

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 7 września 1961 r.

o personelu lotniczym.

Na podstawie art. 17 ust. 2, art. 20 ust. 2 i art. 82 ust. 2 prawa lotniczego (Dz. U. z 1935 r. Nr 69, poz. 437, z 1945 r. Nr 48, poz. 273 i Nr 50, poz. 282) zarządza się, co następuje:

Rozdział I

Przepisy ogólne.

§ 1. 1. Członkiem personelu lotniczego jest osoba, która posiada ważną licencję wydaną przez Ministra Komunikacji i jest wpisana do państwowego rejestru personelu lotniczego (§ 29).

2. Ważna licencja jest świadectwem uzdolnienia stwierdzającym posiadanie wymaganych dla danej licencji kwalifikacji oraz dowodem upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych.

§ 2. 1. Ustala się następujące specjalności członków personelu lotniczego:

1) personel latający:

- a) — pilot samolotowy turystyczny,
- " " zawodowy -II klasy,
- " " " I klasy,
- " " liniowy,
- " szybowcowy,
- " balonu wolnego,
- " śmigłowcowy turystyczny,
- " " zawodowy,

b) personel latający inny niż pilot:

- skoczek spadochronowy,
- nawigator,
- mechanik pokładowy,
- radiooperator pokładowy,
- operator radiotelefonista pokładowy,

2) personel naziemny:

- mechanik obsługi naziemnej II klasy,
- mechanik obsługi naziemnej I klasy,
- kontroler ruchu lotniczego.

2. Ustala się następujące uprawnienia wpisywane dodatkowo do licencji pilota (skoczka):

- 1) uprawnienia do lotów według przyrządów,
- 2) uprawnienia instruktora,
- 3) uprawnienia pilota (skoczka) doświadczalnego,

§ 3. 1. Dla każdej specjalności personelu lotniczego wymienionej w § 2 ust. 1 ustala się odrębną licencję.

2. Uprawnienia wynikające z licencji operatora radiotelefonisty pokładowego i licencji mechanika obsługi naziemnej mogą w przypadkach określonych w załączniku do rozporządzenia (ust. 3) być wpisywane do innych licencji.

3. Zakres uprawnień wynikających z licencji i dodatkowych uprawnień (§ 2 ust. 2) oraz sposób przyznawania tych uprawnień określa załącznik do niniejszego rozporządzenia.

4. Wykonywanie przez członka personelu lotniczego zadań specjalnych (opylanie pól i lasów, loty sanitarne, loty holowane, loty dla obsługi skoczków spadochronowych itp.) może być uzależnione przez Ministra Komunikacji, od posiadania określonej dla tych zadań praktyki i umiejętności potwierdzonych wpisem do licencji lub dokumentów, o których mowa w § 25.

Rozdział 2.

Szkolenie i kwalifikacje kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego.

§ 4. 1. Szkolenie lotnicze kandydatów na członków personelu lotniczego może odbywać się tylko w szkołach lub na kursach, na których prowadzenie Minister Komunikacji udzielił zezwolenia.

2. Szkolenie lotnicze kandydatów na członków personelu lotniczego, a także szkolenie i praktyka zawodowa członków personelu lotniczego powinny odbywać się według programu zatwierdzonego przez Ministra Komunikacji oraz zgodnie z zatwierdzonymi przez niego instrukcjami.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, może być ograniczone lub cofnięte, jeżeli organy upoważnione przez Ministra Komunikacji stwierdzą, że programy i instrukcje dotyczące szkolenia (ust. 2) nie są zachowywane.

§ 5. 1. Osoba szkoląca się praktycznie w czynnościach lotniczych w powietrzu może wykonywać tylko przewidziane w zatwierdzonym programie szkolenia czynności potrzebne do nabycia właściwych umiejętności i tylko pod nadzorem posiadacza odpowiedniej ważnej licencji z uprawnieniem instruktora, a ponadto innymi dodatkowymi uprawnieniami, jeżeli szkolenie prowadzone jest w celu uzyskania dodatkowego uprawnienia.

2. Czynności tych nie wolno wykonywać nawet w warunkach określonych w ust. 1, jeżeli statek powietrzny przewozi pasażerów lub wykonuje lot międzynarodowy, a także w czasie pokazów i zawodów lotniczych.

§ 6. 1. Kandydat ubiegający się o wydanie licencji lub dodatkowego uprawnienia powinien odpowiadać wymaganiom dla wydania tej licencji (dodatkowego uprawnienia) dotyczącym:

- 1) wieku,
- 2) sprawności fizycznej i psychicznej,
- 3) wykształcenia,
- 4) wiadomości z dziedziny wiedzy związanej z lotnictwem,
- 5) praktyki w zakresie lotnictwa,
- 6) umiejętności z zakresu lotnictwa,
- 7) kwalifikacji moralnych.

2. Przepis ust. 1 pkt 1—4 i pkt 7 stosuje się również do osób ubiegających się o dopuszczenie do praktycznego szkolenia w powietrzu w charakterze ucznia pilota (skoczka).

3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i pkt 3—6, określa załącznik do niniejszego rozporządzenia.

4. Warunki sprawności fizycznej i psychicznej (ust. 1 pkt 2), zasady kierowania na badania, jak również sposób ustalania tej sprawności, określi instrukcja Ministra Komunikacji.

§ 7. 1. W przypadku uzasadnionym wczesnym rozwojem fizycznym i psychicznym, stwierdzonym orzeczeniem, o którym mowa w § 20, granica wieku ustalona w załączniku do niniejszego rozporządzenia dla osób ubiegających się o dopuszczenie do praktycznego szkolenia w powietrzu może być obniżona za zgodą Ministra Komunikacji.

2. Osoba niepełnoletnia może być dopuszczona do praktycznego szkolenia w powietrzu za zgodą swego ustawowego przedstawiciela.

Rozdział 3.

Egzaminy lotnicze.

§ 8. 1. Kwalifikacje kandydatów ubiegających się o wydanie licencji lub dodatkowego uprawnienia określone w § 6 ust. 1 pkt 4 i 6 podlegają sprawdzeniu w drodze egzaminu.

2. Kandydat może być dopuszczony do egzaminu, jeżeli odpowiada wymaganiom dotyczącym wieku, praktyki oraz sprawności fizycznej i psychicznej określonej dla licencji lub dla dodatkowego uprawnienia, o które się ubiega.

3. Kandydat powinien wnieść do Ministerstwa Komunikacji podanie o dopuszczenie go do egzaminu, sporządzone według wzoru określonego przez organ wydający licencję. Do podania powinny być dołączone:

- 1) dowód stwierdzający datę i miejsce urodzenia lub jego uwierzytelniony odpis,
- 2) odpowiednie świadectwo szkolne lub jego uwierzytelniony odpis,
- 3) opinia z miejsca pracy, ze szkoły lub z organizacji społecznej, wydana nie wcześniej niż w ostatnich trzech miesiącach przed wniesieniem podania,
- 4) życiorys,
- 5) orzeczenie o sprawności fizycznej i psychicznej (§ 20 ust. 2),
- 6) trzy fotografie
oraz jeżeli to jest wymagane,
- 7) dowód stwierdzający obywatelstwo polskie,
- 8) świadectwo ukończenia szkoły lotniczej lub kursu lotniczego albo inny dokument stwierdzający przebieg szkolenia, które odbył kandydat,
- 9) odpowiednie świadectwo wydane przez właściwe organy Ministra Łączności, jeżeli kandydat ubiega się o licencję radiooperatora pokładowego lub licencję operatora-radiotelefonisty pokładowego,

10) zaświadczenie o odbytej praktyce, stwierdzające, że kandydat odpowiada wymaganiom, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 5.

4. Kandydat posiadający jedną z licencji może być przez organ wydający licencję zwolniony z obowiązku złożenia niektórych dokumentów wymienionych w ust. 3.

5. O dopuszczeniu do egzaminu i terminie egzaminu decyduje organ wydający licencję.

§ 9. 1. Egzaminy, o których mowa w § 8 ust. 1, przeprowadza komisja egzaminacyjna, zwana dalej „Lotniczą Komisją Egzaminacyjną”.

2. Minister Komunikacji nadaje regulamin Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, który określi zasady jej działania.

3. Lotnicza Komisja Egzaminacyjna składa się z członków stałych oraz członków niestałych, powoływanych do określonego egzaminu.

4. Członków stałych, w tym przewodniczącego, zastępców oraz sekretarza, wyznacza Minister Komunikacji spośród:

- 1) pracowników Ministerstwa Komunikacji,
 - 2) oficerów lotnictwa — za zgodą Ministra Obrony Narodowej,
 - 3) specjalistów lotnictwa — za zgodą kierownika jednostki, w której są zatrudnieni.
5. Członków niestałych powołuje przewodniczący Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej.

§ 10. 1. Egzamin teoretyczny odbywa się przed egzaminem praktycznym.

2. Do egzaminu praktycznego może być dopuszczony tylko ten kandydat, który zdał egzamin teoretyczny, z ogólną oceną co najmniej dobrą, i pod warunkiem, że egzamin teoretyczny został zakończony w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio dopuszczenie do egzaminu praktycznego.

§ 11. 1. Do oznaczenia wyników egzaminów stosuje się następujące oceny:

- 1) bardzo dobrą,
- 2) dobrą,
- 3) niedostateczną.

2. Ocen pośrednich nie stosuje się. Skalę ocen podaną wyżej stosuje się do oceny wyników egzaminów z poszczególnych przedmiotów oraz do ogólnej oceny wyników egzaminu.

3. Egzamin uważa się za nie zdany, jeżeli osoba egzaminowana uzyskała z jednego lub więcej przedmiotów ocenę niedostateczną.

4. Dowodem zdanego egzaminu jest świadectwo wydane przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 12. 1. Kandydat, który otrzymał ocenę niedostateczną z jednego przedmiotu może być dopuszczony do egzaminu poprawkowego z tego przedmiotu ponownie w terminie nie krótszym niż 1 miesiąc i nie dłuższym niż 3 miesiące od daty utrzymania tej oceny.

2. Jeżeli kandydat:

- 1) otrzymał ocenę niedostateczną z więcej niż jednego przedmiotu lub
- 2) nie zdał egzaminu poprawkowego, o którym mowa w ust. 1, albo
- 3) nie zgłosił się do egzaminu poprawkowego w terminie określonym w ust. 1

— egzamin uważa się za nie zdany w całości; w tym przypadku kandydat podlega ponownemu egzaminowi ze wszystkich przedmiotów, jednak w terminie nie krótszym niż 6 miesięcy od daty ujemnego wyniku egzaminu lub od daty, w której egzamin miał nastąpić.

3. Egzamin może być składany 3-krotnie.

§ 13. 1. Organ wydający licencję może na wniosek kandydata zwolnić go od składania egzaminu z określonego przedmiotu, jeżeli kandydat:

- 1) przedstawi:
 - a) świadectwo złożenia egzaminu w zakresie wymaganym dla licencji lub dodatkowego uprawnienia, o które się ubiega, w państwowej szkole lub wyższej uczelni albo na kursie zatwierdzonym lub uznanym przez organ wydający licencję oraz
 - b) dowód, że od czasu złożenia egzaminu, o którym mowa pod lit. a), posiadał warunki do utrzymania kwalifikacji w danym zakresie lub
- 2) zdał przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną egzamin z danego przedmiotu w ciągu 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających przystąpienie do egzaminu, którego dotyczy wniosek, albo
- 3) posiada ważną licencję, dla której wymagania dotyczące tego przedmiotu są takie same.

§ 14. 1. Członek personelu lotniczego powinien w okresie ważności licencji posiadać wiadomości i umiejętności co najmniej takie, jakie są wymagane dla wydania posiadanej przez niego licencji i dodatkowych uprawnień.

2. Wiadomości i umiejętności członka personelu lotniczego mogą być sprawdzone przy przedłużaniu ważności licencji oraz dorywczo.

3. Wiadomości i umiejętności członka personelu lotniczego podlegają sprawdzeniu okresowemu, a także:

- 1) w razie stwierdzenia objawów obniżenia się wiadomości lub umiejętności tego członka personelu lotniczego lub
- 2) jeżeli członek personelu lotniczego nie spełnia warunków wymaganych przy przedłużaniu ważności licencji albo
- 3) przy przedłużaniu licencji, której ważność wygasła wcześniej niż jeden rok przed datą przedstawienia jej do przedłużenia ważności.

4. Ustalenie zakresu wiadomości i umiejętności podlegających sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 2 i 3, oraz ustalenie częstotliwości sprawdzania okresowego, o którym mowa w ust. 3, a także przeprowadzanie sprawdzenia należy do organu wydającego licencję.

5. Organ wydający licencję może upoważnić do przeprowadzenia sprawdzenia (ust. 4) Lotniczą Komisję Egzaminacyjną lub organizację zreszającą albo instytucję zatrudniającą członka personelu lotniczego.

Rozdział 4.

Badania lotniczo-lekarskie.

§ 15. 1. Sprawność fizyczna i psychiczna osób ubiegających się o dopuszczenie do praktycznego szkolenia się w powietrzu, a także osób ubiegających się o wydanie lub przedłużenie ważności licencji w jednej ze specjalności wymienionych w § 19 ust. 1 pkt 2—15 albo o wydanie lub przedłużenie ważności dodatkowego uprawnienia instruktora lub pilota (skoczek) doświadczalnego, podlega sprawdzeniu w drodze badań lotniczo-lekarskich, przeprowadzonych zgodnie z instrukcją, o której mowa w § 6 ust. 4.

§ 16. 1. Do przeprowadzenia badań lotniczo-lekarskich upoważnione są:

- 1) Główna Wojskowa Komisja Lotniczo-Lekarska, działająca w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej,
- 2) Komisja Lotniczo-Lekarska, działająca w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej,
- 3) wojskowe komisje lotniczo-lekarskie, powoływane w sposób określony przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

Organy wyżej wymienione zwane są dalej Komisjami Lotniczo-Lekarskimi.

2. Komisja Lotniczo-Lekarska obowiązana jest odmówić przeprowadzenia badania, jeżeli nie posiada dokumentacji poprzednich badań danej osoby, chyba że chodzi o osobę poddawaną badaniom lotniczo-lekarskim po raz pierwszy.

§ 17. 1. Osoba, która ma być po raz pierwszy badana przez daną Komisję Lotniczo-Lekarską, obowiązana jest przed badaniem złożyć tej Komisji podpisane przez siebie oświadczenie, czy była już poddawana analogicznym badaniom, kto przeprowadzał badania i jaki był ich wynik.

2. Jeżeli prawidłowość danych zawartych w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 1, budzi wątpliwość, Komisja Lotniczo-Lekarska obowiązana jest zawiadomić o tym organ wydający licencję. Jeżeli kandydat posiada licencję wydaną przez władze innego państwa, organ wydający licencję obowiązany jest zawiadomić o tym te władze. Do czasu wyjaśnienia wątpliwości, o których wyżej mowa, należy badania wstrzymać.

§ 18. 1. Komisje Lotniczo-Lekarskie przeprowadzają badania:

- 1) wstępne,
- 2) okresowe,
- 3) okolicznościowe.

2. Badaniom wstępnym podlegają osoby ubiegające się o dopuszczenie do praktycznego szkolenia w powietrzu.

3. Badaniom okresowym podlegają uczniowie pilotów (skoczkowie) oraz osoby ubiegające się o wydanie lub przedłużenie ważności licencji lub dodatkowego uprawnienia

4. Badaniom okolicznościowym podlegają uczniowie-piloci (skoczkowie) i członkowie personelu lotniczego na wniosek urzędowego lekarza, po urlopie zdrowotnym, wypadku lotniczym lub po przebytej chorobie oraz na zlecenie organu wydającego licencję lub właściwego przełożonego osoby kierowanej na badania.

