot z instruktorem. Śmigłowce - w przeciągu ostatnich 12 miesięcy należy: - wykazać się nalotem co najmniej 6 godzin jako PIC oraz wykonać 6 startów i lądowań; oraz - odbyć co najmniej jednogodzinny lot z instruktorem. Piloci niespełniający powyższych wymagań mogą ubiegać się o prawo korzystania z uprawnienia musi: - zaliczyć przed egzaminatorem kontrolę umiejętności na konkretnym typie śmigłowca przed ponownym korzystaniem z uprawnień wynikających z jego licencji; lub - wykonać dodatkowy czas lotu lub starty i lądowania, w locie z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora, aby spełnić ww. wymagania. Załącznik 2 wskazówki do odprawy przed lotem egzaminacyjnym
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z opisem w protokole. Samoloty - Kopię protokołu należy złożyć w Urzędzie. Śmigłowce - Kopię protokołu należy złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	W przypadku samolotów/TMG, elementy Sekcji 3A muszą być wykonane.

Tabela 9A/H	UZYSKANIE UPRAWNIENIA NA SAMOŁOT Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ - EGZAMIN PRZEPROWADZONY NA SAMOLOCIE WOJSKOWYM
Odnosnik EASA:	Rozporządzenie (EU) 1178/2011 Artykuł 10
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 16 kwietnia 2015 r. w sprawie kwalifikacji i uprawnień nabytych w lotnictwie państwowym
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu posiadający upoważnienie egzaminatora lub przeszkolony pilot wojskowy dodatkowo posiadający licencję, uprawnienie oraz upoważnienie egzaminatora wydane zgodnie z wymogami Part-FCL.
Protokół:	Protokół nr 04
Zakres egzaminu:	Zgodnie z uprawnieniem, o które ubiega się Kandydat
Wskazówki do protokołu:	Egzaminator musi otrzymać stosowną dokumentację, z uwzględnieniem zapisów Part.FCL.030.
Uwagi:	Zgodnie z ww. rozporządzeniem uznawanie doświadczenia zdobytego w lotnictwie państwowym, w każdym przypadku opiera się na „o indywidualną weryfikację wiedzy, umiejętności i praktyki kandydata, nabytych w lotnictwie państwowym”. Weryfikację prowadzą wytypowane przez CAA organizacje szkoleniowe ATO, które posiadają specjalne, zatwierdzone przez Prezesa ULC procedury.
Okres ważności:	Zgodnie z uprawnieniem, o które ubiega się Kandydat.

Tabela 10A	FI (A) - OCENA KOMPETENCJI UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, AMC 1 oraz 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06
Zakres egzaminu:	Egzamin naziemny: Krótki wykład, czas wykładu nie powinien trwać dłużej niż 45 minut. Temat wykładu zostanie podany przez Egzaminatora z dwudniowym wyprzedzeniem. Wykład może być uzupełniony o dodatkowe pytania (ok. 15 minut). Egzamin ustny (2 do 3 godzin) z zakresu kompetencji FI Egzamin - część pierwsza (1,0 do 1,5 godz.): Odprawa przed ćwiczeniem przeprowadzona z Egzaminatorem odgrywającym rolę ucznia-pilota. Kolejne ćwiczenia będą oceniane pod kątem umiejętności nauczania, a Egzaminator przeprowadzi stosowną odprawę przed lotem. Egzamin - część druga: lot z użyciem samolotu dopuszczonym do wykonywania akrobacji, może być niezbędny do oceny nauczania techniki wyprowadzania z korkociągu (element obowiązkowy) oraz elementów akrobacji (jeżeli Kandydat ubiega się o uprawnienie do nauki akrobacji). Głównym i podstawowym zadaniem, lotu egzaminacyjnego w zakresie oceny kompetencji kandydata do uprawnienia FI, może być wybrany z sylabusu nauczania, np. lot z programu nauczania do uzyskania licencji PPL lub CPL.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z zalecanym zakresem egzaminu. Kopie protokołu złożyć w Urzędzie wraz z stosownym wnioskiem.
Uwagi:	- Ocena kompetencji powinna obejmować dodatkowe sprawdzenie z technik nauczania, zgodnie z decyzją Egzaminatora i w ustaleniu z Kandydatem przed rozpoczęciem oceny kompetencji. Dodatkowe ćwiczenia powinny nawiązywać do wymagań szkolenia dla mającego zastosowanie uprawnienia instruktorskiego. Egzaminator powinien dokonać oceny elementów o szczególnym znaczeniu w procesie szkolenia, tj. ocenę warunków pogodowych, wykonywanie lotu w warunkach słabej widzialności, zaplanowanie i wykonanie lotu z zachowaniem bezpiecznej wysokości, rozpoznawanie fazy przeciągnięcia skutkującego wpadnięciem w korkociąg, oraz umiejętności nawigowania statkiem powietrznym. - Zezwala się, aby ocena kompetencji instruktora w zakresie ćwiczenia - wyprowadzania samolotu z korkociągu odbyła się podczas szkolenia do uzyskania FI(R) w locie z FIE. To ćwiczenie - sprawdzenie techniki przeciwdziałania lub wyprowadzania z korkociągu powinno odbyć się na zasadzie przekazania wiedzy, a nie stanowić, wyłącznie demonstracji przez samego Kandydata jego umiejętności w tym zakresie. W takim przypadku można częściowo wypełnić protokół o ten element oceny, wskazując, że Kandydat, ubiegający się o uzyskanie uprawnienia FI, potrafi rozpoznać fazę przeciągnięcia skutkującego wejściem w korkociąg, przeciwdziałać jej (lub wyprowadzić z korkociągu) i odpowiednio przekazać wiedzę na ten temat.
Okres ważności:	Wszystkie właściwe sekcje Oceny Kompetencji muszą zostać wykonane w okresie 6 miesięcy.

Tabela 10A-1	FI (A) - PRZEDŁUŻENIE LUB WZNOWIENIE
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, AMC 1 oraz 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Przedłużenie:	Ważne przez okres 3 lat.
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06.1
Zakres egzaminu:	Należy spełnić dwa spośród 3 poniższych warunków: - W okresie ważności uprawnienia należy wykonać 50 godzin szkolenia jako FI, TRI, CRI, IRI, MI lub egzaminatora. Jeżeli przedłużenie dotyczy uprawnienia do szkolenia IR, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI, należy uzyskać min. 10 godz. nalotu jako szkolenie do lotów wg wskazań przyrządów. UWAGA: jeżeli posiadacz uprawnienia FI z upoważnieniem do szkolenia w lotach wg wskazań przyrządów nie przeprowadził 10 godzin szkolenia do IR w przeciągu ostatnich 12 miesięcy, przedłużenie uprawnienia FI musi zawierać ocenę kompetencji, która będzie oceniała umiejętność prowadzenia szkolenia w lotach wg wskazań przyrządów. - Wziąć udział w instruktorskim seminarium odświeżającym w okresie ważności uprawnienia FI; - Uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI. Podczas egzaminu praktycznego kandydat zajmuje miejsce zwykle przeznaczone dla instruktora (miejsce instruktora w przypadku FSTD lub miejsce pilota w przypadku statku powietrznego). Egzaminator, inny instruktor, lub w przypadku MPA w FFS, faktyczna załoga w trakcie szkolenia odgrywa rolę 'uczniowi'. Kandydat ma za zadanie wyjaśnić odpowiednie ćwiczenia i zademonstrować ich przebieg 'uczniowi'. Następnie 'uczeń wykonuje te same manewry (jeśli 'uczeń jest egzaminatorem lub instruktorem, może on wykonywać typowe błędy popełniane przez niedoświadczonych uczniów). Od kandydata oczekuje się poprawienia błędów ustnie, lub jeśli zajdzie taka potrzeba, poprzez fizyczną interwencję.
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z elementami zawartymi w protokole. Należy wypełnić stosowne sekcje w zależności od metody przedłużenia: - Przedłużenie uprawnienia na podstawie doświadczenia oraz odbytego seminarium instruktorskiego. - Przedłużenie lub wznowienie uprawnienia wraz z oceną kompetencji. W obu przypadkach kopie protokołu, niezależnie od wyniku egzaminu (Zaliczony / Niezaliczony), należy złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	- Ocena kompetencji, jako spełnienie jednego z trzech warunków, powinna odbywać się przynajmniej podczas co drugiego przedłużania uprawnienia; - Jeżeli upłynął okres ważności uprawnienia FI, wznowienie należy dokonać poprzez zaliczenie seminarium oraz ocenę kompetencji w okresie 12 miesięcy poprzedzających wznowienie; - Jeżeli FI(A) spełni wymóg w zakresie przedłużenia/wznowienia swojego uprawnienia poprzez uczestnictwo w seminarium, Egzaminator FIE(A) lub FIE(H) może wypełnić stosowną sekcję w protokole; - Ocena kompetencji będzie odzwierciedlała zakres uprawnienia FI, Tabela 10A, z przeegzaminowaniem w zakresie dodatkowych elementów, jeżeli przedłużane są dodatkowe uprawnienia w zakresie szkolenia do ME lub IR; - Podczas lotów do przedłużenia/ wznowienia FI na samolocie jednosilnikowym, należy wykonać pełny korkociąg (jeżeli samolot jest dopuszczony do akrobacji), w przeciwnym razie minimalnym wymaganiem jest pokazanie symptomów wejścia w korkociąg, tj. przeciągnięcie skutkujące zmianą odchylenia i przechylenia; - W pozostałych przypadkach oceny FI symptomy wejścia w korkociąg i techniki wyprowadzania można odświeżyć poprzez omówienie tego zagadnienia; - Jeżeli FI posiada uprawnienie ME oraz SE, a ocena kompetencji odbywa się na samolocie jednosilnikowym, Sekcja 1 oceny kompetencji powinna zawierać pytania w zakresie szkolenia do ME; - Jeżeli FI posiada uprawnienie ME oraz SE, a ocena kompetencji odbywa się na samolocie wielosilnikowym, Sekcja 1 powinna zawierać pytania w zakresie szkolenia do SE.

Tabela 10A-2	FI (A) - ROZSZERZENIE UPRAWNIENIA o ME oraz IR
Odnosnik EASA:	Part-FCL.905.FI, Part-FCL.935, AMC 1 i 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06
Zakresy egzaminu:	Zakres egzaminu - głównym i podstawowym zadaniem, lotu egzaminacyjnego w zakresie oceny kompetencji kandydata do uprawnienia FI, może być wybrany z sylabusu nauczania, lot z programu nauczania do uzyskania uprawnienia ME CRI lub w zakresie lotów wg wskazań przyrządów IRI
Wskazówki do protokołu:	Zgodnie z wymogami sekcji w protokole w zależności od uprawnienia
Uwagi:	• Jeżeli ocena kompetencji ma na celu rozszerzenie uprawnienia FI o ME i jednocześnie przedłużenie w locie uprawnienia FI(SE), wszelkie wymagania do zaliczenia oceny kompetencji wraz z elementami SE powinny być zaliczone w formie pytań przed lotem. • Jeżeli ocena kompetencji ma na celu rozszerzenie uprawnień FI o IR i jednocześnie przedłużenie w locie uprawnień FI, wszelkie elementy oceny należy zaznaczyć w protokole.

Tabela 11H	FI (H) – OCENA KOMPETENCJI UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu posiadający upoważnienie FE lub FIE posiadający upoważnienie egzaminatora.
Protokół:	Wzór 15
Okres ważności:	3 lata.
Zakres egzaminu:	Zgodnie z elementami zawartymi w protokole. Egzamin naziemny: Krótki wykład, czas wykładu nie powinien trwać dłużej niż 45 minut. Temat wykładu zostanie podany przez Egzaminatora z dwudniowym wyprzedzeniem. Wykład może być uzupełniony o dodatkowe pytania (ok. 15 minut). Egzamin ustny (2 do 3 godzin) z zakresu kompetencji FI Egzamin (1,0 do 1,5 godz.): Odprawa przed ćwiczeniem przeprowadzona z Egzaminatorem odgrywającym rolę ucznia-pilota. Kolejne ćwiczenia będą oceniane pod kątem umiejętności nauczania, a Egzaminator przeprowadzi stosowną odprawę przed lotem. Głównym i podstawowym zadaniem, lotu egzaminacyjnego w zakresie oceny kompetencji kandydata do uprawnienia FI, może być wybrany z sylabusu nauczania, np. lot z programu nauczania do uzyskania licencji PPL lub CPL.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z zakresem uprawnienia i przekazać go do Urzędu.
Uwagi:	Wszystkie sekcje oceny kompetencji muszą być wykonane w okresie 6 miesięcy.

Tabela 11H-1	FI (H) - PRZEDŁUŻENIE/ WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Okres ważności:	3 lata.
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 16
Zakres egzaminu:	W celu przedłużenia ważności uprawnienia FI jego posiadacz musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań: • Przeprowadzić co najmniej 50 godzin szkolenia w locie na odpowiedni typie śmigłowca, w okresie ważności uprawnienia, jako instruktor FI, TRI, IRI. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, 10 z tych godzin będzie szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI. • Wziąć udział w seminarium odświeżającym dla instruktorów w okresie ważności uprawnienia FI. • Zaliczenie oceny kompetencji w okresie 12 miesięcy przed upływem ważności uprawnienia.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić sekcje zgodnie z zakresem egzaminu Protokół należy złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	• w co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia FI(H), jego posiadacz musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935. • w przypadku upływu ważności uprawnienia FI jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy przed wznowieniem jego ważności, musi: i. wziąć udział w instruktorskim seminarium odświeżającym; ii. uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935. Jeżeli FI(H) spełni wymóg w zakresie przedłużenia/wznowienia swojego uprawnienia poprzez uczestnictwo w seminarium. Wszystkie sekcje oceny kompetencji muszą być wykonane w okresie 6 miesięcy.

Tabela 12A	(STI) - UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.920, 915.STI, 930.STI
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Okres ważności:	3 lata
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06
Zakres egzaminu:	Zaliczenie oceny kompetencji zgodnie z FCL.920 w certyfikowanym urządzeniu FSTD
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół stosownie do zakresu uprawnienia Protokół należy złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	

Tabela 12A-1	(STI) – PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.940.STI
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Okres ważności:	3 lata
Kto może egzaminować:	Przedłużenie: - Egzaminator CRE/IRE na typ/klasę/IR z wykorzystaniem urządzenia syntetycznego odpowiedniego typu/ klasy samolotu, zgodnie z wymogami Załącznika 9 do Part-FCL Wznowienie: - Egzaminatora FIE; CRE lub IRE.
Protokół:	Wzór 06.1
Zakres egzaminu:	Przedłużenie ważności upoważnienia STI - w okresie ostatnich 12 miesięcy ważności upoważnienia jego posiadacz musi: i. przeprowadzić co najmniej 3 godziny szkolenia w locie na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II/III lub BITD, w ramach pełnego szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ; oraz ii. zaliczyć, w symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III, na którym rutynowo prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części. - W przypadku instruktora STI(A) prowadzącego szkolenie tylko na urządzeniach BITD, kontrola umiejętności musi obejmować tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A). Wznowienie ważności. - posiadacz upoważnienia STI musi: i. przejść szkolenie odświeżające jako STI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; ii. zaliczyć, w symulatorze FFS, urządzeniu FTD 2/3 lub urządzeniu FNPT II/III, w którym rutynowo prowadzone jest szkolenie w locie, odpowiednie sekcje kontroli umiejętności dla odpowiedniej klasy lub typu statku powietrznego, zgodnie z dodatkiem 9 Part-FCL. - W przypadku instruktora STI(A) prowadzącego szkolenie tylko na urządzeniach BITD kontrola umiejętności musi obejmować tylko ćwiczenia odpowiednie dla egzaminu praktycznego poprzedzającego wydanie licencji PPL(A); - Przeprowadzić, podczas pełnego szkolenia CPL, IR, PPL lub szkolenia do uprawnienia na klasę lub typ, co najmniej 3 godziny szkolenia w locie pod nadzorem instruktora FI, CRI(A), IRI lub TRI(H) wyznaczonego w tym celu przez zatwierdzonego ATO. Z tej liczby co najmniej 1 godzina szkolenia jest nadzorowana przez egzaminatora FIE(A).
Wskazówki do protokołu:	- W przypadku odnowienia uprawnienia, Egzaminator posiadający uprawnienie CRE zaznacza w protokole sprawdzenie elementów egzaminu na typ/klasę/IR. Kopię protokołu otrzymuje STI, drugi egzemplarz należy przekazać do ATO. - Kopie protokołu z przedłużenia/wznowienia należy złożyć w Urzędzie.

Tabela 13A	CRI - UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, AMC 1 i 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06
Zakres egzaminu:	Zakres oceny kompetencji obejmuje sekcje odnoszące się do oceny kompetencji FI - Tabela 10A Uwaga: pomimo, iż nie jest wymagane wykonanie pełnego korkociągu przy ocenie kompetencji CRI, zaleca się Egzaminatorom z uprawnieniem FIE, aby włączyli ten element oceny jeśli Kandydat do uzyskania CRI, szczególnie gdy kandydat zamierza korzystać z uprawnienia w zakresie szkolenia w akrobacji.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić sekcje protokołu zgodnie z zakresem egzaminu. - Po egzaminie, jeden egzemplarz protokołu przekazywany jest Kandydatowi, drugi należy złożyć w Urzędzie. - Egzaminator ma obowiązek przechowywać kopię protokołu przez okres 5 lat.
Uwagi:	Może być zalecone doszkolenie w przypadku niezaliczenia oceny kompetencji.
Okres ważności:	Wszystkie wymagane sekcje do oceny kompetencji należy zakończyć w okresie 6 miesięcy.

Tabela 13A-1	CRI - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, FCL.940.CRI, AMC 1 i 3 do FCL.935, AMC1 do FCL.940.CRI
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Przedłużenie ważności uprawnienia:	Uprawnienie jest ważne przez okres 3 lat; może być przedłużone w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę jego upływu.
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06.1
Zakres egzaminu (oceny kompetencji):	Przedłużenie - przeprowadzić co najmniej 10 godzin szkolenia w locie w charakterze instruktora CRI. Jeżeli kandydat posiada uprawnienia CRI jednocześnie dla samolotów jednosilnikowych i wielosilnikowych, wymagane 10 godzin szkolenia w locie jest równo podzielone między samoloty jednosilnikowe i wielosilnikowe; lub - zaliczyć szkolenie odświeżające jako CRI w zatwierdzonym ośrodku szkolenia; lub - uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935 na samolotach jednosilnikowych lub wielosilnikowych, w zależności od przypadku - co najmniej w co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia CRI, jego posiadacz musi uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić sekcje protokołu zgodnie z zakresem przeprowadzanego egzaminu. Po zakończonym egzaminie egzemplarz protokołu otrzymuje Kandydat oraz podmioty wskazane na protokole. Egzaminator ma obowiązek przechowywać kopie protokołu przez okres 5 lat.
Uwagi:	Może być zalecone doszkolenie w przypadku niezaliczenia oceny.

Tabela 14A	IRI (A) - UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, AMC 1 i 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06
Format egzaminu (oceny kompetencji):	Ocena pokrywa zakres stosowne Sekcje wykorzystywane podczas oceny kompetencji FI - Tabela 10A.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z zakresem egzaminu do uzyskania uprawnienia. - Egzemplarz protokołu z egzaminu należy złożyć w Urzędzie. - Egzaminator ma obowiązek przechowywać kopie protokołu przez okres 5 lat.
Uwagi:	Może być zalecone doszkolenie w przypadku niezaliczenia oceny.
Okres ważności:	Wszystkie wymagane sekcje do oceny kompetencji należy zakończyć w okresie 6 miesięcy.

Tabela 14A-1	IRI (A) - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, FCL.940.IRI, AMC 1 i 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Przedłużenie:	Uprawnienie jest ważne przez okres 3 lat; może być przedłużone w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę jego upływu
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 06.1
Format egzaminu (oceny kompetencji):	Spełnienie dwóch spośród trzech poniższych warunków: W celu przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia IRI jego posiadacz musi spełnić wymagania dotyczące przedłużania i wznowiania ważności uprawnienia FI, zgodnie z FCL.940.FI. 50 godzin szkolenia jako FI, TRI, CRI, IRI, w okresie ważności uprawnienia włącznie z 10 godzinami szkolenia do IR w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę jego upływu. - Zaliczenie seminarium w dowolnym, 3 letnim, okresie ważności uprawnienia. - Zaliczenie oceny kompetencji w okresie 12 miesięcy przed upływem ważności uprawnienia.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z zakresem egzaminu na wskazane uprawnienie. - Przedłużenie na podstawie doświadczenia i seminarium - Egzaminator wypełnia stosowne sekcje w protokole i przekazuje go do Urzędu. - Przedłużenie na podstawie doświadczenia lub za zaliczeniem nalotu oraz z ocena kompetencji - Egzaminator wypełnia stosowne sekcje w protokole i niezależnie od wyniku egzamin przekazuje jeden egzemplarz protokołu do Urzędu. - Egzaminator ma obowiązek przechowywać kopie protokołu przez okres 5 lat.
Uwagi:	- W co drugim przedłużeniu ważności uprawnienia jego posiadacz musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935; - Jeżeli upłynął okres ważności uprawnienia, Kandydat wznowia je poprzez udział w seminarium i odświeżającym dla instruktorów i poddanie się ocenie kompetencji. Obie czynności należy zakończyć w okresie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia uprawnienia; - Może być zalecone doszkolenie w przypadku niezaliczenia oceny; - Przedłużenie uprawnienia IRI wymaga posiadania 10 godzin szkolenia do IR w okresie 12 miesięcy przed upływem daty ważności uprawnienia.

Tabela 15H	IRI (H) - UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	Egzaminator FIE.
Protokół:	Wzór 15
Format egzaminu (oceny kompetencji):	Zgodnie z protokołem, stosowne Sekcje z zakresu oceny kompetencji do FI.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić zgodnie z zakresem przeprowadzanego egzaminu i elementami oceny.

Tabela 15H-1	IRI (H) - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Przedłużenie:	Uprawnienie jest ważne przez okres 3 lat; przedłużenie może nastąpić w okresie 12 miesięcy przed datą upływu ważności uprawnienia
Kto może egzaminować:	FIE
Protokół:	Wzór 16
Format egzaminu (oceny kompetencji):	Informacje zawarto w tabeli FI - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić zgodnie z zakresem przeprowadzanego egzaminu. • Egzaminator może dokonać wpisu w licencji Kandydata, jeżeli uprawnienie jest do niej wpisane.
Uwagi:	• Przedłużenie uprawnienia IRI - w okresie 12 miesięcy przed datą upływu ważności uprawnienia należy uzyskać nalot instruktorski 10 godz. w szkoleniu do uprawnienia IR.

Tabela 16H	TRI (H) - UZYSKANIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FIE, TRE - posiadający co najmniej 3 letnie doświadczenie jako TRE.
Protokół:	Wzór 15
Zakres egzaminu (oceny kompetencji):	Zgodnie z protokołem, stosowne Sekcje z zakresu oceny kompetencji do FI.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z zakresem egzaminu i dokonanej oceny kompetencji.
Uwagi:	• Jeżeli ocena kompetencji jest przeprowadzana w symulatorze FFS, uprawnienia wynikające z uprawnienia TRI ograniczają się do prowadzenia szkolenia w locie na symulatorach FFS. • Ograniczenie to zostanie zniesione, po uzyskaniu przez instruktora TRI pozytywnej oceny kompetencji na statku powietrznym.

Tabela 16H-1	TRI (H) - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Przedłużenie:	Uprawnienie jest ważne przez okres 3 lat; przedłużenie może nastąpić w okresie 12 miesięcy przed datą upływu ważności uprawnienia
Kto może egzaminować:	FIE, TRE - posiadający 3 letnie doświadczenie jako TRE.
Protokół:	Wzór 16
Zakres egzaminu (oceny kompetencji):	Przedłużenie W okresie ważności uprawnienia, Kandydat musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań: • przeprowadzić 50 godzin szkolenia na każdym typie, na którym Kandydat posiada uprawnienie instruktorskie lub w urządzeniu FSTD odwzorowującym te typy, z których przynajmniej 15 godzin szkolenia odbyło się w okresie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia uprawnienia. • zaliczyć instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI w zatwierdzonym ATO; • uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935. Wznowienie W przypadku upływu ważności uprawnienia TRI(H) jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy przed wznowieniem ważności uprawnienia, musi: • zaliczyć w zatwierdzonym ATO, instruktorskie szkolenie odświeżające jako TRI, obejmujące swoim zakresem odpowiednie elementy szkolenia TRI; oraz • uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935 na każdym typie statku powietrznego, który ma zostać objęty wznowieniem ważności.

Tabela 17A	FI (A) - ROZSZERZENIE UPRAWNIENIA DO SZKOLENIA W ZAKRESIE FI.FI
Odnosnik EASA:	Part-FCL.905.FI, FCL-935, AMC 1 i 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	FIE; Inspektor Urzędu posiadający upoważnienie FE lub FIE upoważniony przez Urząd
Protokół:	Wzór 06
Zakres egzaminu (oceny kompetencji):	Egzaminator powinien zaplanować na dany dzień przyjęcie egzaminu wyłącznie od jednego Kandydata ubiegającego się o to uprawnienie. Zakres oceny pokrywa się z oceną kompetencji FI z poniższym rozwinięciem: • Kandydat powinien reprezentować wysokie umiejętności nauczania oraz być w stanie odpowiedzieć na szerokie spektrum pytań ze strony ubiegającego się o uprawnienie FI, prezentując tym samym większy zakres wiedzy niż posiadacz uprawnienia FI. • Do zakresu ćwiczeń należy bezwzględnie włączyć wykonanie w locie pełnego korkociągu. • Głównym ćwiczeniem podczas fazy lotnej egzaminu powinno być odegranie roli, w której Kandydat przekazuje wiedzę Egzaminatorowi (FIE) wcielającemu się w rolę szkolonego instruktora. • Jeżeli Kandydat posiada już doświadczenie w szkoleniu do ME (wyszkolił przynajmniej trzy osoby ubiegające się o nadanie uprawnienia ME, które pozytywnie zaliczyły egzamin), egzamin naziemny powinien zawierać pytania z zakresu ME a Kandydat uzyskać uprawnienie instruktora FI.FI SE/ME.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić zgodnie z zakresem egzaminu do uzyskania uprawnienia.
Uwagi:	Warunki wstępne: Do otrzymania uprawnienia FI.FI Kandydat musi posiadać 500 godzin instruktorskich na stosownej kategorii statku powietrznego. Wprawdzie przepisy Part-FCL nie wymagają szkolenia instruktorskiego do FI.FI (FCL.905.FI (i)), usilnie zaleca się, aby przed przystąpieniem do oceny kompetencji Kandydat do wspomnianego uprawnienia odbył szkolenie przygotowawcze pod kierunkiem FIE.

Tabela 17A-1	FI (A) - ROZSZERZENIE UPRAWNIENIA O UPRAWNIENIE FI (CRI / ME)
Odnosnik EASA:	Part-FCL.935, AMC 1 i 3 do FCL.935
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Egzaminator FIE lub Inspektor Urzędu
Protokół:	Wzór 06
Zakres egzaminu (oceny kompetencji):	Zakres egzaminu jak w zakresie uprawnienia na klasę lub typ samolotu z załogą jednoosobową. Kandydat powinien reprezentować wysokie umiejętności nauczania oraz być w stanie odpowiedzieć na szerokie spektrum pytań ze strony ubiegającego się o uprawnienie FI, prezentując tym samym większy zakres wiedzy niż posiadacz uprawnienia FI.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z elementami w zakresie egzaminu na dane uprawnienie.
Uwagi:	Jeżeli ocena kompetencji ma na celu rozszerzenie uprawnienia do FI(ME) i jednocześnie przedłużenie uprawnienia FI(SE), należy przeegzaminować zgodnie z wszystkimi wymaganymi elementami egzaminu w zakresie uprawnienia CRI, a egzamin w zakresie SE przeprowadzić na ziemi w formie ustnej.

Tabela 18H	FI (H) - ROZSZERZENIE UPRAWNIENIA DO SZKOLENIA W ZAKRESIE FI.FI
Odnosnik EASA:	Part FCL Podczęść J sekcja 2. Part-FCL.905.FI (i)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu oraz
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu posiadający upoważnienie FE lub FIE upoważniony przez Urząd
Protokół:	Wzór 15
Zakres egzaminu (oceny kompetencji):	Kandydat powinien reprezentować wysokie umiejętności nauczania oraz być w stanie odpowiedzieć na szerokie spektrum pytań ze strony ubiegającego się o uprawnienie FI, prezentując tym samym większy zakres wiedzy niż posiadacz uprawnienia FI.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół zgodnie z zakresem egzaminu i dokonanej oceny kompetencji.

Tabela 19A	MPL (A) - UPRAWNIENIE INSTRUKTORSKIE
Odnosnik EASA:	Part-FCL.925, AMC1 FCL.925
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	FIE do uprawnienia FI; TRE do uprawnienia SFI, TRI
Protokół:	nr 06; 07;
Uwagi:	Warunki wstępne 500 godzin nalogu, w tym 200 godzin jako instruktor - posiadanie licencji CPL lub ATPL - FI(A) z odpowiednimi kwalifikacjami i uprawnieniem w odniesieniu do elementów szkolenia w tym zakresie Podstawowe - FI (ME oraz IR) lub IRI(A) z uprawnieniem do nauczania na zintegrowanych kursach ATP(A) lub CPL(A)/IR z uprawnieniem MCC oraz nalogiem 1500 godzin w załodze wieloosobowej - lub - FI(A) oraz MCCI(A) - lub - FI(A) oraz SFI(A) - lub - FI(A) oraz TRI(A) Instrukcja operacyjna ATO zwykle opisuje wymagania niezbędne dla kandydatów na instruktorów.

Uwaga: Nadanie upoważnienia egzaminatora wymaga uzyskania wcześniejszej zgody na rozpoczęcie szkolenia i egzaminowania w zakresie wnioskowanego upoważnienia.

Tabela 20A/H	FE - NADANIE UPOWAŻNIENIA (SAMOLOTY / ŚMIGŁOWCE)
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, Sekcja 2, AMC1 FCL.1020
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	W zależności od kategorii upoważnienia, o które Kandydat się ubiega, Kandydata składa wniosek o nadanie upoważnienia. Decyzję o powołaniu podejmuje Prezes ULC.
Zakres egzaminu:	Zaliczenie oceny kompetencji przeprowadzonej przez Inspektora Urzędu lub upoważnionego w tym celu Senior Egzaminatora. Inspektor lub SE mogą odgrywać ą rolę pozoranta jako zdający egzamin na licencję np. LAPL, PPL lub CPL. Kandydat ubiegający się o upoważnienie FE będzie dokonywał odprawy przed lotem, przeprowadzał egzamin, przeprowadzi odprawę po locie i oceny "kandydata" po pozorowanym egzaminie. Tak przeprowadzona ocena kompetencji musi być poprzedzona uczestnictwem w szkoleniu standaryzacyjnym dla egzaminatorów i nastąpi jedynie w przypadku pozytywnego zaliczenia całego procesu przygotowawczego.
Wskazówki do protokołu:	Wypełnić protokół z pozorowanego egzaminu i złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	Kandydat przed przystąpieniem do szkolenia standaryzacyjnego dla egzaminatorów i oceny kompetencji musi uzyskać zezwolenie. Warunki wstępne: uprawnienie LAPL (A) • 500 godzin nalogu na samolotach lub TMG w tym 100 godzin nalogu instruktorskiego. uprawnienie LAPL (H) • 500 godzin nalogu na śmigłowcach w tym 150godzin nalogu instruktorskiego. uprawnienie PPL (A/H) • 1000 godzin nalogu na samolotach/śmigłowcach lub TMG w tym 250 godzin nalogu instruktorskiego. uprawnienie CPL (A/H) • 2000 godzin nalogu na samolotach/śmigłowcach lub TMG w tym 250 godzin nalogu instruktorskiego. Wymogi w zakresie szkolenia: Zaliczenie standaryzacyjnego kursu dla egzaminatorów zgodnego z AMC1 FCL.1015. Więcej informacji zawarto w dok. „Standaryzacja i Upoważnienie Egzaminatorów”

Tabela 20A/H-1	FE – PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPOWAŻNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	Part-FCL.1025
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Okres ważności upoważnienia:	3 lata; może być przedłużone w okresie 12 miesięcy przed datą upływu ważności
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	Kandydat składa wniosek o przedłużenie upoważnienia. Decyzję o powołaniu podejmuje Prezes ULC.
Zakres egzaminu:	Przedłużenie upoważnienia Ważność upoważnienia FE może być przedłużona, jeżeli w okresie ważności tego upoważnienia FE: • Przeprowadził przynajmniej 2 egzaminy w każdym roku ważności upoważnienia; • W ostatnim roku ważności upoważnienia przeprowadził jeden egzamin pod nadzorem z SEN lub Inspektora Urzędu. W tym przypadku zaleca się przeprowadzenie egzaminu na licencję CPL lub PPL, jednakże w przypadku posiadacza upoważnienia FE(PPL/LAPL) akceptuje się przeprowadzenie, z obserwatorem na pokładzie, egzaminu do uzyskania lub przedłużenia/wznowienia na klasę/typ statku powietrznego. • W ostatnim roku ważności upoważnienia uczestniczył w szkoleniu odświeżającym dla egzaminatorów. • Kandydat/Egzaminator powinien wykazać się przed inspektorem zadowalającym poziomem wiedzy na temat wymogów prawnych dotyczących funkcji egzaminatora. • Na żądanie Inspektora Urzędu lub SEN, Egzaminator musi być w stanie przedstawić dokumentację egzaminacyjną z przeprowadzonych egzaminów. Wznowienie upoważnienia W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień, Egzaminator musi: • Wziąć udział w seminarium odświeżającym dla egzaminatorów zorganizowanym przez Urząd. • Wykazać się kompetencjami przed Inspektorem Urzędu lub SEN specjalnie w tym celu upoważnionym, przeprowadzając egzamin praktyczny, kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji w roli egzaminatora danej specjalności, z uwzględnieniem odprawy przed lotem, przeprowadzania egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także oceny kandydata, którego dotyczy egzamin, oraz prowadzenia odprawy po locie i wypełnienia dokumentacji. • W zależności od okresu, jaki upłynął od wygaśnięcia upoważnienia, Urząd może zalecić szkolenie uzupełniające.
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie.

