

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3


 Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

PROTOKÓŁ/...../.....

 SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ
 EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP
 MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES
 ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECK

1 Dane kandydata / Details of Applicants			
Nazwisko kandydata: Applicant's last name		Imię: First name	
Rodzaj licencji, numer Licence type, number:			
2 DANE Z EGZAMINU / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI / SKILL TEST / PROFICIENCY CHECK DETAILS			
Data wygaśnięcia uprawnień: Expiry of previous or current rating		Typ samolotu /IR: Aeroplanes Type /IR	
Wydanie Uprawnienia TR /IR Skill test TR /IR	Kontrola umiejętności TR /IR: Proficiency check TR /IR:	Samolot certyfikowany: Aeroplanes certified	SE-SP <input type="checkbox"/> ME-SP <input type="checkbox"/> SE-MP <input type="checkbox"/> ME-MP <input type="checkbox"/>
Wydanie Licencji ATPL Skill test ATPL	Przedłużenie Revalidation	Operacje w załodze: Operating role	SPO <input type="checkbox"/> MPO <input type="checkbox"/>
Wydanie Licencji MPL Skill test MPL	Wznowienie Renewal	PBN: Wykonano co najmniej jedno podejście RNP APCH: At least one RNP APCH approach was performed	
Przy przedłużeniu zaznaczyć właściwe: Select one from the followings (revalidation only): FCL.740.A a)		10 odcinków trasy jako pilot 10 route sectors as pilot	1 odcinek trasy jako pilot z egzaminatorem 1 route sector as pilot flown with examiner
<input type="checkbox"/> Samolot Aeroplanes		Znaki rozpoznawcze: Aeroplanes registration	
<input type="checkbox"/> Symulator Simulator		Typ samolotu: Aeroplanes type	
Operator symulatora: Simulator operator		Numer FSTD: Number of FSTD used	
		(zgodnie z (EU) 1178/2011) (according to EU Reg. 1178/2011)	
Właściwy organ wydający Certyfikat FSTD: Competent Authority issuing qualification certificate for FSTD			
Trasa: Route	Całkowity czas lotu: Total time of flight	Czas odlotu: Time of departure	Czas przylotu: Time of arrival
Miejsce: Location	Data: Date	Całkowity czas sesji: Total session time	Początek: Start
3 WYNIK KOŃCOWY EGZAMINU / RESULT OF THE TEST			
Zaliczony / Passed		Częściowo zaliczony / Partially passed	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Nie zaliczony / Failed <input type="checkbox"/>			
Uwaga: W przypadku nie zaliczenia egzaminu, wpisać przyczynę i zalecenia do szkolenia. (str. 7 uwagi) Note: if the applicant fails the exam, the examiner shall indicate the reasons and recommendations for training. (Note: page 7)			
Nowa data uprawnień, ważność do: New date of rating - valid until		Typ samolotu /IR: Aeroplanes Type /IR	
		TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> YES NO	
Wydano zezwolenie na korzystanie z uprawnień do 8 tygodni / Permission of Licence Privileges up to 8 weeks has been issued			

Ja, niżej podpisany Egzaminator:
Otrzymałem informacje od wnioskodawcy dotyczące jego wykształcenia, doświadczenia i zaświadczam, że są zgodne z wymaganiami EASA Part-FCL
Potwierdzam, że przyjąłem ustny egzamin z wiedzy teoretycznej (jeżeli jest wymagany)
Potwierdzam, że wszystkie wymagane manewry i ćwiczenia zostały wykonane, chyba że powyżej określono inaczej w przypadku niezaliczenia lub zaliczenia częściowego

I, the undersigning examiner;
I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and certify that this complies with the requirements of EASA Part-FCL.
I confirm that the applicant's theoretical knowledge has been confirmed by verbal examination (where applicable).
I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed, unless specified otherwise above in the case of fail or partial pass;
I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in version (insert document version)
of the Examiner Differences Document.