§ 19. 1. Badania okresowe przeprowadza się w okresach nie dłuższych niż:

- 1) co 12 miesięcy — dla ucznia-pilota (skoczka),
- 2) co 24 miesiące — dla pilota samolotowego turystycznego,
- 3) co 24 miesiące — dla pilota szybowcowego,
- 4) co 24 miesiące — dla pilota śmigłowcowego turystycznego,
- 5) co 24 miesiące — dla pilota balonu wolnego,
- 6) co 12 miesięcy — dla pilota samolotowego zawodowego II klasy,
- 7) co 12 miesięcy — dla pilota śmigłowcowego zawodowego,
- 8) co 24 miesiące — dla skoczka spadochronowego,
- 9) co 6 miesięcy — dla pilota samolotowego zawodowego I klasy,
- 10) co 6 miesięcy — dla pilota samolotowego zawodowego liniowego,
- 11) co 12 miesięcy — dla nawigatora,
- 12) co 12 miesięcy — dla mechanika pokładowego,
- 13) co 12 miesięcy — dla radiooperatora pokładowego,
- 14) co 12 miesięcy — dla operatora radiotelefonisty pokładowego,
- 15) co 12 miesięcy — dla kontrolera ruchu lotniczego,
- 16) co 12 miesięcy — dla osoby posiadającej uprawnienia instruktora szybowcowego, balonu wolnego lub spadochronowego,
- 17) co 6 miesięcy — dla osoby posiadającej uprawnienia pilota (skoczka) doświadczalnego.

2. Jeżeli posiadacz licencji osiągnął wiek 40 lat lub więcej, okres między badaniami nie może być dłuższy niż 12 miesięcy, a jeżeli chodzi o posiadacza licencji pilota sa-

molotowego zawodowego II klasy lub licencji pilota śmigłowcowego zawodowego, okres ten nie może być dłuższy niż 6 miesięcy.

3. Jeżeli członek personelu lotniczego znajduje się za granicą przez okres dłuższy niż okres między badaniami lotniczo-lekarskimi lub z innego uzasadnionego powodu nie może być zbadany przez organy określone w § 16, w przypadkach tych:

- 1) orzeczenie o sprawności fizycznej i psychicznej tego członka personelu lotniczego wydane przez właściwe organy obcego państwa uznaje się za ważne, jeżeli warunki zastosowane przy wydaniu tego orzeczenia odpowiadają co najmniej warunkom wymaganym przepisami międzynarodowymi, lub
- 2) okres między badaniami może być przez organ wydający licencję przedłużony:
 - a) o 6 miesięcy, jeżeli chodzi o członków personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze bez wynagrodzenia na statkach powietrznych nie używanych odpłatnie,
 - b) dwukrotnie kolejno o 3 miesiące, jeżeli chodzi o członków personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze za wynagrodzeniem lub na statkach powietrznych używanych odpłatnie. W tym przypadku wymagane jest odpowiednie świadectwo lekarskie wydane po przeprowadzeniu badania przez miejscowego urzędowego lekarza lub lekarza posiadającego praktykę w badaniu personelu lotniczego.

§ 20. 1. Na podstawie wyników badania Komisja Lotniczo-Lekarska wydaje osobie badanej orzeczenie o sprawności fizycznej i psychicznej.

2. Od orzeczenia Komisji Lotniczo-Lekarskiej przysługuje prawo wniesienia w ciągu 14 dni od daty doręczenia orzeczenia odwołania do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej.

3. Decyzja Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej jest ostateczna.

Rozdział 5.

Licencja i inne dokumenty członka personelu lotniczego.

§ 21. 1. Licencję (dodatkowe uprawnienia) wydaje się z ważnością:

- 1) na okres nie dłuższy niż okres badań lotniczo-lekarskich, jeżeli chodzi o specjalności i dodatkowe uprawnienia wymienione w § 19,
- 2) na okres 24 miesięcy, jeżeli chodzi o licencję mechanika obsługi naziemnej.

2. Jeżeli dla poszczególnych specjalności i dodatkowych uprawnień wpisanych do licencji przewidziane są różne okresy ważności, ważność takiej licencji ustala się według tej specjalności lub dodatkowego uprawnienia, dla którego przewidziany jest najkrótszy okres.

3. Licencja może być wydana lub jej ważność przedłużona tylko wówczas, jeżeli kandydat na członka personelu lotniczego lub posiadacza licencji przedstawionej do przedłużenia odpowiada określonym w niniejszym rozporządzeniu i w załączniku do niego wymaganiom dla tej licencji i wpisywanym do niej dodatkowym uprawnieniom.

4. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio do uczniów pilotów (skoczków), jeżeli chodzi o dopuszczenie ich do szkolenia praktycznego w powietrzu.

§ 22. Wyjątki od przepisów § 21 ust. 3 i 4 mogą być czynione:

- 1) w zakresie wykształcenia — w przypadkach uzasadnionych wybitnymi zdolnościami, praktyką i umiejętnościami danej osoby,

2) w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej, jeżeli:

- a) Komisja Lotniczo-Lekarska orzeknie, że stan zdrowia danej osoby nie grozi podczas szkolenia lub w okresie ważności licencji powstaniem nagłej niezdolności lub niemożności bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych oraz że niedomagania sprawności psychicznej i fizycznej mogą być usunięte,
- b) organ wydający licencję, a jeżeli chodzi o ucznia-pilota (skoczka) — instytucja lub organizacja szkoląca, stwierdzi, że zdolności, umiejętności i praktyka danej osoby wyrównują stwierdzone przez Komisję Lotniczo-Lekarską niedomagania w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej,
- c) do licencji lub odpowiedniego dokumentu ucznia-pilota albo skoczka (§ 25) zostaną wpisane ograniczenia konieczne dla bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych przez posiadacza licencji (dokumentu). Ograniczeń, które by zmniejszały bezpieczeństwo wykonywania czynności lotniczych, wpisywać nie wolno.

§ 23. 1. Licencja powinna odpowiadać warunkom określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia, a dla członków personelu lotniczego wykonujących loty międzynarodowe powinna ponadto zawierać wpis uprawniający posiadacza ważnej licencji do powrotu w każdym czasie do Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

2. Wpisy i zmiany wpisów mogą być dokonywane w licencji tylko przez ten organ, który ją wydał.

3. Minister Komunikacji określi wzory licencji.

§ 24. 1. Licencja członka personelu lotniczego może być przez organ wydający licencję unieważniona lub uprawnienia z niej wynikające mogą być cofnięte, zawieszona lub ograniczona w razie stwierdzenia:

- 1) utraty przez członka personelu lotniczego kwalifikacji do wykonywania danych czynności lotniczych,
- 2) naruszenia przez członka personelu lotniczego przepisów lotniczych,
- 3) skazania członka personelu lotniczego za przestępstwo lub wykroczenie przewidziane w prawie lotniczym lub w przepisach wydanych na jego podstawie,
- 4) że wykonanie tego prawa przez członka personelu lotniczego może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

2. W przypadkach określonych w ust. 1 lub w związku z wypadkiem lotniczym dokument stwierdzający licencję może być odebrany niezwłocznie przez organ państwowego nadzoru lotniczego lub przez organ wydający licencję do czasu wydania decyzji.

3. W decyzji o zawieszeniu lub ograniczeniu uprawnień należy podać okres zawieszenia lub ograniczenia. Decyzja może zawierać warunki odzyskania zawieszonych lub ograniczonych uprawnień.

4. Jako warunek odzyskania zawieszonych lub ograniczonych uprawnień może być stosowane sprawdzenie wszystkich lub niektórych wiadomości i umiejętności wymaganych dla licencji i dodatkowych uprawnień posiadanych przez daną osobę.

5. W razie unieważnienia licencji lub cofnięcia albo zawieszenia uprawnień członka personelu lotniczego dokument stwierdzający licencję powinien być przez jej posiadacza niezwłocznie zwrócony organowi, który go wydał, a w przypadku ograniczenia przedstawiony temu organowi w celu wpisania do niego ograniczeń.

6. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 pkt 2 i 4 przed wydaniem decyzji należy przeprowadzić postępowanie wyjaśniające.

§ 25. 1. Członek personelu lotniczego powinien posiadać oprócz licencji dokumenty stwierdzające przebieg jego wyszkolenia lotniczego i praktyki lotniczej. Dokumenty te

powinien posiadać również uczeń-pilot (skoczek). Dokumenty powinny być na żądanie okazywane organowi państwowego nadzoru lotniczego.

2. Minister Komunikacji określi wzory dokumentów, o których mowa w ust. 1.

§ 26. Z wyjątkiem przypadków określonych w § 5 ust. 1 zabrania się:

- 1) wykonywania czynności, do których upoważnia ważna licencja, przez osobę nie posiadającą takiej licencji,
- 2) wykonywania przez członka personelu lotniczego czynności lotniczych innych niż te, które wynikają z jego licencji, lub niezgodnie z warunkami wpisanymi do tej licencji.

§ 27. 1. Członek personelu lotniczego obowiązany jest wstrzymać się od wykonywania uprawnień wynikających z posiadanej przez niego licencji w czasie całego okresu, w którym odczuwa jakiegokolwiek dolegliwości fizyczne lub psychiczne mogące spowodować niezdolność do spełnienia wymagań sprawności fizycznej i psychicznej, niezbędnych do wydania lub przedłużenia ważności licencji (uprawnienia).

2. Zwierzchnik członka personelu lotniczego oraz organ państwowego nadzoru lotniczego (zawiadawcy lotnisk, kontrolerzy ruchu i inne) mają obowiązek nie dopuścić posiadacza licencji do wykonywania wynikających z niej uprawnień, jeżeli stwierdzą, że odczuwa on jakąkolwiek dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która mogłaby spowodować niewydanie lub nieprzedłużenie ważności licencji.

3. Przez dolegliwość fizyczną lub psychiczną rozumie się skutki każdego cierpienia, uszkodzenia ciała, użycia alkoholu lub środka farmakodynamicznego wtedy, gdy skutki te czynią zainteresowanego niezdolnym do spełnienia warunków sprawności fizycznej i psychicznej niezbędnych do wydania licencji, której jest on posiadaczem.

4. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się także do przypadków, w których wykonywanie uprawnień wynikających z licencji (dodatкового uprawnienia) mogłoby spowodować skutki w zakresie sprawności fizycznej i psychicznej posiadacza licencji (dodatкового uprawnienia) określone w tych ustępach (np. w razie wykonywania lotów wysokościowych bez właściwego wyposażenia, w razie nadmiernego przedłużenia czasu pracy na ziemi lub w powietrzu itp.).

5. Przepisy ust. 1—4 stosuje się odpowiednio do osób szkolących się praktycznie w powietrzu.

§ 28. 1. Członek personelu lotniczego w czasie wykonywania czynności lotniczych powinien posiadać przy sobie właściwą ważną licencję z odpowiednimi uprawnieniami i okazywać ją na żądanie organom państwowego nadzoru lotniczego.

2. W razie utraty lub zniszczenia dokumentu stwierdzającego licencję lub dokumentów, o których mowa w § 25, członek personelu lotniczego, którego taki dokument uległ utracie lub zniszczeniu, powinien zawiadomić o tym niezwłocznie na piśmie organ, który mu go wydał, oraz instytucję lub organizację, w której wykonywał czynności członka personelu lotniczego.

3. Utrata lub zniszczenie dokumentów, o których mowa w ust. 1, i wydanie wórników powinny być odnotowane w rejestrze personelu lotniczego.

Rozdział 6.

Rejestr personelu lotniczego.

§ 29. 1. Ministerstwo Komunikacji prowadzi ewidencję personelu lotniczego w formie rejestru, do którego wpisuje się każdego członka personelu lotniczego z dniem wydania mu licencji.

2. Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje:

- 1) w razie unieważnienia licencji,
- 2) w razie nieprzedstawienia licencji w celu przedłużenia jej ważności w okresie dłuższym niż 24 miesiące od daty wygaśnięcia jej ważności.

§ 30. 1. Do rejestru powinny być wpisane:

- 1) imię i nazwisko członka personelu lotniczego,
- 2) nazwa i numer licencji oraz data jej wydania,
- 3) nazwy dodatkowych uprawnień i daty ich wydania,
- 4) data skreślenia członka personelu lotniczego z rejestru.

2. Do rejestru powinny być dołączone następujące dokumenty dotyczące osób wpisanych do rejestru:

- 1) dokumenty składane w związku z ubieganiem się o wydanie lub przedłużenie licencji i dodatkowych uprawnień,
- 2) dokumenty związane ze sprawdzeniem kwalifikacji,
- 3) dokumenty zawierające dane o udzielonych w licencji uprawnieniach oraz o cofnięciu, zawieszeniu i ograniczeniu tych uprawnień,
- 4) dokumenty dotyczące unieważnienia licencji,
- 5) dokumenty dotyczące przebiegu szkolenia i praktyki.

3. Wzór i szczegółowy sposób prowadzenia rejestru określi instrukcja Ministra Komunikacji.

Rozdział 7.

Uznanie kwalifikacji nabytych w lotnictwie wojskowym i zagranicznym.

§ 31. 1. Osoba, która nabyła kwalifikacje lotnicze w lotnictwie wojskowym i ubiega się o wydanie licencji lub dodatkowego uprawnienia, może być przez organ wydający licencję zwolniona całkowicie lub częściowo od egzaminu na podstawie dokumentów wojskowych, jeżeli z tych dokumentów wynika, że:

- 1) kwalifikacje nabyte w lotnictwie wojskowym odpowiadają co najmniej warunkom wymaganym dla wydania danej licencji (dodatkowych uprawnień) oraz
- 2) przerwa w wykonywaniu czynności członka personelu lotniczego nie przekracza 12 miesięcy.

2. Osoba pełniąca czynną służbę wojskową może ubiegać się o wydanie jej licencji tylko za zgodą właściwego organu wojskowego.

§ 32. Kwalifikacje członka personelu lotniczego nabyte za granicą mogą być uznane przez organ wydający licencję za podstawę do wydania odpowiadającej im polskiej licencji, jeżeli zostały potwierdzone licencją lub innym odpowiednim dokumentem właściwych władz obcego państwa i odpowiadają co najmniej wymaganiom określonym dla wydania danej licencji polskiej.

§ 33. W przypadkach, o których mowa w §§ 31 i 32, może być zastosowany § 34 ust. 5 i 6.

Rozdział 8.

Uznanie i potwierdzenie licencji wydanych przez państwa obce.

§ 34. 1. Licencje osób wykonujących loty na obcych statkach powietrznych na podstawie umów, porozumień lub udzielonych przez Polską Rzeczypospolitą Ludową koncesji lub pozwoleń uznaje się za ważne na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jeżeli zostały wydane lub potwierdzone przez państwo będące stroną umowy lub porozumienia albo przez państwo przynależności osoby fizycznej lub prawnej, której udzielono koncesji lub pozwolenia.

2. Osoby posiadające licencje wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa mogą być dopusz-

czony do wykonywania lotów na pokładzie polskiego statku powietrznego, jeżeli licencje te zostaną uznane za ważne i potwierdzone przez organ wydający licencje. Przepis ten stosuje się również do innych czynności, dla których niniejsze rozporządzenie wymaga posiadania polskiej licencji.

3. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 2, odbywa się przez wydanie odpowiedniego zaświadczenia ważnego łącznie z licencją, której dotyczy, i mającego tę samą ważność co polska licencja. Okres ważności tego zaświadczenia nie może przekraczać ważności licencji, chyba że organ obcego państwa, który wydał licencję, wyrazi na to zgodę.

4. Uznanie i potwierdzenie licencji wydanej lub potwierdzonej przez właściwy organ obcego państwa następuje, jeżeli przy wydaniu lub potwierdzeniu tych dokumentów zachowane zostały przez ten organ:

- 1) przepisy międzynarodowe lub
- 2) przepisy danego państwa obcego zawierające wymagania co najmniej odpowiadające wymaganiom ustalonym przez przepisy polskie.

5. W uzasadnionych przypadkach organ wydający licencje może uznać za ważne, jak również potwierdzić licencje wydane lub potwierdzone przez właściwy organ obcego państwa pomimo niespełnienia warunków określonych w ust. 4; uznanie to i potwierdzenie może być uzależnione od spełnienia określonych warunków i zawierać ograniczenia.

6. W uzasadnionych przypadkach organ wydający licencje może poddać sprawdzeniu kwalifikacje członka obcego personelu lotniczego wykonującego loty w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Rozdział 9.

Przepisy przejściowe.

§ 35. 1. Osoby pełniące w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia czynności w lotnictwie cywilnym, dla których wymagane jest posiadanie licencji lub licencji z dodatkowym uprawnieniem, powinny uzyskać właściwe licencje i jeżeli to jest wymagane, dodatkowe uprawnienia w następujących terminach od dnia wejścia w życie rozporządzenia:

- 1) 18 miesięcy, jeżeli chodzi o personel latający,
- 2) 24 miesiące, jeżeli chodzi o personel naziemny.

