

Jak uzyskać zgodę na prowadzenie szkoleń w zakresie PBN - informacja dla ATO prowadzących szkolenia do uprawnienia IR oraz szkoleń zintegrowanych do licencji ATPL(A) i CPL(A)/IR obejmujących IR.

1. Od dnia 8 kwietnia 2016 r. ma zastosowanie rozporządzenie KE nr 2016/539 z dnia 6 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie KE nr 1178/2011 (tzw. Aircrew Regulation) w odniesieniu do szkolenia, testowania i okresowego sprawdzania pilotów w zakresie nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (*Performance Based Navigation – PBN*).
2. Zgodnie z ww. rozporządzeniem wszyscy piloci, którzy po dniu 25 sierpnia 2018 r. będą chcieli wykonywać loty według wskazań przyrządów zgodnie z procedurami nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), a zwłaszcza podejścia: RNP APCH i RNP AR APCH, muszą uzyskać do tego czasu potwierdzenie posiadania kompetencji w zakresie PBN, zwane „uprawnieniem PBN” jako uzupełnienie posiadanego (lub pozyskiwanego) uprawnienia IR. W Polsce, w okresie przejściowym (tj. do dnia 25.08.2020 r.) „uprawnienie PBN” będzie wydawane w postaci wkładki do licencji Part-FCL.
3. „Upewnienie PBN”, piloci będą mogli uzyskać zgodnie z art. 4a znowelizowanego rozporządzenia 1178/2001 na **dwa** sposoby:

- a. **I sposób** - zgodnie z art. 4a pkt 2 ww. rozporządzenia - po ukończeniu w odpowiednio zatwierdzonej organizacji szkoleniowej ATO kursu wiedzy teoretycznej oraz szkolenia praktycznego w zakresie PBN, zgodnie z FCL.615 załącznika I (Part-FCL) i AMC 7 FCL.615(b) IR – „Theoretical knowledge and flight instruction”, a następnie – poprzez zdanie egzaminu zgodnie z dodatkiem 7 do Part-FCL, bądź egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności zgodnie z dodatkiem 9 do Part-FCL.

Z wyżej opisanego sposobu uzyskania uprawnienia PBN, piloci będą mogli skorzystać dopiero po zatwierdzeniu przez ULC pierwszego ATO w zakresie szkolenia do PBN.

- b. **II sposób** - zgodnie z art. 4a pkt 3 ww. rozporządzenia – piloci z doświadczeniem w zakresie PBN nabytym przed dniem 25 sierpnia 2018 r., w przypadku gdy właściwy organ uzna, że to doświadczenie nabyte w wyniku szkolenia lub dzięki znajomości operacji PBN jest równoważne kompetencjom nabytym w trakcie ww. kursów (patrz lit. a), będą mogli je wykazać w trakcie kontroli umiejętności lub egzaminu praktycznego do IR prowadzonego przez odpowiednio upoważnionego do tego egzaminatora praktycznego LKE. Warunkiem dopuszczenia do takiego egzaminu będzie przedłożenie zaświadczenia wystawionego przez operatora lotniczego (pracodawcę pilota) lub HT odpowiednio zatwierdzonej ATO- z prawem do prowadzenia szkolenia w zakresie PBN.

Powyższy sposób uzyskania „uprawnienia PBN” dotyczy zatem, zarówno tych pilotów, którzy mają uprawnienie IR oraz doświadczenie w PBN, jak również tych, którzy mają IR i uzupełnią w zatwierdzonym ATO swoje kompetencje w zakresie PBN w trakcie szkolenia „pomostowego”. Indywidualną, wstępną weryfikację kompetencji pilota w zakresie PBN na podstawie zapisów ze szkoleń operatora, przeprowadzą, a następnie w przypadku pozytywnego wyniku, wystawią odpowiednie zaświadczenie, operatorzy lotniczy (dotyczy CAT i AWC/SPO). W przypadku pilotów GA z uprawnieniem IR, zaświadczenie o ukończeniu szkolenia „pomostowego” wystawi HT organizacji ATO zatwierdzonej do prowadzenia szkoleń w zakresie PBN. Na podstawie ww. zaświadczenia, odpowiednio uprawnieni egzaminatorzy praktyczni LKE ULC, po pozytywnie zaliczonej kontroli umiejętności lub egzaminie praktycznym do IR, będą uprawnieni potwierdzić