Tabela 20A-2	FE (A) - ROZSZERZENIE UPOWAŻNIENIA O DODATKOWĄ KLASĘ lub TYP
Odnosnik EASA:	AMC1 FCL.1015
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o rozszerzenie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Przeprowadzenie odprawy przed lotem, przeprowadzenie egzaminu oraz dokonanie oceny Kandydata wykonującego lot na uzyskanie uprawnienia, którego rolę może przyjąć Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator wykonujący stosowne elementy egzaminu w odniesieniu do klasy lub typu samolotu włącznie z elementami zastosowania procedur w przypadku wyłączenia się jednego silnika (rozszerzenie upoważnienia o ME) lub procedur w przypadku awarii silnika (upoważnienie SE).
Wskazówki do protokołu:	Protokół wypełniony stosownie do egzaminowanych uprawnień złożyć w Urzędzie
Uwagi:	W przypadku rozszerzenia upoważnienia FE o kolejne klasy lub typy statków powietrznych, np. o TMG lub SET do posiadanego upoważnienia na SEP, należy złożyć pisemny wniosek. Może być wymagane dodatkowe szkolenie standaryzacyjne wraz z oceną kompetencji.

Uwaga: Nadanie upoważnienia egzaminatora wymaga uzyskania wcześniejszej zgody na rozpoczęcie szkolenia i egzaminowania w zakresie wnioskowanego upoważnienia.

Tabela 21A	CRE - UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, Sekcja 4, AMC1 FCL.1020
Odnosnik krajowy:	<i>Rozporządzenie o egzaminowaniu</i>
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	Kandydat składa wniosek o uzyskanie upoważnienia. Decyzję o powołaniu podejmuje Prezes ULC.
Zakres egzaminu:	Zaliczenie oceny kompetencji egzaminatora przed Inspektorem Urzędu lub upoważnionym w tym zakresie SEN. Uzyskanie upoważnienia CRE bez przedłużenia/wznowienia IR, zwykle polega na przeprowadzeniu egzaminu (lot w warunkach VFR) realnego lub z pozorantem, na uzyskanie lub przedłużenie/wznowienie uprawnienia na klasę lub typ samolotu z załogą jednoosobową. W przypadku ubiegania się o upoważnienie CRE z prawem do przedłużania uprawnienia IR, ocena kompetencji przeprowadzona jest podczas egzaminu na przedłużenie/wznowienie uprawnienia na klasę/typ samolotu w połączeniu z przedłużeniem/wznowieniem uprawnienia IR. Ocena kompetencji obejmuje: przeprowadzenie odprawy przed lotem, egzaminu, dokonanie oceny egzaminowanego, odprawy po locie oraz czynności administracyjne po zakończeniu egzaminu. Kandydat do uzyskania upoważnienia do przeprowadzania OPC będzie obserwowany podczas egzaminu LPC/OPC lub operatora, gdzie będzie przeprowadzał egzaminy w oparciu o środki z zastosowaniem zatwierdzonych procedur operatora.
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół zgodnie z zakresem przeprowadzanego egzaminu należy złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	Warunki wstępne: Opis warunków i wymogów w zakresie uzyskania upoważnienia zawarto dok. „Standaryzacja i Upoważnienie Egzaminatorów” CRE z upoważnieniem wyłącznie do lotów VFR • Licencja CPL, MPL lub ATPL z uprawnieniem na samoloty z załogą jednoosobową. Licencja PPL. • 500 godzin nalogu na samolotach. • FI lub CRI CRE z upoważnieniem do przedłużania/wznawiania uprawnienia IR - CRE • Licencja CPL, MPL lub ATPL z uprawnieniem na samoloty z załogą jednoosobową. Licencja PPL z uprawnieniem IR. • 2000 nalogu na samolotach. • 450 godzin nalogu IFR, z czego 250 jako instruktor. • FI (z uprawnieniem do szkolenia do uprawnienia IR) lub CRI plus IRI Wymogi w zakresie szkolenia: Zaliczenie zatwierdzonego szkolenia standaryzacyjnego dla egzaminatorów zgodnie z AMC1 FCL.1015. .

Tabela 21A-1	CRE - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPRAWNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL.1025
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Okres ważności upoważnienia:	3 lata; może być przedłużone w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia.
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o przedłużenie/ wznowienie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Przedłużenie Ważność upoważnienia CRE może być przedłużona, jeżeli w okresie ważności tego upoważnienia: • Przeprowadził przynajmniej 2 egzaminy w każdym roku ważności upoważnienia; • W ostatnim roku ważności upoważnienia przeprowadził jeden egzamin pod nadzorem z SEN lub Inspektora Urzędu. Dopuszcza się przeprowadzenie egzaminu OPC (o ile posiadacz upoważnienia jest w tym zakresie uprawniony). • W ostatnim roku ważności upoważnienia uczestniczył w szkoleniu odświeżającym dla egzaminatorów. • Kandydat/Egzaminator powinien wykazać się przed Inspektorem Urzędu zadowalającym poziomem wiedzy na temat wymogów prawnych dotyczących funkcji egzaminatora. • Na żądanie Inspektora Urzędu lub SEN, Egzaminator musi być w stanie przedstawić dokumentację egzaminacyjną z przeprowadzonych egzaminów. Wznowienie W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień, Egzaminator musi: • Wziąć udział w seminarium odświeżającym dla egzaminatorów zorganizowanym przez Urząd. • Wykazać się kompetencjami przed Inspektorem Urzędu lub SEN specjalnie w tym celu upoważnionym, przeprowadzając egzamin praktyczny, kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji w roli egzaminatora danej specjalności, z uwzględnieniem odprawy przed lotem, przeprowadzania egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także oceny kandydata, którego dotyczy egzamin, oraz prowadzenia odprawy po locie i wypełnienia dokumentacji. W zależności od okresu, jaki upłynął od wygaśnięcia upoważnienia, Urząd może zalecić szkolenie uzupełniające.
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie.

Tabela 21A-2	CRE - ROZSZERZENIE UPOWAŻNIENIA O DODATKOWĄ KLASĘ LUB TYP
Odnosnik EASA:	AMC1 FCL.1015
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o rozszerzenie upoważnienia o dodatkową klasę lub typ.
Zakres egzaminu:	Przeprowadzenie odprawy przed lotem, przeprowadzenie egzaminu oraz dokonanie oceny Kandydata wykonującego lot na uzyskanie uprawnienia, którego rolę może przyjąć Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator wykonujący stosowne elementy egzaminu w odniesieniu do klasy lub typu samolotu włącznie z elementami zastosowania procedur w przypadku wyłączenia się jednego silnika (rozszerzenie upoważnienia o ME) lub procedur w przypadku awarii silnika (upoważnienie SE).
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół stosownie do zakresu egzaminu złożyć w Urzędzie
Uwagi:	W przypadku rozszerzenia upoważnienia FE o kolejne klasy statków powietrznych, np. o TMG lub SET, należy złożyć pisemny wniosek. Może być wymagane dodatkowe szkolenie standaryzacyjne wraz z oceną kompetencji.

Tabela 21A-3	CRE/IR - DODANIE UPOWAŻNIENIA na FNPT II
Odnosnik EASA:	AMC1 FCL.1015
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Dokumentacja:	Zainteresowany składa wniosek o rozszerzenie upoważnienia ULC.
Zakres egzaminu:	CRE z upoważnieniem IR zademonstruje swoją znajomość obsługi urządzenia FNTP w zakresie odpowiadającym egzaminowi na przedłużenie uprawnienia na samolot z jednoosobową załogą, utratę wskazań przyrządów, utratę pracy silnika z wykorzystaniem pozoranta przedłużającego/wznawiającego uprawnienie IR. Jeżeli CRE(IRR) nie posiada bieżącej praktyki w obsłudze urządzenia FNTP II, które ma być użyte, powinien zademonstrować znajomość obsługi tego urządzenia poprzez wykonanie z lewego fotela przynajmniej jednego startu, podejścia ILS i wykonania odejścia po nieudanym podejściu, symulacji utraty pracy silnika i podejścia do lądowania z widzialnością z asymetrią ciągu.
Uwagi:	Zapoznać się z Uwagami z Tabeli 3A-2 - Przedłużenie uprawnienia IR w FNPT II

Uwaga: Nadanie upoważnienia egzaminatora wymaga uzyskania wcześniejszej zgody na rozpoczęcie szkolenia i egzaminowania w zakresie wnioskowanego upoważnienia.

Tabela 22H	TRE (H) - UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL; Podczęść K; FCL.1010.TRE (b)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Inspektor lub Senior Egzaminator.
Protokół:	Kandydat składa wniosek o nadanie upoważnienia. Decyzję o powołaniu podejmuje Prezes ULC.
Zakres egzaminu:	Przeprowadzenie odprawy przed lotem, przeprowadzenie egzaminu oraz dokonanie oceny Kandydata wykonującego lot na uzyskanie/przedłużenie uprawnienia, którego rolę może przyjąć Inspektor Urzędu lub SEN wykonujący stosowne elementy egzaminu w odniesieniu do typu śmigłowca. Egzaminator może przeprowadzić rzeczywisty egzamin w zakresie OPC. Taki egzamin powinien zawierać elementy IR, jeżeli Kandydat do upoważnienia TRE ma uzyskać upoważnienie do przedłużania uprawnienia IR(H).
Wskazówki do protokołu:	Protokół wypełniony stosownie do zakresu przeprowadzonego egzaminu złożyć w Urzędzie

Tabela 22H-1	TRE (H) - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPOWAŻNIENIA
Odnosnik EASA:	Part FCL 2 Podczęść K FCL.1010.TRE (b)
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o egzaminowaniu,
Okres ważności upoważnienia:	3 lata, Jeżeli przedłużenie upoważnienia nastąpiło w okresie 12 miesięcy poprzedzający datę upływu ważności upoważnienia, wówczas nową datę ważności upoważnienia wyznacza się na 3 lata licząc od ostatniej (aktualnej) daty ważności.
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu; Senior Egzaminator.
Protokół:	Zainteresowany składa do Urzędu wniosek o przedłużenie/ wznowienie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Przedłużenie ważności upoważnienia Ważność upoważnienia TRE może być przedłużona, jeżeli w okresie ważności tego upoważnienia: - Przeprowadził przynajmniej 2 egzaminy w każdym roku ważności upoważnienia; - W ostatnim roku ważności upoważnienia przeprowadził jeden egzamin pod nadzorem z SEN lub Inspektora Urzędu. Dopuszcza się przeprowadzenie egzaminu OPC (o ile posiadacz upoważnienia jest w tym zakresie uprawniony). - W ostatnim roku ważności upoważnienia uczestniczył w szkoleniu odświeżającym dla egzaminatorów. - Kandydat/Egzaminator powinien wykazać się przed Inspektorem Urzędu zadowalającym poziomem wiedzy na temat wymogów prawnych dotyczących funkcji egzaminatora. - Na żądanie Inspektora Urzędu lub SEN, Egzaminator musi być w stanie przedstawić dokumentację egzaminacyjną z przeprowadzonych egzaminów. Wznowienie W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień, Egzaminator musi: - Wziąć udział w seminarium odświeżającym dla egzaminatorów, zorganizowanym przez Urząd. - Wykazać się kompetencjami przed Inspektorem Urzędu lub SEN specjalnie w tym celu upoważnionym, przeprowadzając egzamin praktyczny, kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji w roli egzaminatora danej specjalności, z uwzględnieniem odprawy przed lotem, przeprowadzania egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji, a także oceny kandydata, którego dotyczy egzamin, oraz prowadzenia odprawy po locie i wypełnienia dokumentacji. W zależności od okresu, jaki upłynął od wygaśnięcia upoważnienia, Urząd może zalecić szkolenie uzupełniające.
Wskazówki do protokołu:	Protokół wypełniony stosownie do zakresu egzaminu złożyć w Urzędzie

Uwaga: Nadanie upoważnienia egzaminatora wymaga uzyskania wcześniejszej zgody na rozpoczęcie szkolenia i egzaminowania w zakresie wnioskowanego upoważnienia.

Tabela 23A/H	IRE - UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, Sekcja 5, AMC1 FCL.1020
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o nadanie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Zaliczenie oceny kompetencji egzaminatora przed Inspektorem Urzędu lub upoważnionym w tym zakresie SEN. Uzyskanie upoważnienia IRE polega na przeprowadzeniu egzaminu realnego lub z wykorzystaniem pozoranta, na uzyskanie lub przedłużenie/wznowienie uprawnienia IR. Ocena kompetencji przeprowadzona jest podczas egzaminu na przedłużenie/wznowienie uprawnienia IR oraz w połączeniu z uzyskaniem/przedłużeniem/wznowieniem uprawnienia na typ/klasę statku powietrznego. Ocena kompetencji obejmuje: przeprowadzenie odprawy przed lotem, egzaminu, dokonanie oceny egzaminowanego, odprawy po locie oraz czynności administracyjne po zakończeniu egzaminu. Kandydat do uzyskania upoważnienia do przeprowadzania OPC będzie obserwowany podczas egzaminu LPC/OPC, gdzie egzaminy przeprowadzony będzie w oparciu o środki z zastosowaniem zatwierdzonych procedur operatora.
Wskazówki do protokołu:	Protokół wypełniony zgodnie z zakresem egzaminu złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	Pełną informację w zakresie warunków wstępnych i wymogów w zakresie szkolenia ujęto w dok. „Standaryzacja i Upoważnienie Egzaminatorów” Warunki wstępne (A): • 2000 godzin nalogu na samolotach. • 450 godzin nalogu IFR, z czego 250 jako instruktor. • Posiadanie uprawnienia IRI (A) Warunki wstępne (H): • 2000 godzin nalogu na śmigłowcach. • 300 godzin nalogu IFR, z czego 200 jako instruktor. • Posiadanie uprawnienia IRI (H) Wymogi w zakresie szkolenia: Zaliczenie zatwierdzonego kursu standaryzacyjnego dla egzaminatorów zgodnie z AMC1 FCL.1015. Więcej informacji zawarto w dok. „Standaryzacja i Upoważnienie Egzaminatorów”

Tabela 23A/H-1	IRE - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPOWAŻNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	Part-FCL.1025
Odnosnik krajowy:	<i>Rozporządzenie o Egzaminowaniu,</i>
Okres ważności upoważnienia:	3 lata; upoważnienie może zostać przedłużone w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia.
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o przedłużenie/ wznowienie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Przedłużenie ważności upoważnienia egzaminatora Posiadacz upoważnienia egzaminatora musi: • Przeprowadzić 2 egzaminy praktyczne, kontrole umiejętności lub oceny kompetencji w każdym roku ważności upoważnienia egzaminatora; • W ostatnim roku okresu ważności uczestniczyć w egzaminatorskim seminarium odświeżającym zorganizowanym przez ULC lub przez ATO; • Jeden z egzaminów praktycznych lub kontroli umiejętności przeprowadzony w ostatnim roku ważności upoważnienia będzie oceniony przez IULC lub SE. Jeżeli nie ma możliwości przeprowadzenia OK IRE w trakcie rzeczywiście prowadzonego egzaminu lub kontroli umiejętności ww. OK przeprowadzić z wykorzystaniem „Pozoranta”. • Nieprzerwanie spełniać aktualne ustalenia standaryzacyjne • Egzaminator musi być w stanie przedstawić dokumentację egzaminacyjną z przeprowadzonych przez siebie egzaminów osobie przeprowadzającej lot egzaminacyjny do przedłużenia uprawnienia. Wznowienie W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień należy: • Uczestniczyć w co najmniej jednodniowym seminarium odświeżającym; • Wykazać się swoimi kompetencjami przed IULC lub SE przeprowadzając kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji z wykorzystaniem „Pozoranta”; • W zależności od okresu, jaki upłynął od wygaśnięcia upoważnienia, Urząd może zalecić odbycie doszkolenia w ATO.
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół zgodnie z zakresem egzaminu złożyć w Urzędzie

Tabela 23A-3	IRE (A) - ROZSZERZENIE UPOWAŻNIENIA O DODATKOWĄ KLASĘ LUB TYP
Odnosnik EASA:	AMC1 FCL.1015
Odnosnik krajowy:	<i>Rozporządzenie o egzaminowaniu,</i>
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o rozszerzenie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Rozszerzenie upoważnienia o ME: odprawa przed lotem, przeprowadzenie i ocena egzaminu na uzyskanie uprawnienia, w zakres którego wchodzi elementy związane z danym uprawnieniem włącznie z symulacją utraty pracy silnika. Egzaminator może wcielić się w rolę osoby ubiegającej się o uprawnienie (jako Pozorant).
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół zgodnie z zakresem egzaminu złożyć w Urzędzie
Uwagi:	Jeżeli powyższe przywileje egzaminatora nie zostały sprawdzone dla wydania pierwszego upoważnienia egzaminatora, lub nie stanowią części innego upoważnienia egzaminatora. Egzaminator w celu rozszerzenia upoważnienia o uprawnienie na samoloty wielosilnikowe – ME musi: • Posiadać ważne uprawnienie instruktora na klasę samolotów wielosilnikowych ME; • Udokumentować posiadanie wymaganego doświadczenia instruktorskiego na typie lub klasie, lub w wyjątkowej sytuacji, na równorzędnym typie; • Zaliczyć szkolenie w zakresie prowadzenia egzaminów z uwzględnieniem procedur w lotach z awarią jednego silnika; • Zaliczyć OK przed IULC lub SE wskazanym przez nadzór, obejmujących odpowiednie części programu egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych; • Złożyć wniosek o rozszerzenie upoważnienia egzaminatora.

Uwaga: Nadanie upoważnienia egzaminatora wymaga uzyskania wcześniejszej zgody na rozpoczęcie szkolenia i egzaminowania w zakresie wnioskowanego upoważnienia.

Tabela 24A/H	FIE – UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, Sekcja 2, AMC1 FCL.1020
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o nadanie upoważnienia. Decyzję o powołaniu podejmuje Prezes ULC.
Zakres egzaminu:	Ocena kompetencji egzaminatora musi zawierać elementy oceny kompetencji instruktora praktycznego zgodnie z AMC FCL.935; Ocenę Kompetencji egzaminatora (FIE) przeprowadza IULC lub SE specjalnie w tym celu upoważniony. Powyższą ocenę należy przeprowadzić z wykorzystaniem „Pozoranta”. W wyjątkowych sytuacjach ocenę kompetencji można przeprowadzić w rzeczywistych warunkach z wykorzystaniem statku powietrznego wyposażonym w co najmniej w cztery fotele, kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora zajmuje miejsce instruktora a egzaminator ubiegający się o upoważnienie jako FIE zajmie miejsce pilota studenta. Inspektor ULC lub Senior Egzaminator zajmie miejsce z tyłu lub jump seat.
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół zgodnie z zakresem przeprowadzonego egzaminu złożyć w Urzędzie.
Uwagi:	Pełną informację w zakresie warunków wstępnych i wymogów w zakresie szkolenia ujęto w dok. „Standaryzacja i Upoważnienie Egzaminatorów” Warunki wstępne: • Posiadanie stosownego uprawnienia instruktora. • 2000 godzin nalogu na samolotach lub TMG. • 2000 godzin nalogu na śmigłowcach. • 100 godzin nalogu instruktorskiego. Wymogi w zakresie szkolenia: Zaliczenie zatwierdzonego kursu standaryzacyjnego dla egzaminatorów zgodnie z AMC1 FCL.1015. Więcej informacji zawarto w dok. „Standaryzacja i Upoważnienie Egzaminatorów”

Tabela 24A/H-1	FIE – PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPOWAŻNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	Part-FCL.1025
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Okres ważności upoważnienia:	3 lata; może być przedłużone na 12 miesięcy przed datą upływu ważności upoważnienia
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o przedłużenie / wznowienie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Przedłużenie ważności upoważnienia Egzaminatora Posiadacz upoważnienia egzaminatora musi; • przeprowadzić 2 egzaminy praktyczne, kontrole umiejętności lub oceny kompetencji w każdym roku ważności upoważnienia egzaminatora; • w ostatnim roku okresu ważności uczestniczyć w egzaminatorskim seminarium odświeżającym zorganizowanym przez ULC lub przez ATO • jeden z egzaminów praktycznych lub kontroli umiejętności przeprowadzony w ostatnim roku ważności upoważnienia będzie oceniony przez IULC lub SEN. Jeżeli nie ma możliwości przeprowadzenia OK FIE w trakcie rzeczywiście prowadzonego egzaminu lub kontroli umiejętności ww. OK przeprowadzić z wykorzystaniem „Pozoranta”. • Nieprzerwanie spełniać aktualne ustalenia standaryzacyjne. Wznowienie W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień należy: • uczestniczyć w co najmniej jednodniowym seminarium odświeżającym; • wykazać się swoimi kompetencjami przed IULC lub SEN przeprowadzając kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji. Ocena kompetencji może być przeprowadzona z wykorzystaniem „Pozoranta”. • w zależności od okresu, jaki upłynął od utraty ważności upoważnienia, Urząd może zalecić odbycie szkolenia uzupełniającego.
Wskazówki do protokołu:	Wypełniony protokół zgodnie z zakresem przeprowadzonego egzaminu złożyć w Urzędzie

Tabela 24A-2	FIE(A) - ROZSZERZENIE UPOWAŻNIENIA O DODATKOWĄ KLASĘ lub TYP
Odnosnik EASA:	AMC1 FCL.1015
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o rozszerzenie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Odprawa przed lotem, przeprowadzenie egzaminu i dokonanie oceny egzaminowanego, w którego rolę może się wcielić Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator.
Wskazówki do protokołu:	Protokół wypełniony stosownie do zakresu egzaminu złożyć w Urzędzie
Uwagi:	Egzaminatorzy mogą wnioskować o rozszerzenie zakresu egzaminowania na klasy bądź typy statków powietrznych na które otrzymają uprawnienia instruktorskie. Rozszerzenie upoważnienia może wymagać dodatkowego szkolenia standaryzacyjnego oraz przeprowadzenia oceny kompetencji. W przypadku rozszerzenia upoważnienia FIE o kolejne klasy lub typy statków powietrznych, należy złożyć pisemny wniosek do Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.

Tabela 25H	SFE (H) - UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, Sekcja 6, AMC1 FCL.1020
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu, Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o nadanie upoważnienia. Decyzję o powołaniu podejmuje Prezes ULC.
Zakres egzaminu:	OK egzaminatora SFE bez uprawnienia IR może być przeprowadzona w formie obserwacji lub z wykorzystaniem „Pozoranta” podczas ST lub PC na statku powietrznym w warunkach VFR. OK egzaminatora SFE gdzie wymagany jest ST lub PC w zakresie uprawnienia IR powinna być przeprowadzona w połączeniu z przedłużeniem lub wznowieniem uprawnienia IR i typu śmigłowca. Ocena kompetencji kandydata na egzaminatora składa się z oceny przeprowadzenia odprawy przed lotem, wykonania lotu, przeprowadzenia odprawy po locie, oceny kandydata i wypełnienie dokumentacji egzaminacyjnej.
Wskazówki do protokołu:	Protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie
Uwagi:	Warunki wstępne Osoba ubiegająca się o upoważnienie SFE na śmigłowce, musi: • posiadać, ważną lub wygasłą, licencję ATPL(H), uprawnienia na typ oraz upoważnienie SFI(H) na odpowiedni typ śmigłowca; • w przypadku wydawania pierwszego upoważnienia SFE, posiadać 1000 godzin nalogu w charakterze pilota śmigłowców z załogą wieloosobową; • w przypadku wydania pierwszego upoważnienia SFE, posiadać co najmniej 50 godzin czasu lotu na urządzeniach syntetycznych w charakterze instruktora SFI(H) na danym typie śmigłowca.
Wskazówki do protokołu:	Protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie

Tabela 25H-1	SFE (H) - PRZEDŁUŻENIE / WZNOWIENIE UPOWAŻNIENIA
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, Sekcja 6, AMC1 FCL.1020
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Okres ważności upoważnienia:	3 lata; upoważnienie może zostać przedłużone w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia.
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu lub Senior Egzaminator
Protokół:	Zainteresowany składa wniosek o przedłużenie / wznowienie upoważnienia.
Zakres egzaminu:	Przedłużenie upoważnienia egzaminatora Posiadacz upoważnienia egzaminatora musi; • przeprowadzić 2 egzaminy praktyczne, kontrole umiejętności lub oceny kompetencji w każdym roku ważności upoważnienia egzaminatora. Jeżeli posiadacz upoważnienia jest uprawniony do przeprowadzania OPC, obserwowanym egzaminem powinien być przeprowadzony w zakresie OPC. • w ostatnim roku okresu ważności uczestniczyć w egzaminatorskim seminarium odświeżającym zorganizowanym przez ULC lub przez ATO; • Nieprzerwanie spełniać aktualne ustalenia standaryzacyjne. • Egzaminator na żądanie Urzędu ma obowiązek przedstawiać dokumentację egzaminacyjną z przeprowadzonych egzaminów (wszelkie zapisy, sprawozdania oraz inne informacje wymagane do wykonywania czynności nadzorczych). Wznowienie W przypadku upływu ważności upoważnienia, przed ponownym wykonywaniem wynikających z niego uprawnień należy: • Wziąć udział w seminarium odświeżającym; • Wykazać się swoimi kompetencjami przed IULC lub SE przeprowadzając egzamin praktyczny; kontrolę umiejętności lub ocenę kompetencji w roli egzaminatora danej specjalności; • w zależności od upływu czasu od dnia utraty ważności upoważnienia, ULC może zalecić udział w szkoleniu uzupełniającym.
Wskazówki do protokołu:	Protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie

Uwaga: Nadanie upoważnienia egzaminatora wymaga uzyskania wcześniejszej zgody na rozpoczęcie szkolenia i egzaminowania w zakresie wnioskowanego upoważnienia.

Tabela 26A/H	SENIOR EGZAMINATOR - UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	Part-FCL Podczęść K, AMC1 FCL.1020; FCL.1025
Odnosnik krajowy:	Rozporządzenie o Egzaminowaniu,
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu
Protokół:	Powołanie na SEN na zasadzie uznania.
Zakres egzaminu:	Urząd może zdecydować o przeprowadzeniu OK kandydata podczas przeprowadzania egzaminów państwowych lub kontroli umiejętności, np. u operatora OPC przed przyjęciem kandydata na szkolenie SEN.
Wskazówki do protokołu:	Protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie
Uwagi:	Szczegółowy opis warunków i wymogów w zakresie upoważnienia SEN podano w dok. „Instrukcja i Procedury dla Senior Egzaminatorów” Wymogi wstępne Uwaga: SEN powoływani są spośród najbardziej doświadczonych i godnych zaufania egzaminatorów komisji egzaminacyjnej. Powołanie poprzez nadanie odpowiedniego upoważnienia SEN, następuje na wniosek Szefa Egzaminatorów Praktycznych Komisji Egzaminacyjnej. Kandydat musi: • Posiadać ważną licencję danej specjalności; • Posiadać kwalifikacje do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego podczas przeprowadzania na statku powietrznym egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji; • Posiadać ważne upoważnienie egzaminatora w kategorii, na którą złożono wniosek o przyznanie upoważnienia SE. • Posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenia jako egzaminator bezpośrednio przed złożeniem wniosku; • Przedstawić dokumentację potwierdzającą przeprowadzenie co najmniej 12 egzaminów jako egzaminator danej specjalności; • Utrzymywać czynną praktykę liniową jako kapitan jednocześnie korzystając ze swoich uprawnień jako egzaminator (dotyczy egzaminatorów wykonujących operacje w AOC) Wymogi w zakresie szkolenia: Uczestniczenie w seminarium standaryzacyjnym dla Senior Egzaminatorów zorganizowanym przez Lotniczą Komisję Egzaminacyjną Urzędu.

Tabela 26A/H-1	SENIOR EGZAMINATOR – PRZEDŁUŻENIE/WZNOWIENIE UPRAWNIENIA (A&H)
Odnosnik EASA:	AMC1 FCL.1020; FCL.1025
Odnosnik krajowy:	„Instrukcja i Procedury dla Senior Egzaminatorów”
Okres ważności upoważnienia:	3 lata, upoważnienie może zostać przedłużone w okresie 12 miesięcy przed datą upływu ważności upoważnienia.
Kto może egzaminować:	Inspektor Urzędu
Protokół:	Przedłużenie upoważnienia SEN na zasadzie uznania.
Zakres egzaminu:	Zgodnie z dok. „Instrukcja i Procedury dla Senior Egzaminatorów”
Wskazówki do protokołu:	Protokół z egzaminu złożyć w Urzędzie

ZAŁĄCZNIK 1

WSKAZÓWKI DLA EGZAMINATORA PRZEPROWADZAJĄCEGO EGZAMIN NA UZYSKANIE LICENCJI: LAPL, PPL, CPL oraz UPRAWNIENIE IR

Załącznik 1 definiuje zakres czynności administracyjnych Egzaminatora przeprowadzającego egzamin na uzyskanie licencji LAPL, PPL, CPL oraz uprawnień EIR i IR.

Przed egzaminem

Kandydat ubiegający się o licencję lub uprawnienie, po ukończeniu szkolenia, otrzymuje zaświadczenie o ukończeniu szkolenia praktycznego wraz z rekomendacją do egzaminu, zaświadczenie wystawia HT ATO lub osoba odpowiedzialna za przebieg szkolenia. Dokumentacja przebiegu szkolenia powinna być udostępniona Egzaminatorowi na jego żądanie. Kandydat przystępujący do egzaminu musi przedstawić Egzaminatorowi pisemne zaświadczenie, iż został rekomendowany do egzaminu zgodnie z wymogami Part-FCL.030 i procedurami przyjętymi w ATO. Rekomendacja musi być podpisana przez HT ATO lub przez osobę zastępującą HT, wskazując nazwisko oraz datę wystawienia rekomendacji. Niezależnie od powyższego, od Kandydata do uzyskania uprawnienia IR lub EIR, któremu uznano zgodnie z Part-FCL szkolenie na podstawie posiadanego uprawnienia IR wydanego zgodnie z Aneks 1 do Konwencji Chicagowskiej, a który nie przeszedł szkolenia w ATO, nie wymaga się zaświadczenia o ukończeniu szkolenia lub rekomendacji do egzaminu.

Kandydat musi odbyć szkolenie na typie/klasie statku powietrznego, na którym będzie zdawał egzamin. Przed podejściem do egzaminu praktycznego musi też zaliczyć stosowne przygotowanie naziemne i egzaminy. Ubiegający się o licencje CPL muszą posiadać uprawnienie VFR Noc lub w trakcie trwania swojego szkolenia spełnić warunki do nadania tego uprawnienia. Kandydat do szkolenia modułowego z zakresu IR musi posiadać licencje CPL lub PPL na określonej kategorii statku powietrznego lub licencję ATPL na innej kategorii statku powietrznego i posiadać uprawnienie do wykonywania lotów nocnych. Kandydat do szkolenia modułowego do uzyskania uprawnienia IR w zakresie Modułu Proceduralnego IR, nieposiadający licencji CPL powinni posiadać świadectwo ukończenia szkolenia w zakresie Modułu Podstawowego IR

Egzamin na uzyskanie licencji CPL i uprawnień IR, EIR lub na klasę/typ statku powietrznego musi odbyć się w okresie 6 miesięcy, licząc od daty zakończenia szkolenia, a rozpoczęte czynności egzaminacyjne muszą być zakończone w przeciągu 6 miesięcy, licząc od pierwszej próby przystąpienia do lotu egzaminacyjnego.

Kandydat do uprawnienia na klasę/typ ME(A), przed wydaniem licencji, musi posiadać 70 godzin nalotu dowódczego. Aby uzyskać licencje CPL, Kandydat musi odbyć 5-cio godzinne szkolenia w locie i być przeegzaminowanym na statku powietrznym, który jest certyfikowany do przewozu przynajmniej 4 osób, posiada zmienny skok śmigła i chowane podwozie.

Protokoły egzaminacyjne na uzyskanie licencji i uprawnień:

- SAMOLOTY: 01L.FCL.LAPL(A), 01.FCL.PPL(A), 02.FCL.CPL(A), 03.FCL.ATPL(A), 04.FCL.SP(A)SEP, MEP, IR, TR(A), 05.IR(A),
- ŚMIGŁOWCE: 10L.FCL.LAPL(H), 10.FCL.PPL(H), 11.FCL.CPL(H), 12.FCL.ATPL(H), 14.FCL.IR(H)

Egzaminator musi się upewnić, że posiada aktualną wersję protokołu egzaminacyjnego. Po zakończeniu egzaminu, Egzaminator przekaze kandydatowi podpisane sprawozdanie z egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oraz niezwłocznie przedłoży kopie tego sprawozdania właściwemu organowi odpowiadającemu za licencję kandydata, a także właściwemu organowi, który wydał egzaminatorowi jego upoważnienie. Sprawozdanie musi zawierać:

- Oświadczenie mówiące o tym, że egzaminator otrzymał od kandydata informacje dotyczące jego doświadczenia i wyszkolenia oraz że stwierdził, iż są one zgodne z wymaganiami określonymi w Part-FCL;
- Potwierdzenie wykonania wszystkich wymaganych manewrów i ćwiczeń, a także informacje o ustnym egzaminie z wiedzy teoretycznej, jeżeli takowy miał miejsce. W przypadku niezaliczenia którejkolwiek z części egzaminator odnotowuje powody wydania takiej oceny;
- Wynik egzaminu, kontroli lub oceny kompetencji.

Przed lotem

Egzaminator kompletuje niezbędne informacje i dokumenty podczas wstępnej odprawy. Egzaminator może wypełnić część protokołu w czasie, gdy Kandydat przygotowuje się do lotu egzaminacyjnego. Elementy obowiązkowe do wykonania podczas egzaminu zaznaczono literą M. Sekcje bądź elementy niewymagane do egzaminu na dane uprawnienie, których nie wykonano podczas lotu egzaminacyjnego należy wykreślić w kolumnie z prawej strony protokołu.

Czynności Egzaminatora po locie egzaminacyjnym

Po zakończeniu lotu egzaminacyjnego Egzaminator poinformuje Kandydata o wyniku egzaminu. W przypadku częściowego zaliczenia lub niezaliczenia egzaminator musi poinformować Kandydata o tym, że nie może on korzystać dotyczących szkolenia i udziela wyjaśnień dotyczących prawa kandydata do odwołania z tych uprawnień do czasu uzyskania pełnego zaliczenia. Egzaminator podaje szczegółowe informacje dotyczące dalszych wymagań się.