Miejsce i data:
Location and date

Podpis Egzaminatora:
Examiner's signature

Podpis Egzaminowanego:
Signature of Applicant

Numer licencji Egzaminatora:
Examiner's licence number

Nazwisko Egzaminatora (dużymi literami):
Examiner's name (capital letters)

Numer upoważnienia Egzaminatora:
Examiner's certificate number

 pola wyboru zaznacz znakiem / mark the checkboxes with a sign

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik (Dodatek 9) do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
SEKCJA 1 / SECTION 1						
1	Przygotowanie lotu / Flight preparation					
1.1.	Obliczanie osiągnięć / Performance calculation	OTD P				
1.2.	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd samolotu; umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu / Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection	OTD P#	P			
1.3.	Przegląd kabiny pilota / Cockpit inspection	P→	→			
1.4.	Korzystanie z listy kontrolnej przed uruchomieniem silników, procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych / Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies	P→	→		M	
1.5.	Kołowanie zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora / Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor	P→	→			
1.6.	Czynności kontrolne przed startem / Before take-off checks	P→	→		M	
SEKCJA 2 / SECTION 2						
2	Starty / Take-offs					
2.1.	Starty normalne z różnymi ustawieniami klap, w tym start przyspieszony Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off	P→	→			
2.2*	Start według wskazań przyrządów; przejście do lotu według wskazań przyrządów jest wymagane podczas rotacji lub natychmiast po oderwaniu się od ziemi / Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne	P→	→			
2.3.	Start z bocznym wiatrem / Crosswind take-off	P→	→			
2.4.	Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej) / Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)	P→	→			
2.5.	Starty z symulowaną awarią silnika: / Take-offs with simulated engine failure:					
2.5.1*	zaraz po osiągnięciu prędkości V2 / shortly after reaching V2	P→	→			Dodatkowo SPO Additionally SPO
2.5.2*	między prędkościami V1 i V2 / between V1 and V2	P	X		M tylko na FFS / FFS only	Dodatkowo SPO Additionally SPO
2.6.	Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości przed osiągnięciem prędkości V1 / Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1	P→	→X		M	
SEKCJA 3 / SECTION 3						
3	Manewry i procedury w locie / Flight manoeuvres and procedures					
3.1.	Ręczne sterowanie z użyciem układu nakazu lotu i bez (bez autopilota, bez automatycznego ciągu/automatycznej regulacji mocy silników oraz, w stosownych przypadkach, w różnych konfiguracjach) / Manual flight with and without flight directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)	P→	→			
3.1.1.	Przy różnych prędkościach (w tym na małej prędkości) i wysokościach w ramach szkolenia na FSTD. / At different speeds (including slow flight) and altitudes within the FSTD training envelope	P→	→			