kwalifikacje pilota w zakresie PBN w formie wkładki do licencji, która w okresie przejściowym (tj. do 25 sierpnia 2020 r.) będzie stanowić potwierdzenie uzyskania „uprawnienia PBN”.

4. Do dnia 25 sierpnia 2020 r. piloci z uprawnieniem IR nieposiadający uprawnień PBN (tj. nieposiadający wkładki) mogą nadal wykonywać loty według IFR, jednak jedynie na trasach i dla podejść, które nie wymagają uprawnień PBN, a do przedłużenia ich uprawnień IR nie będą w tym okresie potrzebne żadne dodatkowe zaświadczenia. Egzaminator LKE przed egzaminem będzie zobowiązany ustalić ze zdającym, jaki zakres egzaminu będzie miał zastosowanie (z czy bez PBN).
5. Po dniu 25 sierpnia 2020 r. posiadanie przez pilota ważnego uprawnienia IR będzie jednoznaczne z posiadaniem również uprawnienia PBN. Oznacza to, że uprawnienia IR (bez potwierdzonych kompetencji w zakresie PBN) po dniu 25 sierpnia 2019 r. będą przedłużane ze sztywnie określoną datą ważności ograniczoną do dnia 25 sierpnia 2020 r., a wkładki z „uprawnieniem PBN” po tej dacie przestaną obowiązywać.
6. W art. 10a rozporządzenia UE nr 1178/2011 dodano ust. 5 w brzmieniu:
„Organizacje szkolące pilotów muszą zapewnić, aby najpóźniej do dnia 25 sierpnia 2020 r. prowadzony przez nie kurs szkoleniowy w zakresie IR obejmował szkolenie konieczne do uzyskania „uprawnień PBN” zgodnie z wymogami określonymi w załączniku I (część FCL)”.

Powyższe oznacza, że ATO, które do dnia 25 sierpnia 2020 r. nie uzupełnią programów szkolenia i pozostałej dokumentacji szkoleniowej, kadry instruktorskiej, floty statków powietrznych lub dostępu do symulatora, pozwalających na prowadzenie szkoleń uwzględniających PBN, nie będą mogły kontynuować szkoleń do licencji liniowych i IR.

Powyższe zatem w praktyce może oznaczać ograniczenie zakresu certyfikatu takiego ATO, w przypadku niespełnienia ww. warunków przy jednoczesnym braku rezygnacji ATO z prowadzenia szkolenia do uprawnienia IR lub licencji ATPL(A).

Niezależnie od powyższego, zachęca się ATO (w tym szczególnie ATO szkolące aktualnie do uprawnienia IR) do rozpoczęcia przygotowań i zgłaszania wniosków o rozszerzenie zakresu szkolenia o PBN jak najwcześniej – najlepiej już od września 2017 r.