- W zależności od wyniku egzaminu, Egzaminator zaznacza odpowiednio **Zaliczony**, **Częściowo zaliczony** lub **Niezaliczony**, w wyznaczonym na protokole miejscu. W miejscu sprawdzonych elementów egzaminu wpisuje cyfrę **1** lub **2** (dane ćwiczenie wykonano za pierwszym razem lub powtórzono za zgodą Egzaminatora) lub **NZAL**. W kolejnej kolumnie wpisuje literę **A** lub **FFS/FSTD** (ćw. wykonano z wykorzystaniem statku powietrznego lub symulatora), a następnie składa podpis przy każdym sprawdzonym ćwiczeniu danej sekcji.
- Jeżeli Egzaminator uzna, iż Kandydat nie stosuje się do zasad TEM lub jego umiejętności pilotażowe przy wykonywaniu danego elementu są niewystarczające (zwykle oceniane przy wykonywaniu określonego elementu lotu), wpisuje **NZAL** przy danym elemencie, skutkującym niezaliczeniem sekcji. Egzaminator może dokonać ogólnej oceny Kandydata w zakresie wykonywanego przez niego lotu egzaminacyjnego, podkreślając elementy, w przypadku niezaliczenia lub wykonania na minimalnym akceptowalnym poziomie, których wykonanie Kandydat powinien poprawić. W każdym takim przypadku, Egzaminator ma obowiązek uzasadnić podjętą decyzję wpisując stosowną adnotację w części „uwagi” protokołu.
- W przypadku niezaliczenia sekcji, należy wpisać, w części „uwagi” protokołu, powód niezaliczenia;
- W przypadku częściowego zaliczenia, Egzaminator przy ponownym podejściu Kandydata do egzaminu sprawdza daną sekcję;
- Jeżeli Egzaminator nie zalicza więcej niż jednej sekcji, wymagane jest powtórzenie egzaminu w pełnym zakresie.
- W zależności od zakresu egzaminu i liczby podejść do egzaminu Kandydata można skierować na ponowne szkolenie;
- Po przekazaniu informacji o wyniku egzaminu, Kandydat i Egzaminator podpisują protokół.

Uwagi do protokołu w przypadku niezaliczenia egzaminu

Jeżeli Kandydat nie zaliczył danego elementu/sekcji, Egzaminator musi podać w uwagach powód jego niezaliczenia. Należy dokonać zwięzłych opisów, powołując się na faktyczne dane liczbowe przekroczenia w zakresie kursu, wysokości lub prędkości lotu.

Egzaminator nie powinien podawać /wpisywać informacji takich jak poniższe zapisy „uwagi”:

- "Niewłaściwie wykonany krąg nadlotniskowy"

- "Poza limitem błędu"
- "Zejście z kursu"

Częściowo zaliczony - drugie podejście

- Egzaminator musi dokonać sprawdzenia dokumentacji egzaminacyjnej Kandydata, sprawdzić, które elementy egzaminu mają być powtórnie przeegzaminowane. Będą to zawsze wszystkie elementy z niezaliczonej sekcji. Dodatkowo, Kandydat powinien rozpocząć lot egzaminacyjny do elementów / fazy lotu, z których(ej) można rozpocząć powtórne egzaminowanie niezaliczonej sekcji;
- Egzaminator wyraźnie zaznacza na protokole sekcje uprzednio zaliczone, wstawiając datę przy elementach danej sekcji;

Jeżeli lot egzaminacyjny zakończył się sukcesem, Egzaminator wypełnia dokumentację egzaminacyjną.

Uwaga: W przypadku niezaliczonej jednej sekcji w drugim podejściu skutkuje to niezaliczeniem całego egzaminu. Po ew. doszkoleniu, Kandydat może ponownie podejść do całości egzaminu.

Niepełny egzamin

- W przypadku braku możliwości wykonania pełnego lotu egzaminacyjnego z powodu np. niesprzyjających warunków atmosferycznych, po zakończonym locie Egzaminator musi w protokole egzaminacyjnym zaznaczyć/podpisać sprawdzone sekcje, niezależnie od wyniku egzaminu. (Sekcja jest niezaliczona jeżeli choć jeden element nie został zaliczony, nie ma zatem potrzeby wykonywania pozostałych elementów w ramach tej sekcji).
- Jeżeli jeden z elementów lotu egzaminacyjnego nie został oceniony lub nie został w pełni przeegzaminowany (np. z uwagi na niekorzystne warunki atmosferyczne), należy wpisać w polu przy danym elemencie, iż nie został wykonany. W polu „Uwagi” protokołu należy wpisać informację, np. „Niska podstawa chmur” i podać rzeczywistą wysokość podstawy chmur.

Dokończenie przerwane egzaminu

- Po ponownym wykonaniu lotu egzaminacyjnego (dokończenie przerwane egzaminu) przez tego samego egzaminatora, Egzaminator wypełni nowy protokół.
- Zezwala się również na użycie tego samego protokołu (z przerwane egzaminu) i zapisanie dwóch lotów (z różnymi datami z przeprowadzonego egzaminu) w jednym protokole. Egzaminator w części „przebieg lotu” wpisuje datę/ godzinę startu/ czasy blokowe z pierwszej próby egzaminu, oraz lotnisko startu i lądowania i datę/ godzinę startu i/lub czasy blokowe drugiego lotu egzaminacyjnego.

Egzamin na uzyskanie licencji LAPL/PPL – w dwóch lotach - Pilotaż

- Egzaminator wypełnia protokół identycznie jak w pierwszym przypadku przy niedokończonym locie egzaminacyjnym.
- Zakładając, że część egzaminu „Pilotaż” będzie wykonana w oddzielnym, drugim locie, Sekcję 2 należy przekreślić i zanotować w uwagach do protokołu, iż ta sekcja będzie wykonana w terminie późniejszym (z powodu....).

Egzamin na uzyskanie uprawnienia LAPL/PPL – w dwóch lotach – Procedury Podczas Przelotu

- Drugi lot jest w zasadzie zakończeniem lotu egzaminacyjnego. Należy jednak zauważyć, iż Sekcje 1 oraz 4 należy ponownie sprawdzić, nawet jeśli Kandydat zdał je w pierwszym locie egzaminacyjnym. Jeśli Kandydat nie zaliczył w pierwszym locie sekcji 1 oraz 4, ich poprawne wykonanie w drugim locie **nie zmienia** wyniku egzaminu.
- W miejscu „Uwagi” protokołu należy wpisać informację, iż dany lot jest dokończeniem przerwane egzaminu.

ZAŁĄCZNIK 2

WSKAZÓWKI DO PRZEPROWADZENIE ODPRawy PRZED EGZAMINEM NA UZYSKANIE UPRAWNIENIA LAPL/PPL(A)

Poniższy briefing przedstawia się jako przykład odprawy przed lotem spełniającym warunki zawarte w tekście niniejszego Podręcznika.

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania lub przedłużenia uprawnienia (VFR)

Widzialność: Zwykle >5km, jednak nie <3000m.

Zachmurzenie: Przelot - zwykle >1500' AGL ale nie <1100'. Ogólny pilotaż nie <1500', przeciągnięcia 2500'

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu

WSTĘPNY BRIEFING

- Przywitanie.
- Ogólne sprawdzenie i zreferowanie warunków pogodowych. Przykładowe pytanie skierowane do Kandydata „Czy Twoim zdaniem obecne warunki atmosferyczne zezwalają na do wykonania lotu egzaminacyjnego?”;
- Sprawdzenie dokumentu tożsamości Kandydata i przedstawienie wymagań dotyczących danego lotu egzaminacyjnego;
- Sprawdzenie Licencji (jeśli posiada), badań lotniczo-lekarskie;
- Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia praktycznego;
- Zaświadczenie o zaliczeniu egzaminów teoretycznych;
- Karta przebiegu szkolenia oraz książka pilota;
- Dla każdej próby przystąpienia do egzaminu praktycznego ważna podpisana rekomendacja do egzaminu, dokumentacja egzaminacyjna z przeprowadzonych egzaminów praktycznych (dotyczy egzaminów poprawkowych);
- Zaświadczenie o ukończeniu doszkolenia w ATO (jeśli wymagane).
- Dokumenty samolotu, Dziennik techniczny.
- Elementy przesłaniające pole widzenia (PPL), + 2 listy kontrolne, + 2 zestawy słuchawkowe i jeden zapasowy.
- Egzaminator musi się upewnić, że wyznaczony samolot do przeprowadzanie egzaminu spełnia wymagania do przeprowadzenia danego egzaminu – podwójne stery i hamulce, stosowne pomoce radiowe.
- Mapy, aktualne wydanie, ekwipunek pilota?

Do wyliczenia osiągow, moja waga to ____kg. Znaki statku powietrznego ____ . Czy wiesz jak uzyskać informacje z AIP, biuletyn NOTAM, plan użytkowania przestrzeni, biuletyn pogodowy? (Jeśli odlot nie odbędzie się z lotniska macierzystego) – Narzędzia do planowania lotu znajdują się w _____ nr telefon _____.

Wykonamy odlot, przejdziemy do sekcji nawigacyjnej, następnie lotu z widzialnością a następnie powrócimy do ____ aby tam wykonać kręgi. Podczas lotu będę przeprowadzał symulacje niebezpiecznych sytuacji.

LAPL: Jako przelot nawigacyjny przyjmimy trasę z ____ do ____ (1 odcinek pomiędzy dwoma zwrotnymi punktami trasy). Pokaż na mapie Kandydata.

PPL: Jako przelot nawigacyjny przyjmimy trasę z ____ do ____przez ____ (2 odcinki pomiędzy trzema zwrotnymi punktami trasy). Pokaż na mapie Kandydata.

Po uruchomieniu, wykonasz kołowanie, start i procedurę odlotu zgodnie z zaleceniami ATC. Pierwszy segment lotu do _____ jest ćwiczeniem w prowadzeniu nawigacji wzrokowej.

PPL: Podczas wykonywania lotu na tym odcinku nie będziemy używali do nawigowania samolotu pomocy nawigacyjnych. Możesz wprowadzić częstotliwości niezbędne na kolejny odcinek, jednak mogą zdecydować o ich rozstrojeniu i przywrócić ustawione częstotliwości przed drugim odcinkiem.

PPL: Po wykonaniu lotu na pierwszym odcinku możesz korzystać ze wskazań przyrządów nawigacyjnych do ustalania namiaru, nie możesz jednak wykorzystywać ich do wykonania lotu bezpośrednio do _____. Możesz korzystać z dowolnej metody ustalania pozycji z wyjątkiem informacji GPS-a. Możesz jednak wykorzystać podstawowe wskazanie GPS, aby potwierdzić ustaloną przez siebie pozycję.

PPL: Na pewnym etapie lotu poproszę Cię abyś określił pozycję wykorzystując pomoce radionawigacyjne i oznaczył ją na mapie.

Wykonuj lot do _____, do czasu aż nie zlecę przejście do nowej fazy lotu .

Wykonuj lot do kolejnego punktu zwrotnego w oparciu o nawigację wzrokową lub przy użyciu wskazań przyrządów (wyłącznie w przypadku PPL) według własnego wyboru.

Następnie przeprowadzę w Tobą kolejne ćwiczenia, które omówię podczas kolejnej odprawy.

Lot egzaminacyjny może być wykonany w dwóch lotach - Sekcja 3 oraz Sekcje 1,2,4,5,6 (PPL). Jednakże Sekcja 1 oraz 4 i (LAPL) 4abh (PPL) (odlot, podejście i lądowanie) będą oceniane podczas wykonywania obu lotów.

Po locie zakończę część związaną z uzyskaniem uprawnienia na klasę zadając Ci pytania w zakresie wiedzy teoretycznej dotyczącej znajomości instrukcji użytkowania samolotu i czynność pilota w przypadku wystąpienia sytuacji nienormalnych (np. zgaśnięcie silnika - samolotu jednosilnikowe). Koordynacja czasu. Spotkamy się tu ponownie o _____ celem odbycia odprawy przed lotem.

ODPRAWA PRZED LOTEM

Czy zakończyłeś planowanie lotu? (Kandydatowi nie wolno korzystać z przygotowanego zawczasu wstępnego planowania).

Czy aktualne warunki pogodowe są odpowiednie do wykonania lotu?

W kwestii przypomnienia, kolejność lotu to: lot po ustalonej trasie, lot z widzialnością, następnie powrót do _____ celem wykonania kręgów. Podczas lotu będę symulował występowanie sytuacji awaryjnych. Nie musisz sporządzać notatek, ale podczas odprawy zadaj pytania.

Cel lotu.

Zademonstrowanie umiejętności wykonania lotu jako pilot-dowódca, z pasażerem na pokładzie, w załodze jednoosobowej, w warunkach VFR.

Przez większą część lotu będziesz odpowiedzialny za obserwację zewnętrzną, korespondencję radiową oraz nawigację. Przejmuję odpowiedzialność za korespondencję oraz nawigację podczas ćwiczeń w locie. Przez cały czas lotu będziesz prowadził obserwację zewnętrzną za wyjątkiem ćwiczeń w locie w warunkach IMC (wyłącznie w przypadku PPL). Poinformuj mnie kiedy zauważysz inny samolot. Stosuj się do poleceń ATC, jednakże negocjuj warunki w zależności od potrzeb. Jeżeli polecenie ATC będą w sprzeczności z moimi zaleceniami, wykonuj lot zgodnie z poleceniem ATC, chyba, że zareaguję i postanowię inaczej.

Podczas każdej fazy lotu będę przypominał Ci kto odpowiada za stosowanie się do poleceń ATC, obserwację zewnętrzną oraz nawigację.

Wykonanie lotu.

Lot musi być wykonany z zachowaniem warunków bezpieczeństwa, ustalonym scenariuszem egzaminu i aktualnymi ustaleniami służby ruchu lotniczego. Oczekuje się, że Kandydat w czasie lotu będzie korzystał z list kontrolnych. Lista kontrolna po starcie może być wykonana z pamięci lub w oparciu o notki, jednak musi być w zgodzie z listą zatwierdzoną dla danego samolotu. Kandydat będzie proszony o werbalizowanie przeprowadzanych czynności kontrolnych i uznaniem będzie cieszyła się umiejętność przeprowadzania tych czynności podczas prowadzenia korespondencji radiowej. Egzaminator może prosić o wyjaśnienie jeśli będzie miał wątpliwości czy dany element z listy kontrolnej został wykonany.

Jeżeli pilotowanie samolotem będzie wykraczało poza granice błędu, Egzaminator wymagał będzie od Kandydata wykonania czynności zaradczych bez zbędnej zwłoki. Podobnie w przypadku popełnionego błędu, generalna zasada w lotnictwie błąd zauważony i poprawiony nie będzie brany pod uwagę „nie jest błędem”, skoncentruj się na tym co należy zrobić i zrób to poprawnie.

W czasie lotu, mimo, iż formalnie Egzaminator jest dowódcą statku powietrznego, to będzie on zachowywał się jak pasażer, obserwując aktualną sytuację, otwarty na konwersacje i ogólną pomoc jeśli Kandydat będzie jej potrzebował, jednak bez udzielania wskazówek w zakresie techniki wykonania danego manewru / fazy lotu.

Dokumentacja samolotu, dziennik obsługi, zlecenie na lot. Sprawdź ilość godzin do przeglądu technicznego, ilość oleju i paliwa na 2,5 godz. lotu (2 godziny w przypadku LAPL) plus rezerwę paliwową. (Sprawdzić wiedzę Kandydata z zakresu obsługi i przygotowania samolotu przed lotem).

W czasie lotu Kandydat powinien utrzymywać prędkości zalecane jak podano w liście kontrolnej. Jednak podczas lotu może zaistnieć potrzeba utrzymywania prędkości statku powietrznego w zależności od panujących warunków atmosferycznych. W takich przypadkach Kandydat powinien informować Egzaminatora o celowości swojej decyzji. Przegląd samolotu przed lotem. Kandydat ma obowiązek dokonać przeglądu przedlotowego. (Przegląd powinien być obserwowany przez egzaminatora lub kontrolować jego wykonywanie zadając pytania).

Kolejność sprawdzanych elementów - Egzaminator decyduje o kolejności wykonania danych elementów w oparciu o dostępną przestrzeń powietrzną i warunki pogodowe

Sekcja 1 — Odlot

Wykonać odlot zgodnie z ustaleniami z odprawy.

Sekcja 3 — procedury podczas przelotu

Egzaminator sprawdzi mapę i dziennik nawigacyjny. Może spytać Kandydata w jaki sposób wykonał on obliczenia: NTP, minimalnej bezpiecznej wysokości przelotu oraz niezbędnego paliwa do wykonania lotu. Należy zapytać Kandydata o ograniczenia w biuletynie NOTAM.

Po wyprowadzeniu samolotu na NKLD, Kandydat poinformuje Egzaminatora (podając kurs, wysokość lotu oraz obliczony czas przylotu do punktu zwrotnego). Jeżeli podczas lotu Kandydat zdecyduje się na zmianę tych parametrów, ma on obowiązek poinformować Egzaminatora podając aktualne parametry lotu.

Po wykonaniu punktu zwrotnego Kandydata przekaże Egzaminatorowi informacje dotyczące ustalonego kursu, wysokości i spodziewany czas przylotu do celu.

PPL: przed osiągnięciem destynacji lub na dolocie wprowadzę symulację warunków IMC, zasłaniając Ci widok na zewnątrz kabiny. Co zrobisz kiedy zniecka wleczysz w chmury? Poproszę Cię o wykonanie zakrętu , o 180 stopni wyłącznie w oparciu o wskazania przyrządów.

PPL: Śledzenie namiaru. Po wykonaniu sekcji nawigacyjnej poproszę Cię o przechwycenie i lot po radialu do lub od wybranej przeze mnie pomocy radionawigacyjnej, która nie musi być tą, którą miałeś w planach użyć. (Można połączyć ten element z elementem lotu nawigacyjnego). Będziemy kontynuować lot z widzialnością, więc będziesz odpowiedzialny za obserwację zewnętrzną, stosowanie się do poleceń ATC oraz nawigację.

Pytania?

Sekcja 2 – ćwiczenia w locie Nie jest to egzamin z umiejętności zapamiętywania. Będę przekazywał Ci kolejność zadań. Przejmuję odpowiedzialność za nawigowanie i stosowanie się do poleceń ATC, jednakże Ty w dalszym ciągu odpowiadasz za obserwację zewnętrzną i zachowanie separacji.

Lot po prostej ze zmianą prędkości.

Wznoszenie z prędkością maksymalnego wznoszenia (V_y).

Zniżanie przy ustalonych i przy minimalnych obrotach, wyprowadzenie do lotu poziomego.

Przecignięcie:

Wyprowadzenie z przecignięcia:

- Konfiguracja gładka, obroty minimalne; powiem Ci kiedy masz rozpocząć wyprowadzanie.
- Wykonując trzeci zakręt przy średnich kłapach, moc silnika stosowna do utrzymania prędkości podejścia z przechyleniem 20° do 30° , wyprowadzenie przy pierwszych oznakach przecignięcia.
- Przecignięcie na końcowym podejściu, pełne kłapy, wypuszczone podwozie, moc silnika stosowna do utrzymania prędkości podejścia na kursie podejścia, wyprowadzenie przy pierwszych oznakach przecignięcia.

Wyprowadzenia z przecignięcia przy minimalnej utracie wysokości, wyprowadzenie do prędkości maksymalnego wznoszenia.

Zakręty z głębokim przechyleniem: w lewo i w prawo z kątem przechylenia nie mniejszym niż 45° zachowując w przechyleniu prędkość wejścia i wysokość, wyprowadzenie na moje polecenie.

Zakręty z głębokim w locie szybowym:

Rozpocznij lot szybowy w lewo i w prawo i zademonstruj zakręty w locie szybowym przy przechyleniu nie mniejszym niż 40° .

Lot z małą prędkością: można przeegzaminować ten element symulując pogorszenie warunków pogodowych.

Zakręty na zniżaniu w spirali:

Ustawię samolot w pozycji zniżania po spirali i przekażę Ci kontrolę abyś wyprowadził ze spirali przy minimalnej utracie wysokości (element nie wymagany podczas egzaminu na LAPL).

Pytania?

Sekcja 5 - Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych

Podczas lotu będę wielokrotnie symulował wystąpienie sytuacji awaryjnych, które będą polegały na wskazywaniu przez Ciebie podjęcia czynności zaradczych. Poproszę Cię o wykonanie przymusowego lądowania, lądowania zapobiegawczego (które może symulować wykonanie niskiego kręgu w sytuacji napotkania niekorzystnych warunków atmosferycznych) oraz utraty mocy silnika po starcie.

Gdy egzamin jest przeprowadzany na typie posiadającym chowane podwozie:

Zgodnie z przyjętą praktyką lotniczą będę oczekiwał, iż wykonasz lądowanie z wypuszczonym podwoziem, o ile nie zaistnieją inne czynniki. Musisz mnie poinformować jeśli zdecydujesz o konieczności lądowania ze schowanym podwoziem.

Poinformuje Cię, w którym momencie rozpocząć procedurę odejścia na drugi krąg.

Poproszę Cię również o wykonanie (symulowane) czynności w przypadku wystąpienia innych sytuacji anormalnych, jak np. pożar lub awaria instalacji paliwowej.

Pytania?

Sekcja 4 - Podejście i Lądowanie

Przed dolotem do lotniska wskażę Ci miejsce, od którego przejmiesz odpowiedzialność za prowadzenie korespondencji radiowej, nawigację oraz obserwację zewnętrzną celem wykonania sprawnego i poprawnego wejścia w krąg nadlotniskowy.

Powiem Ci jaki krąg chciałbym żebyś wykonał i może to być lądowanie na krótkiej drodze startowej (lub lądowanie precyzyjne, jeśli nie szkolono Cię w lądowaniu na krótkim pasie), lądowanie bez kłap, lot szybowy oraz niski krąg, jaki wykonuje się w przypadku napotkania niekorzystnych warunków atmosferycznych (spełni to wymóg zaprezentowania umiejętności lotu z małymi prędkościami). Przy wykonywaniu kręgu małej wysokości (krąg dwuzakrętowy) powiem Ci jaka jest symulowana wysokość podstawy chmur.

W jaki sposób zapewnisz lądowanie na możliwie najkrótszym odcinku drogi startowej? _____. Zechcę żebyś mi powiedział w którym momencie rozpocząłbyś hamowanie ale go nie rozpoczynaj!

Strefa przyziemienia w przypadku każdego podejścia musi być określona przed rozpoczęciem podejścia. Mogę wyznaczyć tę strefę bądź poprosić Cię abyś sam to zrobił.

W przypadku egzaminu na samolocie ME, bądź przygotowany do podjęcia prawidłowych czynności w przypadku utraty silnika po starcie, odejścia na drugi krąg przy asymetrii ciągu oraz lądowania z asymetrią ciągu.

Pytania?

Elementy do uzyskania uprawnienia na klasę

Muszę przeegzaminować Cię w zakresie elementów niezbędnych do wydania uprawnienia na klasę, możesz zatem spodziewać się pytań dotyczących samolotu w czasie kiedy będziesz wykonywał przegląd przedstartowy. Jeżeli samolot, na którym będziemy odbywać lot będzie wyposażony w autopilota, hermetyzowaną kabinę lub instalację odlodzeniową/antyoblodzeniową, poproszę Cię w czasie lotu abyś zademonstrował umiejętność korzystania z tych systemów. Ponadto, będę chciał abyś wykonał przerwany start.

PPL: Pod koniec lotu egzaminacyjnego poproszę Cię o wykonanie rozbiegu do startu i przy stosownej prędkości wprowadzę symulację sytuacji niebezpiecznej/awaryjnej jak np. zablokowany pas startowy, awarię pracy silnika lub usterkę innego systemu. Powinieneś wykonać procedurę przerwane startu i zatrzymać się na pasie.

W przypadku egzaminu na TMG oraz ME: Dokonam sprawdzenia wyłączenie silnika i ponowne jego uruchomienie. Mogę doprowadzić do tego poprzez symulację pożaru. Twoim zadaniem będzie ponowne uruchomienie silnika.

Ogólne uwagi

W przypadku wystąpienia rzeczywistego zagrożenia, będę chciał abyś Ty wykonał wszystkie czynności w tym zakresie. Mogę służyć Ci pomocą lub przejąć kontrolę ale nie możesz zakładać, że tak postąpię. W przypadku zaistnienia pomniejszego zagrożenia, po tym jak podejmiesz wstępne działania zmierzające do jego usunięcia, wspólnie podejmiemy decyzje czy w dalszym ciągu istnieje możliwość bezpiecznego wykonania jakiegokolwiek części egzaminu.

Czy rozumiesz zakres swoich zadań?

Czy podczas szkolenia przećwiczyłeś wszystkie manewry, które będę prosił żebyś wykonał podczas egzaminu?

Planowanie i odprawa zostały zakończone. Start o ..._____.

Zakończenie odprawy 10 min - Przegląd przedlotowy 10 min - Uruchomienie i Kołowanie 15min.

Egzamin ustny

Zadawaj pytania w zakresie użytkowania danego statku powietrznego, operowania systemami w sytuacjach normalnych i anormalnych, ograniczeń, procedur operacyjnych, itp..

UWAGA. Niezaliczenie egzaminu ustnego wymaga jedynie ponownego przeegzaminowania w tym zakresie.

Odprawa po locie

Nie daj się wciągnąć w potyczkę słowną z Kandydatem odnośnie wyniku egzaminu lub przebiegu egzaminu.

W przypadku różnicy zdań, sugeruje się sporządzenie notatki z przebiegu rozmowy. Wypełnij protokół zgodnie z wynikiem przeprowadzonego egzaminu i uzyskaj podpis Kandydata. Poinformuj Kandydata o procedurze odwoławczej i w razie potrzeby zasięgnij opinii Inspektora Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.

Egzamin Zaliczony (ew. Zaliczony z podaniem uwag)

Pogratuluj zdanego egzaminu

Przekazanie uwagi odnośnie popełnionych błędów w locie

Egzamin Zaliczony Częściowo

Otrzymujesz częściowe zaliczenie egzaminu.

Wykonanie elementów Sekcji ____ nie było zadowalające. Powody, dla których nie zaliczyłeś elementów tej sekcji to _____. (Omów po krótko, podając istotę problemu.)

Częściowe zaliczenie oznacza, że będziesz musiał zostać ponownie przeegzaminowany z Sekcji ____.

Zalecam / wymagam wykonać doszkolenia, które obejmie elementy podane przeze mnie w protokole.

Czy rozumiesz dlaczego nie zaliczyłeś sekcji _____?

Czy rozumiesz zakres wymagań w zakresie doszkolenia ?

Egzamin Niezaliczony

Będziesz musiał ponownie przystąpić do egzaminu ponieważ nie wykonałeś elementów Sekcji ___, ___, ___ na zadowalającym poziomie.

Sekcja ____ nie zostaje zaliczona, ponieważ _____

Sekcja ____ nie zostaje zaliczona, ponieważ _____

Przed kolejnym podejściem zalecam / wymagam odbycie . . . godzin doszkolenia (zgodnie z potrzebą) celem poprawy wykonania niezaliczonych elementów.

Czy rozumiesz dlaczego nie zaliczyłeś egzaminu?

Czy rozumiesz zakresy wymagań w zakresie doszkolenia i ponownego podejścia do egzaminu?

Niezależnie od wyniku egzaminu

Mam parę uwag, jeżeli chciałbyś je usłyszeć, które mogłyby pomóc w kolejnym podejściu do egzaminu / w wykonywaniu lotów samodzielnych.

Załącznik 3

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DO WYDANIA LICENCJI LAPL(A/H)

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania licencji LAPL

Lot należy wykonać w warunkach VMC.

Widzialność: Zwykle >6km, jednak nie <3000m.

Zachmurzenie: Przelot - zwykle >1500' AGL ale nie <1100'. Ogólny pilotaż nie <1500', przeciągnięcia 2500'

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu

1. Osoba ubiegająca się o licencję LAPL, w przypadku samolotów i śmigłowców, musi mieć ukończone 17 lat.
2. Samolot lub śmigłowiec wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego do uzyskania licencji LAPL musi spełniać wymagania dla stosownej kategorii statków powietrznych oraz wymagania dotyczące szkolnych statków powietrznych, oraz w stosownych przypadkach klasy lub typu statku powietrznego użytego podczas egzaminu praktycznego.
3. Osoba ubiegająca się o licencję LAPL musi wykazać, że potrafi, jako pilot dowódca statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.
 - Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
 - pilotowania statku powietrznego w granicach jego ograniczeń;
 - płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - zachowywania kontroli nad statkiem powietrznym przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.
4. Oceny zaliczające
 - Egzamin praktyczny jest podzielony na różne sekcje, które odpowiadają różnym fazom lotu właściwym dla danej kategorii pilotowanego statku powietrznego.
 - Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Niezaliczenie więcej niż jednej sekcji powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - W razie potrzeby powtórzenia egzaminu zgodnie z pkt b, niezaliczenie którejkolwiek z sekcji, a dotyczy to również sekcji zdanych przy poprzednim podejściu, powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - W przypadku gdy kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi odbyć dodatkowe szkolenie praktyczne.

Zakres tolerancji podczas egzaminu praktycznego zawarto w tabeli zamieszczonej w punkcie 3.9 *Podręcznika*.

Zakres egzaminu

1. W czasie egzaminu należy wykonać elementy lotu zgodnie z Protokołem Wzór 01 do PPL(A). bądź Wzór 10 do PPL(H)
2. Elementy egzaminu zawarte w protokole są obowiązkowe.
3. Elementy z sekcji 5 można wykonać na urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych samolotu, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie

samolotu według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwblokowaniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu.

4. W przypadku przeprowadzania egzaminu na samolocie wielosilnikowym, należy uwzględnić podczas egzaminu symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.

Przygotowanie do lotu

A. Dokumenty i zdatność do lotu.

Zadawane pytania muszą odnosić się do konkretnego typu samolotu/śmigłowca, na którym przeprowadzony zostanie egzamin praktyczny.

B. Osiągi samolotu/śmigłowca.

Kandydat może korzystać z informacji zawartych w Instrukcji Użytkowania samolotu, z wyjątkiem sprawdzania tam podstawowych prędkości eksploatacyjnych, które w standardach egzaminów praktycznych zostały wyszczególnione jako tematy do opanowania pamięciowego.

Należy zapisać odpowiedzi, jakich zdający udzielił na pytania o prędkość optymalnego kąta wznoszenia, prędkość optymalnego gradientu wznoszenia, prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania, oraz prędkość manewrową, tak aby móc porównać je z rzeczywistymi prędkościami, jakie zdający osiągał w czasie wykonywania poszczególnych ćwiczeń na egzaminie praktycznym. Pytania odnoszące się do Instrukcji Wykonywania Lotów muszą być pytaniami o charakterze „operacyjnym”, szczególnie zaś wtedy, gdy panujące w czasie sprawdzianu powietrzne warunki temperatury, prędkości wiatru, itp. można odpowiednio wykorzystać praktycznie.

C. Masa i wyważenie. Obciążenie.

Należy przeprowadzić to w formie ćwiczenia praktycznego, odnosząc zagadnienie masy i wyważenia do zaproponowanego przelotu nawigacyjnego. Zdający powinien również dostać polecenie skorygowania przesunięcia środka ciężkości, jak również powinien wykazać się zrozumieniem krańcowych położenia środka ciężkości oraz ich wpływu na manewrowanie samolotem/śmigłowcem i jego osiągi.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do prawidłowości przedstawionego przez zdającego formularza masy i wyważenia, egzaminator musi dokładnie przepytwać zdającego w tym zakresie tematycznym,

D. Sprawdzenie przed lotem.

Po przeprowadzeniu przez zdającego sprawdzenia samolotu/śmigłowca przed lotem, należy zadać mu kilka pytań odnoszących się do szkolnego statku powietrznego. (Na przykład, w przypadku samolotu bądź śmigłowca z napędem tłokowym, można zapytać się o skutki zablokowania filtrów wlotowych w gaźniku). Zdający powinien wykazać się również wiedzą w zakresie funkcji spełnianych przez wszystkie wloty, przesłony i filtry.

Należy zapytać się zdającego o działania jakie powinny zostać pojęte w sytuacji, gdy w wyniku sprawdzenia przed lotem stwierdza się niewłaściwy stan któregoś ze sprawdzanych elementów. Jeśli zdający nie sprawdzi naocznie rzeczywistej ilości paliwa, upewniając się w ten sposób, że wystarczy ona do wykonania planowanego lotu, to jest to błąd dyskwalifikujący go z dalszego egzaminu i stanowiący powód niezaliczenia egzaminu praktycznego. Oczekuje się, iż naoczne sprawdzenie ilości paliwa polegać będzie na rzeczywistym sprawdzeniu ilości paliwa w zbiornikach (czy też zbiorniku), a nie będzie jedynie odczytaniem wskazań paliwomierzy. Jeśli konstrukcja samolotu lub śmigłowca praktycznie uniemożliwia wizualne sprawdzenie, wówczas dopuszcza się wykorzystanie kart czy też dzienników paliwowych lub też jakichkolwiek innych odpowiednich źródeł, które w opinii egzaminatora mogą zostać uznane jako potwierdzenie naoczne.

E. Uruchamianie silników, próby na dużych obrotach. Użycie listy kontrolnej.

Należy upewnić się, że zdający korzysta z listy kontrolnej znajdującej się w samolocie/śmigłowcu. Jeśli egzaminator kwestionuje treść listy kontrolnej, nie może on czynić za to odpowiedzialnym ucznia, lecz sprawę tę omówić z jednostką szkoleniową, zarządem, czy, o ile będzie to konieczne, z Nadzorem. Zakres czynności kontrolnych przeprowadzanych przez zdającego powinien obejmować przynajmniej pozycje wymienione w odpowiedniej Instrukcji Wykonywania Lotów. Należy zapytać zdającego jakie czynności powinny zostać podjęte w przypadku gdyby czynności kontrolne ujawniły jakiś problem (np. spadek obrotów przy próbie iskrowników, brak odczytu na przyrządach wskazujących temperaturę mieszanki lub gaźnika po ich włączeniu i/lub przestawieniu). Oczekuje się, że zdający będzie w tym samym czasie podawał ustny komunikat dla pasażerów. Gdyby zdający zapomniał podać komunikat, egzaminator powinien przypomnieć mu o tym, jednak liczone to będzie jako poważny błąd, a ocena końcowa zależeć będzie od jakości i skuteczności przekazu.

Podgrzew gaźnika

Zdający powinien wykazać się wiedzą na temat wykorzystania sterowania podgrzewaniem gaźnika, mieszanką czy też innych sterów pomocniczych w jakie wyposażony został samolot/śmigłowiec, na którym przeprowadza się egzamin praktyczny. Sprawdzone to może zostać praktycznie lub też teoretycznie w czasie lotu. Wykorzystanie sterowania mieszanką w celu wyrównania nierównej pracy wskutek włączenia a następnie wyłączenia podgrzewania gaźnika w czasie lotu mogą zostać ocenione w praktycznym działaniu, jeśli zaistnieją po temu odpowiednie warunki, lub też można to sprawdzić teoretycznie.

Kołowanie

Jeśli egzamin przeprowadzany jest w warunkach bezwietrznych lub słabego wiatru, zaleca się, aby w czasie kołowania zdający zademonstrował w jaki sposób należy trzymać stery w warunkach wiatru zmiennego, np. przy wietrze bocznym lub wiejącym z przodu czy z tyłu. Z wyjątkiem wykonywania niewielkich skrętów w lewo i w prawo w celu sprawdzenia właściwego funkcjonowania przyrządów pokładowych oraz jeśli pozwalają na to inne warunki i ruch lotniczy, zdający powinien prowadzić samolot wzdłuż centralnej linii wyznaczonej na drodze do kołowania. Gdyby zdający nie dokonał sprawdzenia przyrządów pokładowych, egzaminator poleci mu wykonanie tego przed startem, jednak liczone to będzie jako poważny błąd, a ocena końcowa zależeć będzie od skuteczności przeprowadzonego sprawdzenia przyrządów.