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik (Dodatek 9) do Protokołu / Appendix 9 to Form		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzone na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures						
3.1.2.	Głębokie zakręty w lewo i prawo o 180° do 360° z przechyleniem 45° / Steep turns using 45° bank, 180° to 360° left and right	P→	→			
3.1.3.	Zakręty ze spoilerami i bez / Turns with and without spoilers	P→	→			
3.1.4.	Pilotaż według wskazań przyrządów i wykonywanie manewrów, łącznie z odlotem i dołotem według wskazań przyrządów, oraz podejście wzrokowe / Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach	P→	→			
3.2.	Pochylenie (ang. tuck under) i trzepotanie (w stosownych przypadkach), a także inne zjawiska specyficzne dla lotu na samolocie (np. holendrowanie) / Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	P→	→X tego ćwiczenia nie należy wykonywa ć na samolotac h / An aeroplane shall not be used for this exercise		tylko na FFS / FFS only	
3.3.	Eksplatacja instalacji i sterowanie urządzeniami technicznymi w sytuacjach normalnych (w stosownych przypadkach) / Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)	OTD P→	→			
3.4.	Eksplatacja następujących systemów i instalacji w sytuacjach normalnych i anormalnych: / Normal and abnormal operations of following systems:				M	Należy obowiązkowo wybrać co najmniej 3 sytuacje anormalne z pkt 3.4.0 do 3.4.14 włącznie / A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive
3.4.0.	Silnik (jeżeli to konieczne – śmigło) / Engine (if necessary propeller)	OTD P→	→			
3.4.1.	Utrzymywanie zwiększonego ciśnienia i klimatyzacja / Pressurisation and air conditioning	OTD P→	→			
3.4.2.	Rurka Pitota/dajnik ciśnienia statycznego / Pitot/static system	OTD P→	→			
3.4.3.	Instalacja paliwowa / Fuel system	OTD P→	→			
3.4.4.	Instalacja elektryczna / Electrical system	OTD P→	→			
3.4.5.	Instalacja hydrauliczna / Hydraulic system	OTD P→	→			
3.4.6.	System sterowania lotem i wyważania / Flight control and trim system	OTD P→	→			
3.4.7.	Instalacja przeciwołodzienna/odłodzienna, ogrzewanie szyb / Anti-icing/de-icing system, glare shield heating	OTD P→	→			
3.4.8.	Autopilot/układ nakazu lotu / Autopilot/flight director	OTD P→	→		M (tylko w załodze jednoosobowej / (single pilot only)	
3.4.9.	Urządzenia ostrzegające przed przeciągnięciem lub urządzenia zapobiegające przeciągnięciu oraz urządzenia stabilizujące / Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD P→	→			
3.4.10.	System ostrzegania o zbliżeniu się do ziemi, radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder / Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	P→	→			
3.4.11.	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem (FMS) / Radios, navigation equipment, instruments, FMS	OTD P→	→			
3.4.12.	Podwozie i układ hamulcowy / Landing gear and brake	OTD P→	→			
3.4.13.	Sloty i kłapy / Slat and flap system	OTD	→			
3.4.14.	Pomocnicze źródło zasilania (APU) / Auxiliary power unit (APU)	OTD P→	→			
Dodatkowo, następujące manewry/procedury SEKCJA 3.4 wykonano jako operacje SPO pkt. Additionally, the following manoeuvres and procedures SECTION 3.4 are/is performed in single-pilot operation SPO pkt.						Dodatkowo SPO Additionally SPO

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik (Dodatek 9) do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
3.6.	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych: / <i>Abnormal and emergency procedures:</i>				M	Należy obowiązkowo wybrać minimum 3 elementy z pkt 3.6.1 do 3.6.9 włącznie / <i>A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive</i>
3.6.1.	Czynności w razie pożaru np. silnika, pomocniczego zespołu zasilania, w kabinie pasażerskiej, w ładowni, w kabinie załogi, skrzydła i instalacji elektrycznej, łącznie z ewakuacją / <i>Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation</i>	P→	→			
3.6.2.	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie / <i>Smoke control and removal</i>	P→	→			
3.6.3.	Awaryjne wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości / <i>Engine failures, shutdown and restart at a safe height</i>	P→	→			
3.6.4.	Zrzucanie paliwa (symulowane) / <i>Fuel dumping (simulated)</i>	P→	→			
3.6.5.	Uskok wiatru podczas startu/ładowania / <i>Wind shear at take-off/landing</i>	P	X		tylko na FFS / <i>FFS only</i>	
3.6.6.	Symulowane rozhermetyzowanie kabiny i zniżanie awaryjne / <i>Simulated cabin pressure failure/emergency descent</i>	P→	→			
3.6.7.	Niezdolność członka załogi lotniczej do pracy / <i>Incapacitation of flight crew member</i>	P→	→			
3.6.8.	Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika samolotu w locie (AFM) / <i>Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane flight manual (AFM)</i>	P→	→			
3.6.9.	Zdarzenie TCAS (system unikania kolizji w powietrzu) / <i>TCAS event</i>	OTD P→		nie należy wykonywać na samolotach / <i>An aeroplane shall not be used</i>	tylko na FFS / <i>FFS only</i>	
3.7.	Szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych / <i>Upset recovery training</i>					
3.7.1.	Wyprowadzanie z przeciągnięcia: — w konfiguracji do startu; — w konfiguracji gładkiej na niskiej wysokości; — w konfiguracji gładkiej na wysokości bliskiej maksymalnej wysokości operacyjnej; oraz — w konfiguracji do lądowania. / <i>Recovery from stall events in:</i> — <i>take-off configuration;</i> — <i>clean configuration at low altitude;</i> — <i>clean configuration near maximum operating altitude; and</i> — <i>landing configuration.</i>	P FFS przeznaczony wyłącznie do zadań szkoleniowych / <i>FFS qualified for the training task only</i>	X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / <i>An aeroplane shall not be used for this exercise</i>			
3.7.2.	Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych: — wyprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz — wyprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia. / <i>The following upset exercises:</i> — <i>recovery from nose-high at various bank angles; and</i> — <i>recovery from nose-low at various bank angles</i>	P FFS przeznaczony wyłącznie do zadań szkoleniowych / <i>FFS qualified for the training task only</i>	X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / <i>An aeroplane shall not be used for this exercise</i>		tylko na FFS / <i>FFS only</i>	