7. Na potwierdzenie powyższego, rozporządzenie UE nr 2016/539 wprowadza zmianę do części ORA.ATO.135 lit. a do rozporządzenia UE nr 1178/2011 w brzmieniu:
„a) Zatwierdzona organizacja szkolenia (ATO) musi korzystać z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych lub szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD) wyposażonych odpowiednio do prowadzonych kursów szkoleniowych”.
8. W dniu 2 maja 2016 r. została opublikowana decyzja Dyrektora Wykonawczego EASA nr 2016/008/R. Decyzja ta wprowadza zmiany do AMC i GM podzielone na trzy załączniki:
 - a. Załącznik I - obejmuje zmiany do AMC/GM do Part-FCL i Part-ARA dotyczące PBN;
 - b. Załącznik II - obejmuje zmiany do AMC/GM do Part-FCL dotyczące wprowadzenia celów szkoleniowych;
 - c. Załącznik III - obejmuje zmiany do GM do Part-ORO i ARO.
9. Z punktu widzenia wdrażania PBN kluczowym jest załącznik I wskazany powyżej. W punkcie 2 wprowadza on zmianę w AMC7 FCL.615(b) IR — „**Theoretical knowledge and flight instruction**”, polegającą na usunięciu zagadnień szkoleniowych: ‘062 05 01’, ‘062 05 02’, ‘062 05 03’, w przedmiocie **Radio-Nawigacja** i wprowadzenie bloku zagadnień szkoleniowych: ‘062 07 00 00’ **PBN** wraz z określeniem celów szkoleniowych dla poszczególnych zagadnień.

Symbol zagadnienia	Zagadnienie	ZAL	NZAL
062 07 01 00	PBN concept (as described in ICAO Doc 9613)		
062 07 01 01	PBN principles		
062 07 01 02	PBN components		
062 07 01 03	PBN scope		
062 07 02 00	Navigation specifications		
062 07 02 01	RNAV and RNP		
062 07 02 02	Navigation functional requirements		
062 07 02 03	Designation of RNP and RNAV specifications		

062 07 03 00	Use of PBN		
062 07 03 01	Airspace planning		
062 07 03 02	Approval		
062 07 03 03	Specific RNAV and RNP system functions		
062 07 03 04	Data processes		
062 07 04 00	PBN operations		
062 07 04 01	PBN principles		
062 07 04 02	On-board performance monitoring and alerting		
062 07 04 03	Abnormal situations		
062 07 04 04	Database management		
062 07 05 00	Requirements of specific RNAV and RNP specifications		
062 07 05 01	RNAV10		
062 07 05 02	RNAV5		
062 07 05 03	RNAV/RNP1/2		
062 07 05 04	RNP4		
062 07 05 05	RNP APCH		
062 07 05 06	RNP AR APCH		
062 07 05 07	A-RNP		
062 07 05 08	PBN Point in Space (PinS) departure		
062 07 05 09	PBN Point in Space (PinS) approach		

10. ULC uprzemie informuje, że wnioski o zmianę zakresu zatwierdzenia ATO dot. rozszerzenia o PBN będą przyjmowane od dnia 1.09.2017 r. Warunkiem uzyskania takiego rozszerzenia będzie:
- posiadanie zatwierdzenia do prowadzenia szkoleń IR lub zintegrowanego do ATPL(A);
 - zgłoszenie odpowiednich zmian do instrukcji: operacyjnej i szkolenia opisujących ogólne zasady szkolenia w zakresie PBN w danym ATO;
 - przedłożenie zmiany do programu/programów szkolenia;
 - opracowanie i posiadanie odpowiednich materiałów szkoleniowych oraz zapewnienie dostępu szkolonym do tych materiałów;
 - w przypadku szkolenia teoretycznego - posiadanie wykładowcy (instruktora szkolenia teoretycznego), który został przeszkolony w ramach szkolenia organizowanego w ULC lub na szkoleniu wewnętrznym w ATO przez instruktora/egzaminatora, który został wcześniej przeszkolony w ULC w obszarze PBN;
 - w przypadku szkoleń praktycznych – posiadanie instruktora z odpowiednim doświadczeniem i kompetencjami w zakresie PBN, potwierdzonymi wydaniem wkładki do licencji;
 - posiadanie statku powietrznego zatwierdzonego do operacji PBN lub dostępu do odpowiednio certyfikowanego symulatora zatwierdzonego do operacji PBN;
 - baza danych samolotu lub symulatora używanego do szkolenia w zakresie PBN powinna być aktualna i stale uaktualniana. Instrukcja użytkownika w locie samolotu lub podręcznik do odbiornika GNSS powinny zawierać rozdział dotyczący "GNSS/WAAS" lub "GNSS/EGNOS", co będzie jednoznacznym potwierdzeniem możliwości ATO do prowadzenia praktycznych szkoleń w zakresie podejść LP i LPV; przed dopuszczeniem do szkolenia na symulatorze, ATO musi przedstawić obiektywne dowody, że urządzenie zostało przez producenta dostosowane do prowadzenia szkoleń w zakresie PBN, odpowiednio sprawdzone w tym zakresie przez inspektorów ULC, a certyfikat urządzenia został odpowiednio rozszerzony;
11. Docelowo szkolenia w zakresie PBN zostaną „wkomponowane” w szkolenia na uprawnienie IR(A) lub w zintegrowane szkolenie do ATPL(A).
12. W początkowej fazie wdrażania PBN, ww. ATO mogą ubiegać się o zatwierdzenie szkolenia „pomostowego” w zakresie PBN przeznaczonego dla pilotów posiadających uprawnienie IR(A) i nie posiadających doświadczenia w lotach PBN, którzy chcieliby swoje uprawnienie IR(A) rozszerzyć o PBN.
13. Szkolenie „pomostowe” w zakresie PBN powinno składać się z części teoretycznej oraz części praktycznej. **Część teoretyczna** powinna trwać co najmniej 1 pełny dzień szkoleniowy (1/2 dnia: GNSS-zasady i powiązane błędy, dostępne konstelacje satelitów i ich rozwój, zasady poprawy dokładności. 1/2 dnia: zasady podejść w PBN-ie, wymagania prawne i ograniczenia, Standard Operating Procedures PBN, mapy, sprawdzanie systemów w ramach przygotowania do lotu i w czasie lotu, wykorzystywanych do