Głęboki zakręt

Przy wykonywaniu głębokich zakrętów należy pamiętać, iż zdający oceniany jest w odniesieniu do 4 parametrów, a mianowicie, wysokości, prędkości lotu, kąta przechylenia oraz kierunku wyprowadzenia. Z tego też powodu polecenia egzaminatora muszą być bardzo precyzyjne odnośnie każdego z tych elementów aby uniknąć nieporozumienia. Egzaminator musi właściwie ocenić jak również starannie wybrać geograficzne punkty odniesienia wykorzystywane w tym ćwiczeniu. Wybrane punkty odniesienia nie mogą mieć tak dużej rozciągłości, iż zatracony zostanie rzeczywisty cel tego ćwiczenia, a raczej muszą być o ograniczonej szerokości, muszą być wyróżniające się i łatwo widoczne. Egzaminator musi starannie upewnić się, czy zdający ma na myśli te same punkty odniesienia, tak aby uniknąć nieporozumień w fazie wyprowadzania z zakrętu, która podlega ocenie.

Lot na małej prędkości

Należy pamiętać, że celem tego ćwiczenia jest sprawdzenie umiejętności zdającego wykrycia lotu na małej prędkości, jego ustalenia i rozpoznania, sterowania samolotem/śmigłowcem a następnie powrotu do lotu z normalną prędkością. Przy ocenianiu umiejętności zdającego prowadzenia lotu na małej prędkości egzaminator nie powinien nadmiernie przedłużać tego ćwiczenia, a raczej zwrócić uwagę na umiejętności zdającego w zakresie uniknięcia przeciągnięcia w czasie takiego lotu oraz szybkiego i sprawnego powrotu do lotu z normalną prędkością przy minimalnej utracie wysokości.

Przeciągnięcie

Ćwiczenie w wyprowadzeniu z przeciągnięcia powinno być przeprowadzane na wysokości zalecanej przez producenta samolotu/śmigłowca albo nie mniejszej niż 2.000 stóp nad ziemią, w zależności od tego, która z tych dwóch wysokości jest większa. Egzaminator musi znać zalecenia producenta dla tego typu samolotu/śmigłowca, na jakim przeprowadzany będzie egzamin. Egzaminator powinien unikać tendencji do oceniania zdającego jedynie na podstawie klasycznego przeciągnięcia. Celem ustalenia, czy ośrodki szkoleniowe prowadzą wszechstronne szkolenie w zakresie ćwiczenia przeciągnięcia oraz aby nie stało się to łatwo przewidywalne, zaleca się, aby ćwiczenie przeciągnięcia było różne dla każdego ze zdających. Ćwiczenie przeciągnięcia można rozpocząć przy rozmaitych warunkach lotu, np. przy locie na małej prędkości, przy zakręcie we wznoszeniu czy zniżaniu, lub też przy symulowanym przejściu na ponowne okrążenie lub, w przypadku samolotu, z podejścia z pełnym wypuszczeniem klap do lądowania.

Spirala

Przy wykonywaniu tego ćwiczenia należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby zdający nie przekroczył granicznej prędkości lotu czy współczynnika obciążenia. Dla zachowania większego bezpieczeństwa zaleca się rozpoczynanie tego ćwiczenia z normalnej prędkości przelotowej, zakrętu we wznoszeniu lub też zakrętu w locie na małej prędkości.

Przed rozpoczęciem spirali w locie nurkowym egzaminator nie uprzedza zdającego ani też nie informuje go o manewrze, który będzie przedmiotem oceny, a jedynie instruuje zdającego aby na komendę „twoje sterowanie” wyprowadził samolot/śmigłowiec do lotu poziomego po prostej. Wyprowadzenie powinno zostać zakończone na wysokości zalecanej przez producenta samolotu/śmigłowca albo nie mniejszej niż 2.000 stóp nad ziemią, w zależności od tego która z tych dwóch wysokości jest większa.

Ślizg boczny

Wymagane będzie tylko jednorazowe wykonanie ćwiczenia ślizgu bocznego, z jedną oceną na każdym formularzu egzaminu.

Nie należy wymagać wykonania tego ćwiczenia jako odrębnego i samodzielnego elementu podlegającego sprawdzeniu, lecz raczej w połączeniu z innymi pokrewnymi ćwiczeniami, jak, np. w czasie lądowania przymusowego.

Gdyby w czasie kolejnych faz lotu zdający nie wykonał ślizgu bocznego, egzaminator poleci zdającemu zademonstrowanie wykorzystania ślizgu bocznego czy to w celu utraty wysokości czy to w zakręcie ze ślizgiem, stosownie do zalecanych standardów egzaminu praktycznego. Egzaminatorzy powinni różnicować polecenia wykonania tego ćwiczenia dla każdego kandydata celem sprawdzenia poziomu i zakresu szkolenia w tym zakresie przez ośrodki szkolenia lotniczego.

Start

Zaleca się, aby egzaminator nie wydawał polecenia wykonania określonego rodzaju startu, a raczej aby przedstawił zdającemu scenariusz, na podstawie którego zdający sam będzie musiał zdecydować jakiej procedury należy użyć. Przy sprawdzaniu innego rodzaju startu niż start normalny należy upewnić się, że zdający ma pełną jasność co do zakładanej w scenariuszu długości pasa startowego jak również warunków na nim panujących. Na przykład, gdy egzaminator ma na myśli start z miękkiego pola wzlotów, musi upewnić się, że warunki podłoża zostały przez niego przedstawione na tyle wyraźnie, że zdający jednoznacznie wywnioskuje, iż konieczne będzie zastosowanie procedury startu z miękkiego pola.

O ile nie zawsze możliwe będzie praktyczne sprawdzenie umiejętności zdającego w zakresie przeciwdziałania wiatrowi bocznemu, należy ze wszelkich miar dołożyć starań, aby zdający przeprowadził tę procedurę. Konieczne może okazać się poproszenie o udostępnienie innego pasa startowego niż ten, który jest aktualnie używany lub też może być możliwe skorzystanie z pobliskiego lotniska, gdzie występuje właśnie wiatr boczny.

Zastosowana konfiguracja samolotu/śmigłowca oraz prędkości lotu powinny być zgodne z danymi w Instrukcji Operacyjnej.

Krąg

Ćwiczenie to musi podlegać ocenie przez cały czas trwania egzaminu praktycznego, zaś ocena musi być wystawiona dopiero po ostatecznym lądowaniu. Zapewni to ocenienie zdającego w zakresie procedur opuszczania i wchodzenia w krąg, jak również lotu po kręgu po wykonaniu startu i następującego lądowania. Jeśli egzamin przeprowadzany jest przy wykorzystaniu lotniska niekontrolowanego, należy zapytać zdającego o stosowne zezwolenia i instrukcje wydawane przez kontrolę ruchu celem oceny jego zrozumienia i wiadomości w zakresie procedur na lotniskach kontrolowanych. Z kolei jeśli egzamin przeprowadzany jest przy wykorzystaniu lotniska kontrolowanego, należy zapytać zdającego o procedury kręgu na lotniskach niekontrolowanych. O ile jest to tylko możliwe zaleca się, aby przy przeprowadzaniu egzaminu praktycznego korzystać z lotniska kontrolowanego i niekontrolowanego.

Podejście i lądowanie

Należy upewnić się, że przedstawione zdającemu warunki jednoznacznie wskazują jakiego rodzaju lądowanie należy wykonać.

Należy dołożyć wszelkich starań, aby wykorzystać pas startowy gdzie występuje wiatr boczny celem sprawdzenia umiejętności zdającego w tym zakresie. Jeśli korzysta się z ruchliwego lotniska, może być możliwe skorzystanie z innego lotniska w pobliżu, gdzie występuje wiatr boczny.

Przy ocenie umiejętności wykonania przez zdającego lądowania w obszarze ustalonej wcześniej strefy przyziemienia egzaminator musi pamiętać, że nie należy rozumieć tego jako ćwiczenia w lądowaniu na punkt, a jedynie ocenia się umiejętność wylądowania na określonej części pasa startowego. W połączeniu z tym ćwiczeniem przeprowadza się również ocenę odejścia na ponowne okrążenie.

Lądowanie zapobiegawcze

Przy wydawaniu polecenia wykonania tego lądowania należy wyraźnie sprecyzować powody, dla których wymagane jest właśnie takie lądowanie; jeśli powodem mają być zakładane warunki pogodowe, wówczas egzaminator musi dokładnie określić pułap, widzialność, itp. i nie zmieniać tych informacji później, w czasie wykonywania procedury.

Należy pamiętać, że celem tego ćwiczenia jest wykonanie procedury prowadzącej do bezpiecznego lądowania na odpowiednim terenie, i o ile procedura ta wykonana zostanie w sposób zorganizowany i logiczny a konfiguracja samolotu/śmigłowca zgodna będzie z zaleceniami Instrukcji Wykonywania Lotów, egzaminatorzy nie powinni być negatywnie nastawieni w swej ocenie jeśli wykonana przez zdającego procedura może w pewnej mierze różnić się od tej, którą oni sami stosują. Jeśli dostępne jest odpowiednie lotnisko, zaleca się, aby polecić zdającemu wykonać całkowite podejście aż do lądowania. Umożliwi to egzaminatorowi ocenienie związanej z tym ćwiczeniem umiejętności wykonania przez zdającego lądowania na krótkim lądowisku lub miękkim podłożu.

W przypadku gdyby wybrane miejsce nie nadawało się do lądowania, wówczas, po powrocie do pozycji po trzecim zakręcie egzaminator powinien poprosić zdającego o zademonstrowanie rodzaju lądowania jakie należałoby wykonać. W takim przypadku, przed opuszczeniem obszaru podejścia do lądowania, egzaminator powinien poinformować o tym zadaniu zdającego, aby ten miał czas uważnie przyjrzeć się warunkom i zdecydować jaki rodzaj lądowania będzie odpowiedni.

Lądowanie przymusowe

Pozorowanie niesprawności silnika musi być zgodne z zaleceniami producenta. i należy rozpocząć je na wysokości nie mniejszej niż 3000 stóp nad poziomem ziemi, bez żadnych wcześniejszych ostrzeżeń ze strony egzaminatora. Nie mniej jednak, egzaminator powinien mieć pewność, że w zasięgu pola widzenia zdającego i w zasięgu lotu szybowego samolotu znajdują się odpowiednie miejsca, które można wybrać do lądowania przymusowego. O ile tylko cel tego ćwiczenia osiągnięty zostanie w sposób spójny i zorganizowany, egzaminator nie powinien być negatywnie uprzedzony przy ocenianiu tego ćwiczenia jeśli użyta procedura różni się od tej stosowanej przez niego.

Ponieważ jest to procedura pozorowana, oczekuje się, iż zdający wykaże się dużymi umiejętnościami lotniczymi odpowiednio kontrolując pracę silnika w czasie zniżania. W przypadku samolotu, dopuszczalne jest pozostawienie pewnej mocy i osiąganie normalnego kąta zniżania oraz prędkości przy użyciu klap. Egzaminator powinien upewnić się w czasie odprawy przed lotem co do procedury jaką zdający zamierza użyć w tego typu ćwiczeniach.

Czasami może zdarzyć się, iż po rozpoczęciu procedury lądowania przymusowego, zdający uzna, iż woli lądować na innym miejscu. Na ogół nie można zaakceptować zmiany miejsca lądowania w czasie podejścia, jako że jednym z głównych elementów jakie egzaminator ocenia w tym sprawdzanie praktycznym jest umiejętność wykonania przez zdającego podejścia do wybranego wcześniej miejsca lądowania.

Zmiana miejsca lądowania może zostać zaakceptowana pod jednym tylko warunkiem, a mianowicie, gdy decyzja o zmianie podjęta zostanie na takiej wysokości i w takim punkcie podejścia, z których można jeszcze wykonać lądowanie na pierwotnie wybranym terenie. Zmianę tę będzie można zaakceptować, gdy zdający, po zejściu na niższą wysokość, zauważy przeszkodę na podejściu lub w obszarze lądowania, która nie była widoczna z chwilą rozpoczęcia podejścia, i wybrany zostanie inny, pozbawiony przeszkód, teren.

Lot nawigacyjny po trasie

A. Procedury planowania przed lotem

Ta część ćwiczenia z zakresu nawigacji została ponownie przytoczona celem dokładnego określenia czego oczekuje się od zdającego, zaś Akceptowane Umiejętności zostały zmienione poprzez wypunktowanie poszczególnych zagadnień, a nie nadawanie im ogólnej opisowej formy.

Niektóre z tych zmian stanowią, iż wymaga się aby zdający:

- wybrał bezpieczną i dogodną trasę
- otrzymał i zinterpretował informacje o pogodzie
- określił odpowiednią procedurę odlotu
- uzyskał informacje operacyjne z lotnisk na trasie i docelowego
- określił możliwość użycia pasów startowych na lotnisku odlotu i docelowym na podstawie aktualnie panujących i prognozowanych warunków pogodowych.

Przy wyznaczaniu przelotów nawigacyjnych egzaminatorzy powinni wybierać taki punkt docelowy, który posiada odpowiednie warunki terenowe, z odpowiednią ilością punktów kontrolnych na trasie. Z reguły trasa powinna mieć taki przebieg, aby zdający mógł wykorzystać dogodną procedurę wykonania lotu.

Z wyjątkiem sytuacji kiedy zdający otrzymuje komunikat pogodowy lub inne potrzebne mu informacje z opóźnieniem, wszelkie obliczenia, z wyjątkiem obliczenia masy i wyważenia, powinny zostać zakończone w przeciągu 45 min. Jeśli przelot nawigacyjny wytyczony został wcześniej, wszelkie niezbędne przygotowania, takie jak wstępny wybór trasy, przygotowanie map, określenie kursów, wybór ewentualnych lotnisk zapasowych raz wstępne wpisy w dziennik pokładowy, mogą zostać wykonane przez zdającego przed lotem egzaminacyjnym. W takim przypadku zdający powinien po otrzymaniu komunikatu pogodowego zakończyć wszelkie ostateczne obliczenia, w tym masy i wyważenia, w przeciągu 45 min.

Wykonane przez zdającego obliczenia powinny zostać sprawdzone pod względem ich dokładności.

B. Procedury odlotu

Zdający nie jest ograniczony w swym wyborze do jakiegoś jednego sposobu odlotu. Zdający mają możliwość wyboru odpowiedniej procedury odlotu dostosowanej do danego lotniska.

Podstawą oceny będzie wykazana przez zdającego umiejętność przeprowadzenia wybranej wcześniej procedury odlotu. Jeśli skutek wymogów operacyjnych, takich jak polecenia ATC, które są poza możliwością kontroli zdającego,

zdający nie jest w stanie przeprowadzić uprzednio wybranej przez siebie procedury odlotu, przy ocenianiu powinno się wziąć pod uwagę umiejętność zdającego dostosowania się do nowych warunków oraz sposobu w jaki zmienia on procedurę odlotu.

C. Procedury na trasie przelotu

Jeśli na trasie nie ma punktów kontrolnych, należy przyznać zdającemu dodatkowy czas, aby mógł ustalić czy nie powstał błąd trasowy. Sytuacja taka nie powinna mieć miejsca gdy dokonano właściwego wyboru określonej trasy.

D. Zawracanie z trasy na lotnisko zapasowe

Po ocenie wykonania procedur na trasie dopuszcza się przeprowadzenie procedur zawracania na lotnisko zapasowe, utrzymując zaplanowaną wysokość przelotową, lub, o ile wymaga tego zmiana kursu, wysokość stosowną dla kierunku lotu. Może zdarzyć się, że egzaminator zaleci przeprowadzenie innych manewrów przewidzianych do wykonania na dużych wysokościach, pozostawiając zawracanie z trasy jako ćwiczenie do wykonania później, na mniejszych wysokościach. Aby upewnić się, iż w czasie szkolenia uczy się obydwu form zawracania, jak również aby stwierdzić umiejętności zdającego w zakresie zawracania zarówno na małych jak i na dużych wysokościach, zaleca się, aby egzaminatorzy różnicowali polecenia zawracania w stosunku do kolejnych zdających.

Kiedy po wykonaniu szeregu innych manewrów egzaminacyjnych przez zdającego, egzaminator decyduje się wydać mu polecenie zawrócenia z trasy, musi on dać zdającemu trochę czasu, i jeśli będzie trzeba, służyć mu pomocą przy uporządkowaniu map i ustaleniu dokładnego aktualnego położenia. Gdy tylko zostanie to wykonane, egzaminator może polecić przeprowadzenie zawrócenia z trasy na lotnisko zapasowe.

Nie zawsze będzie możliwe przeprowadzenie zawrócenia z trasy na małych wysokościach, lecz jeśli jest to przedmiotem sprawdzania, egzaminator musi mieć na uwadze następujące sprawy:

- przepisy, tereny zabudowane, itp.
- względy bezpieczeństwa, właściwości danego obszaru, wysokość, przeszkody
- uciążliwość dla ludzi lub zwierząt oraz
- egzaminator nie powinien polecać zdającemu wykonania tego ćwiczenia jeśli narazi to zdającego na wykroczenie przeciwko obowiązującym przepisom.

Przy przeprowadzaniu tego ćwiczenia na małych wysokościach, zazwyczaj wykonuje się je na wysokości 500 stóp na ziemią. Wybrany punkt docelowy powinien być tak położony, aby zdający nie musiał przelatywać nad zaludnionymi obszarami. Należy pamiętać, że nie jest to ćwiczenie sprawdzające wyłącznie umiejętności nawigacyjne zdającego, lecz przedmiotem oceny jest umiejętność dotarcia do lotniska zapasowego korzystając z nawigacji obliczeniowej w pamięci oraz naturalnych geograficznych punktów orientacyjnych, takich jak drogi, tory kolejowe, itp., o ile tylko one występują. Przy wykonywaniu tej procedury nie korzysta się z linijek z podziałką, kątomierzy i kalkulatorów.

W odniesieniu do przewidywanego czasu przylotu i rzeczywistego czasu przylotu, nie stosuje się tu kryteriów dokładnie określonej godziny. Egzaminator może uznać jako przewidywany czas przylotu jakąś rozsądną określoną godzinę, która zapewni, iż przebieg zawrócenia z trasy nastąpi zgodnie z planem.

E. Lot według wskazań przyrządów oraz korzystanie z urządzeń radionawigacyjnych

Egzaminator musi bardzo starannie oceniać te ćwiczenia. Zaleca się aby egzaminator zapoznał się wcześniej ze standardami egzaminacyjnymi celem przypomnienia sobie poziomu akceptowanych standardów określonych dla pilota turystycznego, oraz aby mógł ocenić, czy wykazane umiejętności są rzeczywiście wystarczające do uzyskania licencji pilota turystycznego. Kryteria jak również zadania wykonywane przez zdającego bardzo się różnią. Aby mieć pewność, iż wykonanie poszczególnych poleceń jest odpowiednie i poprawne w przypadku każdego zdającego oraz aby właściwie ocenić poszczególne wykonania, egzaminatorzy muszą mieć pełną świadomość trudności w określeniu kryteriów dla tego ćwiczenia..

Przy wstępnym planowaniu egzaminu praktycznego egzaminator powinien mieć powyższe na uwadze i polecić wykonanie tego ćwiczenia na wstępnym etapie egzaminu. Egzaminatorzy, którzy polecili wykonanie tego ćwiczenia zaraz po zakończeniu ćwiczenia przelotu po trasie w przelocie nawigacyjnym, wykazali się lepszymi ocenami przyznanymi zdającym, z tego powodu, iż zdający nie byli jeszcze zmęczeni i lepiej mogli skoncentrować się na wykonywaniu lotu według wskazań przyrządów. Ponadto ewentualny wpływ na wskazania przyrządów takich ćwiczeń jak korkociąg czy spirala w locie nurkowym jest dodatkowym powodem, dla którego egzaminatorzy decydują się na to ćwiczenie we wstępnej fazie egzaminu.

F. Pełna tablica przyrządów

Po wstępnej fazie lotu, egzaminator powinien umożliwić zdającemu przez pewien czas spokojne prowadzenie samolotu w locie poziomym po prostej, zanim poleci mu wykonywanie kolejnych manewrów. Manewry wykonywane z pełną tablicą przyrządów powinny poprzedzać manewry wykonywane przy ograniczonej ilości przyrządów.

G. Wyprowadzenie z położenia nienormalnych

Ponieważ jest to jedyne ćwiczenie tego typu, które zdający musi wykonać, egzaminator zapewnić musi, że zarówno wykonywane zadanie jak i kryteria stosowane przy ocenie każdego kandydata są właściwie dobrane i odpowiednie. Wymagane jest wyprowadzenie samolotu z jednego tylko nienormalnego położenia, z użyciem pełnej tablicy przyrządów. Egzaminatorom zaleca się, aby różnicowali typy nienormalnych położenia samolotu, stosując inne dla poszczególnych zdających, np. położenie z nosem samolotu/śmigłowca w górze lub z nosem w dole, z przechyleniem lub bez, itp. Ma to na celu wyrównowe sprawdzenie wszystkich aspektów szkolenia oraz wykazanie, że rzeczywiście szkolenie w tym zakresie jest również prowadzone. Przy ocenianiu wyprowadzania samolotu/śmigłowca z nienormalnych położenia, egzaminator powinien umieścić statek powietrzny w wybranym przez siebie położeniu nienormalnym, a następnie przekazać stery zdającemu, głośno i wyraźnie mówiąc: „twoje sterowanie”. Przed przekazaniem sterów zdającemu należy uważać, aby samolot nie leciał z prędkością bliską prędkości granicznych. Wyprowadzenia z wszelkich położenia nienormalnych samolotu powinny być wykonywane na wysokości zalecanej przez producenta lub nie mniejszej niż 2000 stóp nad ziemią, zawsze wybierając tę większą.

H. Procedury awaryjne

Jeśli egzaminator nie jest zbyt dobrze zaznajomiony ze statkiem powietrznym, na którym ma przeprowadzać egzamin, powinien dokładnie przejrzeć Instrukcję Wykonywania Lotów zanim poleci zdającemu wykonywanie zadań w różnych symulowanych sytuacjach awaryjnych.

Nie konieczności aby każdy ze zdających wykonał wszystkie możliwe procedury awaryjne. Większość egzaminatorów prosi o wykonanie dwu takich procedur, jedną gdy samolot znajduje się w powietrzu i jedną, gdy samolot jest na ziemi. Egzaminatorzy powinni wybierać procedury do wykonania w sposób losowy (przypadkowy), co zapobiegnie, iż zdający wcześniej będzie wiedział jaką procedurę będzie musiał wykonać, a także pozwoli na sprawdzenie czy wszystkie procedury awaryjne zostały przerobione w czasie szkolenia.

Jedną z metod cieszącą się wśród egzaminatorów opinią bardzo skutecznej i którą wykonuje się na ziemi, polega na poleceniu wykonania procedury awaryjnej albo przed uruchomieniem silnika lub po powrocie na pozycję na płycie lotniska i po zgaszeniu silnika. Przy normalnym położeniu sterów w pozycji wyłączenia, egzaminator przestawia przepustnicę, przełącznik mieszanki i inne przełączniki oraz różne stery pomocnicze na pozycje, w jakich się one normalnie znajdują przy normalnie pracującym silniku ustawionym na moc przelotową. Egzaminator opisuje zdającemu sytuację awaryjną, jak, np. pożar silnika, a następnie ocenia w jaki sposób zdający praktycznie ustawia odpowiednie stery, przełączniki i zawory, związane z czynnościami w tej procedurze awaryjnej, a nie opowiada tylko co należy w takiej sytuacji zrobić. Użycie tej metody sprawdzania zapobiegnie z pewnością temu, iż zdający oceniony zostanie jedynie na wyrecytowanej z pamięci procedurze awaryjnej, bez znajomości rzeczywistych działań i czynności, które są w ramach tej procedury wykonywane.

Egzaminatorzy nie powinni łączyć kilku awaryjnych procedur razem, ani też polecać wykonanie zbyt wielu kompleksowych czynności, gdyż z pewnością spowoduje to, iż zdający wcześniej czy później popełni błąd.

Korespondencja radiowa

Z uwagi na to, iż poprawna procedura radiowa prowadzona być musi przez cały czas lotu, egzaminator może ocenić to ćwiczenie jedynie po ukończeniu lotu.

Ocena powinna uwzględniać umiejętności zdającego w zakresie użycia poprawnej procedury radiowej, reagowanie i działanie na zezwolenia i polecenia kontroli ruchu, otrzymywania meldunków pogodowych oraz aktualnego korygowania wszelkich innych danych związanych z lotem. Jeśli egzamin nie jest przeprowadzany w pobliżu urządzeń kontroli ruchu lotniczego, ćwiczenie to może być symulowane przez egzaminatora. Egzaminator może również przeprowadzić większą część tego ćwiczenia na ziemi. Korzystanie ze scenariusza zakładającego praktyczne działania, gdzie zdający musi sam podjąć decyzję wyboru środków komunikacji radiowej, jest znakomitą sprawdzianem.

Załącznik 4

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DO WYDANIA LICENCJI CPL(A)

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania licencji CPL(A)

Podczas wykonywania lotu należy pozostawać w warunkach VMC.

Widzialność: Zwykle >5 km, jednak nie <3000m.

Zachmurzenie: Przelot - zwykle >1500' AGL ale nie <1100'. Ogólny pilotaż nie <1500', przeciągnięcia 2500'

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu

1. Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi mieć ukończone 18 lat.
2. Samolot wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego musi spełniać wymagania dotyczące samolotów szkolnych, być dopuszczony do przewozu co najmniej czterech osób oraz posiadać śmigło przestawialne w locie i chowane podwozie.
3. Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi wykazać, że potrafi, jako pilot dowódca statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.
4. Trasa lotu musi być wybierana przez egzaminatora, przy czym punktem docelowym musi być lotnisko kontrolowane. Kandydat odpowiada za planowanie lotu oraz dopilnowuje, aby na pokładzie znajdowała się całość sprzętu i dokumentacji potrzebnej do wykonania lotu. Lot musi trwać co najmniej 90 minut.
5. Kandydat musi wykazać się umiejętnościami:
 - a) pilotowania samolotu w granicach jego ograniczeń;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - e) zachowywania kontroli nad samolotem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.
6. Oceny zaliczające
 - a) Egzamin praktyczny jest podzielony na różne sekcje, które odpowiadają różnym fazom lotu właściwym dla danej kategorii pilotowanego statku powietrznego.
 - b) Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Niezaliczenie więcej niż jednej sekcji powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - c) W razie potrzeby powtórzenia egzaminu zgodnie z pkt b, niezaliczenie którejkolwiek z sekcji, a dotyczy to również sekcji zdanych przy poprzednim podejściu, powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - d) W przypadku gdy kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi odbyć dodatkowe szkolenie praktyczne.

Zakres tolerancji podczas egzaminu praktycznego zawarto w tabeli zamieszczonej w punkcie 3.9 *Podręcznika*.

ZAKRES EGZAMINU

1. W czasie egzaminu należy wykonać elementy lotu zgodnie z Protokołem Wzór 02.
2. Elementy egzaminu zawarte w protokole są obowiązkowe.
3. Elementy z sekcji 5 można wykonać na urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych samolotu, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie samolotu według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwbłędzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu.
4. W przypadku przeprowadzania egzaminu na samolocie wielosilnikowym, należy uwzględnić podczas egzaminu symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.

STANDARD EGZAMINU

1. Stosownie do wyniku egzaminu, Egzaminator stosuje oceny: Zaliczony, Częściowo Zaliczony Niezaliczony a ocenę egzaminu podejmuje w oparciu o poniższe kryteria:

Zaliczony	Zdający wykazał, że posiada wymaganą wiedzę i umiejętności i tam gdzie ma to zastosowanie nie przekroczył granic tolerancji przewidzianych dla licencji i/lub mającego być do niej wpisanego uprawnienia.
Częściowo Zaliczony	Zaliczenie częściowe nie jest jedną z opcji egzaminu lecz ma to zastosowanie dla przypadków gdy nie została zaliczona tylko jedna część kontroli. Zdający powtarza tylko niezaliczoną część i część odlotową, które kompletują zaliczenie częściowe. Jeśli przy powtórnym podejściu jedna z tych dwu części została niezaliczona to kontrola ta została niezaliczona.
Niezaliczony	Jeżeli jedno z poniższych ma zastosowanie: i przekroczone zostały tolerancje mimo przyjęcia przez egzaminatora poprawki na turbulencje i instrukcje ATC ii zadania egzaminu nie zostały w pełni wykonane iii założenia zadania zostały osiągnięte lecz kosztem bezpieczeństwa lotu, naruszeniem przepisów, słabego profesjonalizmu lotniczego lub brutalnym pilotażem iv nie został wykazany zadowalający poziom wiedzy v nie został zademonstrowany zadowalający poziom zarządzania lotem vi wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa lotu wymagające interwencji egzaminatora lub pilota bezpieczeństwa
Egzamin niezakończony	Jeśli zdający zdecydował się na przerwanie egzaminu z powodów, które egzaminator uznał za niewystarczające to musi on powtórzyć cały egzamin. Jeśli egzamin został niedokończony z powodów, które egzaminator uznał za uzasadnione to kandydat w następnym locie będzie zdawał tylko te zadania, których nie wykonał poprzednio.

2. Oczekuje się od Egzaminatora, iż wykaże on właściwy osąd sytuacji, szczególnie przed poleceniem wykonania ćwiczeń procedur w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych, tak aby bezpieczeństwo lotu nigdy nie zostało w żadnej mierze zagrożone.

OPIS STANDARDU EGZAMINACYJNEGO

Przed lotem

- Otrzymuje i ocenia wszystkie elementy obecnych i przewidywanych warunków meteorologicznych
- Dokonuje stosownych wpisów do pokładowego dziennika nawigacyjnego
- Sprawdza, w celu potwierdzenia, czy samolot posiada odpowiednią ilość paliwa oraz jest właściwie załadowany do wykonania lotu
- Ustala wszystkie kryteria osiągnięć i ograniczeń samolotu jakie należy uwzględnić w zależności od stanu pasa startowego i warunków meteorologicznych

Sprawdzenie samolotu

- Wykonuje wszystkie wyszczególnione elementy sprawdzenia samolotu przed lotem
- Sprawdza, w celu potwierdzenia, czy samolot jest zdalny do lotu oraz w stanie zapewniającym bezpieczne wykonanie lotu
- Sprawdza i wypełnia wszelkie niezbędne dokumenty

Kołowanie i start

- Wykonuje wszystkie zalecane czynności kontrolne i procedury kołowania
- Stosuje się do oznaczeń i sygnalizacji lotniskowej
- Stosuje się do poleceń ATC
- Wykonuje wszystkie czynności kontrolne i procedury odlotu łącznie ze sprawdzeniem pracy silnika
- Otrzymuje zezwolenie na start z ATC
- Podaje właściwy komunikat bezpieczeństwa o procedurach awaryjnych dla Egzaminatora (pasażerów)
- Uwzględnia wszelkie kryteria osiągnięć samolotu, w tym występowanie wiatru bocznego
- Właściwie ustawia samolot do startu oraz ustawia moc startową wykonując odpowiednie czynności kontrolne
- Stosuje odpowiednią technikę startu stosując zalecaną prędkość rotacji (V_R) oraz prędkość początkowego wznoszenia
- Wykonuje bezpieczne wznoszenie i odlot właściwie dostosowując moc i konfigurację samolotu
- Wykonuje wszystkie konieczne czynności kontrolne po starcie

Wznoszenie

- Przez cały czas kontroluje kierunek i stosuje korekty odchylenia
- Trzyma się wyznaczonych tras ograniczania hałasu, procedur odlotu oraz poleceń ATC
- Wykonuje wszystkie konieczne czynności kontrolne wznoszenia

Operacje nad lotniskiem i w kręgu nadlotniskowym

- Stosuje się do wszystkich przyjętych zasad ruchu i poruszania się w kręgu nadlotniskowym, poleceń ATC i procedur RTF

- Dostosowuje prędkość i konfigurację samolotu do odpowiedniej pozycji podczas lotu po kręgu i przy podejściu
- Zachowuje stosowne odległości z uwzględnieniem turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- Dokonuje przeglądu sytuacji
- Wykonuje sprawdzenia i czynności kontrolne

Podejście do lądowania i lądowanie

- Uwzględnia warunki pogodowe i wiatr, powierzchnię do lądowania i przeszkody
- Planuje i przestrzega procedur ruchu w kręgu jak również wykazuje orientację co do miejsca lądowania
- Wyprowadza samolot z kręgu do zalecanej konfiguracji podejścia dostosowując prędkość i gradient zniżania tak aby wykonać stabilne podejście
- Wybiera odpowiedni obszar przyziemienia i wykonuje tam przyziemienie
- Dostosowuje zniżanie oraz stosuje wyrównanie samolotu przed przyziemieniem aby wykonać bezpieczne lądowanie z małym lub w ogóle bez wytrzymania, uwzględniając przy tym odpowiednią poprawkę na znoszenie i boczny wiatr
- Używa sterów oraz stosuje hamulce samolotowe dla bezpiecznego skołowania
- Wykonuje niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne.

Lot poziomy po prostej

- Przed wykonaniem manewru zwraca uwagę na wszystkie czynności kontrolne bezpieczeństwa
- Wybiera odpowiednią prędkość w locie poziomym po prostej i pilotuje samolot z taką prędkością
- Utrzymuje określoną wysokość bezwzględną/ poziom wejścia, kurs i prędkość stosownie do poleceń Egzaminatora
- Utrzymuje odpowiednie kąty przechylenia, wysokość i prędkość wejścia w zakręty i podczas zakrętów oraz wyprowadza samolot z zakrętu na określony kurs.