2. Licencje i dodatkowe uprawnienia będą wydane osobom, o których mowa w ust. 1, po stwierdzeniu przez organ wydający licencje, że odpowiadają one warunkom wymaga-

nym do otrzymania licencji lub dodatkowego uprawnienia, o które się ubiegają, a w razie potrzeby po przeprowadzeniu egzaminu.

3. Po upływie terminów określonych w ust. 1 wydane do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia licencje tracą ważność..

Rozdział 10.

Przepisy końcowe.

§ 36. Tracą moc:

- 1) §§ 1—4 i 15 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi oraz o rejestrze pilotów (Dz. U. z 1929 r. Nr 1, poz. 6),
- 2) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielenia tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencji) (Dz. U. z 1929 r. Nr 35, poz. 323 i z 1938 r. Nr 44, poz. 365),
- 3) §§ 4 i 5 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1929 r. o lotniczej służbie radioelektrycznej oraz o używaniu aparatów radiotechnicznych na pokładzie statków powietrznych (Dz. U. Nr 59, poz. 460),
- 4) § 6, § 9 lit. a), §§ 10—23 i §§ 50—53 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie) (Dz. U. z 1937 r. Nr 75, poz. 547 i z 1949 r. Nr 42, poz. 318),
- 5) §§ 1—19 oraz § 24 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej z dnia 27 maja 1938 r. o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 1938 r. Nr 44, poz. 365),
- 6) rozporządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 24 lutego 1954 r. w sprawie dokumentów dla samolotowych pilotów sportowych (Dz. U. Nr 10, poz. 36).

§ 37. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *J. Popielas*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 września 1961 r. (pz. 236).

LICENCJE PERSONELU LOTNICZEGO

Rozdział 1.

OKREŚLENIA I OGÓLNE PRZEPISY DOTYCZĄCE LICENCJI

1.1. — Określenia.

Użyte w niniejszych przepisach określenia mają następujące znaczenie:

ciężar maksymalny statku powietrznego — maksymalny ciężar całkowity statku powietrznego dopuszczalny przy starcie w warunkach atmosfery wzorcowej na poziomie morza;

czas lotu — całość czasu liczona od momentu, gdy statek powietrzny rozpoczyna poruszanie się za pomocą swych własnych środków w celu startu, aż do momentu, gdy zatrzyma się po zakończeniu lotu;

czas według przyrządów — czas lotu według przyrządów lub czas ćwiczeń na ziemi według przyrządów;

czas lotu według przyrządów — czas, w którym statek powietrzny pilotowany jest tylko na podstawie wskazań przyrządów bez orientowania się według jakiegokolwiek punktu zewnętrznego;

czas ćwiczeń według przyrządów na ziemi — czas, w ciągu którego pilot wykonuje na ziemi pozorowany lot według przyrządów za pomocą urządzeń zatwierdzonych przez organ wydający licencję;

czas lotu na szybowcu — całkowity czas lotu na szybowcu holowanym lub nie, liczony od momentu, gdy szybowiec zaczyna poruszać się w celu startu, aż do momentu zatrzymania się po zakończeniu lotu;

czas lotu na szybowcu holowanym — całkowity czas, podczas którego szybowiec jest holowany przez

samolot, liczony począwszy od momentu, gdy szybowiec zaczyna poruszać się w celu startu, aż do momentu zwolnienia urządzenia holowniczego;

czas szkolenia na dwusterze — czas lotu, podczas którego dana osoba jest szkolona w wykonywaniu lotów przez pilota-instruktora znajdującego się na pokładzie tego statku powietrznego;

członek załogi lotniczej — członek załogi statku powietrznego posiadający licencję i pełniący na pokładzie statku powietrznego podczas lotu czynności związane z prowadzeniem i obsługą tego statku;

dowódca statku powietrznego (I pilot) — pilot odpowiedzialny za kierowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego podczas lotu;

II pilot (drugi pilot) — posiadacz licencji pilota wykonujący wszystkie inne czynności pilota niż czynności dowódcy statku powietrznego; określenie to nie obejmuje pilota, który znajduje się na pokładzie statku powietrznego jedynie w celach szkoleniowych;

kurs szkoleniowy — szkolenie odbyte zgodnie z zatwierdzonym programem, w sposób metodyczny, systematyczny i ciągły;

lot holowany — lot, w czasie którego statek powietrzny ciągnie szybowiec lub przedmiot inny niż statek powietrzny;

lot (skok) próbny — lot (skok) na statku powietrznym po wyprodukowaniu lub naprawie głównej statku przed oddaniem go do normalnej eksploatacji lub inny lot (skok), określony jako próbny przez organ wydający licencję;

lot solo — lot, podczas którego pilot sam zajmuje statek powietrzny;

lot IFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami o lotach według wskazań przyrządów;

lot VFR — lot wykonywany zgodnie z przepisami o lotach z widocznością;

noc — okres doby rozpoczynający się pół godziny po rzeczywistym zachodzie słońca i kończący się pół godziny przed rzeczywistym wschodem słońca;

obszar kontrolowany — kontrolowana przestrzeń powietrzna rozciągająca się w górę od określonej wysokości nad powierzchnią ziemi;

pilotowanie — manewrowanie podczas lotu urządzeniami służącymi do sterowania statkiem powietrznym, jego zespołem napędowym i wyposażeniem;

przestrzeń powietrzna kontrolowana — przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, wewnątrz której jest ustanowiona służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów IFR;

służba kontroli lotniska — służba kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;

służba kontroli obszaru — służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów IFR w obszarze kontrolowanym;

służba kontroli zbliżania — służba kontroli ruchu lotniczego statków powietrznych odlatających lub przylatujących według IFR;

statek powietrzny niekonwencjonalny — statek powietrzny o nietypowym układzie elementów konstrukcyjnych, nietypowym napędzie lub sposobie pilotażu lub inny statek uznany za niekonwencjonalny przez państwo rejestracji i posiadający odpowiedni wpis w dokumentacji;

strefa kontrolowana — kontrolowana przestrzeń powietrzna rozciągająca się w górę od powierzchni ziemi;

świadczenie obsługi — pisemne stwierdzenie w techniczno-eksploatacyjnej dokumentacji statku powietrznego, że prace kontrolne i obsługowe zostały wykonane całkowicie i zadowalająco, zgodnie z metodami przewidzianymi w instrukcji obsługi;

typ statku powietrznego — wszystkie statki powietrzne posiadające identyczne cechy podstawowe, niezależnie od dokonanych przeróbek oprócz przeróbek powodujących zmianę charakterystyki pilotażowej lub eksploatacyjnej;

uczeń-pilot (skoczek) — osoba szkoląca się praktycznie w powietrzu w czynnościach pilota (skoczka);

uprawnienie — wpis umieszczony w licencji, stanowiący z nią całość, który wskazuje upoważnienia i ograniczenia właściwe dla tej licencji.

1.2. — Ogólne przepisy dotyczące licencji.

1.2.1. Określone w niniejszych przepisach wymagania stosuje się do osób, które zostały przeszkolone według zatwierzonego programu.

1.2.2. Wiadomości, umiejętności i praktyka wymagane przez niniejsze przepisy podlegają sprawdzeniu w zakresie i w sposób określony w programie szkolenia i instrukcjach, o których mowa w § 4 rozporządzenia.

1.2.3. Jeżeli osoba, której to dotyczy, nie odbyła przeszkolenia według zatwierzonego programu, wymagania co do praktyki mogą być przez organ wydający licencję podwyższone, a wiadomości i umiejętności podlegają sprawdzeniu w zakresie indywidualnie ustalonym przez organ wydający licencję, a jeżeli chodzi o kandydatów na uczniów-pilotów (skoczków) — przez uprawnionego instruktora.

1.2.4. Warunki przedłużenia ważności licencji stosuje się, jeżeli licencja jest przedstawiona do przedłużenia ważności przed jej wygaśnięciem. W innych przypadkach przeprowadza się całkowite lub częściowe sprawdzenie kwalifikacji posiadacza licencji (§ 14 ust. 2 rozporządzenia).

Rozdział 2.

LICENCJE I UPRAWNIENIA PILOTÓW (SKOCZKÓW)

2.1. — Uprawnienia pilotów (skoczków).

2.1.1. Uprawnienie dotyczące statku powietrznego powinno zawierać jedno lub więcej (w zależności od kategorii statków powietrznych) z następujących uprawnień:

- a) uprawnienie dotyczące kategorii statków powietrznych;
- b) uprawnienie dotyczące klasy statków powietrznych;
- c) uprawnienie dotyczące typu statków powietrznych.

2.1.1.1. Uprawnienie dotyczące kategorii określa się w licencji przez wymienienie w niej jednej z następujących kategorii statków powietrznych:

- a) samoloty;
- b) śmigłowce;
- c) szybowce;
- d) balony wolne;
- e) spadochrony.

2.1.1.2. Uprawnienie dotyczące klasy określa się w licencji pilota samolotowego i śmigłowcowego przez wymienienie w niej jednej z następujących klas samolotów (śmigłowców):

- a) jednosilnikowe lądowe;
- b) wielosilnikowe lądowe;
- c) jednosilnikowe wodne;
- d) wielosilnikowe wodne.

2.1.1.3. Uprawnienie dotyczące typu określa się w licencji przez wymienienie w niej jednego z następujących rodzajów uprawnień:

- a) uprawnienia ogólnego dotyczącego wszystkich konwencjonalnych typów samolotów lub śmigłowców (w

danej kategorii i klasie) o ciężarze maksymalnym nie przekraczającym:

- 2000 kg dla licencji pilota turystycznego lub
- 5700 kg dla innej licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego

oraz jeżeli chodzi o śmigłowce nie używane za opłatą i nie pilotowane za wynagrodzeniem;

- b) uprawnienia oddzielnego dla każdego typu samolotu i śmigłowca, którego ciężar przekracza odpowiednią wielkość podaną pod lit. a) oraz dla każdego śmigłowca używanego za opłatą lub pilotowanego za wynagrodzeniem, niezależnie od jego ciężaru;
- c) uprawnienia oddzielnego dla każdego niekonwencjonalnego typu statku powietrznego, niezależnie od jego ciężaru.

2.1.2. Przypadki, w których wymagane jest uprawnienie dotyczące statku powietrznego.

2.1.2.1. Posiadacz licencji pilota może pełnić czynności pilota dowódcy statku powietrznego lub skoczka spadochronowego tylko wówczas, jeżeli posiada odpowiednio uprawnienie dotyczące tego statku powietrznego.

2.1.2.2. Posiadacz licencji pilota może pełnić czynności II pilota na statku powietrznym używanym w lotniczym transporcie handlowym i wymagającym obecności więcej niż jednego pilota na pokładzie tylko wówczas, jeżeli posiada odpowiednio uprawnienie dotyczące tego statku powietrznego.

2.1.2.3. Upoważnienie, o którym mowa w 2.1.2.1. i 2.1.2.2., jest wydawane przez wpisanie do licencji uprawnienia dotyczącego kategorii (2.1.1.1.) oraz, jeżeli to ma zastosowanie, uprawnienia dotyczące klasy (2.1.1.2.) i typu (2.1.1.3.), z tym że uprawnienie dotyczące typu wydawane dla II pilota powinno dotyczyć tylko czynności II pilota.

2.1.2.4. Uprawnienia dotyczące kategorii, klasy i typu powinny odnosić się do tego statku powietrznego, na którym posiadacz licencji ma pełnić czynności określone odpowiednio w 2.1.2.1. lub 2.1.2.2. z wyjątkami wynikającymi z 2.14.3.2. lit. c).

2.1.3. Sprawdzanie umiejętności wymaganych dla wydania uprawnień dotyczących statku powietrznego.

2.1.3.1. Jeżeli kandydat wykaże w czasie egzaminu, że posiada umiejętności wymagane dla wydania licencji pilota (skoczka), to do takiej licencji wpisuje się uprawnienie dotyczące statku powietrznego odpowiednio do kategorii klasy i typu tego statku powietrznego, który został użyty do egzaminu.

2.1.3.2. Jeżeli posiadacz licencji pilota ubiega się o dodatkowe uprawnienie dotyczące statku powietrznego, powinien wykazać umiejętności właściwe dla wymagań wynikających z jego licencji i funkcji na statku powietrznym tej kategorii, klasy i — jeżeli jest to wymagane (2.1.2.3.) — typu, którego ma dotyczyć uprawnienie.

2.1.4. Przypadki, w których wymagane jest uprawnienie do lotów według przyrządów (do lotów IFR).

Posiadacz licencji innej niż licencja pilota samolotowego liniowego może pełnić czynności dowódcy statku powietrznego lub II pilota w lotniczym transporcie handlowym w czasie lotów IFR tylko wówczas, jeżeli jest do tego upoważniony przez wpisanie do jego licencji uprawnienia do lotów według przyrządów.

2.1.5. Przypadki, w których wymagane jest uprawnienie instruktora.

Posiadacz licencji pilota (skoczka) może prowadzić w powietrzu szkolenie innej osoby wymagane dla wydania jej

licencji pilota lub skoczka (lub dodatkowego uprawnienia) tylko wówczas, jeżeli sam posiada co najmniej taką samą licencję (dodatkowe uprawnienie) jak ta, dla uzyskania której prowadzone jest szkolenie, oraz jeżeli jest do tego upoważniony przez wpisanie do jego licencji uprawnienia instruktora.

2.1.6. Przypadki, w których wymagane jest uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego.

2.1.6.1. Posiadacz licencji pilota samolotowego, śmigłowcowego lub szybowcowego może pełnić czynności dowódcy statku powietrznego wykonującego lot próbny tylko wówczas, jeżeli jest do tego upoważniony przez wpisanie do jego licencji uprawnienia pilota doświadczalnego.

2.1.6.2. Przepis zawarty w 2.1.6.1. dotyczy odpowiednio skoczków spadochronowych, jeżeli chodzi o wykonywanie skoków próbnych na spadochronach.

2.1.6.3. Pilot balonu wolnego może wykonywać loty próbne na balonie wolnym tylko wówczas, jeżeli posiada uprawnienie instruktora balonu wolnego I klasy.

2.2. — Uczeń-pilot (skoczek).

2.2.1. Warunki dopuszczenia do praktycznego szkolenia w powietrzu.

Kandydat ubiegający się o dopuszczenie do praktycznego szkolenia w powietrzu powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla ucznia-pilota (skoczka) oraz następującym warunkom dotyczącym wieku i wiadomości.

2.2.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 17 lat, a jeżeli chodzi o kandydatów na uczniów-pilotów szybowcowych i uczniów-skoczków spadochronowych — 16 lat.

2.2.1.2. W i a d o m o ś c i. Kandydat powinien:

- a) mieć ukończoną szkołę średnią albo być uczniem 9 klasy szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej,
- b) ukończyć kurs szkolenia teoretycznego lub wykazać przed instruktorem, że posiada wiadomości teoretyczne nie mniejsze od osób, które taki kurs kończą z wynikiem pozytywnym.

2.2.2. Uprawnienia ucznia-pilota (skoczka).

2.2.2.1. Uczeń-pilot (skoczek) może wykonywać loty (skoki) w przypadkach i z zachowaniem warunków określonych w § 5 rozporządzenia.

2.2.2.2. Uczeń-pilot (skoczek), który w czasie szkolenia przekroczył ilość godzin lotu (ilość skoków) wymaganą dla wydania odpowiedniej licencji więcej niż o połowę tej wymaganej ilości, może być dopuszczony do dalszych lotów (skoków) szkolnych tylko za zgodą organu wydającego licencję.

2.3. — Pilot samolotowy turystyczny.

2.3.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota samolotowego turystycznego powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.3.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat.

2.3.1.2. W i a d o m o ś c i. Kandydat powinien mieć skończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów na turystycznych stat-

kach powietrznych, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego;

- b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotniska, włączając w to:
- prowadzenie podstawowej nawigacji;
 - stosowanie map lotniczych;
 - wykorzystywanie informacji meteorologicznych;
- c) teorię lotu oraz zakres użytkowania samolotu;
- d) niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
- budowy samolotów;
 - spadochronów;
- e) podstawowe wiadomości dotyczące:
- higieny lotniczej;
 - historii lotnictwa.

2.3.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej:

- a) 40 godzin lotu na dwusterze i solo lub 30 godzin lotu, jeżeli ukończył z wynikiem pomyślnym kurs szkoleniowy, jednakże:
- jeżeli chodzi o kandydata ubiegającego się o licencję pilota statku powietrznego niekonwencjonalnego, warunki te mogą być zmienione odpowiednio do umiejętności i praktyki koniecznej w każdym poszczególnym przypadku;
 - jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego lub szybowcowego, warunki te mogą być obniżone odpowiednio do posiadanej przez niego umiejętności i praktyki, powinien on jednak wykonać co najmniej 20 godzin lotu na dwusterze i solo według zatwierdzonego programu dla tego rodzaju uczniów-pilotów;
- b) 3 godziny lotu pozalotniskowego solo, w tym lot tam i z powrotem między dwoma lotniskami odległymi od siebie co najmniej o 100 km, połączony z co najmniej 2 lądowaniami z całkowitym zatrzymaniem silnika. Te 3 godziny lotu mogą się mieścić w 40 lub 30 godzinach lotu wymienionych pod lit. a).

2.3.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że dobrze zna i wykonuje właściwe dla kategorii i klasy samolotu użytego do egzaminu:

- a) ewolucje pilotażu podstawowego, łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach;
- b) loty samodzielne po kręgu;
- c) lot nawigacyjny.

2.3.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji pilota samolotowego turystycznego uprawniony jest do pełnienia bez wynagrodzenia w lotach VFR funkcji:

- a) pilota każdego samolotu nie używanego za opłatą, jeżeli znajduje się na nim sam;
- b) pilota-dowódcy każdego samolotu przewożącego pasażerów, a nie używanego odpłatnie. Jeżeli przepisy o ruchu lotniczym zezwalają na wykonywanie lotów VFR w nocy, to nie może on jednak przewozić pasażerów w nocy, jeżeli nie wykonał w ciągu 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio lot, podczas którego mają być przewożeni pasażerowie, co najmniej 5 startów i 5 lądowań w nocy;
- c) drugiego pilota na wszystkich samolotach, które nie są używane odpłatnie.

2.3.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 6 miesięcy, poprzedzających

bezpośrednio datę upływu ważności, wykonał co najmniej 3 godziny lotu, w tym 5 startów i 5 lądowań.

2.4. — Pilot samolotowy zawodowy II klasy.

2.4.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota samolotowego zawodowego II klasy powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.4.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat.

2.4.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym dotyczące wykonywania lotów, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego;
- b) praktyczną nawigację lotniczą włącznie z zastosowaniem map lotniczych;
- c) podstawy meteorologii z uwzględnieniem prostej analizy map pogody i komunikatów meteorologicznych;
- d) przyrządy i pomoce nawigacyjne potrzebne do wykonywania lotów VFR;
- e) teorię lotu oraz zakres użytkowania samolotu, włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania samolotu i rozkładu obciążenia oraz jego wpływem na charakterystykę lotu;
- f) budowę samolotu, jego wyposażenie i instalację;
- g) ogólne zasady obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego.

2.4.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 200 godzin lotu lub 150 godzin lotu, jeżeli ukończył z wynikiem pomyślnym kurs szkoleniowy. W ciągu tych 200 lub 150 godzin kandydat powinien wykonać co najmniej:

- a) 100 godzin lotu — jako pilot-dowódca samolotu;
- b) 20 godzin lotu poza lotniskiem — jako pilot-dowódca samolotu, w tym jeden lot na odległość co najmniej 600 km, obejmujący przynajmniej 2 lądowania z całkowitym zatrzymaniem silnika w różnych punktach trasy;
- c) 10 godzin lotu IFR, w tym nie więcej niż 5 godzin ćwiczeń według przyrządów IFR na ziemi;
- d) 5 godzin lotu nocnego połączonego co najmniej z 10 startami i 10 lądowaniami w nocy — jako pilot-dowódca samolotu, będący sam przy sterach.

Praktyka w lotach nocnych wymieniona w 2.4.1.3. d) oraz czas lotu według przyrządów wymieniony w 2.4.1.3. c) nie upoważnia posiadacza licencji pilota samolotowego zawodowego II klasy do wykonywania lotów IFR.

2.4.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że dobrze zna i wykonuje właściwe dla kategorii i klasy samolotu użytego do egzaminu:

- a) ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach;
- b) loty po kręgu w dzień i w nocy;
- c) lot nawigacyjny (częściowo według IFR).

2.4.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji pilota samolotowego zawodowego II klasy upoważniony jest w lotach VFR do:

- a) korzystania ze wszystkich uprawnień pilota samolotowego turystycznego;

- b) pełnienia czynności pilota-dowódcy statku powietrznego na każdym samolocie, z wyjątkiem samolotów eksploatowanych w lotniczym transporcie handlowym;
- c) pełnienia czynności pilota-dowódcy statku powietrznego w lotniczym transporcie handlowym na każdym samolocie, którego ciężar maksymalny nie przekracza 5.700 kg. Jeżeli przepisy o ruchu lotniczym zezwalają na wykonywanie lotów VFR w nocy, to nie może on jednak korzystać z tego uprawnienia w nocy, jeżeli podczas 6 miesięcy poprzedzających nocny lot nie wykonał co najmniej 10 startów i 10 lądowań w nocy;
- d) pełnienia czynności drugiego pilota w lotniczym transporcie handlowym na pokładzie samolotu, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna.

2.4.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 3 godziny lotu.

2.5. — Pilot samolotowy zawodowy I klasy.

2.5.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota samolotowego zawodowego I klasy powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.5.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończone 21 lat.

2.5.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym dotyczące wykonywania lotów, w tym praktyki i procedury kontroli ruchu;
- b) podstawowe zasady nawigacji lotniczej włącznie z posługiwaniem się wzorami, przyrządami i innymi pomocami koniecznymi do nawigowania według przyrządów;
- c) ogólny system zbierania danych meteorologicznych i ich rozpowszechniania;
- d) mapy pogody, prognozy pogody, skróty, symbole i terminologię meteorologiczną;
- e) podstawy meteorologii, w tym:
 - wiadomości o układach ciśnień oparte na nowoczesnych koncepcjach,
 - wzajemne zależności układów ciśnień i frontów, kształtów chmur oraz warunków oblodzenia,
 - ruchy górnych wiatrów i ich wpływ na prowadzenie samolotów;
- f) okólniki służby meteorologicznej i instrukcje dla służby meteorologicznej na trasach lotniczych związane z prowadzeniem samolotu,
- g) procedury łączności związane z wykonywaniem lotu (procedury radiokomunikacyjne);
- h) teorię lotu oraz zakres użytkowania samolotów włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania i rozmieszczenia obciążenia oraz jego wpływem na charakterystykę lotu,

- l) budowę samolotu, jego wyposażenie i instalację,
- jj) ogólne zasady obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego,
- k) język angielski i rosyjski.

2.5.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej:

- a) 700 godzin lotu, w tym nie mniej niż 200 godzin jako dowódca statku powietrznego. W ciągu tych 200 godzin lotu 50 godzin kandydat może wykonać jako drugi pilot pełniący funkcję pilota-dowódcy statku powietrznego pod nadzorem uprawnionego pilota-dowódcy statku powietrznego. Powyższe 50 godzin lotu powinno być obliczone zgodnie z przepisem 2.13.4. Wymienione wyżej 200 godzin powinno zawierać:
 - 25 godzin lotu w nocy, w tym:
 - 10 godzin lotu pozalotniskowego,
 - 10 startów i 10 lądowań,
 - 10 godzin lotu pozalotniskowego w nocy, o których wyżej mowa, może być zastąpione przez 10 godzin lotu pozalotniskowego wykonanego według przyrządów. Tych 10 godzin lotu nie wlicza się do czasu lotów IFR, o których mowa pod lit. b),
- b) 20 godzin lotu IFR, w tym nie więcej niż 10 godzin ćwiczeń według przyrządów na ziemi.

Praktyka w lotach nocnych wymieniona w 2.5.1.3. a) i czas lotu według przyrządów wymienione w 2.5.1.3. a) i b) nie upoważniają posiadacza licencji pilota samolotowego zawodowego I klasy do pilotowania samolotu według IFR.

2.5.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że umie:

- a) pilotować samolot we wszystkich ewolucjach wykonywanych w normalnym locie,
- b) wykonywać ewolucje w niebezpiecznych sytuacjach, jak np. pozorowane przymusowe lądowanie, wyproszczenie z utraty szybkości po jej stracie w locie poziomym oraz w głębokim horyzontalnym zakręcie,
- c) prowadzić wielosilnikowy samolot o maksymalnym dopuszczalnym przy lądowaniu ciężarze z jednym niepracującym silnikiem, jeżeli dla tego samolotu taka możliwość jest przewidziana,
- d) wykonywać wszystkie normalne ewolucje, posługując się wyłącznie przyrządami,
- e) wykonywać inne ewolucje, które są konieczne dla ustalenia jego uprawnień,
- f) poddać się próbom wymaganych w 2.5.1.4. b) i c) na samolocie tej klasy, której dotyczyć ma uprawnienie, a jeżeli ma być wydane uprawnienie dotyczące samolotu o ciężarze maksymalnym większym niż 5.700 kg, na tym typie samolotu, którego ma dotyczyć uprawnienie.

Każda ewolucja wymagana w czasie prób wymienionych wyżej w 2.5.1.4. a) do f) powinna być zmieniona lub pominięta, jeżeli nie jest przewidziana dla typu samolotu użytego do egzaminu.

2.5.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

2.5.2.1. Posiadacz licencji pilota samolotowego zawodowego I klasy upoważniony jest w lotach VFR do:

- a) korzystania ze wszystkich uprawnień pilota samolotowego turystycznego i pilota samolotowego zawodowego II klasy,
- b) pełnienia czynności pilota dowódcy statku powietrznego w lotniczym transporcie handlowym na każdym samolocie, którego ciężar maksymalny nie przekracza 14.000 kg,

c) pełnienia czynności drugiego pilota w lotniczym transporcie handlowym na każdym samolocie, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna.

2.5.2.2. Jeżeli kandydat nie posiada odpowiedniej znajomości języka angielskiego lub rosyjskiego, może uzyskać licencję pilota samolotowego I klasy z wpisaniem do niej zastrzeżeniem ograniczającym ważność licencji odpowiednio do terytorium PRL lub określonego obszaru poza granicami PRL.

2.5.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 30 godzin lotu.

2.6. — Pilot samolotowy liniowy.

2.6.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota samolotowego liniowego powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.6.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

2.6.1.2. W i a d o m o ś c i. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym dotyczące wykonywania lotów, w tym procedury kontroli ruchu,
- podstawowe zasady nawigacji lotniczej włącznie z posługiwaniem się wzorami, przyrządami i innymi pomocami koniecznymi do nawigowania według przyrządów,
- ogólny system zbierania danych meteorologicznych i ich rozpowszechniania,
- mapy pogody, prognozy pogody, skróty, symbole i terminologię lotniczą,
- podstawy meteorologii, w tym:
 - wiadomości o układach ciśnień oparte na nowoczesnych koncepcjach,
 - wzajemne zależności układów ciśnień i frontów, kształtów chmur oraz warunków oblodzenia,
 - ruchy górnych wiatrów i ich wpływ na prowadzenie samolotu,
- okólniki służby meteorologicznej i instrukcje dla służby meteorologicznej na trasach lotniczych związane z prowadzeniem samolotu,
- procedury łączności związane z wykonywaniem lotu (procedury radiokomunikacyjne),
- teorię lotu oraz zakres użytkowania samolotu włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania i rozmieszczania obciążenia oraz jego wpływem na charakterystykę lotu,
- budowę samolotu, jego wyposażenie i instalację,
- ogólne zasady obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego,
- inne wiadomości wymagane dla dodatkowego uprawnienia do lotów według przyrządów,
 - język angielski i rosyjski.

2.6.1.3. P r a k t y k a. Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 1200 godzin lotu, liczonych zgodnie z przepisami 2.13., w tym co najmniej:

- 100 godzin lotu w nocy jako pilot-dowódca statku powietrznego lub jako drugi pilot,

b) 250 godzin lotu jako pilot-dowódca statku powietrznego. W ramach tych 250 godzin lotu 100 godzin lotu może wykonać jako drugi pilot, pełniący funkcję pilota-dowódcy statku powietrznego pod nadzorem uprawnionego pilota-dowódcy statku powietrznego. Powyższych 100 godzin lotu powinno być obliczone zgodnie z przepisem 2.13.

Wymienionych pod lit. b) 250 godzin lotu powinno zawierać 100 godzin lotu pozalotniskowego, w tym co najmniej 25 godzin lotu w nocy,

- 200 godzin lotu pozalotniskowego jako drugi pilot na pokładzie samolotu, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna, lub zamiast tego dodatkowo 100 godzin lotu pozalotniskowego w charakterze pilota-dowódcy statku powietrznego. Wymienionych pod lit. c) 100 godzin może stanowić część 250 godzin, o których mowa pod lit. b),
- 75 godzin lotu IFR, w tym nie więcej niż 25 godzin ćwiczeń według przyrządów na ziemi.

2.6.1.4. U m i e j ę t n o ś c i. Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że umie:

- pilotować samolot we wszystkich ewolucjach wykonywanych w normalnym locie,
- wykonywać ewolucje mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach, jak np. pozorowane przymusowe lądowanie, wyprowadzenie z utraty szybkości po jej stracie w locie poziomym oraz w głębokim horyzontalnym zakręcie,
- prowadzić wielosilnikowy samolot o maksymalnym dopuszczalnym przy lądowaniu ciężarze z jednym nie pracującym silnikiem, jeżeli dla tego samolotu taki warunek jest przewidziany,
- wykonywać wszystkie normalne ewolucje, posługując się wyłącznie przyrządami,
- prowadzić, posługując się wyłącznie przyrządami, wielosilnikowy samolot o maksymalnym dopuszczalnym przy lądowaniu ciężarze z jednym nie pracującym silnikiem, jeżeli dla tego samolotu taka możliwość jest przewidziana,
- odbierać i rozumieć znaczenie radiowych sygnałów Międzynarodowego Kodu Morse'a i podczas pilotowania samolotu w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu IFR orientować się w położeniu samolotu i wykonywać procedury podejścia do lądowania za pomocą radia oraz wykazać umiejętność wykonywania innych czynności wymaganych dla uzyskania uprawnienia do lotów IFR,
- wykonywać inne ewolucje, które mogą być konieczne dla ustalenia jego uprawnienia,
- poddać się próbom wymaganych pod lit. b), c) i e) na samolocie tej klasy, której dotyczyć ma uprawnienie, a jeżeli ma być wydane uprawnienie dotyczące samolotu o ciężarze maksymalnym większym niż 5700 kg, na tym typie samolotu, którego ma dotyczyć uprawnienie. Każda ewolucja wymagana w czasie prób wymienionych wyżej w 2.6.1.4. a) do h) powinna być zmieniona lub pominięta, jeżeli nie jest przewidziana dla typu samolotu użytego do egzaminu.

2.6.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

2.6.2.1. Posiadacz licencji pilota samolotowego liniowego upoważniony jest do:

- korzystania ze wszystkich uprawnień pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego II i I klasy, jak i posiadacza uprawnienia do lotów IFR,

b) pełnienia czynności pilota-dowódcy statku powietrznego i drugiego pilota w lotniczym transporcie handlowym.

2.6.2.2. Jeżeli kandydat nie posiada odpowiedniej znajomości języka angielskiego lub rosyjskiego, może uzyskać licencję pilota samolotowego liniowego z wpisaniem do niej zastrzeżeniem ograniczającym ważność licencji odpowiednio do terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lub określonego obszaru poza granicami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

2.6.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 30 godzin lotu.

2.7. — Pilot szybowcowy.

2.7.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota szybowcowego powinien odpowiadać wymaganom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.7.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 16 lat.

2.7.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów VFR,
- b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotnisk, włączając w to:
 - prowadzenie podstawowej nawigacji,
 - stosowanie map lotniczych,
 - wykorzystywanie informacji meteorologicznych,
- c) teorię lotu oraz zakres użytkowania szybowców i pomocniczych urządzeń startowych,
- d) niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
 - budowy szybowców,
 - spadochronów,
- e) podstawowe wiadomości dotyczące:
 - higieny lotniczej,
 - historii lotnictwa.

2.7.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 20 godzin lotu na dwusterze i solo. Wymienionych wyżej 20 godzin lotu powinno zawierać co najmniej 10 godzin lotu solo oraz 20 startów i 20 lądowań na szybowcu przeznaczonym do przelotów. Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego, warunki te mogą być obniżone, powinien on jednak wykonać co najmniej 10 godzin lotu na dwusterze i solo według zatwierdzonego programu dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

2.7.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że zna dobrze i wykonuje właściwie na szybowcu przeznaczonym do przelotów:

- a) ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) samodzielne loty po kręgu,
- c) lot holowany,
- d) lądowanie w rzeczywistym lub pozorowanym przygodnym terenie.

2.7.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji pilota szybowcowego upoważniony jest w lotach VFR do:

- a) pełnienia czynności pilota na szybowcu, jeśli znajduje się na nim sam,
- b) pełnienia czynności dowódcy statku powietrznego na każdym szybowcu wiozącym pasażerów, jednakże aby móc przewozić pasażerów w lotach holowanych, powinien wykonać na szybowcu, na którym sam się znajduje, co najmniej 6 lotów holowanych w ogólnym czasie co najmniej 1 godziny,
- c) pełnienia czynności określonych wyżej pod lit. a) i b) za wynagrodzeniem (zawodowo) tylko wówczas, jeżeli posiada wpisane do licencji dodatkowe uprawnienie instruktora szybowcowego lub pilota szybowcowego doświadczalnego.

2.7.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 3 godziny lotu, w tym nie mniej niż 5 startów i 5 lądowań.

2.8. — Pilot balonu wolnego.

2.8.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota balonu wolnego powinien odpowiadać wymaganom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.8.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat.

2.8.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów VFR,
- b) niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
 - aerostatyki,
 - meteorologii,
- c) budowę, użytkowanie balonu i jego wyposażenie, w tym napełnianie, olinowanie, przygotowanie do lotu, zabezpieczenie przed chłodem i dużymi wysokościami oraz naprawę rozdarcia powłoki,
- d) podstawowe wiadomości dotyczące:
 - prowadzenia nawigacji,
 - higieny lotniczej,
 - historii lotnictwa.

2.8.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 8 lotów, każdy o przeciętnym czasie 2 godzin. Ta ogólna ilość lotów powinna zawierać:

- a) 6 lotów z instruktorem,
- b) 1 lot w charakterze pilota do wysokości co najmniej 3000 m pod nadzorem licencjonowanego pilota balonu wolnego,
- c) 1 lot, w czasie którego kandydat był na pokładzie balonu sam.

2.8.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać w czasie co najmniej 1 lotu z egzaminatorem, że umie wykonywać loty normalne i ewolucje specjalne, mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach, a właściwe dla balonu użytego do egzaminu.

2.8.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji pilota balonu wolnego upoważniony jest do pełnienia czynności pilota-dowódcy statku powietrznego na każdym balonie wolnym w lotach VFR, jednakże może pełnić te czynności za wynagrodzeniem (zawodowo) tylko wówczas, jeżeli posiada wpisane do licencji uprawnienie instruktora balonu wolnego. Jeżeli przepisy o ruchu lotniczym zezwalają na wykonywanie lotów VFR w nocy, to uprawnienie powyższe nie może być wykonywane w nocy, jeżeli posiadacz licencji nie wykonał uprzednio 2 lotów w nocy, trwających przeciętnie 2 godziny każdy, pod nadzorem licencjonowanego pilota balonu wolnego upoważnionego do wykonywania takich lotów.

2.8.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 1 lot jako pilot-dowódca balonu.

2.9. — Pilot śmigłowcowy turystyczny.

2.9.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota śmigłowcowego turystycznego powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.9.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat.

2.9.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów na turystycznych statkach powietrznych, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotnisk i w strefach zabudowanych włączając w to:
 - prowadzenie podstawowej nawigacji,
 - stosowanie map lotniczych,
 - wykorzystywanie informacji meteorologicznych,
- c) teorię lotu oraz zakres użytkowania śmigłowców,
- d) ogólne praktyki i procedury bezpieczeństwa przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,
- e) niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
 - budowy śmigłowca,
 - spadochronów,
- f) podstawowe wiadomości dotyczące:
 - higieny lotniczej,
 - historii lotnictwa.

2.9.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał na śmigłowcu co najmniej:

- a) 40 godzin lotu na dwusterze i solo lub 30 godzin lotu, jeżeli skończył z wynikiem pomyślnym kurs szkoleniowy,
- b) 10 godzin lotu solo, w tym nie mniej niż 3 godziny lotu pozalotniskowego zawierającego przelot do punktu w terenie odległego przynajmniej 50 km od miejsca startu, z lądowaniem w tym punkcie. Wyżej wymienione 10 godzin lotu solo mogą się mieścić w 40 lub 30 godzinach lotu wymienionego pod lit. a). Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego, warunki wymienione pod lit. a) i b) mogą

być obniżone odpowiednio do posiadanych przez niego umiejętności i praktyki; powinien on jednak wykonać co najmniej 10 godzin lotu na śmigłowcu (na dwusterze i solo) według zatwierdzonego programu dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

2.9.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że dobrze zna i wykonuje właściwe dla typu śmigłowca, który został użyty do egzaminu:

- a) ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) loty samodzielne po kręgu,
- c) lot nawigacyjny.

2.9.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji pilota śmigłowcowego turystycznego upoważniony jest do pełnienia bez wynagrodzenia w lotach VFR funkcji:

- a) pilota każdego śmigłowca, który nie jest używany za opłatą, jeśli znajduje się na nim sam,
- b) pilota-dowódcy każdego śmigłowca przewożącego pasażerów, a nie używanego za opłatą,
- c) drugiego pilota na wszystkich śmigłowcach, które nie są używane za opłatą.

Jeżeli przepisy o ruchu lotniczym zezwalają na wykonywanie lotów VFR w nocy, nie może on jednak przewozić pasażerów w nocy, jeżeli nie posiada uprawnienia do lotów IFR i nie wykonał w ciągu 90 dni poprzedzających bezpośrednio lot, podczas którego mają być przewożeni pasażerowie, co najmniej 5 lądowań i 5 startów.

2.9.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 3 godziny lotu.

2.10. — Pilot śmigłowcowy zawodowy.

2.10.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota śmigłowcowego zawodowego powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.10.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat.

2.10.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotnisk i w strefach zabudowanych włączając w to:
 - praktyczną nawigację lotniczą,
 - stosowanie map lotniczych,
 - podstawową meteorologię, włącznie z analizą map pogody i komunikatów meteorologicznych,
 - pomoce nawigacyjne łącznie z pomocami radiowymi,
- c) teorię lotu oraz zakres użytkowania śmigłowców włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania i rozkładu obciążenia oraz jego wpływem na charakterystykę lotu,

- d) ogólne praktyki i procedury bezpieczeństwa przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,
- e) budowę śmigłowca, jego wyposażenie i instalację,
- f) główne zasady obsługi technicznej śmigłowca (części płatowcowej i zespołu napędowego).

2.10.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał 100 godzin lotu na śmigłowcu lub 75 godzin lotu, jeżeli ukończył z wynikiem pomyślnym kurs szkoleniowy. W ciągu tych 100 lub 75 godzin kandydat powinien wykonać co najmniej:

- a) 35 godzin lotu jako pilot-dowódca śmigłowca,
- b) 10 godzin lotu pozalotniskowego jako pilot-dowódca śmigłowca,
- c) 10 godzin lotu jako pilot-dowódca śmigłowca w okresie ostatnich 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio wystąpienie o wydanie licencji.

Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego zawodowego, warunki wymienione pod lit. a) i b) mogą być obniżone odpowiednio do posiadanej przez niego umiejętności i praktyki w zakresie pilotażu samolotowego, powinien on jednak wykonać co najmniej 30 godzin lotu na śmigłowcach według zatwierdzonego programu dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

2.10.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że dobrze zna i wykonuje właściwe dla typu śmigłowca, który został użyty do egzaminu:

- a) ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) loty samodzielne po kręgu,
- c) lot nawigacyjny.

2.10.2. **Uprawnienia posiadacza licencji.**

Posiadacz ważnej licencji pilota śmigłowcowego zawodowego upoważniony jest w lotach VFR do:

- a) korzystania ze wszystkich uprawnień pilota śmigłowcowego turystycznego,
- b) pełnienia czynności pilota-dowódcy na każdym śmigłowcu używanym w lotniczym transporcie handlowym.

Jeżeli przepisy o ruchu lotniczym zezwalają na wykonywanie lotów VFR w nocy, to nie może on jednak przewozić pasażerów w nocy, jeżeli nie posiada uprawnień do lotów IFR i nie wykona w ciągu 90 dni poprzedzających bezpośrednio lot, podczas którego mają być przewożeni pasażerowie, co najmniej 5 startów i 5 lądowań.

2.10.3. **Warunki przedłużenia ważności licencji.**

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności wykonał co najmniej 3 godziny lotu.

2.11. — Uprawnienie do lotów według przyrządów.

2.11.1. **Warunki wydania uprawnienia.**

Kandydat ubiegający się o dodatkowe uprawnienia do lotów według przyrządów powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.11.1.1. **Wiadomości.** Kandydat powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) praktyczne zagadnienia nawigacji lotniczej, w tym użycie map lotniczych, nawigację podstawową i radionawigację oraz posługiwanie się przyrządami pokładowymi łącznie z ich zastosowaniem i korygowaniem,

- b) systemy radiowych pomocy nawigacyjnych, w tym systemy podchodzenia do lądowania według przyrządów, sposób używania tych systemów w lotach IFR, procedury związane z tymi systemami oraz rzeczywistą wartość wskazań otrzymanych od pomocy radionawigacyjnych w locie,

- c) podstawy meteorologii, podstawowe zasady prognozyki oraz organizację i tryb rozpowszechniania lotniczych komunikatów meteorologicznych,

- d) przepisy o lotach według przyrządów (IFR), planowanie lotów zgodnie z wymaganiami organów i służb kontroli ruchu lotniczego, osiągi samolotów, przewidywanie warunków meteorologicznych, w tym określanie czasów przelotu nad punktami na trasie, określanie ilości paliwa potrzebnej do lotu oraz przewidywane zmiany planu lotu, które mogą być konieczne z powodu warunków lotu.

2.11.1.2. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że:

- a) jest posiadaczem licencji pilota,
- b) wykonał co najmniej 150 godzin lotu jako pilot-dowódca statku powietrznego, z czego co najmniej 50 godzin lotu pozalotniskowego w dzień,
- c) wykonał co najmniej 40 godzin lotu IFR, z czego nie więcej niż 20 godzin ćwiczeń według przyrządów na ziemi lub, jeśli kandydat ukończył z wynikiem pomyślnym kurs szkoleniowy — 30 godzin lotu IFR, z czego najwyżej 10 godzin ćwiczeń według przyrządów na ziemi. Wymagania te dla pilota śmigłowcowego mogą być zmniejszone o połowę.

2.11.1.3. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu wykonywanego wyłącznie według przyrządów, że umie:

- a) wykonywać ewolucje konieczne dla wykazania swej umiejętności prowadzenia statku powietrznego,
- b) rozwiązywać zadania nawigacji zliczeniowej, określać swą pozycję i podczas pilotowania statku powietrznego w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu IFR orientować się w położeniu statku, schodzić z wysokości i wykonywać procedury zbliżania za pomocą radia na danym lotnisku łącznie z procedurą łączności wymaganą w danych okolicznościach,
- c) odbierać i rozumieć znaczenie radiowych sygnałów Międzynarodowego Kodu Morse'a,
- d) prowadzić wyłącznie według przyrządów statek powietrzny wielosilnikowy z maksymalnym dopuszczalnym obciążeniem przy lądowaniu z jednym silnikiem nie pracującym, jeżeli dla tego samolotu taka możliwość jest przewidziana.

Każda ewolucja wymagana w czasie prób wymienionych wyżej pod lit. a) do d) może być zamieniona lub pominięta, jeżeli nie jest przewidziana dla typu statku powietrznego użytego do egzaminu.

2.11.2. **Uprawnienia.**

Posiadacz uprawnienia do lotów według przyrządów upoważniony jest do pilotowania statku powietrznego według przyrządów (IFR). Powyższe dodatkowe uprawnienie jest ważne łącznie z licencją i w odniesieniu do tych statków powietrznych, na których posiadacz uprawnienia zgodnie z jego licencją może pełnić funkcję dowódcy statku powietrznego.

2.12. — Uprawnienie instruktora.

2.12.1. **Rodzaje uprawnień instruktorskich.**

2.12.1.1. W zależności od kategorii statków powietrznych, której dotyczy uprawnienie, rozróżnia się:

- a) uprawnienie instruktora samolotowego,
- b) uprawnienie instruktora szybowcowego,
- c) uprawnienie instruktora balonu wolnego,
- d) uprawnienie instruktora śmigłowcowego,
- e) uprawnienie instruktora spadochronowego.

2.12.1.2. W zależności od zakresu upoważnienia wynikającego z dodatkowego uprawnienia rozróżnia się:

- a) uprawnienie instruktora II klasy,
- b) uprawnienie instruktora I klasy.

2.12.2. Uprawnienie instruktora II klasy.

2.12.2.1. Warunki wydania uprawnienia.

Kandydat ubiegający się o uprawnienie instruktora II klasy powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla takiego uprawnienia oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.12.2.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

2.12.2.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym dotyczące wykonywania lotów, w tym praktyki i procedury ruchu lotniczego,
- b) teorię lotu, budowę, zakres użytkowania oraz zasady obsługi technicznej statku powietrznego, właściwej dla jego licencji,
- c) organizację i metodykę szkolenia oraz
- d) inne wiadomości wymagane dla posiadanej przez niego licencji, do której ma być wpisane uprawnienie.

2.12.2.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) jest posiadaczem licencji właściwej dla danej kategorii statku powietrznego oraz że:
 - posiada tę licencję co najmniej od 2 lat, jeżeli chodzi o licencję pilota szybowcowego, balonu wolnego, skoczka spadochronowego,
 - posiada licencję pilota zawodowego lub linowego, jeżeli chodzi o licencję pilota samolotowego i śmigłowcowego,
- b) wykonał jako pilot (skoczek) dowódca statku powietrznego co najmniej:
 - jako pilot samolotowy — 200 godzin lotu na samolocie,
 - jako pilot szybowcowy — 100 godzin lotu na szybowcu,
 - jako pilot balonu wolnego — 10 wzlotów na balonie wolnym,
 - jako pilot śmigłowcowy — 100 godzin lotu na śmigłowcu,
 - jako skoczek spadochronowy — 50 skoków ze spadochronem,
- c) ukończył z wynikiem pomyślnym kurs szkoleniowy.

2.12.2.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas lotu (skoku), że:

- a) dobrze zna i wykonuje właściwe dla kategorii i klasy statku powietrznego użytego do egzaminu:
 - kandydat na instruktora samolotowego II klasy:
 - ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami pozorującymi niebezpieczną sytuację, mającymi zastosowanie w takich sytuacjach,
 - pełną akrobację,
 - lot w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu według przyrządów,
 - lot nawigacyjny łącznie z lądowaniem w przygodnym terenie,

kandydat na instruktora szybowcowego II klasy:

— ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,

— lot w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu według przyrządów,

kandydat na instruktora balonu wolnego II klasy:

— lot z wykonaniem ewolucji normalnie stosowanych oraz ewolucji specjalnych mających zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,

kandydat na instruktora śmigłowcowego II klasy:

— ewolucje pilotażu podstawowego łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,

— lot w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu według przyrządów,

— lot nawigacyjny łącznie z lądowaniem w przygodnym terenie,

kandydat na instruktora spadochronowego II klasy:

— skok ze spadochronem z opóźnionym o 15 sek. otwarciem spadochronu i lądowaniem w promieniu 100 m od celu,

- b) umie dobrze instruować ucznia pilota (skoczek), prawidłowo określać i poprawiać jego błędy oraz odpowiednio demonstrować prawidłowy pilotaż (skok).

2.12.2.1.5. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia instruktora II klasy upoważniony jest do szkolenia ucznia-pilota (skoczek) w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego, szybowcowego, balonu wolnego, śmigłowcowego turystycznego lub skoczka spadochronowego z zastrzeżeniem, że:

- a) nie może decydować o wykonaniu przez ucznia-pilota jego pierwszego lotu solo i pierwszego przelotu solo oraz nie może nadzorować tych lotów. Zastrzeżenie to dotyczy odpowiednio szkolenia ucznia-skoczek,
- b) może szkolić w wykonywaniu tylko tych czynności, do których upoważnia go jego licencja i tylko na takim statku powietrznym, na którym może zgodnie z jego licencją pełnić czynności dowódcy statku powietrznego, jeżeli uprzednio wykonał samodzielnie na tym statku, na którym ma szkolić, co najmniej:
 - instruktor samolotowy — 30 godzin lotu,
 - instruktor szybowcowy — 50 startów i 50 lądowań,
 - instruktor balonu wolnego — 1 wzlot trwający co najmniej 2 godziny,
 - instruktor śmigłowcowy — 15 godzin lotu,
 - instruktor spadochronowy — 3 skoki.

2.12.3. Uprawnienie instruktora I klasy.

2.12.3.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienia instruktora I klasy powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla takiego uprawnienia oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.12.3.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończone 23 lata.

2.12.3.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna metodykę i organizację szkolenia.

2.12.3.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) wykonał jako pilot-dowódca statku powietrznego (skoczek) co najmniej:

- pilot samolotowy 400 godzin lotu na samolocie,
 - pilot szybowcowy 250 godzin lotu na szybowcu,
 - pilot balonu wolnego 20 wzlotów,
 - pilot śmigłowcowy 200 godzin lotu na śmigłowcu,
 - skoczek spadochronowy 100 skoków ze spadochronem,
- b) posiada ważne dodatkowe uprawnienie instruktora II klasy przez okres co najmniej 2 lat,
- c) odbył praktykę jako instruktor II klasy i wykonał w czasie tej praktyki z uczniem-pilotem co najmniej:
- instruktor samolotowy — 100 godzin lotu,
 - instruktor szybowcowy — 75 godzin lotu na szybowcu dwumiejscowym,
 - instruktor balonu wolnego — 10 wzlotów,
 - instruktor śmigłowcowy — 50 godzin lotu,
 - instruktor spadochronowy — 3 skoki.

2.12.3.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas lotu (skoku), że:

- a) dobrze zna ewolucje pilotażu podstawowego, ewolucje pozorujące niebezpieczne sytuacje i ewolucje mające zastosowanie w takich sytuacjach, lot w trudnych warunkach atmosferycznych (nie lepszych niż warunki, w których wymagane jest wykonywanie lotu według IFR),
- b) dobrze i we właściwym czasie umie:
- instruować ucznia, udzielać mu wskazówek i demonstrować prawidłowy pilotaż,
 - stwierdzać błędy, określać ich przyczyny i poprawiać je, jeżeli to jest potrzebne.

Wymagania powyższe stosuje się odpowiednio do kandydatów na instruktorów skoczków spadochronowych.

2.12.3.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia instruktora I klasy upoważniony jest do szkolenia ucznia-pilota (skoczka) w zakresie wymaganym dla uzyskania licencji pilota samolotowego turystycznego, szybowcowego, balonu wolnego, śmigłowcowego turystycznego lub skoczka spadochronowego z zastrzeżeniem warunku wymienionego w 2.12.2.1.5. b).

2.13. — Obliczenie czasu lotu.

2.13.1. Pilot samolotowy turystyczny, śmigłowcowy turystyczny oraz pilot szybowcowy ma prawo zaliczyć na swą korzyść całkowity czas lotu, podczas którego wykonywał czynności pilota-dowódcy statku powietrznego, będąc sam przy sterach, jako czas wymagany do przedłużenia ważności licencji, otrzymania licencji wyższego stopnia lub uprawnienia.

2.13.2. Jeżeli pilot samolotowy turystyczny lub śmigłowcowy turystyczny wykonuje czynności drugiego pilota na pokładzie statku powietrznego, na którym obecność drugiego pilota jest normalnie konieczna, wówczas ma prawo zaliczyć na swą korzyść najwyżej 50% czasu lotu wykonanego w charakterze drugiego pilota, na poczet ogólnego czasu wymaganego do otrzymania licencji pilota zawodowego. Czas lotu w ten sposób liczony nie może przekraczać 50 godzin.

2.13.3. Pilot samolotowy zawodowy II klasy, pilot samolotowy zawodowy I klasy oraz pilot śmigłowcowy zawodowy ma prawo zaliczyć na swą korzyść całkowity czas lotu samolotu, podczas którego pełnił funkcję pilota-dowódcy statku powietrznego, na poczet całkowitego czasu wymaganego do przedłużenia ważności licencji, do otrzymania licencji wyższego stopnia lub uprawnienia.

2.13.4. Jeśli pilot samolotowy zawodowy II klasy, pilot samolotowy zawodowy I klasy lub pilot śmigłowcowy zawodowy wykonuje czynności drugiego pilota na pokładzie samolotu (śmigłowca), na którym obecność drugiego pilota jest normalnie obowiązkowa, ma on prawo zaliczyć na swą ko-

rzyść najwyżej 50% czasu lotu wykonanego jako drugi pilot na poczet ogólnej ilości czasu wymaganego dla przedłużenia ważności licencji, otrzymania licencji pilota wyższego stopnia lub dodatkowego uprawnienia.

2.13.5. Pilot liniowy ma prawo zaliczyć na swą korzyść całkowity czas lotu, podczas którego pełnił czynności pilota-dowódcy samolotu lub drugiego pilota, pod warunkiem że jego licencja uprawnia go do wykonywania takich czynności.

2.13.6. Jeżeli posiadacz licencji pilota posiada uprawnienie instruktora, ma prawo zaliczyć na swą korzyść całkowity czas lotu, podczas którego pełnił czynności instruktora.

2.13.7. Poza czasem lotu, obliczonym zgodnie z postanowieniami 2.13.1 i 2.13.3, czas szkolenia na dwusterze powinien być zaliczony w całości na poczet całkowitego czasu lotu, wymaganego do otrzymania licencji pilota wyższego stopnia.

2.14. — Uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego.

2.14.1. W zależności od zakresu upoważnienia wynikającego z uprawnienia rozróżnia się:

- a) uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego II klasy,
- b) uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego I klasy,

2.14.2. Uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego II klasy.

2.14.2.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego II klasy powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tego uprawnienia oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.14.2.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

2.14.2.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy i zarządzenia obowiązujące w lotnictwie cywilnym,
- b) teorię lotu,
- c) przepisy i zasady budowy i remontu, oraz użytkowania objętych jego licencją statków powietrznych, ich wyposażenia i instalacji,
- d) usterki statku powietrznego, jego wyposażenia i instalacji, które mogą się zdarzyć w czasie lotów próbnych oraz postępowanie w takich wypadkach,
- e) praktyki i procedury bezpieczeństwa przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,
- f) przepisy, zasady i metody dokonywania kontroli i prób statków powietrznych na ziemi i w locie,
- g) inne wiadomości wymagane dla posiadanej przez niego licencji, do której ma być wpisane uprawnienie.

2.14.2.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) jest posiadaczem licencji właściwej dla danej kategorii i klasy statku powietrznego; jeśli chodzi o kandydata na pilota doświadczalnego II klasy samolotowego i śmigłowcowego, wymaganie to dotyczy posiadacza licencji pilota zawodowego,
- b) ukończył kurs szkoleniowy,
- c) wykonał jako pilot-dowódca statku powietrznego (skoczek):
 - pilot samolotowy — nie mniej niż 700 godzin lotu na co najmniej 6 typach samolotów,
 - pilot szybowcowy — nie mniej niż 300 godzin lotu na co najmniej 6 typach szybowców,

— pilot śmigłowiec — nie mniej niż 200 godzin lotu na śmigłowcach bądź 300 godzin lotu na samolotach i 150 godzin na śmigłowcach lub 75 godzin lotu na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada uprawnienia pilota doświadczalnego samolotowego,

— skoczek spadochronowy — nie mniej niż 150 skoków na co najmniej czterech rodzajach spadochronów (ratowniczych, ćwiczebnych, zapasowych i desantowych).

2.14.2.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas lotu (skoku), że dobrze zna i wykonuje właściwe dla kategorii i klasy statku powietrznego użytego do egzaminu:

- badania własności lotnych statku powietrznego,
- ustalenie osiągnięć statku powietrznego,
- próby sprawności technicznej statku powietrznego przed lotem (skokiem) i w czasie lotu (skoku),
- umiejętności pilotowania włączając w to akrobację.

2.14.2.2. Uprawnienia. Posiadacz dodatkowego uprawnienia pilota (skoczek) doświadczalnego II klasy upoważniony jest:

- do wykonywania jako pilot-dowódca statku powietrznego (skoczek) lotów (skoków) próbnych na seryjnych statkach powietrznych, na których zgodnie z jego licencją może pełnić funkcję pilota-dowódcy statku powietrznego (skoczek),
- do wykonywania jako pilot-dowódca statku powietrznego (skoczek) lotów (skoków) próbnych na pierwowzorach konwencjonalnych statków powietrznych należących do kategorii wpisanej do jego licencji o ciężarze maksymalnym nie większym niż 5.700 kg, z zastrzeżeniem, że nie może wykonywać pierwszego lotu (skoku) próbnego na danym egzemplarzu pierwowzoru,
- do wykonywania jako II pilot lotów próbnych na każdym statku powietrznym seryjnym i pierwowzorze,
- do orzekania dla potrzeb organów państwowego nadzoru lotniczego na podstawie wyników lotu (skoku) próbnego na seryjnym statku powietrznym o możliwości dopuszczenia takiego statku do eksploatacji.

2.14.3. Uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego I klasy.

2.14.3.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie pilota (skoczka) doświadczalnego I klasy powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tego uprawnienia oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.14.3.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

2.14.3.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną odpowiednią wyższą szkołę techniczną o specjalności lotniczej, a jeżeli chodzi o kandydata na skoczka doświadczalnego I klasy, co najmniej szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy i zarządzenia obowiązujące w lotnictwie cywilnym,
- teorię lotu,
- przepisy i zasady konstruowania, budowy i remontu objętych kategorią jego licencji statków powietrznych, ich wyposażenia i instalacji,
- usterki statku powietrznego, jego wyposażenia i instalacji, które mogą się zdarzyć w czasie lotów próbnych, oraz postępowanie w takich wypadkach,
- procedury i praktyki bezpieczeństwa przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,

f) przepisy, zasady i metody dokonywania kontroli i prób statków powietrznych na ziemi i w locie,

g) inne wiadomości wymagane dla posiadanej przez niego licencji oraz dodatkowego uprawnienia pilota (skoczka) doświadczalnego II klasy.

2.14.3.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- jest posiadaczem licencji właściwej dla danej kategorii i klasy statku powietrznego z dodatkowym uprawnieniem pilota (skoczka) doświadczalnego II klasy,
- odbył 2-letnią praktykę jako pilot (skoczek) doświadczalny II klasy, w tym co najmniej 6-miesięczną praktykę w lotniczej instytucji naukowo-badawczej,
- wykonał jako pilot-dowódca statku powietrznego (skoczek):

— pilot samolotowy — nie mniej niż 1.200 godzin lotu na co najmniej 10 typach samolotów jedno i wielosilnikowych, w tym co najmniej na jednym typie samolotu o ciężarze większym niż 5.700 kg,

— pilot szybowcowy — nie mniej niż 450 godzin lotu na co najmniej 10 typach szybowców,

— pilot śmigłowiec — co najmniej 300 godzin lotu na śmigłowcach lub 500 godzin lotu na samolotach i 200 godzin lotu na śmigłowcach albo 100 godzin lotu na śmigłowcach, jeżeli kandydat posiada uprawnienia pilota doświadczalnego samolotowego I klasy,

— skoczek spadochronowy — co najmniej 300 skoków ze spadochronem.

2.14.3.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas lotu (skoku), że dobrze zna i wykonuje właściwe dla kategorii i klasy statku powietrznego użytego do egzaminu:

- badania własności lotnych statku powietrznego,
- ustalenie osiągnięć statku powietrznego,
- próby sprawności technicznej statku powietrznego przed lotem (skokiem) i w czasie lotu (skoku).

2.14.3.2. Uprawnienia. Posiadacz dodatkowego uprawnienia pilota (skoczka) doświadczalnego I klasy upoważniony jest do wykonywania lotów (skoków) próbnych jako pilot-dowódca statku powietrznego (skoczek):

- na seryjnych statkach powietrznych, na których zgodnie z jego licencją może pełnić czynności pilota-dowódcy statku powietrznego (skoczka),
- na pierwowzorach statków powietrznych o ciężarze maksymalnym nie większym niż 5.700 kg, jeżeli statki te należą do kategorii wpisanej do jego licencji,
- na pierwowzorach statków powietrznych o ciężarze maksymalnym większym niż 5.700 kg, jeżeli statki te należą do kategorii wpisanej do jego licencji oraz jeżeli posiadacz dodatkowego uprawnienia zgodnie z jego licencją może pełnić funkcję pilota-dowódcy statku powietrznego na co najmniej trzech typach statków powietrznych o ciężarze maksymalnym większym niż 5.700 kg.

2.15. — Skoczek spadochronowy.

2.15.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję skoczka spadochronowego powinien odpowiadać następującym wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

2.15.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 16 lat.

2.15.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 9 klas szkoły ogólnokształcącej (lub równorzędnej) oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów,
- b) niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
 - meteorologii,
 - teorii lotu,
 - budowy i użytkowania spadochronów,
- c) podstawowe wiadomości dotyczące:
 - użytkowania samolotów,
 - higieny lotniczej,
 - historii lotnictwa.

2.15.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 35 skoków ze spadochronem, z czego co najmniej 20 skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu.

2.15.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas skoku ze spadochronem, że umie wykonać skok z wysokości 800 m z opóźnionym o 5 sekund otwarciem spadochronu.

2.15.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji skoczek spadochronowego jest uprawniony do wykonywania skoków, jednakże może je wykonywać za wynagrodzeniem (zawodowo) tylko wówczas, jeżeli posiada wpisane do licencji dodatkowe uprawnienie instruktora.

2.15.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 3 skoki ze spadochronem.

Rozdział 3.

LICENCJE CZŁONKÓW PERSONELU LATAJĄCEGO INNE NIŻ LICENCJE PILOTÓW (SKOCZKÓW).

3.1. — Nawigator.

3.1.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję nawigatora powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

3.1.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

3.1.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego, a także przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym, dotyczące prowadzenia nawigacji na statkach powietrznych,
- b) wiadomości o kuli ziemskiej i sferze niebieskiej, w tym:
 - definicje, jednostki i wzory używane w nawigacji lotniczej,
 - charakterystykę i praktyczne użycie map lotniczych,
 - ruchy, podział i rozpoznawanie ciał niebieskich dla celów obserwacji i określenia linii pozycyjnej,
- c) nawigację w locie, w tym:

- pomoce dla nawigacji lotniczej i stosowane procedury,
- sporządzanie planu lotu przed i podczas lotu,
- bieżące prowadzenie dziennika nawigatora,
- nawigację podstawową bez użycia mapy w czasie lotu,
- nawigację przy użyciu mapy lotniczej,
- radionawigację,
- astronawigację,

d) nastawianie, regulowanie, użycie przyrządów i wyposażenia samolotu, służącego do nawigacji, w tym:

- zasady ich działania,
- błędy wskazań i metody ich korekty, jeżeli to jest przewidziane.

Egzamin w tym zakresie obejmuje praktyczne próby użycia, nastawiania i regulacji wyposażenia nawigacyjnego oraz odczytanie znaków wywoławczych urządzeń radionawigacyjnych.

- e) czynniki meteorologiczne, ich ogólny układ i sezonowe zmiany, w tym:
 - zjawiska meteorologiczne dotyczące nawigacji lotniczej,
 - obserwacje meteorologiczne i systemy rozpowszechniania komunikatów meteorologicznych dla lotnictwa,
 - układ i analizę map synoptycznych,
 - pogodę związaną z układem ciśnień i frontów oraz zasady prognozyki,

f) język angielski i rosyjski.

3.1.1.3. Praktyka.

3.1.1.3.1. Kandydat musi mieć co najmniej 200 godzin praktyki w nawigacji lotniczej na statkach powietrznych, zdobytej w czasie lotów pozalotniskowych, z czego co najmniej 50 godzin praktyki w lotach pozalotniskowych w nocy. Jednakże:

- a) jeżeli kandydat wykonywał uprzednio czynności pilota w handlowym transporcie lotniczym, to może zaliczyć na swą korzyść 50% czasu lotu wykonanego w tym charakterze na poczet połowy wymaganej ilości 200 godzin. Nie odnosi się to jednak do wyżej wymienionych 50 godzin lotu nocnego,
- b) jeżeli kandydat posiada świadectwo kapitana lub pierwszego oficera żeglugi wielkiej, to powinien mieć co najmniej 100 godzin praktyki w nawigacji lotniczej, w tym nie mniej niż 50 godzin praktyki w lotach pozalotniskowych w nocy.

3.1.1.3.2. Kandydat powinien wykazać, że umie określić z wynikiem zadowalającym swą pozycję w locie za pomocą namiarów astronawigacyjnych co najmniej 25 razy w nocy i nie mniej niż 25 razy w dzień, stosując równoległe namiary radiowe lub inne pomoce nawigacji lotniczej, oraz dostarczyć dowód, że wykorzystywał te pomoce przy prowadzeniu nawigacji w samolocie.

3.1.1.3.3. Ukończenie z wynikiem pomyślnym kursu szkoleniowego obejmującego prowadzenie nawigacji w powietrzu należy uważać za równoznaczne z dopełnieniem wymaganej praktyki określonej w 3.1.1.3.1.

3.1.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać w locie w dzień i w nocy praktyczną umiejętność prowadzenia nawigacji za pomocą astronawigacji i innych metod nawigacji w czasie:

- a) lotu na odległość powyżej 200 km w dzień (częściowo według przepisów VFR i IFR),
- b) lotu na odległość powyżej 200 km w nocy.

3.1.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

3.1.2.1. Z zastrzeżeniem warunków wymienionych poniżej w 3.1.2.2. posiadacz licencji ma prawo wykonywać czyn-

ności nawigatora na pokładzie każdego statku powietrznego. Jeżeli dokładnie zna wszystkie aktualne przepisy, wskazówki i informacje dotyczące wykonywania tej funkcji.

3.1.2.2. Jeżeli kandydat nie posiada odpowiedniej znajomości języka angielskiego lub rosyjskiego, może uzyskać licencję nawigatora z wpisaniem do niej zastrzeżeniem ograniczającym ważność licencji odpowiednio do terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lub określonego obszaru poza granicami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

3.1.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, pełniąc w tym czasie funkcję nawigatora.

3.2. — Mechanik pokładowy.

3.2.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję mechanika pokładowego powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

3.2.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

3.2.1.2. **W i a d o m o ś c i.** Kandydat powinien mieć ukończoną wyższą lub średnią szkołę techniczną oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) podstawy teorii lotu,
- b) ogólne zasady obsługi technicznej oraz funkcjonowania płatowca, zespołów napędowych oraz wyposażenia samolotu, na którym obecność mechanika jest normalnie wymagana,
- c) metody dokonywania w locie drobnych napraw, regulacji i wymiany części,
- d) osiągi samolotów dotyczące zakresu szybkości oraz postępowanie w przypadku całkowitego lub częściowego przerwania pracy jednego lub więcej zespołów napędowych,
- e) zasady opracowania planu lotu w zakresie obciążenia, obliczenia środka ciężkości, osiągow, zużycia paliwa, tablic i wykresów rozporządzalnej i potrzebnej mocy silnika, sterowania mocy silnika i wpływu różnych warunków atmosferycznych na tę moc,
- f) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym dotyczące czynności mechanika pokładowego.

3.2.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że:

- a) ukończył kurs szkoleniowy,
- b) posiada 1 rok praktyki naziemnej obsługi płatowców, silników i osprzętu,
- c) wykonał co najmniej 50 godzin lotu jako mechanik pokładowy pod nadzorem mechanika pokładowego licencjonowanego.

3.2.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać w locie swą umiejętność wykonywania czynności mechanika pokładowego oraz umiejętność postępowania w nagłych, niebezpiecznych sytuacjach.

3.2.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz ważnej licencji ma prawo wykonywać czynności mechanika pokładowego na pokładzie każdego samolotu pod warunkiem, że w czasie poprzedzających 12 miesięcy:

- a) wykazał pod kontrolą upoważnionej osoby swą umiejętność pełnienia czynności mechanika pokładowego na pokładzie samolotu tego typu i dokładnie zna wszystkie aktualne przepisy, wskazówki i informacje dotyczące prowadzenia samolotu tego typu,
- b) odbył praktykę wymaganą dla mechanika pokładowego na samolocie danego typu,
- c) spełnienie warunków a) i b) zostało wpisane do dokumentów, o których mowa w § 25 rozporządzenia.

3.2.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, pełniąc w tym czasie funkcję mechanika pokładowego.

3.3. — Radiooperator pokładowy.

3.3.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję radiooperatora pokładowego powinien posiadać odpowiednie świadectwo radiooperatora wydane przez Ministerstwo Łączności, a ponadto odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności.

3.3.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat.

3.3.1.2. **W i a d o m o ś c i.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) te części przepisów polskich i publikacji Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), które dotyczą praktyk i procedur odnoszących się do używania radiotelefonii i radiotelegrafii,
- b) te części przepisów polskich i publikacji ICAO, które dotyczą norm i zaleceń odnoszących się do kontroli ruchu lotniczego,
- c) podstawowe zasady wszystkich systemów urządzeń radiowych objętych międzynarodowymi wymaganiami dotyczącymi lotów międzynarodowych,
- d) przepisy, publikacje, praktyki i zalecenia przyjęte przez Polską Rzeczpospolitą Ludową w stosunkach z państwami nie będącymi członkami ICAO w zakresie podanym wyżej pod lit. a) i b),
- e) język angielski i rosyjski.

3.3.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że:

- a) posiada nie mniej niż 4 miesiące praktyki w charakterze radiotelegrafisty i wykazał swoje umiejętności w czasie 25 godzin lotu w samolocie wyposażonym w urządzenia radiowe zgodnie z aktualnie obowiązującymi minimalnymi warunkami międzynarodowymi lub
- b) ukończył z wynikiem pozytywnym kurs szkoleniowy.

3.3.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać umiejętności w zakresie:

- a) obsługi i posługiwania się aktualnie używaną nadawczo-odbiorczą stacją radiotelegraficzną oraz urządzeniami radioelektrycznymi służącymi do nawigacji,
- b) kontroli wzrokowej i sprawdzania przed lotem funkcjonowania pokładowej instalacji radiowej z odpowiednią starannością, która pozwoli na wykrycie defektu oraz usunięcie takich defektów, które nie wymagają narzędzi lub przyrządów specjalnych,
- c) nadawania i odbioru radiotelefonicznego,

d) nadawania i odczytywania słuchowego Międzynarodowego Kodu Morse'a w grupach (litery, cyfry i znaki przestankowe), z szybkością co najmniej 20 grup na minutę i tekstu otwartego z szybkością co najmniej 25 słów na minutę. Grupy kodu powinny zawierać średnio 5 znaków, z tym że cyfra lub znak przestankowy liczy się za 2 znaki; w tekście otwartym słowa powinny zawierać średnio po 5 liter każde. Każda próba powinna trwać nie więcej niż 5 minut.

3.3.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

3.3.2.1. **Uprawnienia.** Z zastrzeżeniem warunków wymienionych poniżej w 3.3.2.3. posiadacz licencji ma prawo wykonywać czynności radiooperatora pokładowego na pokładzie statku powietrznego pod warunkiem, że zna dokładnie wszystkie aktualne przepisy, wskazówki i informacje, dotyczące różnych typów wyposażenia radiowego statku powietrznego i metod użycia tych urządzeń.

3.3.2.2. Jeżeli wiadomości i umiejętności w zakresie znajomości sprzętu radiotelefonicznego nie zostały uznane za zadowalające, licencja może być wydana z zastrzeżeniem zezwalającym na posługiwanie się tylko urządzeniami radiotelegraficznymi. Posiadacz licencji z takim zastrzeżeniem nie ma prawa używania urządzeń radiotelefonicznych na pokładzie statku powietrznego.

3.3.2.3. Jeżeli kandydat nie posiada odpowiedniej znajomości języka angielskiego lub rosyjskiego, może uzyskać licencję radiooperatora z wpisaniem do niej zastrzeżeniem ograniczającym ważność licencji odpowiednio do terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lub określonego obszaru poza granicami Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

3.3.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, pełniąc w tym czasie czynności radiooperatora pokładowego.

3.4. — Operator-radiotelefonista pokładowy.

3.4.1. Warunki wydania licencji.

Do kandydatów ubiegających się o licencję operatora-radiotelefonisty pokładowego stosuje się odpowiednio warunki przewidziane w 3.3.1. z wyjątkiem wiadomości dotyczących radiotelegrafii (3.3.1.2. a) i wiadomości wymaganych w 3.3.1.2. c oraz umiejętności wymaganych w 3.3.1.4. d.

3.4.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

Uprawnienia. Z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w 3.3.2. dla uprawnień radiooperatora pokładowego posiadacz licencji ma prawo obsługiwać radiotelefon na pokładzie statku powietrznego.

3.4.3. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio datę upływu ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, pełniąc w tym czasie czynności operatora-radiotelefonisty pokładowego.

3.4.4. Wpisywanie uprawnień wynikających z licencji operatora-radiotelefonisty pokładowego do innych licencji.

Jeżeli kandydat jest posiadaczem innej licencji i spełnił wszystkie warunki wymagane dla uzyskania licencji operatora-radiotelefonisty pokładowego, to zamiast wydania licen-

cji operatora-radiotelefonisty pokładowego może być dokonany wpis do licencji posiadanej przez kandydata. Wpis ten daje takie same uprawnienia, jak licencja operatora-radiotelefonisty pokładowego.

Rozdział 4.

LICENCJA PERSONELU INNEGO NIŻ PERSONEL LATAJĄCY.

4.1. — Mechanik obsługi naziemnej II klasy.

4.1.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję mechanika obsługi naziemnej II klasy powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, umiejętności i praktyki.

4.1.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

4.1.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 7 klas szkoły podstawowej oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

a) montaż, działanie, kontrolę, obsługę i konserwację oraz zasady budowy statków powietrznych i silników łącznie z ich wyposażeniem,

b) instrukcje związane z wykonaniem uprawnień mechanika obsługi naziemnej II klasy.

Wymagania wymienione wyżej pod lit. a) i b) dotyczą wiadomości odnoszących się do tego rodzaju sprzętu lotniczego, który ma być wpisany do licencji kandydata zgodnie z 4.1.2.3., jednak każdy kandydat powinien posiadać podstawowe wiadomości dotyczące statków powietrznych.

4.1.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien posiadać:

a) cztery lata praktyki w zakresie bieżącej obsługi i przeglądów statków powietrznych (płatowców, silników, wyposażenia elektrycznego lub radiowego, przyrządów pokładowych),

b) dwa lata praktyki w zakresie ustalonym pod lit. a), jeżeli kandydat ukończył z wynikiem pomyślnym odpowiednią szkołę rzemieślniczą lub kurs szkoleniowy według zatwierdzonego programu; czas trwania kursu może być wliczony w wymieniony okres dwóch lat praktyki,

c) jeden rok praktyki w zakresie ustalonym pod lit. a), jeżeli kandydat ukończył średnią techniczną szkołę lotniczą.

Od kandydatów ubiegających się o uprawnienie dotyczące naziemnego sprzętu startowego wymagany jest:

— 1 rok praktyki w zakresie ustalonym pod lit. a),
— 6 miesięcy praktyki w obsłudze silników spalinowych lub ukończenie z wynikiem pomyślnym kursu obsługi naziemnych urządzeń startowych.

4.1.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

4.1.2.1. Pod warunkiem przestrzegania przepisów 4.1.2.2. posiadacz licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy jest upoważniony:

— do stwierdzenia, że sprzęt lotniczy jest zdatny do lotu (pracy) po drobnych, bieżących naprawach, po zainstalowaniu uprzednio dopuszczonego do pracy silnika (silników), akcesoriów, części wyposażenia, po kontroli, zabiegach konserwacyjnych i innych czynnościach bieżącej obsługi i do wydawania świadectwa bieżącej obsługi.

4.1.2.2. Uprawnienia posiadacza licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy wymienione w 4.1.2.1. mogą być wykonywane tylko:

a) w odniesieniu do tego rodzaju sprzętu lotniczego, który został wpisany do licencji (4.1.2.3.) i który po-

siada ważne świadectwo sprawności technicznej (świadectwo oględzin) wydane przez Kontrolę Cywilnych Statków Powietrznych (K.C.S.P.),

- b) jeżeli posiadacz licencji dokładnie zna wszystkie aktualne przepisy, wskazówki i informacje dotyczące konserwacji, obsługi i ustalania sprawności technicznej tego typu sprzętu lotniczego, którego zdatność do lotu (pracy) ma stwierdzać,
- c) jeżeli w ubiegłym okresie 24 miesięcy co najmniej w czasie sześciu miesięcy pełnił czynności mechanika obsługi naziemnej II klasy lub wykazał przed organem wydającym licencję, że odpowiada warunkom wymaganym dla uzyskania tej licencji.

4.1.2.3. Uprawnienia posiadacza licencji co do sprzętu lotniczego określa się przez wpisanie do tej licencji jednego lub więcej z następujących rodzajów tego sprzętu:

- a) samoloty o ciężarze maksymalnym nie większym niż 2.000 kg z silnikiem bezsprężarkowym (uprawnienie nie obejmuje wyposażenia do lotów w IFR),
- b) śmigłowce — z ograniczeniami wymienionymi pod lit. a) dla samolotów,
- c) szybowce,
- d) balony wolne,
- e) spadochrony,
- f) płatowce,
- g) silniki,
- h) wyposażenie elektryczne,
- i) wyposażenie radiowe,
- j) przyrządy pokładowe,
- k) naziemny sprzęt startowy.

Uprawnienia te mogą być w zależności od wiadomości, umiejętności i praktyki kandydata ograniczone przez wpisanie do licencji również:

- a) czynności objętych uprawnieniem,
- b) typu, ciężaru lub zastosowania statku powietrznego, którego dotyczy uprawnienie,
- c) rodzaju i mocy (ciągu) silników itp.,
- d) innych niezbędnych ograniczeń.

4.1.3. *Przypadki, w których posiadanie oddzielnej licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy nie jest wymagane.*

Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota (skoczek) i spełnił wszystkie warunki wymagane dla uzyskania licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy, to zamiast wydania licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy może być dokonany odpowiedni wpis do licencji pilota (skoczka). Wpis ten daje takie same uprawnienia jak licencja mechanika lotniczego obsługi naziemnej II klasy i stosuje się do niego wszystkie warunki podane w przepisach 4.1.

4.1.4. *Warunki przedłużenia ważności licencji.*

Ważność licencji może być przedłużona na okres 24 miesięcy z zachowaniem warunków ustalonych w 4.1.2.2. a).

4.2. — Mechanik obsługi naziemnej I klasy.

4.2.1. *Warunki wydania licencji.*

Kandydat ubiegający się o licencję mechanika obsługi naziemnej I klasy powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości i praktyki.

4.2.1.1. *Wiek.* Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

4.2.1.2. *Wiadomości.* Kandydat powinien mieć ukończonych 7 klas szkoły podstawowej oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) montaż, działanie, kontrolę oraz zasady budowy statków powietrznych, płatowców, silników, przyrządów pokładowych, osprzętu radiowego lub osprzętu elektrycznego łącznie z należącymi do nich akcesoriami, przyrządami oraz właściwymi częściami wyposażenia i instalacji,
- b) metody i procedury kontroli, przyjmowania napraw jako dobrze wykonanych, przeglądów oraz prób pracy statków powietrznych, silników, przyrządów pokładowych, osprzętu radiowego lub osprzętu elektrycznego łącznie z odpowiednimi ich zespołami, akcesoriami, przyrządami oraz właściwymi częściami ich wyposażenia i instalacji,
- c) instrukcje związane z wykonywaniem uprawnień mechanika obsługi naziemnej I klasy.

Wymagania wymienione wyżej pod lit. a), b) i c) dotyczą wiadomości odnoszących się do tego rodzaju sprzętu lotniczego, który ma być wpisany do licencji kandydata zgodnie z 4.2.2.3., jednak każdy kandydat powinien posiadać podstawowe wiadomości dotyczące statków powietrznych.

4.2.1.3. *Praktyka.* Kandydat powinien posiadać:

- a) 5 lat praktyki w zakresie kontroli, remontów, napraw i modyfikacji statków powietrznych, płatowców, silników, wyposażenia elektrycznego lub radiowego lub przyrządów pokładowych,
- b) 3 lata praktyki w zakresie ustalonym pod lit. a), jeżeli kandydat ukończył z wynikiem pomyślnym odpowiednią szkołę rzemieślniczą lub kurs szkoleniowy według zatwierdzonego programu; czas trwania kursu może być wliczony do wymienionego okresu 3 lat praktyki,
- c) 2 lata praktyki w zakresie ustalonym pod lit. a), jeżeli kandydat ukończył średnią techniczną szkołę lotniczą w danej specjalności,
- d) 1 rok praktyki w zakresie ustalonym pod lit. a), jeżeli kandydat ukończył wyższą techniczną szkołę w danej specjalności.

4.2.2. *Upewnienia posiadacza licencji.*

4.2.2.1. Pod warunkiem przestrzegania przepisów 4.2.2.2. posiadacz licencji mechanika obsługi naziemnej I klasy upoważniony jest do:

- uznawania za prawidłowo wykonane: każdego przeglądu dopuszczalnego remontu lub naprawy, dopuszczalnej modyfikacji statku powietrznego, płatowca, silnika, wyposażenia elektrycznego lub radiowego lub przyrządów pokładowych pod warunkiem, że do tego remontu, naprawy lub modyfikacji użyto uprzednio dopuszczonych do pracy części i zespołów. Uprawnienie nie upoważnia do wydawania świadectwa bieżącej obsługi z wyjątkiem przypadków określonych w 4.2.3.

4.2.2.2. Upewnienia posiadacza licencji mechanika obsługi naziemnej I klasy wymienione w 4.2.2.1. mogą być wykonywane tylko:

- a) w odniesieniu do tego rodzaju sprzętu lotniczego, który został wpisany do jego licencji (4.2.2.3.),
- b) jeżeli posiadacz licencji zna wszystkie aktualne przepisy, wskazówki i informacje dotyczące badania sprawności, konserwacji i obsługi typu sprzętu lotniczego, o którego zdatności do lotu (pracy) ma orzekać,
- c) jeżeli w ubiegłym okresie 24 miesięcy co najmniej w czasie 6 miesięcy pełnił czynności mechanika obsługi naziemnej I klasy lub wykazał przed organem wydającym licencję, że odpowiada warunkom wymaganym dla uzyskania licencji.

4.2.2.3. Uprawnienia posiadacza licencji co do sprzętu lotniczego określa się tak samo jak uprawnienia posiadacza licencji mechanika obsługi naziemnej II klasy.

4.2.3. Łączne nadawanie uprawnień mechanika lotniczego obsługi naziemnej I i II klasy.

Uprawnienia zawarte w 4.1.2.1. i 4.2.2.1. mogą być nadane przez wydanie jednej licencji zamiast dwóch oddzielnych licencji I i II klasy, jeżeli warunki dotyczące wydania tych dwóch licencji wymienione w 4.1.1. i 4.2.1. zostały zachowane. Uprawnienia w ten sposób nadane mogą być wykonywane tylko zgodnie z warunkami zawartymi w 4.1.2.2. i 4.2.2.2.

4.2.4. Warunki przedłużenia ważności licencji.

Ważność licencji może być przedłużona na okres 24 miesięcy z zachowaniem warunku ustalonego w 4.2.2.2. c).

4.3. — Kontroler ruchu lotniczego.

4.3.1. Warunki wydania licencji.

Kandydat ubiegający się o licencję kontrolera ruchu lotniczego powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności, jak również warunkom wymaganym dla uzyskania przynajmniej jednego z uprawnień podanych w 4.3.2.

4.3.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat.

4.3.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że dobrze zna:

- a) język angielski i rosyjski i umie mówić tymi językami bez wadliwego akcentu lub błędów, które mogłyby utrudniać rozmowę radiotelefoniczną,
- b) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz przepisy o ruchu lotniczym krajowe i zawarte w odpowiednich publikacjach ICAO,
- c) przepisy i procedury kontroli ruchu lotniczego krajowe i zawarte w odpowiednich publikacjach ICAO, a szczególnie przepisy i procedury obowiązujące w lotach IFR,
- d) odpowiednie przepisy polskie i części publikacji ICAO odnoszące się do urządzeń i procedur łączności,
- e) zasady nawigacji lotniczej,
- f) typy urządzeń radiowych i optycznych stanowiące pomoc w nawigacji lotniczej, sposób ich naprawiania i zakres stosowania,
- g) osiągi różnych typów statków powietrznych w zakresie, w jakim te osiągi mają związek z procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- h) przepisy, publikacje, praktyki i instrukcje przyjęte przez Polską Rzeczpospolitą Ludową w stosunkach z państwami nie będącymi członkami ICAO w zakresie podanym wyżej pod lit. b), c) i d).

4.3.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że posiada:

- a) co najmniej 12 miesięcy praktyki na stanowisku pilota, nawigatora, radiooperatora pokładowego lub radiooperatora naziemnego pracującego przy przekazywaniu wiadomości z dziedziny kontroli ruchu lotniczego lub

- b) co najmniej 9 miesięcy odpowiedniej praktyki jako asystent kontrolera ruchu lotniczego.

4.3.2. Rodzaje uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.

Licencja kontrolera ruchu lotniczego może obejmować jedno lub więcej następujących uprawnień:

- uprawnienie kontroli lotniska,
- uprawnienie kontroli zbliżania,
- uprawnienie kontroli obszaru.

Warunki, jakie są wymagane dla uzyskania każdego z tych uprawnień, podane są w 4.3.2.1., 4.3.2.2. i 4.3.2.3., a uprawnienia, które z nich wynikają, podane są w 4.3.3.

4.3.2.1. Warunki wydania uprawnienia kontroli lotniska.

Kandydat ubiegający się o uprawnienie kontroli lotniska powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości i praktyki w odniesieniu do lotniska, dla którego ma być wydane uprawnienie.

4.3.2.1.1. **Wiadomości.** Kandydat powinien wykazać, że posiada odpowiednie wiadomości w zakresie:

- a) lokalnych przepisów dotyczących lotniska,
- b) charakterystyki lokalnego ruchu lotniczego,
- c) przepisów koordynacji ruchu lotniczego z pobliskimi organami kontroli ruchu lotniczego,
- d) ukształtowania terenu i ważnych punktów odniesienia,
- e) lokalnych przepisów alarmowych różnych służb bezpieczeństwa (przeciwpożarowej, sanitarnej itp.),
- f) skrótów i innych danych odnoszących się do obserwacji meteorologicznych dokonywanych w promieniu 50 km, licząc od środka lotniska,
- g) znaków rozpoznawczych, częstotliwości i innych danych odnoszących się do lotniczych urządzeń nawigacyjnych znajdujących się w promieniu 50 km, licząc od środka lotniska.

4.3.2.1.2. **Praktyka.** Kandydat powinien:

- a) ukończyć z wynikiem pomyślnym odpowiedni kurs szkoleniowy według zatwierdzonego programu i odbyć w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie co najmniej jednomiesięczną praktykę pod nadzorem licencjonowanego kontrolera lotniska, jednak
- b) jeżeli kandydat nie ukończył wyżej wymienionego kursu, okres praktyki pod nadzorem licencjonowanego kontrolera lotniska w ciągu 12 miesięcy poprzedzających jego wystąpienie o uprawnienie powinien wynosić co najmniej 6 miesięcy, a jeżeli chodzi o posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego zawierającej uprawnienia kontroli zbliżania lub kontroli obszaru, okres praktyki pod nadzorem licencjonowanego kontrolera lotniska nie może być krótszy niż 1 miesiąc.

4.3.2.2. Warunki wydania uprawnienia kontroli zbliżania.

Kandydat ubiegający się o uprawnienie kontroli zbliżania powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości i praktyki w odniesieniu do lotniska lub lotnisk, dla których ma być wydane uprawnienie.

4.3.2.2.1. **Wiadomości.** Kandydat powinien wykazać, że posiada odpowiednie wiadomości w zakresie:

- a) przepisów lokalnych dotyczących danego lotniska, zbliżania i strefy kontrolowanej,
- b) charakterystyki lokalnego ruchu lotniczego,
- c) procedur koordynacji ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej w przyległym obszarze kontrolowanym i w przyległych rejonach informacji lotniczej,
- d) wykonywania procedur zbliżania, odlotu, oczekiwania i procedury w przypadkach nieudanego podejścia do lądowania,
- e) pomocy elektronowych, używanych w kontroli ruchu lotniczego,
- f) ukształtowania terenu i ważnych punktów odniesienia,
- g) przepisów służby poszukiwawczo-ratunkowej i odpowiednich urzędzeń,
- h) lokalnych przepisów alarmowych różnych służb bezpieczeństwa (przeciwpożarowej, sanitarnej itp.),
- i) skrótów i innych danych, odnoszących się do obserwacji meteorologicznych dokonywanych w promieniu 200 km, licząc od środka strefy kontrolowanej,
- j) znaków rozpoznawczych, częstotliwości i innych danych odnoszących się do lotniczych urzędzeń nawigacyjnych znajdujących się w promieniu 200 km, licząc od środka strefy kontrolowanej.

4.3.2.2. Praktyka. Kandydat powinien:

- a) ukończyć z wynikiem pomyślnym odpowiedni kurs szkoleniowy według zatwierdzonego programu i odbyć w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie co najmniej 3-miesięczną praktykę pod nadzorem kontrolera zbliżania, jednak
- b) jeżeli nie ukończył wymienionego wyżej kursu, okres praktyki pod nadzorem licencjonowanego kontrolera zbliżania w ciągu 12 miesięcy poprzedzających jego wystąpienie o uprawnienie powinien wynosić co najmniej 6 miesięcy, a jeżeli chodzi o posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego, zawierającej uprawnienie kontroli lotniska lub kontroli obszaru, okres praktyki pod nadzorem licencjonowanego kontrolera zbliżania nie może być krótszy niż 2 miesiące.

4.3.2.3. Warunki wydania uprawnienia kontroli obszaru.

Kandydat ubiegający się o uprawnienia kontroli obszaru powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości i praktyki co do obszaru, dla którego ma być wydane uprawnienie.

4.3.2.3.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać, że posiada odpowiednie wiadomości w zakresie:

- a) ukształtowania terenu i ważnych punktów odniesienia,
- b) znaków rozpoznawczych, częstotliwości i innych danych odnoszących się do urzędzeń nawigacyjnych,
- c) częstotliwości, procedur i innych danych odnoszących się do urzędzeń łączności,
- d) procedur zbliżania według przyrządów, odlotu, oczekiwania oraz powtórnego podejścia do lądowania,
- e) specyficznych dla danego obszaru warunków meteorologicznych i źródeł pochodzenia danych meteorologicznych,

- f) warunków lotniskowych i warunków ruchu lotniczego,
- g) procedur dotyczących służby poszukiwawczo-ratunkowej i odpowiednich środków i pomocy.

4.3.2.3.2. Praktyka. Kandydat powinien:

- a) ukończyć z wynikiem pomyślnym odpowiedni kurs szkoleniowy według zatwierdzonego programu i odbyć w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie co najmniej 3-miesięczną praktykę pod nadzorem licencjonowanego kontrolera obszaru, jednak
- b) jeżeli nie ukończył wyżej wymienionego kursu, okres praktyki pod nadzorem licencjonowanego kontrolera obszaru w ciągu 12 miesięcy poprzedzających jego wystąpienie o uprawnienie powinien wynosić co najmniej 6 miesięcy, a jeżeli chodzi o posiadaczy licencji kontrolera ruchu lotniczego, zawierającej uprawnienie kontroli lotniska lub kontroli zbliżania, okres praktyki pod nadzorem licencjonowanego kontrolera obszaru nie może być krótszy niż 2 miesiące.

4.3.3. Uprawnienia posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego.

4.3.3.1. Poszczególne rodzaje uprawnień (4.3.2.), wpisane do ważnej licencji, upoważniają do wykonywania następujących uprawnień:

4.3.3.1.1. Uprawnienie kontroli lotniska upoważnia posiadacza tego uprawnienia do wykonywania i nadzorowania służby kontroli lotniska na lotnisku lub lotniskach wymienionych w tym uprawnieniu pod warunkiem, że zna on dokładnie wszystkie odpowiednie aktualne przepisy, wskazówki i informacje.

4.3.3.1.2. Uprawnienie kontroli zbliżania upoważnia posiadacza tego uprawnienia do wykonywania i nadzorowania służby kontroli zbliżania na lotnisku lub lotniskach wymienionych w uprawnieniu w przestrzeni powietrznej określonej przez władze lotniska jako przestrzeń podlegającą właściwości danej jednostki służby kontroli zbliżania pod warunkiem, że zna on dokładnie wszystkie odpowiednie aktualne przepisy, wskazówki i informacje.

4.3.3.1.3. Uprawnienie kontroli obszaru upoważnia posiadacza tego uprawnienia do wykonywania i nadzorowania służby kontroli obszaru w tym obszarze lub jego części, które są wymienione w uprawnieniu, pod warunkiem, że zna on dokładnie wszystkie odpowiednie aktualne przepisy, wskazówki i informacje.

4.3.3.2. Jeżeli kontroler ruchu lotniczego nie wykonywał przez 6 miesięcy lub dłużej czynności wynikających z jego uprawnień, będzie mógł ponownie wykonywać te czynności po uprzednim wykazaniu przed organami wydającymi licencje, że odpowiada warunkom wymaganym dla wydania tej licencji.

4.3.3.3. Jeżeli kandydat nie posiada odpowiedniej znajomości języka angielskiego lub rosyjskiego, może uzyskać uprawnienie jedynie dla takiego lotniska lub takiej części obszaru, na których wymagania to może nie być stosowane.

4.3.4. Warunki przedłużania ważności licencji.

Przy przedłużaniu licencji ma zastosowanie przepis 4.3.3.2.

Rozdział 5.

OPIS LICENCJI.

5.1. Licencje członków personelu lotniczego powinny odpowiadać następującym warunkom:

5.1.1. Treść.

W licencji powinny być wymienione następujące dane:

- I. nazwa i godło państwa;
- II. rodzaj licencji;
- III. numer;
- IV. nazwisko i imię posiadacza oraz data i miejsce jego urodzenia;
- V. adres posiadacza;
- VI. narodowość posiadacza;
- VII. podpis posiadacza;
- VIII. nazwa organu wydającego licencję oraz, jeżeli to jest potrzebne, warunki, na jakich licencja została wydana;
- IX. wpis określający okres ważności licencji i upoważnienia posiadacza wynikające z licencji;
- X. imię i nazwisko, stanowisko służbowe oraz podpis wydającego licencję i datę jej wydania;
- XI. pieczęć organu wydającego licencję;
- XII. uprawnienia (np. uprawnienia dotyczące kategorii, klasy i typu statku powietrznego);
- XIII. uwagi i specjalne adnotacje dotyczące uprawnień i ograniczeń;
- XIV. inne potrzebne wpisy.

5.1.2. Treść licencji i wpisy powinny być wykonane w kolorze czarnym.

5.1.3. Kolor okładki.

Okładki licencji powinny być wykonane w następujących kolorach:

Licencja	kolor okładki
a) pilota samolotowego turystycznego	— jasnobrązowy;
b) pilota samolotowego zawodowego II klasy	— jasnoniebieski;
c) pilota samolotowego zawodowego I klasy	— ciemnoniebieski;
d) pilota samolotowego liniowego	— ciemnozielony;
e) nawigatora	— czerwony;
f) radiooperatora pokładowego i operatora-radiotelefonisty pokładowego	— pomarańczowy;
g) mechanika pokładowego	— brązowy;
h) pilota szybowcowego	— różowy;
i) pilota balonu wolnego	— fioletowy;
j) pilota śmigłowcowego turystycznego	— jasnoszary;
k) pilota śmigłowcowego zawodowego	— ciemnoszary;
l) mechanika obsługi naziemnej	— granatowy;
m) kontrolera ruchu lotniczego	— żółty;
n) skoczek spadochronowego	— biały.

5.1.4. Język.

Licencja powinna być wydrukowana i wypełniona w języku polskim z tłumaczeniem na język angielski i rosyjski przynajmniej w części I i II (5.1.1.).

5.1.5. Numeracja treści i wymiar licencji.

5.1.5.1. Treść licencji powinna być ponumerowana cyframi rzymskimi w sposób określony w 5.1.1., tak aby w każdej licencji ten sam numer odpowiadał tej samej treści.

5.1.5.2. Wymiar licencji nie powinien być większy niż 15 × 19 cm.