nawigacji w PBN. **Część praktyczna** (pełen zakres: LNAV-LNAV/VNAV-LP-LPV) dla pilotów GA z uprawnieniem IR(A) i bez doświadczenia w zakresie PBN, powinna być przeprowadzona przez upoważnionego instruktora na odpowiednio wyposażonym samolocie lub na odpowiednio zatwierdzonym symulatorze (FNPT II minimum) i powinna składać się z 5 PBN-owskich podejść (ręczne, na autopilocie, bez i z błędnymi instrukcjami/ostrzeżeniami).

14. ATO prowadzące zintegrowane szkolenia ATPL(A) lub modułowe IR(A) SE/ME powinny uwzględnić zakres PBN w swoich programach jak najwcześniej, tak aby rozpoczynający swoje pierwsze szkolenie do IR(A) kandydaci mogli już w 2018 r. uzyskać „pełne” uprawnienia do lotów w IFR i PBN oraz żeby wszystkie wydane uprawnienia IR(A) po 25 sierpnia 2019r. mogły pozostać ważne po 25 sierpniu 2020r.

15. Każdy instruktor zanim zostanie zatwierdzony w ATO do prowadzenia szkoleń w zakresie PBN powinien zostać przeszkolony (teoretycznie i praktycznie) z zakresu PBN oraz zaliczyć ocenę (egzamin) przeprowadzony przez odpowiednio upoważnionego do tej czynności przez Prezesa ULC egzaminatora LKE. ULC w celach standaryzacyjnych zamierza przygotować i przeprowadzić szkolenie teoretyczne z zakresu PBN dla wytypowanych przez ATO instruktorów. ATO powinny zgłosić na to szkolenie maksymalnie po jednym instruktorem teoretycznym (wykładowcy z przedmiotu: Radionawigacja) oraz maksymalnie po jednym instruktorem praktycznym IRI.

16. Po „wydzielonym szkoleniu z PBN”, HT uprawnionej organizacji ATO będzie uprawniony do wystawienia zaświadczenia, z którym pilot będzie musiał zgłosić się do egzaminatora LKE upoważnionego do przeprowadzenia sprawdzenia/egzaminu z podejść w oparciu o PBN.

Informacje dla pilotów dotyczące możliwych sposobów pozyskania uprawnienia PBN zawarte są w oddzielnym pliku.