Przeciągnięcie

- Uwzględnia wszystkie kontrole bezpieczeństwa przed wykonaniem manewru
- Ustawia wejście w przeciągnięcie odpowiednio z lotu po prostej i z zakrętu oraz wybiera właściwą konfigurację samolotu
- Utrzymuje kurs lub 20° kąt przechylenia przy wejściu w przeciągnięcie
- Rozpoznaje objawy przeciągnięcia lub też zbliżania się do przeciągnięcia oraz rozpoczyna odpowiednią czynność wyprowadzenia stosownie do poleceń Egzaminatora
- Wykonuje całość procedury w celu wyprowadzenia z przeciągnięcia kosztem jak najmniejszej utraty wysokości oraz ponownie ustawia samolot w normalnej konfiguracji wznoszenia
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne
- Przez cały czas dokonuje przeglądu sytuacji

Spirala nurkująca na dużej prędkości

- Rozpoznaje manewr oraz natychmiast podejmuje właściwe czynności zaradcze
- Kontynuuje czynności wyprowadzenia nie przekraczając żadnych ograniczeń samolotu i pilotowca
- Wyprowadza samolot z jak najmniejszą utratą wysokości
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne

Zakręty

- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne
- Ustala i zachowuje przez cały czas wykonywania zakrętu wybraną wysokość bezwzględną/ poziom i prędkość
- Koordynuje wejście w zakręt głęboki tak aby utrzymać kąt przechylenia przynajmniej 45° oraz wykonuje zakręt na obszarze nie mniejszym niż 360°
- Koordynuje wyjście z zakrętu do lotu poziomego po prostej w zakresie dopuszczalnych tolerancji wysokości

Operacje w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych

- Wykazuje się znajomością wszystkich elementów wyposażenia/ systemów awaryjnych oraz analizuje przyczyny niesprawności
- Używa list czynności kontrolnych celem potwierdzenia wykonania czynności
- Monitoruje w sposób prawidłowy wszystkie pokrewne systemy lub użycie wyposażenia awaryjnego
- Dokonuje analizy sytuacji i podejmuje czynności stosowne do symulowanej niesprawności

Odejście na drugi krąg

- Podejmuje w odpowiednim czasie decyzję o przerwaniu podchodzenia, reagując na wydane polecenie bądź też gdy sam uzna to za konieczne
- Stosuje odpowiednią moc i kontroluje wysokość samolotu aby rozpocząć bezpieczne wznoszenie
- Dostosowuje konfigurację i prędkość aby uzyskać pozytywne wznoszenie przy odpowiedniej prędkości V_Y lub V_X
- Utrzymuje moc do startu aż do osiągnięcia bezpiecznej wysokości manewrowej, a następnie stosuje normalną konfigurację i prędkość wznoszenia
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne

Nawigacja

- Opracowuje wszystkie elementy planowania trasy według VFR/IFR, ze szczególnym uwzględnieniem planowanych wysokości bezwzględnych i bezpiecznych poziomów operacji
- Utrzymuje dokładną wysokość i prędkość kursu zgodnie z obliczeniami w dzienniku nawigacyjnym
- Dokładnie ustala pozycję samolotu
- Prowadzi nawigację według podanych i obliczonych kursów, prędkości względem ziemi i czasu
- Osiąga punkty docelowe lub punkty zwrotne w granicach 3 minut względem przewidywanego czasu przylotu (ETA)

- Prowadzi dziennik nawigacyjny i radiowy rejestrując wszelkie ważne informacje w taki sposób, że jeśli będzie to konieczne, po odbyciu lotu będzie możliwe odtworzenie jego przebiegu
- Oblicza kursy; prędkość względem ziemi; ETA i ilość paliwa niezbędną przy ewentualnym nieplanowanym zawróceniu z trasy na lotnisko zapasowe
- Wybiera i rozpoznaje odpowiednie pomoce radiowe i nawigacyjne
- Na polecenie Egzaminatora umiejscawia i rejestruje pozycję samolotu korzystając z pomocy radio-nawigacyjnych
- Przechwytuje i utrzymuje podane namiary lub radiale określone przez Egzaminatora w odpowiedni sposób korzystając z pomocy nawigacyjnych
- Przez cały czas stosuje właściwe procedury utrzymywania łączności
- Przez cały czas utrzymuje samolot w zakresie określonych ograniczeń
- Wykazuje się dobrym poziomem umiejętności lotniczych i kierowaniem pracy w kabinie
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne

Loty według wskazań przyrządów

- Wykazuje się kompetencjami w zakresie pilotowania samolotu wyłącznie według przyrządów kontroli lotu i nawigacyjnych, stosownie do instrukcji Egzaminatora
- Wykorzystuje odpowiednią technikę sprawdzania odczytów na przyrządach i wielokrotnego sprawdzania w celu przeprowadzenia lotu w określonych limitach
- Wykonuje wyprowadzenie z nienormalnych położań przy minimalnej utracie wysokości oraz stosując właściwe techniki wyprowadzania do ustabilizowanego lotu poziomego
- Wyprowadza samolot z granicznych wysokości, przestrzegając ograniczeń samolotu
- Wykonuje standardowe zakręty na wybrany kurs korzystając z busoli magnetycznej i stosując odmierzenia czasu
- Przez cały czas pilotuje samolot nie przekraczając jego ograniczeń
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne oraz kieruje pracą w kabinie

PLAN LOTU

Poniższe informacje mają na celu przedstawienie zdającemu jakie ćwiczenia mogą być wymagane, wg. uznania Egzaminatora, w zakresie każdej części i poszczególnych punktów ogólnego egzaminu praktycznego.

Przez cały czas wykonywania lotu oceniane będzie stosowanie list kontrolnych czynności, procedur odladania oraz umiejętności lotnicze, w tym rozpoznawanie sytuacji.

CZĘŚĆ 1 – Czynności przed lotem i odlot

a. Przed lotem

Dokumentacja – pełne i dokładne sprawdzenie wszystkich niezbędnych dokumentów samolotu, które muszą znajdować się na pokładzie, w tym przynajmniej dziennika technicznego; Świadectwo Obsługi Technicznej, Świadectwo Zdatości do Lotu, Rejestracja, Licencja radiowa, plan i obliczenia masy i wyważenia, Polisa Ubezpieczenia.

Odprawa meteorologiczna – zdający musi określić warunki pogodowe oraz uwzględnić je w odniesieniu do wszystkich części lotu.

b. Sprawdzenie i obsługa samolotu

Sprawdzić dokumenty sprawności samolotu

Pełna inspekcja samolotu przed lotem zgodnie z zatwierdzoną listą kontrolną czynności – przy założeniu, że jest to pierwszy lot danego dnia

c. Kołowanie i start

Prawidłowe procedury i techniki. Trasa kołowania. Techniki startu (z wiatrem bocznym, jeśli występuje)

d. Uwzględnianie osiągow. Trymowanie

Ocena osiągow. przy starcie przy uwzględnieniu obliczeń załadunku i wyważenia/ TODR/TODA (długość rozbiegu/ długość rozporządzalna). Stosowanie odpowiednich technik wyważania samolotu w czasie odlotu i po starcie.

e. Operacje w ruchu lotniskowym i w kręgu nadlotniskowym

Znajomość procedur odlotowych i przylotowych

f. Procedura odlotu, ustawianie wysokościomierza

Unikanie kolizji (przegląd sytuacji)

Stosowanie się do procedur i poleceń ATC, dokonywanie przeglądu sytuacji i zachowywanie należytej odległości

g. Łączność z ATC – stosowanie się do procedur RTF

Przez cały czas lotu stosowanie prawidłowej terminologii RTF

Stosowanie się do procedur naziemnych operacji lotniskowych oraz poleceń ATC.

CZĘŚĆ 2 – Pilotaż

Pilotowanie samolotu na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia

Normalne procedury, w tym lot poziomy po prostej z różnymi prędkościami i w różnych konfiguracjach,. Wznoszenie i zniżanie z różnymi prędkościami i gradientami (prędkość wznoszenia V_Y i V_X).

a. Lot przy krytycznie małych prędkościach, w tym rozpoznanie i wyprowadzenie z początkowej fazy i pełnego przeciągnięcia.

Orientacja, zakręty na małych prędkościach (w konfiguracji jak do przeciągnięcia) – utrzymywanie prędkości lotu ($V_S + 10$ kts)

Klasyczne przeciągnięcie – wyłączenie mocy i wyprowadzenie przy pełnym przeciągnięciu.

Przeciągnięcie przy manewrowaniu klapami i mocą dolotową; pozycja pozioma i z przechyleniem ze wstępnej fazy przeciągnięcia do normalnego wznoszenia samolotu.

Przeciągnięcie z pełnymi klapami – moc dolotowa, łagodne zniżanie (poziom skrzydeł) – wyprowadzenie ze wstępnej fazy przeciągnięcia do normalnego wznoszenia samolotu.

b. Zakręty, łącznie z zakrętami w konfiguracji do lądowania.

Głębokie zakręty w locie poziomym – z przechyleniem minimum o 45° , stała prędkość, zakręt przynajmniej o 360° .

Zakręty ze średnim przechyleniem – przechylenie 30° .

Inne rodzaje zakrętów – różne konfiguracje.

- c. Lot na krytycznie dużych prędkościach lotu, w tym rozpoznanie i wyprowadzenie ze spirali nurkowej.

Łagodne zniżanie; konfiguracja gładka, maksymalne ciągle zwiększanie mocy aż do V_{NE} oraz wyprowadzenie do normalnej prędkości przelotowej w locie poziomym.

Spirala nurkowa, pozycja nurkowa z nosem do dołu przy zwiększających się dużych przechyleniach i gwałtownym przyspieszeniu do V_{NE} – wyprowadzenie do normalnej prędkości przelotowej w locie poziomym lub wznoszeniu (V_Y).

- d. Lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, w tym:

lot poziomy, konfiguracja przelotowa, utrzymywanie kursu, wysokości i prędkości lotu

Zakręty podczas wznoszenia i zniżania z przechyleniem 10° - 30° .

Różne zakręty przy wskazanych prędkościach i gradiencie wznoszenia i zniżania na wyznaczony kurs.

Wyprowadzenie przy ograniczonej ilości przyrządów pokładowych z nienormalnych położen i z zakrętów

Wyprowadzenie przy minimalnej utracie wysokości z różnych nienormalnych położen wskazanych przez Egzaminatora.

Wyprowadzenie do lotu poziomego po prostej w normalnej konfiguracji przelotowej. Zakręty w poziomie z prędkością kątową I na wyznaczone kursy.

CZĘŚĆ 3. Procedury podczas przelotu

- a. Pilotowanie samolotu na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia w tym w konfiguracji przelotowej oraz uwzględnienie granicy zasięgu – maksymalnej długotrwałości lotu.

Utrzymywanie samolotu w normalnej konfiguracji przelotowej przy długotrwałym locie celem przeprowadzenia ćwiczeń w nawigacji; wyważanie. Uwzględnienie lotnisk zapasowych przy długich zasięgach i długotrwałych lotach. Przegląd sytuacji.

- b. Orientacja, czytanie map

Przygotowywanie map do planowanej trasy nawigacyjnej. Techniki czytania mapy i orientacja według obiektów naziemnych odwzorowanych na mapie

- c. Kontrolowanie wysokości, prędkości, kierunku, przegląd sytuacji.

Utrzymanie wybranej konfiguracji przelotowej, wyważanie. Przegląd sytuacji i unikanie innych samolotów. Sprawdzenia weryfikacyjne i dostrajanie busoli /DI

- d. Ustawianie wysokościomierza

Właściwe zastosowanie procedur ustawiania wysokościomierza dla wybranej trasy z uwzględnieniem koniecznego przecinania przestrzeni powietrznych oraz minimalnych bezpiecznych poziomów/ wysokości operacyjnych.

Sprawdzanie weryfikacyjne wysokościomierza.

- e. Monitorowanie przebiegu postępu lotu, dziennik lotów, zużycie paliwa, ocena błędów w utrzymywaniu nakazanej linii lotu i powrót na poprawną pozycję. Techniki nawigacyjne, ocena i zapisywanie w dzienniku lotu błędów w linii lotu oraz zmian. Poprawki do ETA Utrzymywanie dziennika radiowego. Organizacja pracy w kabinie załogi, w tym kontrolowanie zużycie paliwa/ odczyt i rezerwy.

- f. Obserwacja warunków pogodowych, ocena charakteru jej zmian, planowanie zawrócenia z trasy. Na podstawie obserwacji zdecydowanie o kontynuowaniu lotu zgodnie z zasadami lotu z widzialnością lub też zaplanowanie i wykonanie innych działań.
- g. Utrzymywanie nakazanej linii lotu, określanie pozycji (NDB lub VOR), identyfikacja pomocy radionawigacyjnych (symulacja lotu wg wskazań przyrządów). Wykonanie planu zawrócenia na lotnisko zapasowe. W symulowanych warunkach lotu wg wskazań przyrządów ustalanie pozycji na podstawie pomocy radionawigacyjnych. Planowanie i wykonanie zawrócenia na lotnisko zapasowe lub wejście na pozycję, która może wymagać przechwycenia i utrzymania wg pomocy radionawigacyjnych nakazanej linii drogi. Uwzględnienie wizualnego punktu pozycyjnego fix i zawrócenie w kierunku lotniska zapasowego.

CZĘŚĆ 4 Procedury podejścia do lądowania i lądowanie

Procedury przylotu, ustawianie wysokościomierza, sprawdzenia.

Wykonanie całej publikowanej lub wymaganej procedury przylotu na lotnisko, łącznie ze zmianami konfiguracji samolotu, sprawdzeniami i czynnościami kontrolnymi oraz prawidłowymi procedurami ustawiania wysokościomierza.

Łączność i wykonywanie poleceń ATC, procedury RTF.

- a. Zastosowanie się do poleceń kontroli ruchu dotyczących przylotu oraz procedury meldowania pozycji, łącznie z poprawnym stosowaniem procedur RTF. Odejście na drugie okrążenie z małej wysokości.

Zgodnie z poleceniami ATC lub Egzaminatora, wykonania odejścia na drugie okrążenie z małej wysokości, tj. z konfiguracji samolotu do lądowania. Wyprowadzenie samolotu do konfiguracji bezpiecznego wznoszenia stosowanie do poleceń, oraz wykonanie procedury nieudanego podejścia lub też wypełnienie poleceń.

Uwaga: Wznoszenie może być albo z prędkością optymalnego gradientu (V_Y) albo optymalnego kąta (V_X).

Lądowanie normalne, lądowanie z wiatrem bocznym (jeśli wystąpią takie warunki pogodowe).

Wykonanie wszystkich manewrów (w kręgu) i ustawienie na podejściu końcowym samolotu w konfiguracji do lądowania normalnego. Utrzymywanie stabilizowanego (trymowanego) końcowego podejścia do lądowania, prędkości i ścieżki podejścia tak aby wylądować w normalnym obszarze przyziemienia.

UWAGA: Jeśli droga startowa jest odpowiedniej długości, można wykonać lądowanie z natychmiastowym startem (bez zatrzymania). Należy wyliczyć osiągi samolotu tak aby takie lądowanie mogło zostać bezpiecznie wykonane na użytkowanej drodze startowej. Samolot musi być w konfiguracji do startu zanim zwiększona zostanie moc silników.

Lądowanie na krótkim lądowisku

Krąg na niskiej wysokości – konfiguracja przy ograniczonej widzialności, uwzględnienie krótkiego lądowiska i/ lub przeszkód na odcinku końcowego podejścia. Zastosowanie poprawnej konfiguracji samolotu, ścieżki podejścia i prędkości podejścia. Obszar lądowania i techniki hamowania.

Ćwiczenie to musi być wykonane stosując się do zaleceń producenta samolotu. Jeśli producent nie podaje stosownych informacji, ćwiczenie to można pominąć i oceniać jedynie podejście normalne / według osiągow.

Czynności po locie.

Wykonanie wszystkich sprawdzeń i czynności kontrolnych po wykonaniu lądowania.

Wprowadzenie samolotu na pozycję postojową oraz całkowite wyłączenie silnika.

Zabezpieczenie samolotu i wypełnienie stosownych dokumentów.

CZĘŚĆ 5 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych

Ćwiczenia z tej części mogą być wykonywane wraz z częściami 1 do 4.

- a. Symulowana niesprawność silnika po starcie (na bezpiecznej wysokości). Procedura w przypadku pożaru silnika. Egzaminator zasygnalizuje symulowaną niesprawność silnika. Wszystkie czynności i działania należy wykonać w formie opisowej, przeprowadzając procedury jedynie „dotykowo”.

Stosując się do poleceń, odejście na drugie okrążenie.

Przeprowadzanie procedury pożaru silnika – stosownie do symulacji zasygnalizowanej przez Egzaminatora. Wszelkie czynności z wyjątkiem operowania mocą silnika należy wykonać jedynie „dotykowo”.

- b. Niesprawność urządzeń, w tym awaryjnego wypuszczania podwozia, instalacji elektrycznej, układu hamulcowego.

Sprawdzenia i czynności kontrolne.

Dodatkowo przeprowadzić można jakąkolwiek inną symulowaną sytuację nienormalną lub awaryjną.

- c. Lądowanie przymusowe (symulowane)

W następstwie symulowanej niesprawności czy pożaru silnika należy wyprowadzić samolot w bezpieczny obszar do wykonania podejścia i lądowania lub odejścia na drugie okrążenie.

Należy przeprowadzić wszystkie konieczne sprawdzenia i czynności kontrolne aby w sposób realistyczny symulować działania awaryjne, jednakże mając na uwadze bezpieczeństwo samolotu, ludzi i mienia.

- d. Podejście i lądowanie bez mocy silnika

Podejście i lądowanie w locie szybowym, symulując niesprawność silnika. Stosowne sprawdzenia i czynności kontrolne. Stabilne (trymowane) podejście szybowe, wykorzystanie klap przy dostosowaniu zniżania do wybranego obszaru lądowiska.

- e. Lądowanie bez użycia klap

Podejście i lądowanie bez klap symulujące niesprawność klap. Stosowne sprawdzenia i czynności kontrolne. Stabilne (trymowane) końcowe podejście, normalny obszar lądowiska.

UWAGA: Nie wymaga się przeprowadzenia sprawdzenia punktu c i d jeśli egzamin praktyczny przeprowadzany jest na samolocie wielosilnikowym.

CZĘŚĆ 6 – Symulacja lotu z ciągiem asymetrycznym

Ta część wymagana jest jedynie jeśli egzamin przeprowadzany jest na samolocie wielosilnikowym (ciąg asymetryczny).

Ćwiczenia z tej części mogą być wykonywane wraz z częściami 1 do 4.

- a. Symulowana niesprawność silnika w czasie startu i podejścia (na bezpiecznej wysokości, chyba, że przeprowadzana jest na symulatorze lotu lub FNPT II).

W czasie startu Egzaminator zasygnalizuje niesprawność silnika, lecz nie wcześniej niż zanim samolot osiągnie przynajmniej bezpieczną prędkość startu lub, odpowiednio, V_1

Przeprowadzenie wszystkich koniecznych sprawdzeń i czynności kontrolnych.

Osiągnięcie bezpiecznego wznoszenia po wykonaniu procedury odlotowej lub stosownych poleceń.

- b. Podejście i odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu.

Pilotowanie samolotem zgodnie z otrzymanymi poleceniami lub procedurami do osiągnięcia podejścia końcowego. Utrzymywanie stabilnego (trymowanego) podejścia stosując właściwą konfigurację samolotu. Na odpowiedniej wysokości decyzji/ wysokości bezwzględnej lub stosownie do poleceń, wykonanie odejścia na drugie okrążenie aby uzyskać bezpieczne wznoszenie stosownie do procedury nieudanego podejścia lub podanych poleceń.

c. Podejście i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu.

Pilotowanie samolotem zgodnie z otrzymanymi poleceniami lub procedurami do osiągnięcia podejścia końcowego. Utrzymywanie stabilnego (trymowanego) podejścia stosując właściwą konfigurację samolotu. Kontynuowanie podejścia do lądowania stosownie do wymaganych procedur na wysokości decyzji / wysokości bezwzględnej.

Po wylądowaniu przeprowadzenie wszystkich koniecznych sprawdzeń i czynności kontrolnych.

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DO WYDANIA LICENCJI CPL(H)

Poniższy wymogi formalne przedstawia się jako przykład odprawy przed lotem spełniającym warunki zawarte w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1178/2011 oraz tekstem niniejszego Podręcznika.

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania licencji CPL(H)

Podczas wykonywania lotu należy pozostawać w warunkach VMC.

Widzialność: Zwykle >6km, jednak nie <3000m.

Zachmurzenie: Przelot - zwykle >1500' AGL ale nie <1100'. Ogólny pilotaż nie <1500', przeciągnięcia 2500'

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami śmigłowca

1. Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi mieć ukończone 18 lat.
2. Śmigłowiec wykorzystany do przeprowadzenia egzaminu praktycznego musi spełniać wymagania dotyczące śmigłowców szkolnych.
3. Osoba ubiegająca się o licencję CPL musi zaliczyć egzamin praktyczny zgodnie z dodatkiem 4 do niniejszej części w celu wykazania, że potrafi, jako pilot dowódca statku powietrznego odpowiedniej kategorii, wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymaganym dla nadawanych uprawnień.
4. Obszar i trasa lotu są wybierane przez egzaminatora, przy czym wszystkie manewry na niskiej wysokości i w zawisie muszą odbywać się nad zatwierdzonym lotniskiem/miejscem. Trasy wykorzystywane do realizacji sekcji 3 mogą kończyć się na lotnisku odlotu lub innym lotnisku, przy czym jeden punkt docelowy musi być lotniskiem kontrolowanym. Egzamin praktyczny można przeprowadzić podczas 2 lotów. Całkowity czas trwania lotu (lotów) nie może być krótszy niż 90 minut.
5. Kandydat musi wykazać się umiejętnościami:
 - a) pilotowania śmigłowca w granicach jego osiągnięć;
 - b) płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - c) właściwej oceny sytuacji i wykorzystania umiejętności lotniczych;
 - d) stosowania wiedzy lotniczej; oraz
 - e) zachowywania kontroli nad śmigłowcem przez cały czas w taki sposób, że nigdy nie ma wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru.
6. Oceny zaliczające
 - a. Egzamin praktyczny jest podzielony na różne sekcje, które odpowiadają różnym fazom lotu właściwym dla danej kategorii pilotowanego statku powietrznego.
 - b. Niezaliczenie jednego punktu sekcji powoduje niezaliczenie całej sekcji. W przypadku gdy kandydat nie zaliczy tylko jednej sekcji, powtarza tylko tę sekcję. Niezaliczenie więcej niż jednej sekcji powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - a. W razie potrzeby powtórzenia egzaminu zgodnie z pkt b, niezaliczenie którejkolwiek z sekcji, a dotyczy to również sekcji zdanych przy poprzednim podejściu, powoduje niezaliczenie całego egzaminu.
 - b. W przypadku gdy kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi odbyć dodatkowe szkolenie praktyczne.

Zakres tolerancji podczas egzaminu praktycznego zawarto w tabeli zamieszczonej w punkcie 3.9 Podręcznika.

ZAKRES EGZAMINU

1. W czasie egzaminu należy wykonać elementy lotu zgodnie z Protokołem Wzór 11.
2. Elementy z sekcji 4 można wykonać na śmigłowcowym urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych śmigłowca, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie śmigłowca według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwołbiodzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu.
3. W przypadku przeprowadzania egzaminu na śmigłowcu wielosilnikowym należy uwzględnić podczas egzaminu symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.

STANDARD EGZAMINU

1. Stosownie do wyniku egzaminu, Egzaminator stosuje oceny: Zaliczony, Częściowo Zaliczony Niezaliczony a ocenę egzaminu podejmuje w oparciu o poniższe kryteria:

Zaliczony	Zdający wykazał, że posiada wymaganą wiedzę i umiejętności i tam gdzie ma to zastosowanie nie przekroczył granic tolerancji przewidzianych dla licencji i/lub mającego być do niej wpisanego uprawnienia.
Częściowo Zaliczony	Zaliczenie częściowe nie jest jedną z opcji egzaminu lecz ma to zastosowanie dla przypadków gdy nie została zaliczona tylko jedna część kontroli. Zdający powtarza tylko niezaliczoną część i część odlotową, które kompletują zaliczenie częściowe. Jeśli przy powtórnym podejściu jedna z tych dwu części została niezaliczona to kontrola ta została niezaliczona.
Niezaliczony	<i>Jeżeli jedno z poniższych ma zastosowanie:</i> <i>i przekroczone zostały tolerancje mimo przyjęcia przez egzaminatora poprawki na turbulencje i instrukcje ATC</i> <i>ii zadania egzaminu nie zostały w pełni wykonane</i> <i>iii założenia zadania zostały osiągnięte lecz kosztem bezpieczeństwa lotu, naruszeniem przepisów, słabego profesjonalizmu lotniczego lub brutalnym pilotażem</i> <i>iv nie został wykazany zadowalający poziom wiedzy</i> <i>v nie został zademonstrowany zadowalający poziom zarządzania lotem</i> <i>vi wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa lotu wymagające interwencji egzaminatora lub pilota bezpieczeństwa</i>
Egzamin niezakończony	<i>Jeśli zdający zdecydował się na przerwanie egzaminu z powodów, które egzaminator uznał za niewystarczające to musi on powtórzyć cały egzamin. Jeśli egzamin został niedokończony z powodów, które egzaminator uznał za uzasadnione to kandydat w następnym locie będzie zdawał tylko te zadania, których nie wykonał poprzednio.</i>

2. Oczekuje się od Egzaminatora, iż wykaże on właściwy przegląd sytuacji, szczególnie przed poleceniem wykonania ćwiczeń procedur w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych, tak aby bezpieczeństwo lotu nie zostało w żadnej mierze zagrożone.

OPIS STANDARDU EGZAMINACYJNEGO

Przed lotem

- Otrzymuje i ocenia wszystkie elementy obecnych i przewidywanych warunków meteorologicznych
- Dokonuje stosownych wpisów do pokładowego dziennika nawigacyjnego

- Sprawdza, w celu potwierdzenia, czy samolot posiada odpowiednią ilość paliwa oraz jest właściwie załadowany do wykonania lotu
- Ustala wszystkie kryteria osiąarów i ograniczeń śmigłowca jakie należy uwzględnić w zależności od stanu pasa startowego i warunków meteorologicznych

Sprawdzenie śmigłowca

- Wykonuje wszystkie wyszczególnione elementy sprawdzenia śmigłowca przed lotem
- Sprawdza, w celu potwierdzenia, czy śmigłowiec jest zdolny do lotu oraz w stanie zapewniającym bezpieczne wykonanie lotu
- Sprawdza i wypełnia wszelkie niezbędne dokumenty

Kołowanie i start

- Wykonuje wszystkie zalecane czynności kontrolne i procedury kołowania
- Stosuje się do oznaczeń i sygnalizacji lotniskowej
- Stosuje się do poleceń ATC
- Wykonuje wszystkie czynności kontrolne i procedury odlotu łącznie ze sprawdzeniem pracy silnika
- Otrzymuje zezwolenie na start z ATC
- Podaje właściwy komunikat bezpieczeństwa o procedurach awaryjnych dla Egzaminatora (pasażerów)
- Uwzględnia wszelkie kryteria osiąarów śmigłowca, w tym występowanie wiatru bocznego
- Właściwie ustawia śmigłowca do startu oraz ustawia moc startową wykonując odpowiednie czynności kontrolne
- Stosuje odpowiednią technikę startu stosując zalecaną prędkość przy oderwaniu i przyziemieniu.
- Wykonuje bezpieczne wznoszenie i odlot właściwie dostosowując moc i konfigurację śmigłowca
- Wykonuje wszystkie konieczne czynności kontrolne po starcie

Wznoszenie

- Przez cały czas kontroluje kierunek i stosuje korekty odchylenia
- Trzyma się wyznaczonych tras ograniczania hałasu, procedur odlotu oraz poleceń ATC
- Wykonuje wszystkie konieczne czynności kontrolne wznoszenia

Operacje nad lotniskiem i w kręgu nadlotniskowym

- Stosuje się do wszystkich przyjętych zasad ruchu i poruszania się w kręgu nadlotniskowym, poleceń ATC i procedur RTF
- Dostosowuje prędkość i ustawienie przyrządów kontroli mocy odpowiednio do pozycji podczas lotu po kręgu i przy podejściu
- Zachowuje stosowne odległości z uwzględnieniem turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- Dokonuje przeglądu sytuacji
- Wykonuje sprawdzenia i czynności kontrolne

Podejście do lądowania i lądowanie

- Uwzględnia warunki pogodowe i wiatr, powierzchnię do lądowania i przeszkody
- Planuje i przestrzega procedur ruchu w kręgu jak również wykazuje orientację co do miejsca lądowania
- Wyprowadza śmigłowiec z kręgu do zalecanej konfiguracji podejścia dostosowując prędkość i gradient zniżania tak aby wykonać stabilne podejście
- Wybiera odpowiedni obszar przyziemienia i wykonuje tam przyziemienie
- Dostosowuje tempo zniżania aby wykonać bezpieczne lądowanie, uwzględniając przy tym odpowiednią poprawkę na znoszenie i boczny wiatr
- W razie konieczności dokonuje bezpiecznego skołowania
- Wykonuje niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne.

Lot poziomy po prostej

- Przed wykonaniem manewru zwraca uwagę na wszystkie czynności kontrolne bezpieczeństwa
- Wybiera odpowiednią prędkość w locie poziomym po prostej i pilotuje śmigłowiec z taką prędkością
- Utrzymuje określoną wysokość bezwzględną, kurs i prędkość stosownie do poleceń Egzaminatora
- Utrzymuje odpowiednie kąty przechylenia, wysokość i prędkość wejścia w zakręty i podczas zakrętów oraz wyprowadza śmigłowca z zakrętu na określony kurs.

Zakręty

- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne
- Ustala i zachowuje przez cały czas wykonywania zakrętu wybraną wysokość bezwzględną i prędkość
- Koordynuje wejście w zakręt w locie poziomym z przechyleniem 30° ze zmianą kierunku do 90° w lewo i w prawo
- Koordynuje wyjście z zakrętu do lotu poziomego po prostej w zakresie dopuszczalnych tolerancji wysokości

Czynności pilota w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych

- Wykazuje się znajomością wszystkich elementów wyposażenia/ systemów awaryjnych oraz analizuje przyczyny niesprawności
- Używa list czynności kontrolnych celem potwierdzenia wykonania czynności
- Monitoruje w sposób prawidłowy wszystkie pokrewne systemy lub użycie wyposażenia awaryjnego
- Dokonuje analizy sytuacji i podejmuje czynności stosowne do symulowanej niesprawności

Odejście na drugi krąg

- Podejmuje w odpowiednim czasie decyzję o przerwaniu podchodzenia, reagując na wydane polecenie bądź też gdy sam uzna to za konieczne
- Stosuje odpowiednią moc i kontroluje wysokość śmigłowca aby rozpocząć bezpieczne wznoszenie
- Dostosowuje prędkość aby uzyskać pozytywne wznoszenie przy odpowiedniej prędkości

- Utrzymuje moc do startu aż do osiągnięcia bezpiecznej wysokości manewrowej, a następnie stosuje normalną konfigurację i prędkość wznoszenia
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne

Nawigacja

- Opracowuje wszystkie elementy planowania trasy ze szczególnym uwzględnieniem planowanych wysokości bezwzględnych i bezpiecznych poziomów operacji
- Utrzymuje dokładną wysokość i prędkość kursu zgodnie z obliczeniami w dzienniku nawigacyjnym
- Dokładnie ustala pozycję śmigłowca
- Prowadzi nawigację według podanych i obliczonych kursów, prędkości względem ziemi i czasu
- Osiąga punkty docelowe lub punkty zwrotne w granicach 3 minut względem przewidywanego czasu przylotu (ETA)
- Prowadzi dziennik nawigacyjny rejestrując wszelkie ważne informacje w taki sposób, że jeśli będzie to konieczne, po odbyciu lotu będzie możliwe odtworzenie jego przebiegu
- Oblicza kursy, prędkość względem ziemi i ilość paliwa niezbędną przy ewentualnym nieplanowanym zawróceniu z trasy na lotnisko zapasowe
- Wybiera i rozpoznaje odpowiednie pomoce radiowe i nawigacyjne
- Na polecenie Egzaminatora umiejscawia i rejestruje pozycję śmigłowca korzystając z pomocy radio-nawigacyjnych
- Przechwytuje i utrzymuje podane namiary lub radiale określone przez Egzaminatora w odpowiedni sposób korzystając z pomocy nawigacyjnych
- Przez cały czas stosuje właściwe procedury utrzymywania łączności
- Przez cały czas utrzymuje śmigłowiec w zakresie określonych ograniczeń
- Wykazuje się dobrym poziomem umiejętności lotniczych i kierowaniem pracy w kabinie
- Wykonuje wszystkie niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne

PLAN LOTU

Poniższe informacje mają na celu przedstawienie zdającemu jakie ćwiczenia mogą być wymagane, wedle uznania Egzaminatora, w zakresie każdej części i poszczególnych punktów ogólnego egzaminu praktycznego.

Przez cały czas wykonywania lotu oceniane będzie stosowanie list kontrolnych czynności, procedur odladania oraz umiejętności lotnicze, w tym rozpoznawanie sytuacji.

CZĘŚĆ 1 – Czynności kontrolne i procedury przed lotem i po locie

a. Przed lotem

Dokumentacja – pełne i dokładne sprawdzenie wszystkich niezbędnych dokumentów śmigłowca, które muszą znajdować się na pokładzie, w tym przynajmniej dziennika technicznego; Świadectwo Obsługi Technicznej, Świadectwo Zdatości do Lotu, Rejestracja, Licencja radiowa, plan i obliczenia masy i wyważenia, Polisa Ubezpieczenia.

Odprawa meteorologiczna – zdający musi określić warunki pogodowe oraz uwzględnić je w odniesieniu do wszystkich części lotu.

- b. Sprawdzenie i obsługa śmigłowca
Sprawdzić dokumenty sprawności śmigłowca

Pełna inspekcja śmigłowca przed lotem zgodnie z zatwierdzoną listą kontrolną czynności – przy założeniu, że jest to pierwszy lot danego dnia

- c. Kołowanie i start

Prawidłowe procedury i techniki. Trasa kołowania. Techniki startu (z wiatrem bocznym, jeśli występuje)

- d. Uwzględnianie osiągow. Trymowanie

Ocena osiągow. przy starcie przy uwzględnieniu obliczeń załadunku i wyważenia. Stosowanie odpowiednich technik wyważania śmigłowca w czasie odlotu i po starcie.

- e. Operacje w ruchu lotniskowym i w kręgu nadlotniskowym

Znajomość procedur odlotowych i przylotowych

- f. Procedura odlotu, ustawianie wysokościomierza

Unikanie kolizji (przegląd sytuacji)

Stosowanie się do procedur i poleceń ATC, dokonywanie przeglądu sytuacji i zachowywanie należytej odległości

- g. Łączność z ATC – stosowanie się do procedur RTF

Przez cały czas lotu stosowanie prawidłowej terminologii RTF

Stosowanie się do procedur naziemnych operacji lotniskowych oraz poleceń ATC.

CZĘŚĆ 2 – Manewry w zawisie, pilotaż zaawansowany oraz tereny ograniczone

- a. Pilotowanie śmigłowca na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia

- b. Normalne procedury, w tym lot poziomy po prostej z różnymi prędkościami i w różnych konfiguracjach,.
Wznoszenie i zniżanie z różnymi prędkościami i gradientami. Przegląd sytuacji.