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik (Dodatek 9) do Protokołu / Appendix 9 to Form				EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK		
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING				
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzone na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
3.8.	Procedury w locie według wskazań przyrządów / Instrument flight procedures					
3.8.1.*	Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC / Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P→	→		M	
3.8.2.*	Procedury oczekiwania / Holding procedures	P→	→			
3.8.3.*	Operacje 3D do wysokości DH/A 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia / 3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure					
3.8.3.1.*	Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu / Manually, without flight director	P→	→		M (tylko egzamin praktyczny) / (skill test only)	
3.8.3.2.*	Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu / Manually, with flight director	P→	→			
3.8.3.3.*	z wykorzystaniem autopilota / With autopilot	P→	→			
3.8.3.4.*	Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika podczas podejścia końcowego, albo do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia (w zależności od przypadku), rozpoczęte: (i) przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; oraz (ii) po osiągnięciu wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska. Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii samolotów transportowych (JAR/FAR 25) lub samolotów komunikacji lokalnej (SFAR 23), podejście z odejściem na drugi krąg z symulowaną awarią silnika jest inicjowane w połączeniu z podejściem 2D zgodnie z punktem 3.8.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanej wysokości względnej/bezwzględnej zapewniającej minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH/A), lecz nie później niż po osiągnięciu MDH/A 500 stóp powyżej proggu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości bezwzględnej gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z ćwiczeniem 3.8.3.4. / Manually, with one engine simulated inoperative during final approach, either until touchdown or through the complete missed approach procedure (as applicable), starting: (i) before passing 1 000 ft above aerodrome level; and (ii) after passing 1 000 ft above aerodrome level. In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the 2D approach in accordance with 3.8.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height/altitude (OCH/A); however, not later than reaching an MDH/A of 500 ft above the runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with exercise 3.8.3.4.	P→	→		M	Dodatkowo SPO Additionally SPO
3.8.4.*	Operacje 2D do wysokości MDH/A / 2D operations down to the MDH/A	P*→	→		M	
3.8.5.	Podejście z okrążenia w następujących warunkach: a)*podejście na minimalnej dozwolonej wysokości krążenia nad lotniskiem zgodnie z lokalnymi pomocami podejścia w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów; a następnie: b) podejście z okrążenia na inną drogę startową o kierunku różnym o co najmniej 90° w stosunku do drogi podejścia końcowego z zadania (a) na minimalnej dozwolonej wysokości podejścia. Uwaga: jeżeli zadań (a) i (b) nie można wykonać z uwagi na ruch lotniczy, to może być wykonany krąg nadlotniskowy przy symulowanej małej widzialności. Circling approach under the following conditions: (a)*approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from the final approach used in item (a), at the authorised minimum circling approach altitude. Remark: If (a) and (b) are not possible due to ATC reasons, a simulated low visibility pattern may be performed.	P*→	→			
3.8.6.	Podejście z widocznością / Visual approaches	P→	→			