- c. Zakręty, łącznie z zakrętami w konfiguracji do lądowania.

Zakręty w locie poziomym – z przechyleniem o 30°, stała prędkość, zakręt przynajmniej o 360°.

Inne rodzaje zakrętów – różne konfiguracje.

- d. Lot na krytycznie dużych prędkościach lotu, w tym rozpoznanie i wyprowadzenie ze spirali.

Łagodne zniżanie; konfiguracja gładka, maksymalne ciągle zwiększanie mocy aż do V_{NE} oraz wyprowadzenie do normalnej prędkości przelotowej w locie poziomym.

Spirala nurkowa, pozycja nurkowa z nosem do dołu przy zwiększających się dużych przechyleniach i gwałtownym przyspieszeniu do V_{NE} – wyprowadzenie do normalnej prędkości przelotowej w locie poziomym lub wznoszeniu (V_Y).

- e. Lot wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, w tym:

lot poziomy, konfiguracja przelotowa, utrzymywanie kursu, wysokości i prędkości lotu

Zakręty podczas wznoszenia i zniżania z przechyleniem od 10° do 30°.

Różne zakręty przy wskazanych prędkościach i gradiencie wznoszenia i zniżania na wyznaczony kurs.

Wyprowadzenie przy ograniczonej ilości przyrządów pokładowych z nienormalnych położeń i z zakrętów

Wyprowadzenie przy minimalnej utracie wysokości z różnych nienormalnych położań wskazanych przez Egzaminatora. Wyprowadzenie do lotu poziomego po prostej w normalnej konfiguracji przelotowej. Zakręty w poziomie z prędkością kątową i na wyznaczone kursy.

CZĘŚĆ 3. Nawigacja - procedury podczas przelotu

- a. Pilotowanie śmigłowca na podstawie zewnętrznych punktów odniesienia w tym w konfiguracji przelotowej oraz z uwzględnienie granicy zasięgu – maksymalnej długotrwałości lotu.

Utrzymywanie śmigłowca w normalnej konfiguracji przelotowej przy długotrwałym locie celem przeprowadzenia ćwiczeń w nawigacji; wyważanie. Uwzględnienie lotnisk zapasowych przy długich zasięgach i długotrwałych lotach. Przegląd sytuacji.

- b. Orientacja, czytanie map

Przygotowywanie map do planowanej trasy nawigacyjnej. Techniki czytania mapy i orientacja według obiektów naziemnych odwzorowanych na mapie

- c. Kontrolowanie wysokości, prędkości, kierunku, przegląd sytuacji.

Utrzymanie wybranej konfiguracji przelotowej, wyważanie. Przegląd sytuacji i unikanie sytuacji kolizyjnych z innymi statkami powietrznymi. Sprawdzenia weryfikacyjne i dostrajanie busoli /DI

- d. Ustawianie wysokościomierza

Właściwe zastosowanie procedur ustawiania wysokościomierza dla wybranej trasy z uwzględnieniem koniecznego przecinania przestrzeni powietrznych oraz minimalnych bezpiecznych poziomów/ wysokości operacyjnych.

Sprawdzanie weryfikacyjne wysokościomierza.

- e. Monitorowanie przebiegu postępu lotu, dziennik lotów, zużycie paliwa, ocena błędów w utrzymywaniu nakazanej linii lotu i powrót na poprawną pozycję. Techniki nawigacyjne, ocena i zapisywanie w dzienniku lotu błędów w linii lotu oraz zmian. Poprawki do ETA. Organizacja pracy w kabinie załogi, w tym kontrolowanie zużycie paliwa/ odczyt i rezerwy.
- f. Obserwacja warunków pogodowych, ocena charakteru jej zmian, planowanie zawrócenia z trasy. Na podstawie obserwacji zdecydowanie o kontynuowaniu lotu zgodnie z zasadami lotu z widzialnością lub też zaplanowanie i wykonanie innych działań.
- g. Utrzymywanie nakazanej linii lotu, określanie pozycji (NDB lub VOR), identyfikacja pomocy radionawigacyjnych (symulacja lotu wg wskazań przyrządów). Wykonanie planu zawrócenia na lotnisko zapasowe. W symulowanych warunkach lotu wg wskazań przyrządów ustalanie pozycji na podstawie pomocy radionawigacyjnych. Planowanie i wykonanie zawrócenia na lotnisko zapasowe lub wejście na pozycję, która może wymagać przechwycenia i utrzymania wg pomocy radionawigacyjnych nakazanej linii drogi. Uwzględnienie wizualnego punktu pozycyjnego fix i zawrócenie w kierunku lotniska zapasowego.

CZĘŚĆ 4 Procedury lotu i manewry jedynie przy użyciu przyrządów

Procedury przylotu, ustawianie wysokościomierza, sprawdzenia.

Wykonanie całej publikowanej lub wymaganej procedury przylotu na lotnisko, sprawdzenia i czynności kontrolne oraz prawidłowe procedury ustawiania wysokościomierza.

Łączność i wykonywanie poleceń ATC, procedury RTF.

- a. Zastosowanie się do poleceń kontroli ruchu dotyczących przylotu oraz procedury meldowania pozycji, łącznie z poprawnym stosowaniem procedur RTF. Odejście na drugie okrążenie z małej wysokości.

Zgodnie z poleceniami ATC lub Egzaminatora, wykonanie odejścia na drugie okrążenie z małej wysokości, w konfiguracji do lądowania. Wyprowadzenie do konfiguracji bezpiecznego wznoszenia stosowanie do poleceń, oraz wykonanie procedury nieudanego podejścia.

Uwaga Wznoszenie należy wykonać z prędkością optymalnego gradientu (V_Y) albo optymalnego kąta (V_X).

Lądowanie normalne, lądowanie z wiatrem bocznym (jeśli wystąpią takie warunki pogodowe).

Wykonanie wszystkich manewrów (w kręgu) i ustawienie na podejściu końcowym w konfiguracji do lądowania normalnego. Utrzymywanie stabilizowanego (trymowanego) końcowego podejścia do lądowania, prędkości i ścieżki podejścia tak aby wylądować w normalnym obszarze przyziemienia.

UWAGA: Jeśli pozwala na to droga startowa i okoliczności, można wykonać lądowanie z natychmiastowym startem (bez zatrzymania). Należy wyliczyć osiągi śmigłowca tak, aby takie lądowanie mogło zostać bezpiecznie wykonane. Śmigłowiec musi być w konfiguracji do startu zanim zwiększona zostanie moc silników.

Lądowanie w miejscu ograniczonym lub nieprzygotowanym.

Krąg na małej wysokości – konfiguracja przy ograniczonej widzialności, uwzględnienie ograniczonej powierzchni lądowiska i/ lub przeszkód. Zastosowanie poprawnej konfiguracji, ścieżki podejścia, prędkości podejścia. Obszar lądowania.

Uwaga: Ćwiczenie to musi być wykonane stosując się do zaleceń producenta śmigłowca. Jeśli producent nie podaje stosownych informacji, ćwiczenie to można pominąć i oceniać jedynie podejście normalne /według osiągnięć.

Czynności po locie.

Wykonanie wszystkich sprawdzeń i czynności kontrolnych po wykonaniu lądowania.

Wprowadzenie śmigłowca na pozycję postojową oraz wyłączenie silnika.

Zabezpieczenie śmigłowca i wypełnienie stosownych dokumentów.

CZĘŚĆ 5 Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych

Ćwiczenia z tej części mogą być wykonywane wraz z częściami 1 do 4.

- a. Symulowana niesprawność silnika po starcie (na bezpiecznej wysokości) – w przypadku śmigłowców wielosilnikowych. Procedura w przypadku pożaru silnika. Egzaminator zasygnalizuje symulowaną niesprawność silnika. Wszystkie czynności i działania należy wykonać w formie opisowej, przeprowadzając procedury jedynie „dotykowo”.

Stosując się do poleceń, odejście na drugie okrążenie.

Przeprowadzanie procedury pożaru silnika – stosownie do symulacji zasygnalizowanej przez Egzaminatora. Wszelkie czynności z wyjątkiem operowania mocą silnika należy wykonać jedynie poprzez markowanie czynności.

- b. Niesprawność urządzeń, w tym awaryjnego wypuszczania podwozia (jeśli zamontowano), instalacji elektrycznej, układu hamulcowego.

Sprawdzenia i czynności kontrolne.

Dodatkowo przeprowadzić można jakąkolwiek inną symulowaną sytuację nienormalną lub awaryjną.

- c. Lądowanie przymusowe (symulowane)

W następstwie symulowanej niesprawności czy pożaru silnika należy wyprowadzić śmigłowiec w bezpieczny obszar do wykonania podejścia i lądowania lub odejścia na drugie okrążenie.

Należy przeprowadzić wszystkie konieczne sprawdzenia i czynności kontrolne aby w sposób realistyczny symulować działania awaryjne, jednakże mając na uwadze bezpieczeństwo śmigłowca, ludzi i mienia.

d. Podejście i lądowanie bez mocy silnika

Lądowanie w autorotacji, symulując niesprawność silnika. Stosowne sprawdzenia i czynności kontrolne. Stabilne zniżanie do wybranego obszaru lądowiska.

e. Symulowana niesprawność silnika w czasie startu i podejścia (na bezpiecznej wysokości, chyba, że przeprowadzana jest na symulatorze lotu lub FNPT II).

W czasie startu Egzaminator zasygnalizuje niesprawność silnika, lecz nie wcześniej niż zanim samolot osiągnie przynajmniej bezpieczną prędkość startu lub, odpowiednio, V_1)

Przeprowadzenie wszystkich koniecznych sprawdzeń i czynności kontrolnych.

Osiągnięcie bezpiecznego wznoszenia po wykonaniu procedury odlotowej lub stosownych poleceń.

f. Podejście i odejście na drugi krąg przy niesymetrycznym ciągu.

Pilotowanie samolotem zgodnie z otrzymanymi poleceniami lub procedurami do osiągnięcia podejścia końcowego. Utrzymywanie stabilnego (trymowanego) podejścia stosując właściwą konfigurację samolotu. Na odpowiedniej wysokości decyzji/ wysokości bezwzględnej lub stosownie do poleceń, wykonanie odejścia na drugie okrążenie aby uzyskać bezpieczne wznoszenie stosownie do procedury nieudanego podejścia lub podanych poleceń.

g. Podejście i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu.

Pilotowanie samolotem zgodnie z otrzymanymi poleceniami lub procedurami do osiągnięcia podejścia końcowego. Utrzymywanie stabilnego (trymowanego) podejścia stosując właściwą konfigurację samolotu. Kontynuowanie podejścia do lądowania stosownie do wymaganych procedur na wysokości decyzji / wysokości bezwzględnej.

Po wylądowaniu przeprowadzenie wszystkich koniecznych sprawdzeń i czynności kontrolnych.

Załącznik 6

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DO WYDANIA UPRAWNIENIA IR(A/H)

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania uprawnienia IR(A/H)

Lot można wykonywać w rzeczywistych lub symulowanych warunkach IMC.

Widzialność: Zgodnie z przepisami w zakresie uzyskiwanego uprawnienia

Zachmurzenie: Przelot i ogólny pilotaż zgodnie z przepisami lotu w warunkach IMC, przeciągnięcia 2500'

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu/śmigłowca

Osoba ubiegająca się o uprawnienie IR musi zdać egzamin praktyczny wykazując, iż potrafi wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymagany dla nadawanych uprawnień.

W przypadku szkolenia do uprawnienia IR na wielosilnikowym statku powietrznym egzamin praktyczny należy wykonać na wielosilnikowym statku powietrznym. W przypadku szkolenia do uprawnienia IR na jednosilnikowym statku powietrznym egzamin praktyczny należy wykonać na jednosilnikowym statku powietrznym. Na potrzeby niniejszego ustępu, samoloty wielosilnikowe z silnikami wytwarzającymi ciąg wzdłuż tej samej osi w układzie push-pull uznaje się za samoloty jednosilnikowe.

Zakres tolerancji podczas egzaminu praktycznego zawarto w tabeli zamieszczonej w punkcie 3.9 *Podręcznika*.

ZAKRES EGZAMINU

1. W czasie egzaminu należy wykonać elementy lotu zgodnie z Protokołem Wzór 05 do IR(A) bądź Wzór 14 do IR(H).
2. Elementy z sekcji 06 można wykonać na urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych samolotu/śmigłowca, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie samolotu/śmigłowca według procedur stosowanych w lotach IFR, stosowanie procedur przeciwołbiodzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu.
3. W przypadku przeprowadzania egzaminu na wielosilnikowym statku powietrznym należy uwzględnić podczas egzaminu symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.

PLAN LOTU EGZAMINACYJNEGO NA UPRAWNIENIE DO LOTÓW WG WSKAZAŃ PRZYZRĄDÓW

Poniższe informacje mają na celu szczegółowe przedstawienie zdającym jakie ćwiczenia mogą być od nich wymagane, wedle uznania Egzaminatora, w zakresie każdej części i poszczególnych punktów ogólnego egzaminu praktycznego na uprawnienie do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów.

Przez cały czas wykonywania lotu oceniane będzie stosowanie przez zdającego list kontrolnych czynności, procedur, stosowanie odladzania i zapobieganie zalodzeniu, jego umiejętności lotnicze, utrzymywanie łączności i stosowanie się do poleceń ATC, procedury RTF oraz organizacja pracy w kabinie.

CZĘŚĆ 1 - Odlot

a. Instrukcje Użytkowania w Czasie Lotu

Korzystanie z Instrukcji Użytkowania w Locie oraz Instrukcji Operacyjnej celem określenia osiągnięć statku powietrznego, masy i wyważenia oraz korzystanie z dokumentacji samolotowej/śmigłowcowej celem potwierdzenia zdolności do lotu – w tym Dziennika Technicznego Samolotu/Śmigłowca.

b. Dokumenty Służb Ruchu Lotniczego i dokumenty meteorologiczne

Korzystanie z odpowiednich dokumentów, w tym z map; z map i tablic procedur zbliżania w celu przygotowania planu lotu i dziennika lotu; zestawianie i interpretowanie dokumentów meteorologicznych do określenia pogody na trasie.

c. Przygotowywanie planu lotu ATC IFR dla danej trasy łącznie z odcinkami pozatrasowymi oraz przygotowanie dokładnych wpisów nawigacyjnych i RTF do dziennika lotu.

d. Sprawdzenie przed lotem

Pełne wstępne sprawdzenie przed lotem przy użyciu zatwierdzonej listy kontrolnej czynności przy założeniu, że używany samolot/śmigłowiec wykonuje pierwszy lot danego dnia oraz zakładając warunki oblodzenia.

Potwierdzenie minimum pogodowego dla warunków meteorologicznych przy odlocie, na trasie, w punkcie docelowym oraz ewentualnych punktach zwrotnych danego lotu. Określenie minimalnych wysokości bezwzględnych/względnych przy spodziewanym podejściu wg wskazań przyrządów. Przy określeniu najniższego minimum należy wziąć pod uwagę temperaturę i PEC.

e. Kołowanie

Komunikat dla pasażerów; poprawna technika kołowania, procedury i sprawdzenia. Oznaczenia lotniskowe oraz inne oznakowania w tym instrukcje i znaki sygnalizacyjne.

f. Odprawa przed startem

Uzyskanie zezwolenia na start od ATC, przygotowanie tablicy przyrządów, potwierdzenie startu i komunikat bezpieczeństwa dla pasażerów. Czynności lotnicze jakie należy podjąć w przypadku sytuacji awaryjnej powinny zostać określone w czasie Głównej Odprawy przed lotem.

g. Przejście w czasie startu do lotu według wskazań przyrządów zgodnie z wyliczeniami osiągów, korzystając z odpowiednich technik. Ustalenie wznoszenia, wykonanie płynnego przejścia do lotu wg wskazań przyrządów oraz wykonanie sprawdzeń i czynności kontrolnych po starcie.

h. Procedura odlotu wg wskazań przyrządów

Wykonanie Procedury Odlotu Instrumentalnego (Standardowego Odlotu wg Wskazań Przyrządów - SID) lub też zastosowanie się do instrukcji odlotowych ATC celem włączenia się do przestrzeni kontrolowanej; zastosowanie właściwych procedur ustawiania wysokościomierza; panowanie nad samolotem/śmigłowcem, utrzymywanie prędkości, kursu i poziomu.

Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego, stosowanie się do jej procedur, procedury RT – umiejętności lotnicze.

CZĘŚĆ 2 - Pilotaż

Uwaga 1: Wykonanie tej części nie jest konieczne, jeśli zdający zaliczył z wynikiem pozytywnym egzamin praktyczny w ciągu roku przed przystąpieniem do egzaminu na uprawnienia do lotów wg wskazań przyrządów.

Uwaga 2: Ta część może zostać wykonana pod koniec wykonywanego odcinka przelotu trasowego.

Uwaga 3: Ogólne manewry pilotażu mogą być przeprowadzane w warunkach IMC stosownie do wskazówek i wg. uznania przepisów krajowych.

Pilotowanie samolotu wyłącznie na podstawie wskazań przyrządów, w tym:

a. Pełna tablica przyrządów

Lot poziomy po prostej z różnymi prędkościami z zachowaniem wyważenia.

b. Pełna tablica przyrządów

Zakręty o 180° w ciągu 1 min. ze wznoszeniem i zniżaniem z zachowaniem 30° przechylenia na wybrany kurs.

c. Pełna tablica przyrządów

Wyprowadzenie z nienormalnych położeń, w tym ze stałego zakrętu z przechyleniem 45°(samoloty) oraz z głębokich zakrętów ze zniżaniem (spirala)

Pełna tablica przyrządów

Wyprowadzenie przy zbliżaniu się do przeciągnięcia w locie poziomym lub w łagodnych zakrętach ze wznoszeniem lub i zniżaniem oraz w konfiguracji do lądowania.

Ograniczona tablica przyrządów

Manewry – w tym lot poziomy po prostej na różnych prędkościach i zakręty poziome na podany kurs. Wyprowadzenie z nienormalnych położeń.

CZĘŚĆ 3 – Procedury IFR podczas przelotu

a. Utrzymywanie nakazanej linii drogi

Przejęcie i utrzymywanie nakazanej linii drogi, względnie poprawionej linii drogi – w tym przejęcie linii drogi do i od NDB, VOR lub pozycji RNAV.

Uwaga 1: RNAV/ GPS mogą być wykorzystane jedynie jako podstawowa pomoc w utrzymywaniu nakazanej linii drogi jeśli wyposażenie to jest zatwierdzone dla podstawowej nawigacji IFR.

Uwaga 2: RNAV/ GPS może być wykorzystane jedynie po wcześniejszym zaprezentowaniu podstawowej metody utrzymywania nakazanej linii drogi do/ od latarni kierunkowej NDB lub VOR.

b. Korzystanie z pomocy radionawigacyjnych

Poprawne używanie pomocy radiowych, w tym identyfikacja i interpretacja sygnału określającego zasięg, łącznie z korzystaniem z ATIS.

c. Lot poziomy, płynne utrzymywanie kursu, wysokości, prędkości, mocy, utrzymywanie wyważenia i stery pomocnicze.

d. Ustawianie wysokościomierza

Właściwa procedura ustawienia wysokościomierza i zasada podwójnego sprawdzenia, monitorowanie minimalnej sektorowej wysokości bezwzględnej (MSA) w czasie przelotu.

e. Wyliczanie czasu i ETA

Wyliczanie czasu i korekta ETA, w tym, jeśli jest to wymagane, procedura oczekiwania w czasie przelotu.

f. Monitorowanie postępu lotu

Wypełnianie dziennika nawigacyjnego i RTF w celu monitorowania postępu lotu, podawanie meldunków pozycyjnych oraz zarządzanie zużyciem paliwa; monitorowanie i kierowanie innymi systemami samolotu. Użycie listy kontrolnej czynności.

g. Procedury zapobiegające oblodzeniu

Monitorowanie OAT oraz prędkości zalodzenia (symulowane, w razie konieczności), użycie procedur zapobiegających oblodzeniu i procedur odladzania.

h. Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC

Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC przy użyciu poprawnych procedur i słownictwa RTF oraz stosowanie się do procedur i poleceń.

CZĘŚĆ 4 – Podejście precyzyjne

a. Pomoce nawigacyjne

Użycie pomocy nawigacyjnych z uwzględnieniem sygnału określającego zasięg, identyfikacja i interpretacja.

b. Procedury przylotu, planowanie zniżania i uwzględnienie MSA.

Wykonanie opublikowanej procedury przylotu lub też zastosowanie się do poleceń ATC łącznie z ustawieniem wysokościomierza, łączność z ATC i procedury RTF.

c. Odprawa przed podejściem i lądowaniem.

Odprawa przed podejściem wraz ze sprawdzeniem minimum pogodowego oraz minimum dla procedury podejścia instrumentalnego; wszystkie procedury, sprawdzenia i czynności kontrolne podczas przygotowywania się do lądowania. d*.

d. *Procedura oczekiwania

Wykonanie odpowiedniej procedury wejścia a następnie oczekiwania w kręgu określonym standardami ICAO według wskazań przyrządów, stosując odpowiednie poprawki do kursu i obliczeń czasu.

e. Opublikowana procedura podejścia

Zastosowanie się do opublikowanej procedury podejścia wg wskazań przyrządów; dostosowanie profilu pionowego i poziomego do wyznaczonych minimów, z uwzględnieniem poprawki na temperaturę.

f. Dostosowanie czasowe do przebiegu fazy podejścia

Monitorowanie lub kontrolowanie procedury zbliżania stosując odpowiednia wyliczenia czasowe.

g. Pilotaż

Utrzymywanie ustabilizowanego podejścia, dostosowanie wyważenia do konfiguracji i prędkości samolotu/śmigłowca przy wykorzystaniu odpowiedniej techniki kontroli wysokości, kursu i mocy. Prawidłowa ocena znoszenia i prędkości zniżania.

h. * Odejście na drugi krąg

Na wysokości minimalnej, lub też stosownie do poleceń ATC, przejście do wznoszenia z odpowiednią prędkością oraz wykonanie czynności kontrolnych.

i. *Procedura nieudanego podejścia / lądowania

Wykonanie procedury nieudanego podejścia lub też kontynuowanie czynności celem wykonania lądowania w warunkach widzialności lub też lądowania z kręgu. (Zazwyczaj po wykonaniu podejścia precyzyjnego wymagane jest wykonanie procedury przejścia na drugi krąg i nieudanego podejścia).

j. Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC

Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC przy użyciu poprawnych procedur i słownictwa RTF oraz stosowanie się do procedur i poleceń.

(UWAGA: punkty oznaczone (*) mogą być przeprowadzone w Części 4 lub Części 5)

CZĘŚĆ 5 – Podejście nieprecyzyjne

a. Pomoce nawigacyjne

Użycie pomocy nawigacyjnych z uwzględnieniem sygnału określającego zasięg; identyfikacja i interpretacja.

b. Procedury przylotu, planowanie zniżania i uwzględnienie MSA.

Wykonanie opublikowanej procedury przylotu lub też zastosowanie się do poleceń ATC łącznie z ustawieniem wysokościomierza, łączność z ATC i procedury RTF.

c. Czynności kontrolne przed podejściem i lądowaniem.

Czynności kontrolne przed podejściem wraz ze sprawdzeniem warunków pogodowych, PEC i temperatury oraz uwzględnienie minimum dla procedury podejścia instrumentalnego; wszystkie procedury, sprawdzenia i czynności kontrolne podczas przygotowywania się do lądowania.

d. *Procedura oczekiwania

Wykonanie odpowiedniej procedury wejścia a następnie oczekiwania w kręgu określonym standardami ICAO według wskazań przyrządów, stosując odpowiednie poprawki do kursu i obliczeń czasu.

e. Opublikowana procedura podejścia

Zastosowanie się do opublikowanej procedury podejścia nieprecyzyjnego; dostosowanie profilu pionowego i poziomego do wyznaczonych minimów.

f. Dostosowanie czasowe do przebiegu fazy podejścia

Monitorowanie lub kontrolowanie procedury zbliżania stosując odpowiednia wyliczenia czasowe.

g. Pilotaż

Utrzymywanie ustabilizowanego podejścia, dostosowanie wyważenia do konfiguracji i prędkości statku powietrznego przy wykorzystaniu odpowiedniej techniki kontroli wysokości, kursu i mocy. Prawidłowa ocena znoszenia i prędkości zniżania

h. *Odejście na drugie okrążenie

Na wysokości minimalnej, lub też stosownie do poleceń ATC, odejście na drugie okrążenie, przejście do wznoszenia z odpowiednią prędkością oraz wykonanie czynności kontrolnych.

i. *Procedura nieudanego podejścia / lądowania

Wykonanie procedury nieudanego podejścia lub też kontynuowanie czynności celem wykonania lądowania w warunkach widzialności lub też lądowania z kręgu.

j. Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC

Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC przy użyciu poprawnych procedur i słownictwa RTF oraz stosowanie się do procedur i poleceń.

UWAGA: punkty oznaczone (*) mogą być przeprowadzone w Części 4 lub Części 5

CZĘŚĆ 6 – Lot z symulowanym ciągiem niesymetrycznym – IR(A), Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych – IR(H)

a. Niesprawność silnika po starcie

Na bezpiecznej wysokości, chyba że przeprowadza się to na symulatorze lotu lub FNPT II, symulacja niesprawności silnika po starcie, pilotując samolot/śmigłowiec wyłącznie wg wskazań przyrządów oraz wykonując wszystkie kontrolne czynności awaryjne (symulacja). Patrz Uwaga 1.

b. IR(A) – Podejście do lądowania i odejście na drugi krąg z ciągiem niesymetrycznym

IR(H) – Symulowana awaria silnika po starcie oraz podczas podejścia do lądowania

Po symulowanej niesprawności silnika po starcie, wykonanie procedury nieudanego podejścia lub zastosowanie się do poleceń ATC oraz utrzymanie planu wznoszenia w warunkach (symulowanego) ciągu niesymetrycznego.

c. IR(A) – Podejście i lądowanie z pełnym zatrzymaniem przy niesymetrycznym ciągu

IR(H) – Autorotacja i wyprowadzenie do zadanej wysokości

Wykonywanie poleceń - Procedury RT – Umiejętności lotnicze.

d. Utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego ATC

Wykonywanie poleceń – Procedury RT – Umiejętności lotnicze.

UWAGA 1: Niesprawność silnika będzie symulowana dopiero po tym, jak samolot/śmigłowiec osiągnie przynajmniej bezpieczną prędkość do startu lub też, odpowiednio do typu samolotu, prędkość decyzji VI.

UWAGA 2: Z uwagi na bezpieczeństwo, punkt a z Części 6 i punkt d Części 2 (samolot) lub punkt a z Części 6 i pkt. c Części 2 (śmigłowiec) może być przeprowadzony na symulatorze lotu lub FNPT II. Punkt c Część 6 – lądowanie z widzialnością przy ciągu niesymetrycznym może być również przeprowadzone na samolocie. Punkt d Część 6 – autorotacja, może być również przeprowadzone na śmigłowcu.

STANDARD EGZAMINU

Oczekuje się, iż Piloci Egzaminatorzy przeprowadzać będą każdy egzamin zgodnie z planem egzaminu oraz z uwzględnieniem tego standardu. Każdy sprawdzian umiejętności stanowi jedynie wycinkowe przedstawienie umiejętności pilota i z tego względu, aby móc ocenić całość kompetencji pilota, Instruktorzy Pilotażu w Ośrodkach Szkolenie Lotniczego powinni stosować ten standard przygotowując kandydatów do egzaminu. Egzaminator stosować powinien standard egzaminacyjny w sposób jednolity, sprawiedliwie i bez wyróżnień.

Należy podkreślić, iż oczekuje się od zdających, iż dołożą wszelkich starań aby wykazać się jak najlepszymi umiejętnościami pilotażu i obsługi samolotu/śmigłowca. Standardy egzaminacyjne należą w zasadzie do odpowiedzialności i pozostają w gestii Egzaminatora, nie mniej jednak podaje się je tutaj w celu ich udostępnienia zdającym.

Kandydat ubiegający się o uprawnienie do lotów wg wskazań przyrządów musi wykazać się znacznie wyższym poziomem wiedzy i umiejętności niż ten, który wymagany jest do uzyskania uprawnienia wyłącznie do lotów z widzialnością. Oczekuje się od Egzaminatora, iż wykaże on właściwy osąd sytuacji, szczególnie przed poleceniem wykonania ćwiczeń procedur w sytuacjach nienormalnych lub symulowanych sytuacji awaryjnych, tak aby bezpieczeństwo lotu nigdy nie zostało w żadnej mierze zagrożone.

Przez cały czas lotu oceniane będą takie elementy jak: stosowanie list kontrolnych czynności, wykonywanie procedur, przeprowadzenie procedur zapobiegających oblodzeniu i odladzania, umiejętności lotnicze, utrzymywanie łączności z ATC oraz stosowanie się do poleceń ATC, wykonywanie procedur RFT oraz zarządzanie lotem.

Opis standardu egzaminacyjnego

a. Przed lotem

Otrzymuje i ocenia wszystkie elementy obecnych i przewidywanych dla danej trasy warunków meteorologicznych.

Dokonuje stosownych wpisów do pokładowego dziennika nawigacyjnego.

Opracowuje plan lub plany lotu wymagane przez ATC.

Sprawdza, czy samolot/śmigłowiec posiada właściwą ilość paliwa, jest właściwie załadowany oraz uprawniony do odbycia lotu.

Potwierdza wszystkie kryteria osiągnięć i ograniczeń samolotu jakie należy uwzględnić w zależności od stanu pasa startowego i warunków meteorologicznych.

Wykazuje się odpowiednią znajomością przepisów w zakresie wymagań odnoszących się do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów.

b. Sprawdzenie samolotu

Wykonuje wszystkie wyszczególnione elementy sprawdzenia samolotu przed lotem oraz mające zastosowanie w przypadku rzeczywistych lub symulowanych warunków pogodowych.

Sprawdza i potwierdza, że samolot/śmigłowiec jest zdalny do lotu oraz w stanie zapewniającym bezpieczne wykonanie lotu.

Sprawdza i wypełnia wszelkie niezbędne dokumenty.

c. Kołowanie i start

Wykonuje wszystkie zalecane czynności kontrolne i procedury kołowania.

Stosuje się do oznaczeń i sygnalizacji lotniskowej.

Wykonuje wszystkie sprawdzenia i czynności kontrolne odlotu łącznie ze sprawdzeniem pracy silnika.

Otrzymuje od ATC zezwolenie na start.

Podaje właściwy komunikat bezpieczeństwa dla pasażerów. (Omówienie czynności w sytuacjach awaryjnych powinno odbywać się podczas odprawy przed lotem).

Sprawdza wszystkie kryteria osiągnięć samolotu/śmigłowca, w tym występowanie wiatru bocznego.

Wykonuje wszelkie procedury zapobiegające zalodzeniu.

Ustawia samolot/śmigłowiec w odpowiedniej pozycji do startu oraz ustawia moc do startu wykonując odpowiednie czynności kontrolne.

Stosuje odpowiednią technikę startu stosując zalecaną prędkość rotacji (V_r) i początkowego wznoszenia.

Wykonuje bezpieczne wznoszenie i odlot właściwie dostosowując moc i konfigurację samolotu/śmigłowca.

Wykonuje wszystkie konieczne czynności kontrolne po starcie.

d. Wznoszenie

Przez cały czas kontroluje kierunek i stosuje korekty odchylenia w akceptowanych granicach prędkości, kursu, wysokości względnej i linii drogi.

Identyfikuje wszystkie używane pomoce nawigacyjne.

Trzyma się wyznaczonych tras ograniczania hałasu, procedur odlotu i poleceń ATC.

Wykonuje wszystkie niezbędne czynności kontrolne w czasie wznoszenia, wraz z zastosowaniem procedury ustawiania wysokościomierza i procedur zapobiegania oblodzeniu.

e. Przelot

Przestrzega zaplanowanej trasy lotu i wszelkich innych wymagań ATC odnośnie trasy w określonych granicach operacyjnych.

Rozpoznaje i poprawnie korzysta z systemu nawigacji.

Stosuje właściwe procedury ustawiania wysokościomierza oraz wykazuje się znajomością MSA.

Prowadzi dziennik lotu używany w celach nawigacyjnych, RT oraz kontroli zużycia paliwa, jak również celem podania meldunków pozycyjnych i potwierdzenia minimalnych stanów paliwa.

Jeśli wymaga tego ATC, stosuje procedury oczekiwania w czasie przelotu.

Monitoruje OAT oraz sprawdza powierzchnie samolotu/śmigłowca w celu wykrycia oblodzenia oraz w razie konieczności podejmuje właściwe działania (O ile nie wystąpi rzeczywiste oblodzenie, należy taką sytuację zasymulować).

Stosuje właściwe procedury i słownictwo RTF.

f. Podejście wg wskazań przyrządów i procedura oczekiwania

Wykonuje czynności kontrolne przed podejściem do lądowania oraz sprawdzenia i czynności kontrolne przed lądowaniem, nastawia i identyfikuje wszystkie pomoce nawigacyjne, wykonuje właściwe procedury ustawiania wysokościomierza i RTF utrzymując łączność z ATC w celu uniknięcia zakłóceń ruchu handlowego.

Wykonuje wszelkie procedury oczekiwania uwzględniając poprawki do linii drogi i obliczeń czasu stosownie do standardowej strefy oczekiwania.

Stosuje się do opublikowanej procedury przylotu i podejścia, stosując wszędzie tam gdzie jest to konieczne poprawki do obliczeń czasu z uwagi na wiatr.

g. Podejście precyzyjne

Dokonuje wyboru oraz stosuje odpowiednią procedurę podejścia ILS wg wskazań przyrządów.

Sprawdza funkcjonowanie wybranego sprzętu nawigacyjnego.

Wykonuje wszystkie polecenia i komendy ATC.

Używa poprawnej RTF do procedury meldowania podejścia wg wskazań przyrządów.

Stosuje właściwą konfigurację samolotu /śmigłowca oraz prędkość lotu dostosowane do odpowiedniej fazy podejścia.

Wykonuje niezbędne sprawdzenia samolotu/śmigłowca i czynności kontrolne.

Stosuje się do zasad obowiązujących w strefie manewrów w celu osiągnięcia końcowego odcinka podejścia w określonych granicach tolerancji lotu.

Wykonuje końcowy odcinek podejścia oraz utrzymuje na ścieżce podejścia poziomy i pionowy profil (maksymalnie 1/2 odchylenia skali) aż do minimalnej wysokości decyzji (MDH).

Odpowiednio pilotuje samolot/śmigłowiec aby uzyskać i utrzymać stabilną i ustabilizowaną ścieżkę podejścia końcowego.

Rozpoczyna procedurę nieudanego podejścia na (a nie poniżej) względnej/ bezwzględnej wysokości decyzji (DH/ A).

h. Podejście nieudane

Wykazuje się znajomością procedury nieudanego podejścia.

Na względnej/ bezwzględnej wysokości decyzji rozpoczyna procedurę nieudanego podejścia jeśli nie znajduje wizualnych punktów odniesienia dla pasa przeznaczonego do lądowania.

Wyprowadza samolot/śmigłowiec do bezpiecznego wznoszenia oraz zmienia konfigurację samolotu/śmigłowca stosownie do wymagań w celu uzyskania najlepszych osiągnięć na odcinkach wznoszenia.

Stosuje się do ustalonej procedury nieudanego podejścia lub też do stosownych poleceń ATC.

i. Podejście nieprecyzyjne

Dokonuje wyboru oraz stosuje odpowiednią procedurę podejścia VOR/ NDB wg wskazań przyrządów.

Sprawdza funkcjonowanie wybranego sprzętu nawigacyjnego.

Wykonuje wszystkie polecenia i komendy ATC.

Używa poprawnej RTF do procedury meldowania podejścia wg wskazań przyrządów.

Stosuje właściwą konfigurację samolotu/śmigłowca oraz prędkość lotu odpowiednio dostosowane do poszczególnych faz podejścia.

Wykonuje niezbędne sprawdzenia samolotu/śmigłowca i czynności kontrolne.

Stosuje się do zasad obowiązujących w strefie manewrów w celu osiągnięcia końcowego odcinka podejścia w określonych granicach tolerancji lotu.

Wykonuje końcowy odcinek podejścia oraz utrzymuje na ścieżce podejścia linię drogi i pionowy profil aż do minimalnej względnej/ bezwzględnej wysokości zniżania (MDH/A) i/lub aż do minimalnej widzialności celem wykonania podejścia lub manewrów do lądowania z widzialnością.

j. Podejście do lądowania

Po zlokalizowaniu wizualnych punktów odniesienia wykonuje lądowanie z podejścia wg wskazań przyrządów (MDH lub DH).

Uwzględnia podjęcie koniecznych działań z uwagi na uskok wiatru, turbulencję w śladzie aerodynamicznym, warunki nawierzchni oraz inne wymagania operacyjne.

Wykonuje odpowiednią procedurę podejścia do lądowania z kręgu, uwzględniając właściwą konfigurację manewrową samolotu/śmigłowca.

Utrzymuje stabilne podejście z widzialnością do normalnej lub wyznaczonej strefy przyziemienia, korzystając, o ile tylko są zainstalowane, z wskaźników kąta podejścia.

Jeśli wymagane jest podejście do lądowania z lotu po kręgu, kandydat musi zniżyć samolot/śmigłowiec aż do MDH/MDA a następnie wykonać wznoszenie aż do uzyskania minimalnej wysokości lotu po kręgu.

UWAGA: Niniejsza procedura została włączona jedynie dla potrzeb egzaminu, tak aby można było indywidualnie ocenić podejście wg wskazań przyrządów, odejście na drugi krąg oraz manewry w locie po kręgu. Gdy ścieżka zniżania wg wskazań przyrządów nie pokrywa się w granicach 15' z pasem przeznaczonym do lądowania lub pasem używanym do lądowania, podejście musi zostać zakończone na minimalnej wysokości lotu po kręgu.

k. Lot z symulowanym ciągiem niesymetrycznym

Panuje nad samolotem/śmigłowcem po zaistnieniu zasymulowanej niesprawności silnika po starcie – wykonuje konieczne sprawdzenia i czynności kontrolne, utrzymuje właściwą prędkość oraz stosuje się do kolejnych poleceń ATC. Wykonuje odejście na drugi krąg z niesymetrycznym ciągiem oraz podejście do lądowania z lotu po kręgu z zachowaniem bezpiecznych prędkości.

Wykonuje podejście do lądowania z ciągiem niesymetrycznym w warunkach widzialności oraz lądowanie z podejścia z lotu po kręgu; stosuje się do poleceń ATC oraz rozpoznanie sytuacji celem uniknięcia kolizji.

l. Podejście i lądowanie

Uwzględnia warunki pogodowe, czynnik wiatru, powierzchnię do lądowania oraz przeszkody.

Planuje i wykonuje procedurę podejścia z lotu po kręgu, wykazuje orientację względem pasa przeznaczonego do lądowania.

Z podejścia z lotu po kręgu ustawia samolot/śmigłowiec w zalecanej konfiguracji podejścia, dostosowując prędkość oraz gradient zniżania celem uzyskania stabilizowanego podejścia.

Wybiera odpowiednią strefę przyziemienia i dokonuje przyziemienia w jej obszarze.

Dostosowuje zniżanie i stosuje wyrównanie samolotu/śmigłowca przed przyziemieniem aby wykonać bezpieczne lądowanie z małym lub w ogóle bez wytrzymania, uwzględniając poprawkę na znoszenie i boczny wiatr.

Używa sterów oraz stosuje hamulce zamontowane na statku powietrznym dla bezpiecznego skołowania.

Wykonuje niezbędne sprawdzenia i czynności kontrolne.

Pilotaż

Pilotuje samolot wyłącznie z odniesieniem do wskazań przyrządów w określonym zakresie (stosowna poprawka będzie uwzględniona w przypadku turbulencji).

Wykonuje lot poziomy po prostej z różnymi prędkościami, zakręty o 180° w ciągu 1 min. przy wznoszeniu i zniżaniu z utrzymaniem 30° kąta przechylenia na wyznaczony kurs, przy użyciu poprawnej techniki oraz właściwie sprawdzając i interpretując wskazania przyrządów.

Wyprowadza samolot/śmigłowiec z nienormalnych położeń, w tym zakrętów z utrzymującym się 45° przechyleniem lub też głębokich zakrętów przy zniżaniu stosując odpowiednią technikę celem jak najmniejszej utraty wysokości.

Wyprowadza ze zbliżania się do przeciągnięcia w locie poziomym lub przy łagodnym wznoszeniu/ zniżaniu.

Wykonuje lot poziomy po prostej przy ograniczonej tablicy przyrządów oraz zakręty o 180° w ciągu 1 min. na wybrany kurs. Wyprowadza samolot/śmigłowiec z nienormalnych położeń.

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DO WYDANIA lub PRZEDŁUŻENIA/WZNOWIENIA UPRAWNIENIA EIR

Kandydat ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na trasie (EIR) może wykonywać loty IFR w dzień w fazie przelotowej na samolocie, dla którego posiada on uprawnienie na klasę lub typ. Uprawnienie to można rozszerzyć na wykonywanie lotów IFR noc w fazie przelotowej, jeżeli pilot posiada uprawnienie do wykonywania lotów nocnych zgodnie z FCL.810.

Kandydat rozpoczyna lub kontynuuje lot, tylko w przypadku posiadania aktualnej informacji meteorologicznej, która wskazuje, że warunki pogodowe podczas odlotu pozwalają na wykonanie fazy lotu od startu do planowanego przejścia z VFR do IFR zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VFR). Warunki atmosferyczne na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie przylotu pozwalały na wykonanie fazy lotu od przejścia z IFR do VFR do lądowania zgodnie z przepisami wykonywania lotów z VFR.

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania uprawnienia EIR

Widzialność: VMC na odlot i przylot.

Zachmurzenie: 1000 stóp powyżej najwyższej przeszkody w promieniu 5NM od ARP; na przylocie wystarczająca do zniesienia do MSA.

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu/śmigłowca

Osoba ubiegająca się o uprawnienie EIR musi zdać egzamin praktyczny wykazując, iż potrafi wykonywać stosowne procedury i manewry ze stopniem kompetencji wymagany dla nadawanych uprawnień.

Zakres tolerancji podczas egzaminu praktycznego zawarto w tabeli zamieszczonej w punkcie 3.9 Podręcznika.

ZAKRES EGZAMINU

1. W czasie egzaminu należy wykonać elementy lotu zgodnie z Protokołem Wzór 05.1 lub 14, tj do uzyskania uprawnienia odpowiednio IR(A) lub IR(H).
2. Elementy egzaminu zawarte w protokole są obowiązkowe.
3. Elementy z sekcji 5 można wykonać na urządzeniu FNPT lub symulatorze FFS. We wszystkich sekcjach obowiązuje korzystanie z list kontrolnych samolotu, wykorzystanie zespołu umiejętności lotniczych, pilotowanie samolotu według zewnętrznych punktów odniesienia, stosowanie procedur przeciwołbiodzeniowych oraz stosowanie zasad zarządzania zagrożeniami i błędami we wszystkich fazach egzaminu
4. W przypadku przeprowadzania egzaminu na samolocie wielosilnikowym, należy uwzględnić podczas egzaminu symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.

Po ukończeniu szkolenia osoba ubiegająca się o uprawnienie zdaje egzamin praktyczny w samolocie w obecności egzaminatora IRE. W przypadku uprawnienia EIR na samoloty wielosilnikowe egzamin praktyczny należy wykonać na samolocie wielosilnikowym. W przypadku uprawnienia EIR na samoloty jednosilnikowe egzamin praktyczny odbywa się w samolocie jednosilnikowym.

Plan lotu egzaminacyjnego na uprawnienie do lotów wg wskazań przyrządów po trasie

Egzamin praktyczny do uzyskania uprawnienia EIR składa się z 6 sekcji:

- | | |
|----------|-------------------------------|
| Sekcja 1 | Procedury przed lotem i odlot |
| Sekcja 2 | Pilotaż |
| Sekcja 3 | Procedury IFR po trasie |
| Sekcja 4 | NIE MA ZASTOSOWANIA |

- Sekcja 5 Zbliżanie i procedury podejścia
Sekcja 6 Lot z jednym silnikiem niesprawnym

Schemat egzaminu do uzyskania uprawnienia EIR przedstawia się następująco: odlot VFR z lotniska startu z przejściem do lotu IFR na wybranym punkcie nawigacyjnym. Przelot IFR w drodze lotniczej lub przez opublikowane punkty po trasie. Jeśli jest to możliwe, przynajmniej część przelotu IFR powinna odbywać się w drodze lotniczej w przestrzeni klasy A. Jeżeli dostęp do przestrzeni klasy A nie jest możliwy, wejście wg przepisów IFR i przelot w przestrzeni klasy B, C lub D jest akceptowalny jeśli wiąże się z uzyskaniem zgody organu służby ruchu lotniczego i podlega kontroli radarowej. Na pewnym etapie lotu egzaminator wprowadzi sytuację, w której pilot będzie miała zadanie wykonać lot do najbliższego lotniska zapasowego. Może być to wynikiem pogorszenia się warunków pogodowych poniżej VMC, lub awarią systemu (np. paliwowego) samolotu, która sugerowałaby, że kontynuacja lotu na lotnisko docelowa nie jest wskazana. W czasie przelotu IFR na samolocie wielosilnikowym nastąpi symulacja awarii silnika. Kandydat wykona przejście z lotu IFR do lotu VFR z podejściem do lądowania w VMC i wylądować z widzialnością lotniska. Manewry w locie IFR z Sekcji 2 można przeprowadzić w stosownym momencie lotu egzaminacyjnego, np. po zmianie przepisów lotu z IFR na VFR

Lot egzaminacyjny

Ocenie podlegają wszystkie kwestie związane z planowaniem i wykonaniem lotu. Niezbędna jest znajomość samolotu, nawigacji, umiejętność lotu według wskazań przyrządów, prawidłowa korespondencja radiowa, efektywna praca w kokpicie, prawidłowe wykonanie czynności w sytuacjach szczególnych oraz prawidłowe rozłożenia uwagi podczas realizacji wszystkich elementów lotu egzaminacyjnego. Pewne elementy Egzaminator może ocenić na podstawie ustnego sprawdzianu z wiedzy teoretycznej.

Procedura odlotu (Sekcja 1)

- a. Przygotowanie przed lotem, np. przegląd przedlotowy, sprawdzenie paliwa, oleju, załadunku, itp. należy wykonać w odpowiednim czasie. Zapobieganie opóźnieniom wynikającym z jakichkolwiek przyczyn leży po stronie Kandydata.
- b. Przegląd przed lotem należy wykonywać z listą kontrolną. Egzaminator powinien obserwować ten etap i w dowolnym momencie zadawać pytania dot. budowy samolotu lub przyjętych procedur. Należy przyjąć, nawet w okresie letnim, że samolot może napotkać warunki oblodzeniowe na każdym etapie lotu.
- c. Przed lotem Kandydat, udzieli Egzaminatorowi instruktażu o umiejscowieniu wyjścia ewakuacyjnego i sposobie skorzystania z niego, korzystania z pasów bezpieczeństwa (zapinanie/rozpinanie), instalacji tlenowej, lokalizacji i sposobie użycia kamizelek ratunkowych oraz wszelkiego niezbędnego wyposażenia przeznaczonego dla pasażera w sytuacji awaryjnej. Kandydat musi poinstruować jak Egzaminator ma postępować w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej. Akceptowalne są karty bezpieczeństwa (karty ewakuacyjne) dla pasażera, jednak Egzaminator może zadawać pytania odnośnie zapisanych na nich punktów.
- d. Po uruchomieniu i kołowaniu Kandydat musi wykonać wszystkie elementy kontrolne przed odlotem. Gogle lub elementy zasłaniające widoczność z kabiny powinny być założone przed zajęciem pasa. Dopuszcza się możliwość kołowania samolotem do pasa w użyciu przez Egzaminatora z uwagi na ograniczony widok z kabiny od strony Kandydata, jednak Kandydat będzie odpowiedzialny za wykonywanie elementów kontrolnych oraz stosowanie się do poleceń ATC.
- e. Kandydat musi uzyskać i powtórzyć zezwolenie ATC na odlot IFR, poinformować o ewentualnych zmianach w ETA oraz upewnić się, że radiostacja oraz przyrządy nawigacyjne są sprawne i gotowe do użycia.

- f. Egzaminator będzie oczekiwał od Kandydata informacji dotyczących jego czynności w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej podczas startu. Egzaminator może uzupełnić uzyskane informacje np. o zastrzeżenie, że przejmie sterowanie samolotem w przypadku utraty mocy silnika po starcie.
- g. Start i odlot muszą odbywać się zgodnie z zezwoleniem ATC lub opublikowaną procedurą.

Procedury w locie (Sekcja 3)

- a. Zaplanowany lot po trasie należy wykonać z wykorzystaniem nawigacji RNAV, VOR i/lub NDB w zależności od zajmowanej klasy przestrzeni powietrznej. Służby kontroli ruchu lotniczego uwzględnią lot egzaminacyjny w aktualnym ruchu. Przy dużym natężeniu ruchu statków powietrznych w przestrzeni kontrolowanej, Kandydat musi być przygotowany na zmianę trasy, wektorowanie lub holding. Lot należy wykonywać zgodnie z poleceniami ATC, po wykonaniu komend ATC, Kandydat powinien poprosić o zgodę na wykonanie lotu zgodnie ze złożonym planem lotu.
- b. Zgodnie z przyjętą praktyką, przed użyciem pomocy radionawigacyjnych, w pierwszej kolejności należy ustawić częstotliwość danej pomocy i ją zidentyfikować. Egzaminator nie będzie ingerował w ustawienie częstotliwości radiowych, za wyjątkiem rozstrojenia częstotliwości urządzenia, które nie jest wymagane do wykonania określonej procedury podejścia, np. rozstrojenie odbiornika ILS w czasie wykonywania podejścia nieprecyzyjnego lub holdingu. W stosownym czasie Egzaminator ponownie ustawi właściwą częstotliwość określonej pomocy nawigacyjnej.
- c. Trasa IFR oraz wysokość przelotowa zostaną dobrane przez Egzaminatora aby mógł on ocenić umiejętność lotu z wykorzystaniem nawigacji RNAV, wskazań VOR i/lub NDB, umiejętności nawigowania DO i OD pomocy radionawigacyjnej oraz umiejętności użycia HSI/CDI oraz wskazań RMI/RBI. Za wyjątkiem zmiany kierunku lotu na danym punkcie, Egzaminator ocenia również umiejętność wejścia w kolejną drogę lotniczą lub ustalony wcześniej Radial poprzez właściwie dobrany profil zakrętu.
- d. Aby wykonywać loty w przestrzeni klasy A, odbiornik do nawigacji RNAV musi posiadać certyfikat do wykonywania lotów wg przepisów IFR aby stanowić główny system nawigacyjny umożliwiający utrzymanie się w drodze lotniczej. Należy również spełniać stosowne wymagania pod kątem odporności na zakłócenia częstotliwości modulowanych a odbiornik GNSS musi posiadać aktualną bazę danych. Punkty trasowe albo plan lotu mogą być wprowadzony przed albo w czasie trwania lotu. Kandydat odpowiada za poprawne wprowadzenie punktów nawigacyjnych. Należy zachować szczególną uwagę w przypadku użycia punktów nawigacyjnych zdefiniowanych przez użytkownika.
- e. Wykonanie procedury holdingu na trasie będzie stosownie oceniane ale nie wypełnia warunku do zaliczenia Sekcji 4 i 5, tj. wykonania procedury oczekiwania w TMA.
- f. Jeśli samolot jest wyposażony w dyrektywny wskaźnik lotu lub w autopilota, Kandydat musi przed lotem sprawdzić ich poprawne działanie. Wyposażenie należy użytkować zgodnie z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie. Można również korzystać z elektrycznego trymera zgodnie z instrukcją użytkowania i jego działanie również należy sprawdzić. Dozwolone jest użycie alertu wysokości i prędkości. Dyrektywny wskaźnik lotu oraz autopilot mogą zostać załączone dopiero po wykonaniu procedury odlotu, w ustabilizowanym locie poziomym na trasie przelotu do kolejnego punktu nawigacyjnego. Zezwala się na załączenie funkcji Roll, Heading, Altitude oraz Vertical Speed. Nie zezwala się na wykorzystanie funkcji NAV do utrzymania się w drodze lotniczej. Egzaminator wskaże moment, w którym autopilot lub dyrektywny wskaźnik lotu mogą zostać załączone i kiedy należy je rozłączyć.

Procedura oczekiwania w TMA (Sekcje 4 i/lub 5)

- a. Holding będzie wykonany w konfiguracji normalnej lub z asymetrycznym ciągiem. Procedurę holdingu należy wykonywać korzystając z przyrządu obrazującego wskazania do/z NDB, VOR, GNSS, lub punktu nawigacyjnego.

HSI/CDI jest dozwolone tylko w sytuacji gdy wspomniany wcześniej przyrząd nie jest zabudowany na samolocie. Holding należy wykonać w oparciu o opublikowaną procedurę i może być wykonany z offsetem. Wyświetlana mapa obrazująca pozycję samolotu w czasie wykonywania procedury oczekiwania lub podejścia powinna być wyłączona. Procedurę holdingu można wykonać przed podejściem do lądowania lub po procedurze odejścia po nieudanym podejściu.

Podejście precyzyjne (Sekcja 4) i nieprecyzyjne (Sekcja 5)

- a. Przed wykonaniem podejścia instrumentalnego Kandydat powinien upewnić się, że warunki pogodowe zezwalają na rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia. Wykonywana procedura musi być opublikowana i w żadnym przypadku Egzaminator nie powinien sugerować Kandydatowi wykonanie podejścia według lokalnie stworzonej procedury. Przylot i podejście muszą być wykonane zgodnie z opublikowaną procedurą lub zezwoleniem wydanym przez służbę kontroli ruchu lotniczego. W czasie wykonywania proceduralnego podejścia w oparciu o wskazania VOR lub NDB, wyświetlana mapa powinna być ustawiona w takiej skali aby wykonanie podejścia możliwe było wyłącznie dzięki wskazaniom przyrządów nawigacyjnych. Egzaminator może również poprosić o wyłączenie funkcji wskazywania wektora wiatru lub toru lotu podejścia. Podejście nieprecyzyjne można wykonać w oparciu o NDB, VOR, RNAV lub lokalizer, zgodnie z zaleceniami Egzaminatora przekazanymi podczas odprawy. Przed rozpoczęciem podejścia RNAV GNSS należy przed startem lub podczas lotu sprawdzić pokrycie satelitarne. Dla potrzeb lotu egzaminacyjnego opublikowana procedura RNAV będzie traktowana jako podejście proceduralne i zezwala się na korzystanie z wyświetlanej mapy. W takim przypadku Egzaminator podczas wykonywania procedury GNSS powinien na pewnym etapie ocenić zdolność zachowania przez Kandydata świadomości sytuacyjnej i umiejętność wykonania podejścia w oparciu o wskazania konwencjonalnych przyrządów. Można to osiągnąć, np. poprzez zalecenie wykonania podejścia precyzyjnego ILS traktując je jako podejście proceduralne z wyłączoną mapą. W czasie tworzenia tego dokumentu podejście GNSS ze wskazaniem pionowym i poziomym (np. podejście LVP) nie było zatwierdzoną procedurą podejścia precyzyjnego i nie mogło zastąpić podejścia ILS, podobnie jak podejście GNSS ze wskazaniem pionowym (np. LNAV+V) nie mogło być uznane do spełnienia wymogów Sekcji 5 (podejście nieprecyzyjne), chyba że z wyłączoną funkcją wskazania pionowego.
- b. Podczas każdego podejścia samolot musi być w odpowiedniej konfiguracji i wytrymerowany tak, aby utrzymywać stały kąt zniżania do DA/H lub MDA/H. Egzaminator będzie oczekiwał, że Kandydat zawczasu powiadomi ATC o swoich zamiarach po wykonaniu podejścia i o następnych planowanych manewrach. Kolejnym manewrem po wykonaniu podejścia mogą być: lądowanie, odejście na drugi krąg, odlot IFR lub podejście z widzialnością do pasa w użyciu. Podejście z odchyleniem (powyżej 30°) zakończy się na DA/H lub MDA/H i można po nim wykonać podejście z widzialnością do pasa w użyciu oraz odejście na drugi krąg. Niezależnie od intencji wykonania kolejnych manewrów, Kandydat powinien wykonać podejście do DA/H lub MDA/H w konfiguracji do lądowania i w zakresie prędkości, które umożliwią lądowanie w punkcie przyziemienia bez konieczności nadmiernego manewrowania lub dokonywania zmian prędkości, lub zmiany parametrów pracy silnika. Egzaminator może poprosić Kandydata o wylądowanie po wykonaniu dowolnego podejścia.
- c. Organ ATC może poprosić o utrzymanie większej lub mniejszej prędkości niż opublikowana w procedurze. Kandydat powinien wykazać się umiejętnością współpracy i dostosowania się do wymogów zachowania separacji w granicach osiągow swojego samolotu. Jakikolwiek odchylenia od prędkości podejścia lub wysokości powinny zawierać się w granicach 3 NM lub 1000 ft nad poziomem lotniska aby można było wykonać poprawne lądowanie w punkcie przyziemienia.

Lot z symulowaną asymetrią ciągu (Sekcja 6)

- a. Kandydat zdający egzamin celem uzyskania uprawnienia na samolocie wielosilnikowym będzie musiał zaliczyć ćwiczenia z Sekcji 6. Symulowaną utratę mocy silnika po starcie można połączyć z Sekcją 4 i 5. W czasie symulowanej utraty mocy silnika Kandydat ma obowiązek wskazywać kolejność wykonywanych czynności zaradczych poprzez wskazanie odpowiednich dźwigni i przełączników sterujących pracą silnika/płatowca. W trakcie tego etapu lotu Kandydat powinien pilotować samolot z zachowaniem warunków bezpieczeństwa lotu i osób przebywających na pokładzie.
- b. Po starcie lub wykonaniu procedury po nieudanym podejściu Egzaminator wprowadzi symulację utraty mocy silnika poprzez zamknięcie przepustnicy. Kandydat powinien zachować kontrolę nad samolotem, zidentyfikować niepracujący silnik i wykonać procedurę wyłączenia silnika i zmiany skoku śmigła do wiatrakowania (*feathering*) poprzez wskazywanie odpowiednich przełączników i dźwigni. Egzaminator odpowiada za utrzymanie zerowego ciągu silnika i symulację utraty mocy. Kandydat powinien poinformować Egzaminatora o zauważeniu sytuacji awaryjnej. Należy rozważyć zgłoszenie ATC zamiar symulacji utraty mocy silnika jeśli może nastąpić ograniczenie w prędkości wznoszenia lub zdolności manewrowych samolotu. Po wykonaniu czynności zaradczych Kandydat nie powinien zakładać zakończenia ćwiczenia (sytuacji awaryjnej) aż do momentu potwierdzenia tego faktu przez Egzaminatora. Po wykonaniu przez Kandydata czynności związanych z symulowaną awarią silnika Egzaminator przywraca normalne parametry pracy silnika.
- c. Podczas lotu z symulowaną asymetrią ciągu Kandydat będzie poproszony o rozpoczęcie podejścia i wykonania procedury po nieudanym podejściu a następnie wykonanie podejścia do lądowania. Procedurę odejścia na drugi krąg należy wykonać w oparciu o wskazania przyrządów jednak w sytuacji gdy DA/H lub MDA/H jest wyższa niż minimalna wysokość podejścia w asymetrii (ACA/H). Egzaminator może polecić Kandydatowi zdjęcie gogli lub osobiście usunąć elementy zasłaniające widoczność z kabiny tuż przed osiągnięciem DA/H lub MDA/H, symulując w ten sposób przerwy w zachmurzeniu i odzyskanie przez Kandydata widzialności na podejściu, następnie zezwolić Kandydatowi na kontynuowanie podejścia do DA/H lub MDA/H. W takiej sytuacji Kandydat będzie kontynuował podejście do lądowania ale na ACA/H rozpocznie procedurę odejścia po nieudanym podejściu symulując np. zablokowanie pasa.

Pilotaż (Sekcja 2)

- a. Egzaminator może dokonać sprawdzenia elementów sekcji 2 po zakończeniu pozostałych sekcji lub w czasie przelotu pomiędzy lotniskami. W czasie lotu z niepełnym zestawem przyrządów Egzaminator odpowiada za nawigację, orientację przestrzenną, obserwację przestrzeni powietrznej i postępowanie zgodnie z zaleceniami ATC. Kandydat odpowiada za bezpieczeństwo w samolocie, zmianę konfiguracji samolotu i zachowanie nakazanych parametrów lotu. Po wykonaniu elementów tej sekcji, Egzaminator przed przekazaniem kontroli nad samolotem Kandydatowi upewni się, że Kandydat zachowuje orientację przestrzenną, zna i rozumie warunki wykonania kolejnego zadania.
- b. Pełny zestaw przyrządów: pilotaż w oparciu o pełny zestaw przyrządów zawiera:
 - lot po prostej bez zmiany wysokości przy różnych prędkościach, trymerowanie samolotu;
 - zakręty bez zmiany wysokości przy utrzymaniu prędkości kątovej 1;
 - zakręty z naborem i utratą wysokości przy utrzymaniu prędkości kątovej 1.

UWAGA: większość z powyższych elementów będzie zwykle oceniana podczas odlotu, przelotu po trasie i w czasie podejścia do lądowania.

- wyprowadzenie z anormalnych położeń, zakręty z przechyleniem 45° oraz głębokie zakręty z utratą wysokości.

- wyprowadzenie z początkowej fazy przeciągnięcia w locie poziomym, zakręty z naborem i utratą wysokości w konfiguracji do lądowania z zachowaniem minimalnej utraty wysokości, użycie standardowej procedury wyprowadzania z przeciągnięcia, wyprowadzenie samolotu na kierunek zadany przez Egzaminatora oraz ustalenie stałego kąta wznoszenia zapewniającego utrzymanie nakazanej prędkości wznoszenia (V_y).
- c. Niepełny zestaw przyrządów: pilotaż w oparciu o niepełny zestaw przyrządów zawiera:
- lot po prostej bez utraty wysokości oraz ustabilizowane wznoszenie przy zadanej prędkości w locie po prostej,
 - zakręty bez utraty wysokości z wyprowadzeniem na zadany kurs przy utrzymaniu zakrętu z prędkością kątową 1 z użyciem czasomierza lub zakręty z wyprowadzeniem na zadany kurs,
 - wyprowadzenie z anormalnych położeń, włączając głębokie zakręty bez utraty wysokości a także z naborem i utratą wysokości. Wyprowadzenie należy wykonać w rozsądnym czasie do uzyskania lotu poziomego, wytrymerowanie samolotu i uzyskania zadanej prędkości oraz przy minimalnej utracie wysokości.

UWAGA: jeżeli samolot nie posiada zabudowanego zakrętomierza, do określenia prędkości kątowej należy zasłonić PFD i wykorzystać awaryjny sztuczny horyzont.

Czynności po locie

Przy omawianiu przebiegu lotu Egzaminator może zadawać pytania celem wyjaśnienia poszczególnych elementów lub wykonanych manewrów. Kandydat otrzyma informacje o wyniku egzaminu i wyjaśnienie jeśli któraś z sekcji nie została zaliczona. Egzaminator przedstawi wymogi jakie należy spełnić przed ponownym przystąpieniem do egzaminu i wyznaczy wymagane lub zalecane elementy w procesie doszkolenia. Informacje odnośnie wyniku egzaminu i ewentualne zalecenia dotyczące doszkolenia będą przekazane w formie pisemnej w Protokole egzaminacyjnym. Kandydat ma obowiązek podpisać Protokół, co jest potwierdzeniem przyjęcia do wiadomości wyniku egzaminu. Otrzyma oryginał Protokołu a kopia zostanie przekazana do Urzędu Lotnictwa Cywilnego celem dalszego procedowania.

Załącznik 8

**WSKAZÓWKI W ZAKRESIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO DO WYDANIA
lub PRZEDŁUŻENIA/WZNOWIENIA UPRAWNIENIA FI/CRI/IRI/TRI**

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania uprawnienia FI/CRI/IRI/TRI

Egzaminator powinien kierować się własną oceną, Instrukcją Użytkowania w Locie/AFM oraz minimami przyjętymi przez ATO

Widzialność i zachmurzenie: W zależności od typu uprawnienia o jakie ubiega się Kandydat,

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu/śmigłowca

Kandydat ubiegający się o pierwsze wydanie uprawnienia instruktora musi spełnić wszelkie wymogi związane z wydaniem tego uprawnienia przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego. Dokumentacja szkolenia musi być udostępniona egzaminatorowi. Ponadto, ośrodek szkolenia powinien potwierdzić gotowość Kandydata do przystąpienia do egzaminu przez wydanie Zaświadczenia o odbyciu Zatwierdzonego Szkolenia.

OGÓLNA ODPRAWA DLA INSTRUKTORA PILOTAŻU

Egzaminator przedstawi zdającemu ogólny zarys lub plan egzaminu. Zawierać on będzie:

- a. Ogólną odprawę przeprowadzoną przez Egzaminatora
- b. Oprawę przed lotem przeprowadzaną przez zdającego jako część głównego zadania lotniczego
- c. Egzamin praktyczny w powietrzu - trwający około 1 godz. 30 min. lotu w powietrzu.
- d. Ustny sprawdzian przeprowadzany na ziemi, z zakresu materiału objętego programem szkolenia wraz z krótką instrukcją, o której Egzaminator wspominał wcześniej.
- e. Odprawę po locie przeprowadzaną przez Egzaminatora.

Egzaminator powinien wyjaśnić, że przez cały czas trwania lotu będzie odgrywał rolę ucznia i musi być tak traktowany. Egzaminator oczekiwać będzie od zdającego, iż udzieli on jasnych i precyzyjnych instrukcji jak również wykaże się dobrym poziomem technik szkolenia jak również odpowiednią wiedzą techniczną.

Zdający będzie pełnił funkcję „dowódcy” samolotu i z tego względu odpowiedzialny jest za bezpieczne pilotowanie samolotu.

Zdolności i umiejętności lotnicze oceniane będą przez cały czas trwania egzaminu, jak również ogólna znajomość ćwiczeń powietrznych oraz zachowanie ich kolejności szkoleniowej.

Egzaminator powinien pokreślić, iż zdający oceniany będzie w odniesieniu do następujących zakresów:

- a. umiejętności przekazania, jako instruktor szkolący, wiedzy i umiejętności
- b. zdolności i umiejętności lotniczych jak również skutecznego wykorzystania czasu i przestrzeni powietrznej
- c. znajomości technik szkolenia oraz kolejności zadań szkoleniowych
- d. wiedzy technicznej oraz standaryzacji ćwiczeń
- e. analizy i poprawiania błędów

Egzaminator może włączyć manewry, które wymagają jedynie zademonstrowania a nie są przedmiotem szkolenia, jednakże w przypadkach takich powinien za każdym razem wyraźnie poinformować o tym zdającego.

ODPRAWA PRZED LOTEM – EGZAMIN INSTRUKTORA PILOTAŻU

Egzaminator podejmie decyzję co do głównego ćwiczenia, które ma być omówione jako przedmiot nauczania oraz zapewni zdającemu 15-20 minut czasu na przygotowanie.

Normalnie ćwiczenie powietrzne wybierane jest z programu szkolenia praktycznego oraz należy przyjąć założenie, że student wykonał już wszystkie wcześniejsze ćwiczenia, poprzedzające to wybrane. Egzaminatorzy powinni uwzględniać w swoim wyborze ćwiczenia z pełnego zakresu szkolenia, a nie stale wybierać jedno i to samo ćwiczenie na każdy egzamin.

Zdający mogą korzystać z przygotowanych wcześniej notatek i materiałów, jednakże muszą wykazać się dogłębną znajomością ćwiczeń, a nie wyłącznie odwoływać się do notatek.

Od zdającego oczekuje się przeprowadzenia krótkiej odprawy przed lotem, trwającej 15-30 minut, zależnie od kolejności. Egzaminatorzy mogą jednakże poprosić o dłuższą odprawę, w związku z czym potrzeba będzie więcej czasu na przygotowanie. Na ogół dłuższe odprawy przewidziane są dla 30-45 minutowych instrukcji.

Po głównej odprawie przed lotem zdający powinien wyjaśnić przebieg lotu, omawiając wszystkie aspekty, w tym również powtórzenie ćwiczeń poprzednio nauczonych lub też zakresu umiejętności lotniczych jakich wymaga ten poziom szkolenia.

Od zdającego wymaga się wykazania umiejętności rozłożenia ćwiczenia na poszczególne etapy. Logiczny porządek nauczania jak również uczenia się danego ćwiczenia jest warunkiem, iż zostanie ono zrozumiane przez ucznia. Dlatego też odprawy i ćwiczenia w locie nie powinny być odczytywane z notatek, lecz instruktorzy powinni wykazać się umiejętnościami oceny postępów i zrozumienia zagadnienia przez ucznia, a w razie konieczności, odpowiednio dostosować techniki nauczania i/ lub je powtórzyć.

EGZAMIN PRAKTYCZNY W POWIETRZU INSTRUKTORA PILOTAŻU

Ćwiczenie w powietrzu trwać powinno na ogół pomiędzy 1,5 a 2 godzinami oraz zawierać musi wszystkie obowiązkowe ćwiczenia odpowiednio z Części 4, 5 i 6 programu.

Obowiązkiem Egzaminatora jest wytłumaczyć zakres i treść wymaganych Części egzaminu. Jeśli zajdzie potrzeba, może do tego celu posłużyć się formularzem protokołu egzaminacyjnego.

Egzaminator powinien podkreślić kto będzie pełnił funkcję dowódcy samolotu i tym samym będzie odpowiedzialny za przeprowadzenie lotu, łącznie ze złożeniem planu lotu lub wpisami do dokumentów. Podczas dodatkowych ćwiczeń egzaminator może wziąć na siebie obowiązek prowadzenia łączności R/T i nawigacji.

Zarówno Egzaminator jak i zdający muszą być przygotowani na to, iż egzamin może trwać 4-6 godzin. W żadnym wypadku nie wolno w jakikolwiek sposób ponaglać zdającego tak aby wykonywał on zadania w sposób pospieszny ani też nie wolno Egzaminatorowi skracać zakresu egzaminu.

Przez cały czas egzaminu/sprawdzianu Egzaminator musi sporządzać dokładne notatki, aby mógł przeprowadzić szczegółowe omówienie podczas odprawy po locie. Egzaminator powinien robić notatki w sposób jak najbardziej dyskretny, przy czym winien wytłumaczyć, iż jest to normalnie stosowana praktyka i nie powinno to budzić jakichkolwiek wątpliwości zdającego.

Egzaminator może robić notatki w trakcie odprawy, zaś wszelkie prezentacje na planszach czy tablicach należy zachować jako punkt odniesienia na czas odprawy po locie.

Egzaminator musi stosować standardowe techniki i ćwiczenia szkoleniowe, mając jednakże na uwadze fakt, iż każde ćwiczenie może być nauczane różnymi sposobami, jednak ogólne zrozumienie danego manewru jak i jego wykonanie musi być zadawalające.

Egzaminator powinien wykorzystać egzamin praktyczny również w celu podkreślenia zagadnień standaryzacji, które omawiane były zarówno przez Egzaminatora jak i w czasie Seminariów Instruktorskich lub spotkań. W szczególności każdy egzamin zawsze powinien obejmować zagadnienia szkoleniowe z zakresu bezpieczeństwa lotu.

Egzaminator ma obowiązek:

- a. Omówić ze zdającym możliwość włączenia do wykonania symulowanych procedur awaryjnych, które będą brane pod uwagę przy ocenie umiejętności i zdolności lotniczych zdającego, jak również omówić z nim czynności, jakie muszą zostać wykonane w przypadku zaistnienia rzeczywistej sytuacji awaryjnej w czasie lotu.
- b. Sprawdzić, iż zdający posiada w swojej dyspozycji wszelkie konieczne wyposażenie, które może mu być potrzebne w czasie lotu.

Po sprawdzeniu i zaakceptowaniu dokumentacji samolotu, lot powinien rozpocząć się od przygotowania samolotu. W zależności od scenariusza dla tej części lotu, zdający powinien normalnie wykonać sprawdzenie samolotu, które nie stanowi jednak samo w sobie ćwiczenia szkoleniowego.

Start i odlot mogą zostać wykonane przez zdającego lub też „ucznia”, w zależności od głównego ćwiczenia powietrznego, które ma zostać nauczane, tzn. o ile ćwiczenie to umieszczone jest w programie szkolenia na późniejszym etapie, kiedy uczeń potrafi już wykonać start, wówczas z reguły „uczeń” otrzyma w czasie odprawy polecenie wykonania tego odcinka lotu.

Instruktor powinien wykorzystać fazę odlotu i wznoszenia dla pogłębiania wiedzy i umiejętności „ucznia” w zakresie wykonania wznoszenia, czytania map/ogólnej orientacji, przeglądu sytuacji, ogólnych umiejętności lotniczych, itp.

Gdy ustalone zostanie środowisko lotu i odpowiednie warunki szkoleniowe, zdający powinien przystąpić do realizacji programu szkolenia zgodnie z planem przedstawionym na odprawie. Egzaminator musi wykonywać czynności zgodnie z otrzymywanymi poleceniami i choć z jednej strony nie wolno mu stosować podstępnych pułapek, to jednak powinien zachowywać się jak normalny uczeń i popełniać błędy, szczególnie wtedy, gdy wyjaśnienia lub polecenia nie są jasne. Ponadto ważne jest aby reakcje Egzaminatora były spójne i jednolite, tzn. z chwilą gdy „uczeń” (pozorowany przez wspomnianego Egzaminatora) opanuje już jakiś element, nie powinien popełniać dalszych błędów przy jego wykonywaniu.

Główne ćwiczenie szkoleniowe powinno zostać wykonane w całości. Zdający nie powinien skracać przebiegu tego ćwiczenia z powodu tego, że rolę ucznia odgrywa Egzaminator. Instruktor musi być niezwykle uważny oraz mieć świadomość błędu popełnionego przez „ucznia” i tam gdzie jest konieczne, poprawiać te błędy.

Egzaminator powinien śledzić metody instruktorskie zdającego jak również jego sposób pilotowania samolotu, umiejętności lotnicze oraz ogólny przebieg lotu.

Po wykonaniu głównego ćwiczenia szkoleniowego, Egzaminator powinien tak pokierować lotem tak, aby wykonać inne ćwiczenia oraz procedury w locie, łącznie z wszystkimi obowiązkowymi punktami. Manewry te mogą być wymagane w ramach ćwiczeń szkoleniowych i wówczas egzaminator odgrywa rolę ucznia, bądź też wykonywane są przez zdającego celem wykazania swoich umiejętności pilotowania samolotu. Nawet wtedy gdy zdający wykonuje ćwiczenia celem zademonstrowania swoich umiejętności, to i tak oczekiwać się będzie, iż przez cały czas ich wykonywania będzie mówił i objaśniał co robi, jednak Egzaminator grający rolę ucznia nie będzie musiał tych ćwiczeń wykonywać ponownie.

Egzaminator musi z uwagą słuchać wyjaśnień zdającego jak również obserwować dokładność wykonania tych manewrów, z uwzględnieniem bezpieczeństwa i umiejętności lotniczych.

Jeśli egzamin praktyczny wymaga wykonania zaawansowanych manewrów, takich jak korkociąg czy elementów akrobacji lotniczej, wówczas muszą one zostać wykonane w całości. Może zdarzyć się, iż będą one musiały zostać wykonane w ramach odrębnego lotu.

Wszystkie inne obowiązkowe manewry, w tym także symulowane sytuacje awaryjne i procedury w sytuacjach nienormalnych, muszą zostać wykonane przed powrotem nad lotnisko celem przeprowadzenia dalszej nauki startu, ruchu nadlotniskowego, oraz różnych typów podejść i, odpowiednio, lądowań.

Przez cały czas lotu zdający musi stosować się do Instrukcji Użytkowania w Locie, przestrzegać prawa lotniczego oraz wykonywać czynności zgodnie z dobrą praktyką lotniczą.

Po locie Egzaminator może chcieć przedyskutować różne bądź pewne konkretne metody pilotowania samolotu celem wyjaśnienia działań wykonywanych przez zdającego. Należy w omówieniu tym oprzeć się na procedurach operacyjnych w locie oraz Instrukcji Operacyjnej ośrodka szkoleniowego.

Egzamin ustny na ziemi

Zazwyczaj egzamin ustny przeprowadzany na ziemi trwa od 1 godz. 30min do 2 godzin. Dokładny czas trwania tego egzaminu zależy od rodzaju testu jak również tempa zdającego.

Celem egzaminu ustnego jest stwierdzenie ogólnego poziomu wiedzy zdającego z zakresu wszystkich przedmiotów zawartych w programie szkolenia wg przepisów Part-FCL oraz sprawdzenie jego umiejętności nauczania i przekazywania wiedzy.

Egzaminator wybrać musi temat oraz może ustalić proporcję pytań z każdego zakresu. Pytania mogą być formułowane z pozycji „ucznia” lub też mogą być bardziej wnikliwe celem sprawdzenia poziomu wiedzy zdającego.

Zdający powinni mieć do dyspozycji przynajmniej następujące dokumenty i wyposażenie:

- a. Zbiór Informacji Lotniczych danego państwa (AIP)
- b. Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PL-4444)
- c. Prawo lotnicze
- d. Licencję pilota
- e. Okólniki Informacji Lotniczych (AIC)
- f. Rozporządzenie Komisji (EU) 1178/2011
- g. Mapy Lotnicze w skali 1:500 000
- h. Komputer nawigacyjny
- i. Program szkolenia PPL
- j. Instrukcja Użytkowania Samolotu w Locie
- k. Instrukcja Operacyjna i zlecenie na lot
- l. Podręcznik Instruktora Pilotażu
- m. Model samolotu i przyrządy (wykresy)

Przed rozpoczęciem egzaminu naziemnego, zdający musi być poinformowany, iż niektóre pytania będą wymagały szczegółowych odpowiedzi, jednakże nie będzie pytań-pułapek. Jeśli zdający nie rozumie pytania lub też nie wie jak odpowiedzieć, wówczas powinien albo poprosić o wyjaśnienie albo powiedzieć, że nie zna odpowiedzi.

Na pytania odpowiadać można posługując się dowolnymi, dostępnymi pomocami lub sprzętem szkoleniowym.

Tam gdzie ma to zastosowanie, na pytanie można odpowiedzieć odnosząc się do stosownych przepisów prawnych lub innych dokumentów.

Egzaminator musi zapewnić takie pytania, aby nie zawierały one pytań wymagających prostej odpowiedzi TAK lub NIE, zaś od zdającego oczekiwać się będzie, iż przed udzieleniem odpowiedzi przepyta on „ucznia” celem ustalenia zakresu posiadanej przez niego wiedzy.

Wszystkie pytania i odpowiedzi powinny być zanotowane celem omówienia ich na odprawie po egzaminie oraz zamieszczenia w protokole.

O ile nie zostaną one włączone w ramy egzaminu praktycznego, Egzaminator musi pamiętać o pytaniach z zakresu programu szkolenia dotyczących bezpieczeństwa lotu.

Wykład

Oczekuje się, że wszyscy kandydaci ubiegający się o pierwsze wydanie uprawnienia FI wygłoszą krótki wykład lub przeprowadzą odprawę trwającą nie dłużej niż 45 minut łącznie z pytaniami.

Przedmiot wykładu ustalony zostanie przez Egzaminatora oraz powinien zostać podany zdającemu wcześniej przed dniem egzaminu. Temat powinien być zazwyczaj związany z programem szkolenia do uzyskania uprawnienia PPL(A), jednakże może dotyczyć ogólnej wiedzy lotniczej. Egzaminatorzy muszą dysponować wieloma różnymi tematami, tak aby zdający nie byli przygotowani na ulubiony temat Egzaminatora.

Zdający musi być przygotowany na wygłoszenie wykładu do niewielkiej publiczności, złożonej z Egzaminatora i innych uczniów lub instruktorów, którzy dysponować będą czasem oraz zainteresowani będą uczestnictwem w wykładzie. Liczba publiczności nie powinna przekroczyć 6 osób.

Oczekuje się, iż zdający posługiwać się będą dowolnymi dostępnymi pomocami i wyposażeniem szkoleniowym, dlatego też niezmiennie ważne jest aby zdający byli odpowiednio przygotowani i posiadali praktykę w korzystaniu z tego wyposażenia i pomocy. Wykład przeprowadzony przez kandydata ubiegającego się o uprawnienia FIC powinien być bardziej „formalny” i powinien w pełni wykorzystywać nowoczesne wyposażenie szkoleniowe i najnowszy sprzęt do prezentacji.

Zdający muszą posiadać świadomość tego, iż przedmiotem oceny nie tylko jest treść wykładu lecz również sposób i forma prezentacji tematu.

Po wykładzie należy zarezerwować czas na pytania publiczności (od 10 do 15 minut), jednakże Egzaminator dopilnować musi, aby nie nastąpiło wnikliwe i długotrwałe przepytywanie kandydata, w wyniku którego mógłby on być narażony na rozmaite nie stosowne pytania lub wręcz na ośmieszenie.

Jeśli egzamin praktyczny przeprowadza się na samolocie jednosilnikowym, zaś zdający ubiega się o przedłużenie ważności uprawnień instruktorskich na samolot wielosilnikowy, wówczas naziemny egzamin ustny, i/lub odprawa czy wykład muszą zawierać pytania/instrukcje dotyczące samolotów wielosilnikowych.

Egzaminy praktyczne celem wydania uprawnień instruktorskich na samoloty wielosilnikowe muszą również zawierać w sobie elementy egzaminu instruktorskiego na samoloty jednosilnikowe, o ile wymagane jest odnowienie ważności uprawnień na samoloty jednosilnikowe.

Ustny egzamin naziemny powinien obejmować pytania z zakresu instrukcji i operacji samolotu w lotach nocnych jak również podstaw techniki lotów wg wskazań przyrządów. Zaawansowane techniki lotów wg wskazań przyrządów oraz nawigacja radiowa łącznie z precyzyjnymi/nieprecyzyjnymi podejściami wg wskazań przyrządów muszą zostać włączone w zakres egzaminu dla instruktorów ubiegających się o uprawnienia instruktorskie w lotach wg wskazań przyrządów (IRI) lub w warunkach atmosferycznych do lotów wg przyrządów.

Od wszystkich zdających oczekiwać się będzie iż wykażą się praktyczną wiedzą z zakresu Part-FCL, Rozporządzeniem EU 1178/2011 oraz odnośnych części Part-OPS.

Ocena końcowa i odprawa po locie

KRYTERIA ZALICZENIA/ NIEZALICZENIA EGZAMINU

Egzaminator powinien wziąć pod uwagę wszystkie aspekty egzaminu praktycznego oraz ogólne wykonanie jak również poszczególne punkty i części.

W celu ustalenia wyniku egzaminu (kryteria zaliczenia/niezaliczenia) uwzględnić należy Części 1 do 7, zgodnie z Załącznikiem 1 do Protokołu Wzór nr 06.

Zaliczenie otrzymuje się gdy wszystkie Części egzaminu ocenione zostały pozytywnie.

Niezaliczenie tylko jednej Sekcji spowoduje Zaliczenie Częściowe. Egzamin poprawkowy będzie wymagał zdania niezaliczonej Sekcji po uprzednim doszkoleniu w ATO.

Niezaliczenie więcej niż jednej Części wymaga ponownego zdawania całego egzaminu.

Każde podejście egzaminacyjne musi zostać wpisane na oddzielnym formularzy protokołu egzaminacyjnego.

Egzamin poprawkowy po egzaminie zaliczonym częściowo przeprowadza ten sam egzaminator.

ODPRAWA PO LOCIE

Kandydat powinien odbyć odprawę po locie, kiedy wykonane zostały w całości wszystkie części egzaminu. Nie mniej jednak egzaminator ma prawo przerwać egzamin w dowolnej jego fazie, gdy uzna, że wykazane przez kandydata umiejętności lotnicze lub instruktorskie wymagają zdawania kompletnego egzaminu poprawkowego.

Preferowana metoda prowadzenia odprawy po locie zakłada, iż Egzaminator poda wynik egzaminu na początku odprawy. Jeśli wynik egzaminu to Częściowe Zaliczenie lub Niezaliczenie, Egzaminator wyjaśni które Części egzaminu nie zostały zaliczone i jakie były powody niezaliczenia.

Ocena egzaminu praktycznego musi zostać jasno określona w oparciu o następujące powody:

- a. nauczane zagadnienia były technicznie niepoprawne
- b. metoda nauczania nie mieściła się w standardach
- c. słaba lub niedostateczna umiejętność przekazywania wiedzy
- d. słaby lub niedostateczny zakres posiadanej wiedzy z przedmiotów naziemnych oraz porządek zadań w powietrzu
- e. słabe umiejętności pilotowania i/lub niewystarczające umiejętności lotnicze

O ile z jednej strony należy zachęcić zdającego aby przedyskutował z Egzaminatorem powody niezdania egzaminu, to jednak Egzaminator powinien unikać wdawania się w jakąkolwiek polemikę. Nie należy wymagać od zdającego aby sam siebie oceniał ani też poddał krytyce swoje wykonanie zadań egzaminacyjnych.

Egzaminatorzy muszą mieć pewność, że po zakończeniu odprawy po locie wszystkie wątpliwości i nieporozumienia zostały całkowicie wyjaśnione, zaś zdający otrzymali stosowne instrukcje co do ewentualnego doszkolenia celem poprawy ich umiejętności.

Po podaniu ogólnego wyniku egzaminu, Egzaminator powinien omówić wszelkie inne ważne punkty odnotowane przez niego w czasie egzaminu, które muszą być poprawione. Nie mniej jednak omówienie to powinno się ograniczyć do kilku zagadnień czy punktów, i w żadnym wypadku nie powinno obejmować całej długiej listy wszystkich zauważonych niedociągnięć, uchybień czy omyłek.

Egzaminator dokonać musi wpisu w dzienniku lotów Instruktora, czytelnie podpisując się imieniem i nazwiskiem oraz wyraźnie wpisując numer swojej licencji oraz wynik egzaminu praktycznego.

Uprawnienie FI/CRI można przedłużać bez zmiany pierwotnej daty ważności, podchodząc do egzaminu w okresie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności uprawnienia.

Warunkiem zaliczenia uprawnienia instruktorskiego jest spełnienie dwóch spośród trzech warunków:

- a. uczestnictwo w zatwierdzonym seminarium FI;
- b. wymagana praktyka instruktorska;
- c. ocena kompetencji;

przy czym w co drugim przedłużeniu instruktor ma obowiązek przejść ocenę kompetencji. Egzaminator może dokonać stosownego wpisu do licencji zdającego, który przedłuża ważność uprawnień na następny okres 3 lat do ostatniego dnia miesiąca, w którym wygasa uprawnienie.

Jeśli kandydat nie spełnił wymagań określonych w powyższym paragrafie, nie można dokonać jakiegokolwiek wpisu do licencji. Kandydaci muszą zostać poinformowani o terminie, w którym pozostałe wymagania muszą zostać spełnione w celu przedłużenia ważności uprawnienia.

Wygasłe uprawnienia FI może zostać odnowione na podstawie zdanego egzaminu praktycznego oraz uczestnictwa w seminarium FI.

Jeśli kandydat do FI ubiega się o uprawnienie na statek powietrzny jednosilnikowy oraz wielosilnikowy, wymagane będzie posiadanie uprawnienia na statek powietrzny wielosilnikowy oraz zdanie egzaminu na wielosilnikowym statku powietrznym; w takim przypadku kredytuje się uprawnienie FI na statek powietrzny jednosilnikowy. W przypadku kandydata do uprawnienia CRI, konieczne będzie zdawanie odrębnych egzaminu praktycznego na statku powietrznym jednosilnikowym oraz wielosilnikowym.

Kandydat ubiegający się o pierwsze wydanie uprawnienia FI lub CRI będzie mógł korzystać z niego dopiero wtedy, gdy zostanie ono wydane przez Departament Personelu Lotniczego ULC.

Protokół egzaminacyjny odpowiednio wypełniony przez Egzaminatora musi zostać podpisany przez Kandydata.

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE NADANIA UPOWAŻNIENIA FIE/CRE/IRE/TRE

Zalecane warunki pogodowe podczas trwania egzaminu do uzyskania uprawnienia egzaminatora

Egzaminator powinien kierować się własną oceną, Instrukcją Użytkowania w Locie/AFM oraz minimami przyjętymi przez ATO.

Widzialność i zachmurzenie: W zależności od typu uprawnienia o jakie ubiega się Kandydat,

Wiatr: Max 30kt, składowa boczna wiatru zgodnie z ograniczeniami samolotu/śmigłowca

1. Każdy egzaminator musi posiadać pisemne upoważnienie określające posiadany przez niego zakres upoważnienia oraz rodzaje egzaminów/sprawdzianów, które może przeprowadzać.
2. Każda kategoria upoważnienia egzaminatora jest związana z innymi wymaganiami stawianymi kandydatom na egzaminatorów oraz zakresem przeprowadzanej oceny kompetencji. Zadaniem tego dokumentu jest przedstawienie podstawowych wymagań i wskazanie wytycznych do procedur związanych z nadawaniem i utrzymaniem upoważnienia egzaminatora oraz wykonywaniem czynności egzaminacyjnych wynikających z uprawnień egzaminatora. Wszystkie upoważnienia egzaminatorów i zatwierdzenia szkoleń standaryzacyjnych i/lub seminariów odświeżających opisane w niniejszym dokumencie są wydawane przez Prezesa ULC.

Kategorie egzaminatorów omówione w tym dokumencie to:

- Pilot Egzaminator (FE);
- Egzaminator na klasę samolotu (CRE);
- Egzaminator w locie wg wskazań przyrządów (IRE);
- Egzaminator instruktora pilotażu (FIE);
- Egzaminator na typ (TRE) (Tylko śmigłowce z załogą jednoosobową);
- Egzaminator na urządzeniach treningowych do lotu (SFE) (Tylko śmigłowce z załogą jednoosobową).

W zależności od posiadanej licencji i uprawnień, łącznego doświadczenia w powietrzu (nalotu)

i doświadczenia instruktorskiego, przywileje FE mogą różnić się, uwzględniając potrzeby egzaminowania

w celu wydania następujących licencji:

- Licencja pilota rekreacyjnego (LAPL);
- Licencja pilota turystycznego (PPL);
- Licencja pilota zawodowego (CPL).

W zależności od posiadanej licencji i uprawnień, doświadczenia w powietrzu (nalotu) i doświadczenia instruktorskiego, przywileje CRE mogą różnić się, uwzględniając potrzeby egzaminowania celem wydania następujących uprawnień:

- Uprawnienia na klasę SEP;
- Uprawnienia na klasę TMG;
- Uprawnienia na klasę MEP;
- Uprawnienia na klasę SET;
- Uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową, z wyłączeniem uprawnień na typ samolotu complex o wysokich osiągach z załogą jednoosobową;

- kontrole umiejętności dla przedłużenia i wznowiania ważności uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów w załodze jednoosobowej.

3. Kategorie upoważnienia egzaminatora

Procedury za pomocą których egzaminator może zdobyć dodatkowe kategorie upoważnienia (np. z CRE SE do CRE SE + ME) opisane w dok. „Standaryzacja I Upoważnienie Egzaminatorów”, w Części 3. Zapewniają one spełnienie odpowiednich wymagań standaryzacyjnych podczas przeprowadzania egzaminów praktycznych. Początkowy kurs szkolenia standaryzacyjnego dla egzaminatorów może nie obejmować podziału na typy / klasy, warianty statków powietrznych lub uprawnień, które egzaminator w dalszej działalności może zdobyć po uzyskaniu odpowiedniego doświadczenia.

4. Wielość funkcji egzaminatora.

Egzaminator może pełnić każdą funkcję egzaminatora: TRE, CRE, FE, IRE czy FIE, jeśli spełnia określone dla niej zawarte w Part FCL, Podczęść K, wymagania dotyczące kwalifikacji i doświadczenia. W przypadku gdy egzaminator posiada więcej niż jedną kategorię egzaminatora, np. FE i FIE, ważność wszystkich uprawnień egzaminatora może być przedłużona łącznie, o ile spełnia on wymagania określone w FCL.1025 oraz FCL.1020 dla jednej ze swoich specjalności.

5. Standaryzacja

Dla zapewnienia stosowania jednakowych praktyk i standardów podczas prowadzonych egzaminów lub kontroli umiejętności, Prezes ULC publikuje wytyczne dla egzaminatorów w Podręczniku Egzaminatora. W ostatnim roku ważności upoważnienia, egzaminator musi wziąć udział w egzaminatorskim seminarium odświeżającym. Prezes ULC będzie zatwierdzał seminaria przeznaczone dla konkretnych kategorii egzaminatorów. Należy zwrócić uwagę, że oczekuje się, iż egzaminatorzy upoważnieni do pełnienia różnych ról, np. TRE EMB170 i FE PPL, będą zobowiązani do spełnienia różnych wymagań standaryzacyjnych dla każdej podejmowanej roli. Semina odświeżające mogą być prowadzone w ULC lub w zatwierdzonych przez ULC do ich prowadzenia ATO.

6. Ocena kompetencji

Ocena kompetencji dla uzyskania upoważnienia egzaminatora lub jego przedłużenia jego ważności, może być przeprowadzona na dwa sposoby.

Ocena kompetencji w trakcie rzeczywiście prowadzonego egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności, podczas której kandydat na egzaminatora przeprowadza egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności kandydatowi, który ubiega się o wydanie licencji, uprawnienia lub upoważnienia i jednocześnie jest obserwowany przez IULC lub SE.

Egzamin z wykorzystaniem „Pozoranta”. SE lub IULC występuje w tym przypadku w podwójnej roli, zajmuje fotel dowódcy statku powietrznego, wykonuje zadanie lotnicze jako egzaminowany pilot i jednocześnie prowadzi ocenę kompetencji kandydata na egzaminatora komisji egzaminacyjnej.

7. Okres ważności

Upoważnienie egzaminatora będzie ważne nie dłużej niż trzy lata. Ważność upoważnienia egzaminatora może być przedłużona, jeżeli w okresie ważności tego upoważnienia egzaminator spełnił wymagania FCL.1025.

8. Jednorazowe upoważnienie do przeprowadzenia egzaminu pod nadzorem IULC.

- W przypadku braku egzaminatora posiadającego kwalifikacje wymagane do przeprowadzenia określonego egzaminu Prezes może na wniosek przewodniczącego upoważnić do przeprowadzenia tego egzaminu inną osobę. Egzamin ten przeprowadzany jest pod nadzorem IULC. ULC musi być przekonany, że dana osoba

jest zdolna i posiada kwalifikacje do przeprowadzenia danego egzaminu lub kontroli umiejętności przed upoważnieniem jej do jego przeprowadzenia.

- Dodatkowo ARA.GEN.300 wymaga od ULC zweryfikowania czy kandydat ubiegający się o wydanie licencji, upoważnienia lub uprawnienia spełnia wymagania aplikacyjne oraz czy egzaminatorzy w trakcie trzyletniego okresu ważności upoważnienia, spełniają wymagania do korzystania z posiadanych uprawnień wynikających z licencji lub upoważnień. ARA.GEN.355 stanowi, że jeżeli nadzór stwierdzi, że posiadacz licencji lub upoważnienia nie spełnia określonych wymagań, Prezes ULC może ograniczyć, zawiesić lub cofnąć licencję, upoważnienie egzaminatora lub uprawnienie oraz podjąć dalsze działania wykonawcze niezbędne do zapobiegania dalszym niezgodnościom.
- Egzaminatorzy odgrywają istotną rolę w ustanawianiu standardów lotniczych i promowaniu bezpieczeństwa lotniczego poprzez prowadzenie egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności, ocen kompetencji oraz egzaminów na ziemi na uprawnienia lub licencje i upoważnienie. Realizację tych zadań umożliwia posiadanie zaufania w środowisku lotniczym oraz prezentowanie pełnego profesjonalizmu podczas wypełniania swoich obowiązków.

9. Kandydaci ubiegający się o upoważnienie egzaminatora zobowiązani są:

- spełniać wymagania rozporządzenia (UE) 1178/2011,
- posiadać doświadczenie i praktykę lotniczą w odniesieniu do wykonywanych przez siebie operacji lotniczych;
- posiadać licencję i uprawnienia wymagane do wykonywania swoich uprawnień egzaminacyjnych;
- spełniać wymagania standaryzacyjne określone przez ULC;
- posiadać dobrą opinię środowiska lotniczego postępować według najwyższych standardów uczciwości;

10. Upoważnieni egzaminatorzy są zobowiązani:

- prowadzić egzaminy w sposób bezstronny, zgodnie z procedurami i standardami egzaminacyjnymi określonymi przez ULC;
- stosować się do wymagań rozporządzenia (UE) 1178/2011;
- utrzymywać wysoki poziom bezpieczeństwa w trakcie wykonywanych przez siebie operacji lotniczych;
- utrzymywać swoje licencje, uprawnienia i upoważnienia zgodnie z wymaganiami europejskimi i krajowymi;
- spełniać wymagania standaryzacyjne dla egzaminatorów określone przez EASA i ULC;
- terminowo i rzetelnie prowadzić dokumentację egzaminacyjną;
- przechowywać dokumentację egzaminacyjną oraz w każdej chwili, udostępniać ją na żądanie Władzy Lotniczej.

Czynności administracyjne po locie

Po każdym egzaminie praktycznym czy sprawdzanie umiejętności Egzaminator wypełnia odpowiedni protokół egzaminacyjny oraz bezzwłocznie przekazuje go do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Jeśli sprawdzian odbywał się jako kontynuacja uprawnień lub upoważnień zdającego, należy dokonać stosownych wpisów w jego licencji i dzienniku lotów, zgodnie z nadanym upoważnieniem.

Po każdym niezaliczonym egzaminie/sprawdzanie, należy poinformować zdającego, iż nie może on korzystać z odnośnych uprawnień i upoważnień aż do czasu pozytywnego zdania egzaminu przy zachowaniu odpowiednich terminów.

W przypadku każdego niezaliczonego sprawdzianu umiejętności, o ile Egzaminator uzna, iż umiejętności wykazane przez zdającego każą wątpić w możliwość korzystania przez niego z tych uprawnień czy upoważnień, Egzaminator musi odesłać protokół egzaminacyjny bezpośrednio do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W przypadku ZALICZENIA, Egzaminator zobowiązany jest do wypełnienia protokołu egzaminacyjnego podając szczegółowy przebieg lotu oraz wyniki każdej części. W przypadku ZALICZENIA nie wymaga się podawania jakichkolwiek uwag czy komentarza.

W protokole należy umieścić szczegółową informację o wszystkich wykonanych punktach i ćwiczeniach (łącznie z numerami ćwiczeń powietrznych) jak również temat wykładu i pytania omówione w czasie naziemnego egzaminu ustnego.

Załącznik 10

WSKAZÓWKI W ZAKRESIE NADANIA UPOWAŻNIENIA SENIOR EGZAMINATORA (SEN)

Senior Egzaminatorzy to najbardziej doświadczona grupa egzaminatorów, dodatkowo upoważnionych do wykonywania planowych lub doraźnych kontroli egzaminów praktycznych na zlecenie Prezesa ULC oraz do prowadzenia oceny kompetencji (OK) pozostałych egzaminatorów celem wydania, zmiany typu statku powietrznego, przedłużenia lub wznowienia upoważnienia egzaminatora.

Zakres oraz data ważności upoważnienia SE muszą być dostosowane do zakresu oraz daty ważności jego upoważnienia egzaminatora.

Ocena kompetencji jest częścią procesu powoływania doświadczonych pilotów instruktorów na członków komisji egzaminacyjnej zwanych dalej egzaminatorami oraz jednym z warunków przedłużenia lub wznowienia upoważnienia egzaminatora. Podczas OK kandydat na egzaminatora lub egzaminator wykazuje się przed inspektorem ULC lub SE swoją wiedzą oraz praktycznymi umiejętnościami prowadzenia egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji w odpowiedniej kategorii statku powietrznego.

Możliwość wykonywania oceny kompetencji przez Senior Egzaminatorów kandydatów na egzaminatorów oraz egzaminatorów przy przedłużaniu upoważnienia, sankcjonuje wymaganie FCL.1020 zawarte w załączniku 1 do rozporządzenia Komisji (UE) NR 1178/2011 w/s załóg w lotnictwie cywilnym (Part-FCL), Podczęść K sekcja 1

1. Uprawnienia Senior Egzaminatora

Działania Senior Egzaminatorów organizuje, koordynuje oraz nadzoruje Szef Egzaminatorów Praktycznych (SzEP) komisji egzaminacyjnej, zatrudniony w Wydziale Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej ULC.

Czynności egzaminacyjne oraz kontrolne SEN wykonują na polecenie SzEP, lub Przewodniczącego Komisji Egzaminacyjnej (PKE) działających w imieniu oraz z upoważnienia Prezesa ULC.

- a. Senior Egzaminator może być upoważniony do:
 - prowadzenia OK w celu nadania pilotowi-instruktorowi upoważnienia egzaminatora;
 - prowadzenia OK w celu wznowienia upoważnienia egzaminatora;
 - prowadzenia OK w celu przedłużenia ważności upoważnienia egzaminatora;
 - prowadzenia OK w celu zmiany typu statku powietrznego, pod warunkiem, że kandydat posiada ważne upoważnienie;
 - przeprowadzenia kontroli (obserwacji) każdego egzaminu praktycznego na zlecenie Prezesa ULC.
- b. SEN może posiadać upoważnienie do więcej niż jednego typu statku powietrznego pod warunkiem, że posiada on ważne upoważnienie egzaminatora na każdym z tych typów.
- c. Jeżeli SEN zmienia typ statku powietrznego, i uzyskuje kwalifikacje dla tego typu jako egzaminator, to przeniesienie upoważnień SE jest uzależnione tylko od złożenia wniosku i działań administracyjnych.
- d. SE może pełnić każdą funkcję egzaminatora (TRE, CRE, FE, IRE czy FIE), jeśli spełnia określone dla niej wymagania dotyczące kwalifikacji i praktyki.

2. Minimalne wymagania kwalifikacyjne dla kandydatów na Senior Egzaminatorów

- a. Wymagania organizacyjne
 - egzaminator musi otrzymać rekomendację Kolegium ds. Senior Egzaminatorów;
 - egzaminator musi udowodnić spełnianie zaleceń AMC FCL.1020, FCL1025, oraz cieszyć się dobrą opinią

- środowiska lotniczego;
 - egzaminator musi powiadomić ULC, że dokonał uzgodnień z operatorem, producentem lub ATO zapewniających mu wykonanie minimum dwóch ocen kompetencji rocznie;
 - ww. organizacje muszą wykonywać operacje na tych kategoriach statków powietrznych lub symulatorze danego typu statku powietrznego, dla których SE posiada ważne upoważnienie;
 - przed odbyciem kursu, kandydat musi uzyskać pozytywną ocenę kompetencji jako egzaminator prowadząc egzamin praktyczny lub kontrolę umiejętności pod nadzorem inspektora ULC.
- b. Wymagania w zakresie licencji:
- posiadać ważną licencję danej specjalności;
 - posiadać kwalifikacje do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego podczas przeprowadzania na statku powietrznym egzaminu praktycznego, kontroli umiejętności lub oceny kompetencji;
 - posiadać ważne upoważnienie egzaminatora w kategorii, na którą złożono wniosek o przyznanie upoważnienia SE.
- c. Wymagania w zakresie doświadczenia kandydata na SE
- posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenia jako egzaminator bezpośrednio przed złożeniem wniosku;
 - przedstawić dokumentację potwierdzającą przeprowadzenie co najmniej 12 egzaminów jako egzaminator danej specjalności;
 - utrzymywać czynną praktykę liniową jako kapitan jednocześnie korzystając ze swoich uprawnień jako egzaminator (dotyczy egzaminatorów wykonujących operacje w AOC)