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik (Dodatek 9) do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
SEKCJA 4 / SECTION 4						
4	Procedury odlotu po nieudanym podejściu / Missed approach procedures					
4.1.	Odejsięcie na drugi krąg w trakcie operacji 3D z wysokości względnej decyzji, ze wszystkimi silnikami pracującymi* / Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	P*→	→			
4.2.	Odejsięcie na drugi krąg na różnych etapach podejścia według wskazań przyrządów ze wszystkimi silnikami pracującymi* / Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	P*→	→			
4.3.	Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu / Other missed approach procedures	P*→	→			
4.4.*	Ręczne odejsięcie na drugi krąg po podejściu według wskazań przyrządów z wysokości względnej decyzji, minimalnej wysokości zniżania (MDH) lub punktu nieudanego podejścia (MAPt), z symulowaną awarią silnika krytycznego / Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	P*→	→		M	Dodatkowo SPO Additionally SPO
4.5.	Zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi: — z różnych wysokości poniżej DH/MDH; — po przyziemieniu (zaniechanie lądowania) Na samolotach, które nie są certyfikowane jako samoloty kategorii transportowej (JAR/FAR 25) ani samoloty komunikacji lokalnej (SFAR 23), zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi rozpoczyna się poniżej wysokości MDH/A lub po przekroczeniu punktu przyziemienia. Rejected landing with all engines operating: — from various heights below DH/MDH; — after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	P→	→			
SEKCJA 5 / SECTION 5						
5	Lądowanie / Landings					
5.1.	Lądowanie normalne* po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości DA/H po operacji podejścia według wskazań przyrządów. / Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	P				
5.2.	Lądowanie z symulowanym zacięciem stabilizatora poziomego w jego dowolnym niezrównoważonym położeniu / Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position	P→		tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used for this exercise	tylko na FFS / FFS only	
5.3.	Lądowanie z bocznym wiatrem (w miarę możliwości na samolocie) / Crosswind landings (aircraft, if practicable)	P→	→			
5.4.	Krąg nadlotniskowy i lądowanie z klapami i slotami schowanymi lub częściowo wypuszczonymi / Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	P→	→			
5.5.	Lądowanie z symulowaną niesprawnością silnika krytycznego / Landing with critical engine simulated inoperative	P→	→		M	Dodatkowo SPO Additionally SPO
5.6.	Lądowanie z dwoma niepracującymi silnikami: —samoloty trzysilnikowe: silnik centralny i jeden silnik zewnętrzny, w miarę możliwości, zgodnie z danymi w instrukcji użytkowania samolotu w locie; oraz —samoloty czterosilnikowe: dwa silniki położone po jednej stronie Landing with two engines inoperative: — aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and — aeroplanes with four engines: two engines at one side	P	X		M tylko na FFS (tylko egzamin praktyczny) / FFS only (skill test only)	

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik (Dodatek 9) do Protokołu / <i>Appendix 9 to Form</i>					
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ <i>MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES</i>			SZKOLENIE PRAKTYCZNE <i>PRACTICAL TRAINING</i>		EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP <i>ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK</i>
Manewry / Procedury <i>Manoeuvres / procedures</i>			FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia <i>Instructor initials when training completed</i>
					Badane lub sprawdzane na FSTD lub A <i>Tested or checked in FSTD or A</i>
					Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności <i>Examiner initials when test or check completed</i>

Uwagi / Remarks

oraz przyczyny i szczegółowe informacje w przypadku niezaliczenia lub częściowego zaliczenia / inne uwagi w razie konieczności:
or reasons and details in case of fail or partial pass / other remarks as necessary:

Miejsce i data:

Location and date

Podpis Egzaminatora:

Signature of examiner

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008:

Dodatek 9

A. Warunki ogólne

- ...
2. Jeżeli kandydat nie otrzyma zaliczenia wszystkich sekcji egzaminu w dwóch podejściach, musi przejść dodatkowe szkolenie.
3. Nie ma ograniczeń co do dozwolonej liczby podejść do egzaminu praktycznego.

SPOSÓB PRZEPROWADZANIA EGZAMINU/KONTROLI

- ...
7. Podczas kontroli umiejętności egzaminator musi sprawdzić, czy wiedza teoretyczna posiadacza uprawnień na klasę lub typ pozostaje na odpowiednim poziomie.

B. Szczegółowe wymagania dotyczące samolotów

2. W przypadku samolotów z załogą wieloosobową i samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do pięciu elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, w tym elementów zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

3. Kandydat musi wykazać się umiejętnościami:
- pilotowania samolotu w granicach jego ograniczeń;
 - płynnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
 - właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
 - stosowania wiedzy lotniczej;
 - zachowywania kontroli nad samolotem przez cały czas w taki sposób, by ani przez moment nie było wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
 - rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi, jeżeli mają one zastosowanie; oraz
 - skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi, w stosownych przypadkach.
4. Zastosowanie mają niższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego samolotu:

Wysokość

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

Utrzymywanie nakazanej linii drogi

Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych	± 5°
W odniesieniu do odchylen kątowych	odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia (np. LPV, ILS, MLS, GLS)
„liniowe” odchylenia poziome 2D (LNAV) i 3D (LNAV/NAV)	poziom błąd/odchylenia poprzeczne od nakazanej linii drogi musi się normalnie mieścić w tolerancji ± 1/2 wartości RNP związanej z daną procedurą. Krótkie odchylenia od tej normy, maksymalnie do wartości jednokrotności RNP, są dopuszczalne.

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

Kierunek

ze wszystkimi silnikami działającymi	± 5°
z symulowaną awarią silnika	± 10°

Prędkość

ze wszystkimi silnikami działającymi	± 5 węzłów
z symulowaną awarią silnika	+ 10 węzłów/- 5 węzłów

ZAKRES EGZAMINU PRAKTYCZNEGO/KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

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

a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

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

OTD = do tego ćwiczenia można wykorzystywać inne urządzenia szkoleniowe

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

P# = szkolenie należy uzupełnić o przegląd samolotu wykonany pod nadzorem

b) Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź można je przeprowadzić na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (→).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = samolot

FFS = pełny symulator lotu

FSTD = szkoleniowe urządzenie symulacji lotu

c) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów.

d) Litera »M« w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe lub wybór, jeżeli występuje więcej niż jedno ćwiczenie.

e) Jeżeli ćwiczenia na symulatorze FFS wchodzi w zakres zatwierzonego kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z symulatora FFS. Przy zatwierdzaniu

tego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:

(i) kwalifikacje instruktorów;

(ii) kwalifikacje i liczba ćwiczeń odbytych w ramach szkolenia na FSTD; oraz

(iii) kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach.

f) W przypadku samolotów z załogą wieloosobową oraz samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze wieloosobowej, wykonywane manewry i procedury obejmują operacje w załodze wieloosobowej (MCC).

g) W przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze jednoosobowej, manewry i procedury należy wykonać jako jedynego pilota.

h) Jeżeli w przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności są przeprowadzone w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, uprawnienia na typ ograniczane są do operacji w załodze wieloosobowej. Jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienia pilota w załodze jednoosobowej, manewry/procedury wymienione w pkt 2.5, 3.8, 3.4, 4.4, 5.5 oraz co najmniej jeden manewr/procedura z sekcji 3.4 muszą zostać wykonane dodatkowo w załodze jednoosobowej.

i) W przypadku ograniczonego uprawnienia na typ wydanego zgodnie z FCL.720.A lit. e), kandydat musi spełnić te same wymagania, co inne osoby ubiegające się o uprawnienie na typ, z wyjątkiem ćwiczeń praktycznych dotyczących faz startu i lądowania.

j) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania przywilejów PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonych FSTD.

Na zasadzie odstępstwa od powyższego akapitu, w przypadku gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności uprawnień PBN nie obejmuje ćwiczenia RNP APCH, przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH.