

## 942

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 24 czerwca 2009 r.

## zmieniające rozporządzenie w sprawie licencjonowania personelu lotniczego

Na podstawie art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 w związku z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 dodaje się pkt 8—10 w brzmieniu:

„8) rozporządzeniu nr 216/2008/WE — rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. WE L 79 z 19.03.2008, str. 1);

9) rozporządzeniu nr 2042/2003/WE — rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. WE L 315 z 28.11.2003, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541);

10) ICAO — należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.”;

2) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. 1. Do spraw określonych w rozporządzeniu stosuje się normy i zalecane metody postępowania określone w Aneksie 1.

2. Nie stosuje się zalecanych metod postępowania określonych w pkt: 1.2.6.1.1., 4.2.1.4. oraz 6.3.2.9.1. Aneksu 1.”;

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160 oraz z 2009 r. Nr 97, poz. 808.

3) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Ze względu na wymagania niezbędne do ich uzyskania wyróżnia się następujące licencje:

1) pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota śmigłowcowego liniowego — zgodnie z JAR-FCL 1 — Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty), JAR-FCL 2 — Licencjonowanie personelu lotniczego (śmigłowce), JAR-FCL 3 — Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne) oraz Aneksem 1, a w zakresie nieuregulowanym przepisami międzynarodowymi zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

2) pilota szybowcowego, pilota balonu wolnego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego — zgodnie z Aneksem 1, a w zakresie nieuregulowanym tym Aneksem zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

3) mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, z zastrzeżeniem § 4 ust. 1 pkt 2, a także statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE — zgodnie z Aneksem 1 i załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

4) pilota wiatrakowcowego turystycznego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota sterowcowego liniowego, skoczek spadochronowego zawodowego, radiooperatora pokładowego, operatora tankowania statków powietrznych i informatora służby informacji powietrznej — zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia;

5) o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1—1c.”;

4) w § 4 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a—1c w brzmieniu:

„1a) licencji pilota sterowcowego turystycznego — dla pilotów sterowcowych turystycznych — wydawanej zgodnie z Aneksem 1;

1b) licencji pilota pionowzlotu turystycznego, pilota pionowzlotu zawodowego, pilota pionowzlotu liniowego — dla pilotów pionowzlotu — wydawanej zgodnie z Aneksem 1;

1c) licencji pilota samolotu w załodze wieloosobowej — dla pilotów samolotu w załodze wieloosobowej — wydawanej zgodnie

z JAR-FCL 1 — Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty), JAR-FCL 3 — Licencjonowanie personelu lotniczego (wymagania medyczne) oraz Aneks 1;”;

5) w § 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zakres szkolenia lotniczego, wymagany dla uzyskania licencji członka personelu lotniczego lub uprawnień lotniczych do niej wpisywanych, jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.”;

6) w § 7 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) spełniać wymagania, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia, jeżeli zostały one określone.”;

7) w § 8 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) spełniać wymagania, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia, jeżeli dla kandydatów do szkolenia do danej licencji lub uprawnień lotniczego zostały one określone.”;

8) w § 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 2—4, przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99 ustawy, lub organizacja szkoleniowa uprawniona do przeprowadzania egzaminów zgodnie z rozporządzeniem nr 2042/2003/WE.”;

9) po § 16 dodaje się § 16a w brzmieniu:

„§ 16a. 1. Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców i pionowzlotów wykonujący loty poza polską przestrzenią powietrzną oraz kandydaci na te specjalności, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego, jak również nawigatorzy lotniczy, kontrolerzy ruchu lotniczego, praktykanty-kontrolerzy ruchu lotniczego oraz kandydaci na te specjalności, podlegają obowiązkowi sprawdzenia umiejętności mówienia i rozumienia w języku angielskim na poziomie 4 operacyjnym wymaganym przez Aneks 1.

2. Wydanie licencji wraz z uprawnieniem do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku angielskim, wpisanie do licencji uprawnienia do prowadzenia korespondencji w języku angielskim lub potwierdzenie biegłości języka angielskiego jest dokonywane po wykazaniu się przez kandydata umiejętnością mówienia i rozumienia w języku angielskim na poziomie 4 operacyjnym wymaganym przez Aneks 1.

3. Poziom biegłości języka angielskiego podlega sprawdzaniu:

1) co trzy lata, w przypadku osób, które wykazą się znajomością języka angielskiego na poziomie 4 operacyjnym;

2) co sześć lat, w przypadku osób, które wykazą się znajomością języka angielskiego na poziomie 5 rozszerzonym.

4. Nie wymaga się formalnego sprawdzenia biegłości języka angielskiego u kandydatów, którzy wykazali się znajomością tego języka na poziomie eksperckim, określonym w Aneksie 1.”;

10) w § 18 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wzory licencji określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.”;

11) po § 35 dodaje się § 35a i 35b w brzmieniu:

„§ 35a. 1. Prezes Urzędu zawiadamia ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a międzynarodowymi normami, w rozumieniu art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zawartymi w Aneksie 1 oraz wprowadzanymi do niego zmianami.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, publikowane są w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 35b. Dokumenty (Doc) opublikowane przez ICAO, o których mowa w Aneksie 1, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy, wprowadzającego do stosowania dokument, do którego odwołuje się Aneks 1.”;

12) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) w ust. 1.1.:

— uchyla się tiret 59 i 60,

— dodaje się tiret 127—130 w brzmieniu:

„— **Part 66.** Załącznik III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 66, licencjonowany personel obsługi technicznej statków powietrznych.

— **Part 145.** Załącznik II do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 145, zatwierdzone organizacje obsługi technicznej statków powietrznych.

— **Part 147.** Załącznik IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE, część 147, zatwierdzone organizacje szkolenia i egzaminowania personelu obsługi statków powietrznych.

— **Pionowzlot.** Statek powietrzny cięższy od powietrza, który może wykonywać pionowy start, pionowe lądowanie i lot przy małej prędkości, co jest uzależnione od urządzeń wytwarzających siłę nośną, napędzanych silnikiem lub ciągiem silnika podczas tych faz lotu, które nie posiadają wirujących płatów, wytwarzających siłę nośną niezbędną do lotu poziomego.”,

b) ust. 2.1.3. otrzymuje brzmienie:

„2.1.3. Uczeń pilot może być dopuszczony do lotów samodzielnych:

- 1) na szybowcach — jeżeli ukończył 14 lat i uzyskał zgodę opiekunów prawnych;
- 2) na innych rodzajach statków powietrznych — jeżeli ukończył 16 lat.”,

c) po ust. 2.6.8.6. dodaje się ust. 2.6.8.a—2.6.8.a.6. w brzmieniu:

**„2.6.8.a. Licencja pilota sterowcowego turystycznego**

**2.6.8.a.1. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

**2.6.8.a.2. Wiadomości.** Kandydat powinien wykazać podczas teoretycznego egzaminu państwowego, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów:

- 1) prawo lotnicze: podstawy międzynarodowego i polskiego prawa lotniczego, przepisy licencjonowania odnoszące się do licencji pilota sterowcowego turystycznego i uprawnień, które mogą zostać do niej wpisane, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego;
- 2) wiedza ogólna o sterowcu: konstrukcje szkieletowe i miękkie, rodzaje powłok, mocowanie, konstrukcja i wyposażenie kabiny, zespoły napędowe, systemy i instalacje sterowca, system napelniania i opróżniania powłoki sterowca wykorzystującego gaz, właściwości fizyczne gazów używanych do napelniania sterowca, systemy grzewcze sterowców na ogrzewane powietrze, przyrządy pokładowe i systemy kierowania lotem, podwozie, system cumowniczy, środki bezpieczeństwa, ochrona przed skutkami zawilgocenia oraz nadmiernej wysokości lotu, ograniczenia użytkowe sterowca określone w instrukcji użytkownika w locie;
- 3) osiągi i planowanie lotów: obliczanie masy, zmian wyporu, balastowanie, wpływ masy, temperatury, wysokości i wiatru na osiągi, wykorzystanie danych o osiąгах i ograniczenia użytkownika, procedury awaryjne, planowanie lotów i przelotów VFR;
- 4) człowiek — możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, w tym lotów długotrwałych i wysokościowych, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie;

5) meteorologia: stosowanie podstawowej meteorologii lotniczej, wykorzystywanie i procedury otrzymywania informacji meteorologicznej, pomiar wysokości, niebezpieczne warunki pogodowe;

6) nawigacja: praktyczne aspekty nawigacji lotniczej i technik obliczeniowych, wykorzystywanie map lotniczych;

7) procedury operacyjne: przepisy międzynarodowe i krajowe dotyczące eksploatacji statków powietrznych, poszukiwania i ratownictwa, badanie wypadków i incydentów lotniczych, procedury antyhałasowe, skutki naruszenia przepisów lotniczych;

8) zasady lotu: podstawy aerodynamiki, stery aerodynamiczne i ich działanie, wyważenia masowe i aerodynamiczne sterów, mechanizacja skrzydła, przeciągnięcie, korkociąg — unikanie, zapobieganie i wyprowadzanie, mechanika lotu, stateczność i sterowność, obciążenia konstrukcji w locie, mechanika ruchu sterowca na ziemi i obciążenia jego konstrukcji;

9) łączność radiotelefoniczna: frazeologia radiotelefoniczna w języku polskim i angielskim, procedury radiotelefoniczne stosowane przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywaniu łączności, w lotach nadlotniskowych i przelotach, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych, procedury postępowania w przypadku utraty łączności.

**2.6.8.a.3. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada umiejętności w zakresie:

- 1) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdolności i obsługi naziemnej sterowca;
- 2) manewrowania na ziemi, przed startem i po lądowaniu, startu i początkowego wznoszenia, wykonania podstawowych manewrów w locie z wykorzystaniem systemów sterowania sterowcem, zachowania środków ostrożności i procedur antykolizyjnych, podejścia do lądowania i lądowania;
- 3) wykorzystywania zewnętrznych punktów odniesienia oraz przyrządów pokładowych w lotach VFR;
- 4) wykonania przelotu VFR z wykorzystaniem nawigowania wzrokowego, zaliczeniowego i radionawigacji;

5) zastosowania procedur awaryjnych w razie niesprawności zespołu napędowego, systemów, instalacji, przyrządów pokładowych.

**2.6.8.a.4. Praktyka.** Kandydat powinien wykonać co najmniej 25 godzin lotu jako pilot sterowca, w tym:

- 1) trzygodzinny nawigacyjny lot szkolny na sterowcu, z lotem nawigacyjnym o łącznej długości nie mniejszej niż 45 km (25NM);
- 2) 5 startów oraz 5 lądowań z pełnym zatrzymaniem na lotnisku; każde lądowanie z lotem po kręgu nadlotniskowym;
- 3) 3 godziny lotu IFR;
- 4) 5 godzin jako pilot wykonujący czynności pilota dowódcy pod nadzorem pilota dowódcy.

**2.6.8.a.5. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji pilota sterowcowego turystycznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych dla tych uprawnień, mogą być wpisane uprawnienia:

- 1) dotyczące klasy sterowców z załogą jednoosobową;
- 2) na każdy typ sterowca z załogą wieloosobową, które może być ograniczone do wykonania czynności drugiego pilota;
- 3) do lotów nocnych VFR po wykonaniu 10 godzin lotu szkoleniowego, w tym co najmniej 5 samodzielnych startów i lądowań z pełnym zatrzymaniem zespołu napędowego lub zakotwiczenia sterowca.

**2.6.8.a.6. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota sterowcowego turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego sterowca, z ograniczeniem do lotów dziennych VFR, chyba że posiada odpowiednie ważne uprawnienie do wykonywania lotów nocnych VFR.”,

d) w ust. 2.6.9.5. uchyla się pkt 3,

e) po ust. 2.6.10.6. dodaje się ust. 2.6.10.a.—2.6.10.d. w brzmieniu:

**„2.6.10.a. Licencja pilota pionowzlotu turystycznego**

**2.6.10.a.1. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

**2.6.10.a.2.** Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota pionowzlotu turystycznego, w zakresie wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się od-

powiednio przepisy, określone dla kandydata na licencję pilota sterowcowego turystycznego, o których mowa w ust. 2.6.8.a.2.—2.6.8.a.4.

**2.6.10.a.3. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji pilota pionowzlotu turystycznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych w Aneksie 1 dla poszczególnych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:

1) na poszczególne typy pionowzlotów, które może być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na pionowzlocie z załogą wieloosobową;

2) do lotów nocnych VFR, po ukończeniu szkolenia praktycznego obejmującego co najmniej 5 godzin lotu szkoleniowego w nocy, z których przynajmniej 3 godziny to loty szkoleniowe na dwusterze obejmujące:

- a) co najmniej 1 godzinę przelotu w nocy,
- b) 5 samodzielnych kręgów w nocy, z czego każdy krąg musi obejmować start i lądowanie;

3) do lotów IFR, pod warunkiem posiadania orzeczenia lotniczo-lekarskiego klasy wymaganej dla uzyskania licencji pilota zawodowego albo wymaganego na licencję pilota turystycznego ze stwierdzeniem braku przeciwwskazań do wykonywania lotów IFR.

**2.6.10.a.4. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota pionowzlotu turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagrodzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego pionowzlotu, z ograniczeniem do lotów dziennych VFR, chyba że posiada odpowiednie ważne uprawnienie, wymienione w ust. 2.6.10.a.3. pkt 2 lub 3.

**2.6.10.b. Licencja pilota pionowzlotu zawodowego**

**2.6.10.b.1. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

**2.6.10.b.2.** Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota pionowzlotu zawodowego, w zakresie wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się odpowiednio przepisy określone dla kandydata na licencję pilota sterowcowego zawodowego, o których mowa w ust. 2.6.9.2.—2.6.9.4.

**2.6.10.b.3. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji pilota pionowzlotu zawodowego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych w Aneksie 1 dla poszczególnych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:

- 1) na poszczególne typy pionowzlotów, które mogą być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na pionowzlocie z załogą wieloosobową;
- 2) do lotów IFR;
- 3) instruktora pionowzlotu:
  - a) szkolenia ogólnego,
  - b) szkolenia na oznaczony typ pionowzlotu,
  - c) szkolenia w lotach według wskazań przyrządów;
- 4) pilota doświadczalnego klasy 3, 2 lub 1;
- 5) do wykonywania lotów AGRO;
- 6) do wykonywania lotów gaśniczych.

**2.6.10.b.4. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota pionowzlotu zawodowego jest uprawniony do:

- 1) korzystania ze wszystkich uprawnień, wynikających z licencji pilota pionowzlotu turystycznego i uprawnienia do lotów nocnych VFR;
- 2) wykonywania za wynagrodzeniem czynności:
  - a) pilota dowódcy i drugiego pilota na wszystkich pionowzlotach podczas wykonywania operacji innych niż przewóz lotniczy,
  - b) pilota dowódcy na wszystkich pionowzlotach certyfikowanych do lotów z załogą jednoosobową podczas wykonywania operacji przewozu lotniczego,
  - c) drugiego pilota na pionowzlotach certyfikowanych do lotów z załogą wieloosobową, podczas wykonywania operacji przewozu lotniczego;
- 3) korzystania z innych ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do jego licencji w lotach za wynagrodzeniem i bez wynagrodzenia.

**2.6.10.c. Licencja pilota pionowzlotu liniowego**

**2.6.10.c.1. Szkolenie lotnicze.** Kandydat powinien ukończyć oraz zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.

**2.6.10.c.2.** Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota pionowzlotu liniowego, w zakresie wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się odpowiednio przepisy określone dla kandydata na licencję pilota sterowcowego liniowego, o których mowa w ust. 2.6.10.2.—2.6.10.4.

**2.6.10.c.3. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji pilota pionowzlotu liniowego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych w Aneksie 1 dla poszczególnych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:

- 1) na poszczególne typy pionowzlotów, które mogą być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na pionowzlocie z załogą wieloosobową;
- 2) do lotów IFR;
- 3) instruktora pionowzlotu:
  - a) szkolenia ogólnego,
  - b) szkolenia na oznaczony typ pionowzlotu,
  - c) szkolenia w lotach IFR;
- 4) pilota doświadczalnego klasy 3, 2 lub 1;
- 5) do wykonywania lotów AGRO;
- 6) do wykonywania lotów gaśniczych.

**2.6.10.c.4. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota pionowzlotu liniowego jest uprawniony do:

- 1) korzystania ze wszystkich uprawnień, wynikających z licencji pilota pionowzlotu turystycznego i zawodowego;
- 2) wykonywania za wynagrodzeniem czynności pilota dowódcy i drugiego pilota na wszystkich pionowzlotach podczas wykonywania operacji przewozu lotniczego;
- 3) korzystania z innych ważnych uprawnień lotniczych wpisanych do jego licencji.

**2.6.10.d. Licencja pilota w załodze wieloosobowej**

Do kandydata ubiegającego się o licencję pilota w załodze wieloosobowej, w zakresie szkolenia, wiadomości, umiejętności oraz praktyki, stosuje się odpowiednio przepisy określone w JAR-FCL 1 — Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty) Część K.”,

f) w ust. 3.5.1.1. w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) do wydawania opinii dotyczących etapu prób albo po zakończeniu programu, na potrzeby organizacji przeprowadzającej próby w locie oraz dla Prezesa Urzędu,”

g) ust. 3.5.1.2. otrzymuje brzmienie:

**„3.5.1.2. Klasy uprawnień pilota doświadczalnego oraz skoczka spadochronowego**

**3.5.1.2.1. Uprawnienia lotnicze pilota doświadczalnego, z wyjątkiem uprawnień pilota doświadczalnego sterowcowego i balonowego oraz skoczka spadochronowego doświadczalnego,** są wydawane jako uprawnienia następujących trzech klas odpowiadających trzem pierwszym kategoriom lotów próbnych doświadczalnych określonym w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 sierpnia 2003 r. w sprawie wykonywania lotów próbnych oraz wydawania świadectwa oględzin statku powietrznego (Dz. U. Nr 173, poz. 1678):

- 1) klasy 3 — uprawniające do wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych w charakterze dowódcy statku powietrznego lub drugiego pilota, przed wydaniem indywidualnego świadectwa zdolności do lotu, w celu określenia zgodności konkretnego egzemplarza nowo wyprodukowanego statku powietrznego z warunkami określonymi w certyfikacie typu albo w innym równorzędnym dokumencie i które może być wykorzystywane, jeżeli do licencji pilota są wpisane uprawnienia odnoszące się do klasy albo typu statku powietrznego lub z niej wynikają;
- 2) klasy 2 — uprawniające do:
  - a) korzystania z uprawnień pilota doświadczalnego klasy 3,
  - b) wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych kategorii drugiej i pierwszej w charakterze drugiego pilota na statkach powietrznych z załogą wieloosobową,
  - c) wykonywania lotów próbnych-doświadczalnych kategorii drugiej na statkach powietrznych z załogą jednoosobową, jeżeli posiadacz uprawnień pilota doświadczalnego klasy 2 spełnia dodatkowe warunki kwalifikacyjne, określone w instrukcji operacyjnej organizacji lotniczej prowadzącej próby w locie, zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu, albo gdy prowadzenie przez niego tych prób jest imiennie akceptowane w zatwierdzonym lub uzgodnionym przez Prezesa Urzędu programie prób;
- 3) klasy 1 — uprawniające do wykonywania lotów próbnych kontrolnych i doświadczalnych, bez ograniczenia ich zakresu.

**3.5.1.2.2. Uprawnienia pilota doświadczalnego balonowego i sterowcowego oraz uprawnienie skoczka spadochronowego doświadczalnego** są wydawane bez określenia ich klasy i uprawniają do wykonywania odpowiednio lotów doświadczalnych i skoków próbnych, w tym doświadczalnych każdego rodzaju.”,

h) ust. 3.5.2. otrzymuje brzmienie:

**„3.5.2. Wymagania na wydanie uprawnienia pilota doświadczalnego albo skoczka doświadczalnego**

1) Kandydat powinien posiadać następującą praktykę lotniczą odpowiednio do rodzaju licencji, do której ma być wpisane uprawnienie pilota albo skoczka doświadczalnego:

a) jako pilot samolotowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 700 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 6 typach samolotów,
- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 1 000 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 10 typach samolotów,
- na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1 500 godzin jako dowódca samolotu na co najmniej 12 typach samolotów, w tym na 1 typie samolotu wielosilnikowego, oraz co najmniej 400 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 300 godzin w lotach kategorii drugiej,

b) jako pilot śmigłowcowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 500 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 2 typach śmigłowców,
- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 800 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 3 typach śmigłowców,
- na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1 200 godzin jako dowódca śmigłowca na co najmniej 4 typach śmigłowców, w tym na 1 typie śmigłowca wielosilnikowego z załogą wieloosobową, oraz co najmniej 300 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 200 godzin w lotach kategorii drugiej,

c) jako pilot wiatrakowcowy:

- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 200 godzin jako dowódca wiatrakowca,

- na uprawnienie klasy 2: co najmniej 300 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 2 typach wiatrakowców,
  - na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 500 godzin jako dowódca wiatrakowca na co najmniej 3 typach wiatrakowców oraz co najmniej 100 godzin jako pilot doświadczalny,
- d) jako pilot sterowcowy: co najmniej 250 godzin jako dowódca sterowca na co najmniej 2 typach sterowców,
- e) jako pilot balonu wolnego: uprawnienia dotyczące obu klas balonów wolnych, uprawnienie do lotów nocnych VFR, co najmniej 130 godzin lotów jako dowódca balonu wolnego na obu klasach balonów wolnych, w tym na każdej z klas co najmniej 10 godzin; przepis ust. 3.4.6.5.3. stosuje się odpowiednio,
- f) jako pilot szybowcowy:
- na uprawnienie klasy 3: co najmniej 300 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 6 typach szybowców przy zastosowaniu co najmniej dwu rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
  - na uprawnienie klasy 2: co najmniej 700 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 10 typach szybowców, z zastosowaniem wszystkich rodzajów startów, na które są wymagane uprawnienia lotnicze,
  - na uprawnienie klasy 1: uprawnienie klasy 2, co najmniej 1 000 godzin jako dowódca szybowca na co najmniej 15 typach szybowców oraz co najmniej 300 godzin jako pilot doświadczalny, w tym co najmniej 200 godzin w lotach kategorii drugiej,
- g) jako skoczek spadochronowy: co najmniej 1 500 skoków spadochronowych;
- 2) kandydat na pilota doświadczalnego klasy 1, z wyjątkiem pilota doświadczalnego sterowcowego i balonowego oraz skoczka spadochronowego doświadczalnego, musi posiadać wyższe wykształcenie techniczne — lotnicze albo techniczne w dziedzinie pokrewnej technice lotniczej; w szczególnie uzasadnionych przypadkach Prezes Urzędu może odstąpić od tego wymogu;
- 3) przed rozpoczęciem szkolenia do uprawnienia klasy 3 kandydat musi zaliczyć wstępny egzamin teoretyczny i praktyczny przeprowadzony w ośrodku szkolenia lotniczego wymienionym w ust. 3.5.3. w zakresie wiadomości i umiejętności wymaganych na licencję, do której ma być wpisane uprawnienie;
- 4) podczas egzaminu praktycznego, o którym mowa w pkt 3, pilot musi wykazać się poziomem umiejętności pilotażowych w górnym zakresie skali ocen stosowanej przy egzaminach na posiadane przez niego licencje i uprawnienia lotnicze; ponadto piloci samolotów i szybowców muszą się wykazać umiejętnością wykonywania akrobacji normalnej i odwróconej;
- 5) kandydat do uprawnień klasy 3 i 2 musi ukończyć i zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie wymienionym w ust. 3.5.4. oraz wykazać podczas egzaminu państwowego, że posiada wymagane wiadomości i umiejętności na poziomie odpowiednim do klasy uprawnienia;
- 6) kandydat do uprawnienia klasy 1 musi wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada wymagane wiadomości i umiejętności na poziomie odpowiednim do klasy uprawnienia.”,
- i) ust. 3.5.4.1. otrzymuje brzmienie:
- „3.5.4.1. Wiadomości.** Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości nabyte podczas szkolenia teoretycznego, odpowiednie dla klasy uprawnienia, w zakresie następujących przedmiotów:
- 1) prawo i przepisy lotnicze: klasyfikacja statków powietrznych, przepisy budowy statków powietrznych i przepisy certyfikacji statków powietrznych, klasyfikacja lotów próbnych, przepisy licencjonowania dotyczące pilotów albo odpowiednio skoczków doświadczalnych;
  - 2) aerodynamika i mechanika lotu albo skoku;
  - 3) ogólna wiedza o statkach powietrznych: zasady konstrukcji i działania statku powietrznego kategorii odpowiedniej do uprawnienia oraz zespołów, układów i wyposażenia tych statków powietrznych, obciążenia i elementy aerospężystości;
  - 4) zespoły napędowe — typowe rodzaje i układy, podstawowe charakterystyki (nie dotyczy skoczków spadochronowych);
  - 5) mierzone parametry i aparatura pomiarowa i rejestrująca; charakterystyczne błędy;

- 6) metodyka badania zdadności statków powietrznych na ziemi i w locie, ich interpretacja i prezentacja wyników, ocena ergonomii i czynnika ludzkiego, sporządzanie sprawozdań;
- 7) procedury i zasady postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, występujących w lotach próbnych, w tym wykorzystywanie urządzeń ratowniczych statku powietrznego i osobistych członków załogi, ratownictwo spadochronowe.”,
- j) ust. 3.5.5. otrzymuje brzmienie:
- „3.5.5. Przedłużanie ważności uprawnienia pilota albo skoczek doświadczalnego**
- Ważność uprawnienia pilota albo skoczka doświadczalnego wynosi 12 miesięcy i może być przedłużona na podstawie wykonywanej praktyki i sprawdzenia umiejętności.”,
- k) w ust. 5.1.1. uchyla się lit. a i b,
- l) zdanie wprowadzające w ust. 5.1.2. otrzymuje brzmienie:
- „Prezes Urzędu, kierując się ogólnymi zakresami szkolenia oraz zakresami wymaganych wiadomości i umiejętności, określonymi ogólnie w niniejszym rozporządzeniu dla poszczególnych licencji i uprawnień, aktualnymi wymaganiami Aneksu 1, a także potrzebami bezpieczeństwa lotów i wynikającymi z rozwoju lotnictwa, ustala i ogłasza w PEL szczegółowe wytyczne dotyczące:”,
- m) ust. 5.2.1. otrzymuje brzmienie:
- „5.2.1. Rodzaje licencji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce**
1. Prezes Urzędu wydaje licencje mechanika obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE według standardów określonych w Aneksie 1 oraz według wymagań przepisów niniejszego rozporządzenia.
  2. Przepisu pkt 1 nie stosuje się do statków powietrznych, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 2 niniejszego rozporządzenia.”,
- n) uchyla się ust. 5.2.2.,
- o) po ust. 5.2.3.4. dodaje się ust. 5.2.3.4.a. w brzmieniu:
- „5.2.3.4.a. Mechanicy obsługi statków powietrznych posiadający licencję Part-66 w kategorii/podkategorii B1 lub B2 mogą być zwolnieni z obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w ust. 5.2.3.2., oraz z obowiązku przystąpienia do egzaminów, o których**
- mowa w ust. 5.2.3.3. i ust. 5.2.3.4., w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii/podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.”,
- p) ust. 5.2.3.5. otrzymuje brzmienie:
- „5.2.3.5. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:
- 1) elementów (płatowca, zespołu napędowego, awioniki) samolotów albo śmigłowców, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5 700 kg, jeżeli ma być uprawniony do poświadczania obsługi wykonywanej:
    - a) wyłącznie osobiście — 1 rok,
    - b) przez inne osoby pod jego nadzorem — 2 lata;
  - 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, o którym mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5 700 kg — 4 lata w charakterze mechanika poświadczania obsługi wszystkich elementów statku powietrznego, a jeżeli ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne w tym zakresie — 2 lata;
  - 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca i motoszybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczania obsługi wykonywanej:
    - a) wyłącznie osobiście — 2 lata,
    - b) przez inne osoby pod jego nadzorem — 4 lata.”,
- q) ust. 5.2.3.6. otrzymuje brzmienie:
- „5.2.3.6. Uprawnienia lotnicze wpisane do licencji.** Do licencji mechanika poświadczania obsługi musi być wpisane co najmniej jedno z następujących uprawnień lotniczych do poświadczania obsługi:
- 1) elementów samolotów i śmigłowców, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5 700 kg, odrębnie dla:
    - a) płatowca,
    - b) zespołu napędowego (silniki: tłokowe, turbośmigłowe, turbodrzutowe),
    - c) awioniki;

2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5 700 kg;

3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca, motoszybowca.”,

r) uchyla się ust. 5.2.3.6.5.,

s) ust. 5.3.3.1. otrzymuje brzmienie:

**„5.3.3.1. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, i ich ważność.**

Do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego mogą być wpisane następujące uprawnienia lotnicze-operacyjne (ratings):

- 1) ADV (Aerodrome Control Visual) — kontroli lotniska wizualnej;
- 2) ADI (Aerodrome Control Instrument) — kontroli lotniska instrumentalnej;
- 3) APP (Approach Control Procedura) — kontroli zbliżania proceduralnej;
- 4) APS (Approach Control Surveillance) — kontroli zbliżania radarowej;
- 5) ACP (Area Control Procedura) — kontroli obszaru proceduralnej;
- 6) ACS (Area Control Surveillance) — kontroli obszaru radarowej.”,

t) po ust. 5.3.3.1. dodaje się ust. 5.3.3.1.a. w brzmieniu:

**„5.3.3.1.a. Ważność uprawnień lotniczych-operacyjnych praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego wynosi 2 lata. Uprawnienia te upoważniają do uczestnictwa w szkoleniu praktycznym do tych uprawnień na operacyjnym stanowisku pracy kontrolera ruchu lotniczego.”,**

u) ust. 5.3.3.2. otrzymuje brzmienie:

**„5.3.3.2. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego, i ich ważność.**

Do licencji kontrolera ruchu lotniczego mogą być wpisane następujące uprawnienia lotnicze:

- 1) operacyjne, wymienione w ust. 5.3.3.1.;
- 2) uzupełniające, odnoszące się do uprawnień wymienionych w pkt 1:
  - a) TWR (Tower Control) — kontroli lotniska,
  - b) GMC (Ground Movement Control) — kontroli ruchu naziemnego,

c) GMS (Ground Movement Surveillance) — nadzoru ruchu naziemnego,

d) AIR (Air Control) — kontroli startów i lądowań,

e) RAD (Radar) — kontroli za pomocą radaru,

f) SRA (Surveillance Radar Approach) — kontroli podejścia nadzorowanego za pomocą radaru,

g) PAR (Precision Approach Radar) — kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego,

h) ADS (Automatic Dependent Surveillance) — zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu,

i) TCL (Terminal Control) — kontroli rejonu kontrolowanego lotniska;

3) instruktorskie:

a) OJTI (On-the-Job Training Instructor) — instruktora szkolenia operacyjnego, które uprawniają do prowadzenia szkolenia kandydatów do uprawnień lotniczych-operacyjnych i uzupełniających wymienionych w pkt 1 i 2,

b) OSTI (On-the-Simulator Training Instructor) — specjalne instruktora symulatorowego po spełnieniu wymagań określonych w ust. 6.1.2., 6.2.1. oraz 6.2.5.1.

**5.3.3.2.1. Ważność uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 5.3.3.2., jest uzależniona od odbycia, przynajmniej raz na 3 lata, szkolenia uzupełniającego składającego się z części teoretycznej i praktycznej z uwzględnieniem symulacji, mającego na celu utrzymanie umiejętności kontrolera ruchu lotniczego, kursu prowadzonego dla przypomnienia zdobytych wiadomości, szkolenia na wypadek awarii oraz w uzasadnionych przypadkach szkolenia językowego.**

**5.3.3.2.2. Ważność uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w ust. 5.3.3.2. pkt 1 i 2, wynosi wstępnie 2 lata i może być przedłużona na następne 2 lata, jednak nie wcześniej niż na 3 miesiące przed upływem tej ważności, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu umiejętności teoretycznych i praktycznych na stanowisku operacyjnym oraz na symulatorze — w zakresie sytuacji niebezpiecznych, awaryjnych i kryzysowych.**

**5.3.3.2.3. Ważność uprawnień lotniczych instruktorskich, o których mowa w ust. 5.3.3.2. pkt 3, wynosi 3 lata i może być przedłużona na podstawie sprawdzianu umiejętności przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego.**

**5.3.3.2.4.** W przypadku przerwy w wykonywaniu czynności kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnień lotniczych wymienionych w ust. 5.3.3.2., trwającej dłużej niż 6 miesięcy, ponowne dopuszczenie do ich wykonywania może nastąpić po zaliczeniu sprawdzianu umiejętności przed instruktorem — kontrolerem ruchu lotniczego OJTI o uprawnieniach określonych w ust. 5.3.6.5.,

w) ust. 5.3.6.1. otrzymuje brzmienie:

**„5.3.6.1. Wymagania wstępne**

Kandydat powinien posiadać licencję kontrolera ruchu lotniczego z wpisanym co najmniej jednym uprawnieniem lotniczym-operacyjnym i uzupełniającym oraz wykazać, że:

- a) na stanowisku, na którym będzie instruktorem, wykonywał czynności kontrolera ruchu lotniczego przez okres co najmniej 2 lat,
- b) posiada minimum 6 miesięcy praktyki na stanowisku i w sektorze, na jakim będzie instruktorem.”;

13) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

- a) ust. 1.4.1. otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- b) po ust. 1.4.3. dodaje się ust. 1.4.4. w brzmieniu:

**„1.4.4.** W przypadku gdy mechanik obsługi statku powietrznego posiada już licencję w kategorii B1.2 wydaną zgodnie z Part-66, uprawnienia oznaczone w tabeli jako „Wpisywane do licencji mechanika poświadczenia obsługi wydawane według standardów Aneksu 1 i wymagań przepisów polskich” mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie „Załącznik do Formularza 26 EASA” — Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.”;

14) w załączniku nr 3 do rozporządzenia po ust. 4.3.2. dodaje się ust. 4.3.3. w brzmieniu:

**„4.3.3.** W przypadku gdy mechanik obsługi statku powietrznego posiada już licencję w kategorii B1.2 wydaną zgodnie z Part-66, uprawnienia oznaczone w tabeli jako „Wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych” mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie „Załącznik do Formularza 26 EASA” — Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.”;

15) uchyla się załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 2. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Licencje pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota śmigłowcowego zawodowego oraz pilota śmigłowcowego liniowego, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów i niespełniające odpowiednio wymagań JAR-FCL 1 — Licencjonowanie personelu lotniczego (samoloty) albo JAR-FCL 2 — Licencjonowanie personelu lotniczego (śmigłowce), zachowują ważność przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, o ile okres ich ważności nie wygasa we wcześniejszym terminie.

3. Ważność uprawnień wpisanych do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów wygasa z upływem terminu, na jakie zostały one wydane. Ponowne przedłużenie ważności tych uprawnień następuje na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu.

§ 3. 1. Osoby ubiegające się o licencję pilota pionowzlotu turystycznego, pilota pionowzlotu zawodowego lub pilota pionowzlotu liniowego mogą do dnia 10 marca 2011 r. wykonywać czynności pilota pionowzlotu na podstawie posiadanej licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego z wpisanym do niej uprawnieniem na typ pionowzlotu.

2. Wpisu uprawnienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się po odbyciu przez kandydata na pilota pionowzlotu zatwierdzonego szkolenia z uwzględnieniem jego dotychczasowego doświadczenia na samolocie lub śmigłowcu.

3. Po dniu 10 marca 2011 r. czynności lotnicze pilota pionowzlotu mogą być wykonywane tylko na podstawie ważnej licencji pilota pionowzlotu.

§ 4. Osobie, która przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia posiadała odpowiednie kwalifikacje w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki oraz uzyskała uprawnienie pilota doświadczalnego samolotowego lub śmigłowcowego drugiej klasy, Prezes Urzędu wydaje bez przeprowadzania egzaminu, na podstawie złożonego wniosku o wpis uprawnienia, uprawnienie pilota doświadczalnego samolotowego lub śmigłowcowego pierwszej klasy, o ile osoba ta, posiadając uprawnienie pilota doświadczalnego samolotowego lub śmigłowcowego drugiej klasy, wykonywała loty próbne doświadczalne kategorii pierwszej oraz spełnia obowiązujące wymagania do wydania uprawnienia pilota doświadczalnego pierwszej klasy w zakresie praktyki lotniczej.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 24 czerwca 2009 r. (poz. 942)

#### „1.4. Skróty nazw uprawnień lotniczych i innych wpisów do licencji

##### 1.4.1. Skróty nazw uprawnień lotniczych

Stosowane w licencjach skróty nazw uprawnień lotniczych są zamieszczone w poniższej tabeli:

Uprawnienie lotnicze		
Symbol – skrót	Nazwa w języku polskim	Nazwa w języku angielskim
1	2	3
Wpisywane do licencji członków personelu lotniczego, wchodzących w skład załogi statku powietrznego		
SEP(L)	(klasa) (samoloty) jednosilnikowe, tłokowe, lądowe	<i>Single-engine piston, land (aeroplanes) (class)</i>
SEP(S)	(klasa) (samoloty) jednosilnikowe, tłokowe, wodne	<i>Single-engine piston, sea (aeroplanes) (class)</i>
SETP(L) .....	(klasa) (samoloty) jednosilnikowe, turbośmigłowe, lądowe .....	<i>Single-engine, Turbo-prop, land (aeroplanes) (class) ...</i>
SETP(S) .....	(klasa) (samoloty) jednosilnikowe, turbośmigłowe, wodne .....	<i>Single-engine, Turbo-prop, sea (aeroplanes) (class) ...</i>
MEP(L)	(klasa) (samoloty) wielosilnikowe, tłokowe, lądowe	<i>Multi-engine piston, land (aeroplanes) (class)</i>
MEP(S)	(klasa) (samoloty) wielosilnikowe, tłokowe, wodne	<i>Multi-engine piston, sea (aeroplanes) (class)</i>
TMG	(klasa) (samoloty) motoszybowiec turystyczny	<i>Touring motor glider (aeroplanes) (class)</i>
TR .....	uprawnienie dotyczące typu .....	<i>Type rating</i>
FI 2	(uprawnienie ograniczone) instruktora (szkolenia ogólnego) – klasy 2	<i>Flight instructor (restricted rating) – 2 class</i>
FI 1	(uprawnienie) instruktora (szkolenia ogólnego) – klasy 1	<i>Flight instructor (rating) – 1 class</i>
CRI(SP)S	uprawnienie instruktora szkolenia na klasę (samolotów) jednosilnikowych	<i>Single-engine class rating instructor (aeroplanes)</i>
CRI(SP)M	uprawnienie instruktora szkolenia na klasę (samolotów) wielosilnikowych	<i>Multi-engine class rating instructor (aeroplanes)</i>
TRI .....	(uprawnienie) instruktora szkolenia typ .....	<i>Type rating instructor .....</i>
TRI(MP) .....	(uprawnienie) instruktora szkolenia typ z załogą wieloosobową .....	<i>Multi-pilot type rating instructor .....</i>
IR	uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów	<i>Instrument rating</i>

1	2	3
IRI	uprawnienie instruktora szkolenia w lotach według wskazań przyrządów	<i>Instrument rating instructor</i>
TPR	uprawnienie pilota doświadczalnego	<i>Test pilot rating</i>
TPR 3 / 2 / 1	uprawnienie pilota doświadczalnego klasy 3 albo 2 albo 1	<i>Test pilot rating 3 or 2 or 1 class</i>
PJIR	uprawnienie instruktora spadochronowego	<i>Parachute jumper instructor rating</i>
GPJIR	uprawnienie specjalne instruktora spadochronowego bez prawa wykonywania czynności instruktora spadochronowego na pokładzie statku powietrznego i wykonywania skoków	<i>Parachute jumper instructor rating without authorisation for on aircraft activity and to jump</i>
TJR	uprawnienie skoczka spadochronowego doświadczalnego	<i>Test parachute jumper rating</i>
ATTO	(uprawnienie) do startu (na szybowcu) za samolotem holującym	<i>(Glider) aeroplane towing take off (rating)</i>
WL	(uprawnienie) do startu (na szybowcu) za wyciągarką	<i>(Glider) winch launch (rating)</i>
MGTO	(uprawnienie) do startu na szybowcu z własnym napędem umożliwiającym samodzielny start	<i>Powered glider take off rating</i>
HAFB-R	(uprawnienie) na klasę balonów wolnych na ogrzane powietrze, ograniczone do wykonywania lotów niezarobkowych i nieodpłatnych	<i>Hot air free balloon class (rating) restricted to non commercial operation</i>
GFB-R	(uprawnienie) na klasę balonów wolnych na gaz, ograniczone do wykonywania lotów niezarobkowych i nieodpłatnych	<i>Gas air free balloon class (rating) restricted to non commercial operation</i>
HAFB	(uprawnienie) na klasę balonów wolnych na ogrzane powietrze	<i>Hot air free balloon class (rating)</i>
GFB	(uprawnienie) na klasę balonów wolnych na gaz	<i>Gas air free balloon class (rating)</i>
PFB-TAS	(uprawnienie) na klasę balonów wolnych z napędem — sterowców turystycznych	<i>Powered free balloon — touring airship (rating)</i>
CHAB	(uprawnienie) do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	<i>Commercial pilot in command of free balloon using hot air class (rating)</i>
CGB	(uprawnienie) do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na gaz	<i>Commercial pilot in command of free balloon using gas class (rating)</i>

Wpisywane do licencji mechaników poświadczenia obsługi statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 1592/2002, z zastrzeżeniem § 4 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, a także statków powietrznych wymienionych w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008, według standardów Aneksu 1 i wymagań przepisów polskich.		
1	2	3
AF(A)	(uprawnienie) dotyczące płatowca samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Airframe of aeroplane of weight below 5700 kg (rating)</i>
AF(H)	(uprawnienie) dotyczące płatowca śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Airframe of helicopter of weight below 5700 kg (rating)</i>
AF(AG)	(uprawnienie) dotyczące płatowca wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Airframe of autogiro of weight below 5700 kg (rating)</i>
PP(A)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Power plant of aeroplane of weight below 5700 kg (rating)</i>
PP(H)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Power plant of helicopter of weight below 5700 kg (rating)</i>
PP(AG)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Power plant of autogiro of weight below 5700 kg (rating)</i>
AV(A)	(uprawnienie) dotyczące awioniki samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Avionics of aeroplane of weight below 5700 kg (rating)</i>
AV(H)	(uprawnienie) dotyczące awioniki śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Avionics of helicopter of weight below 5700 kg (rating)</i>
AV(AG)	(uprawnienie) dotyczące awioniki wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg	<i>Avionics of autogiro of weight below 5700 kg (rating)</i>
TM(A)R	(uprawnienie) dotyczące samolotu o masie startowej poniżej 5700 kg, jako całości	<i>Totality of aeroplane of weight below 5700 kg (rating)</i>
TM(H)R	(uprawnienie) dotyczące śmigłowca o masie startowej poniżej 5700 kg, jako całości	<i>Totality of helicopter of weight below 5700 kg (rating)</i>
TM(AG)R	(uprawnienie) dotyczące wiatrakowca o masie startowej poniżej 5700 kg, jako całości	<i>Totality of autogiro of weight below 5700 kg (rating)</i>
TM(AS)R	(uprawnienie) dotyczące sterowca jako całości	<i>Totality of airship (rating)</i>
TM(FB)R	(uprawnienie) dotyczące balonu wolnego jako całości	<i>Totality of free balloon (rating)</i>
TM(G)R	(uprawnienie) dotyczące szybowca jako całości	<i>Totality of total glider motor (rating)</i>
TM(MG)R	(uprawnienie) dotyczące motoszybowca jako całości	<i>Totality of total motor glider (rating)</i>

Wpisywane do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego wydawanych według wytycznych EUROCONTROL		
1	2	3
ADV	(uprawnienie) kontroli lotniska	<i>Aerodrome control visual (rating)</i>
ADI	(uprawnienie) kontroli lotniska instrumentalnej	<i>Aerodrome control instrument (rating)</i>
APP	(uprawnienie) kontroli zbliżania proceduralnej	<i>Approach control procedural (rating)</i>
APS	(uprawnienie) kontroli zbliżania radarowej	<i>Approach control surveillance (rating)</i>
ACP	(uprawnienie) kontroli obszaru proceduralnej	<i>Area control procedural (rating)</i>
ACS	(uprawnienie) kontroli obszaru radarowej	<i>Area control surveillance (rating)</i>
OJT	(uprawnienie) instruktora szkolenia operacyjnego	<i>On-the-Job Training Instructor (rating)</i>
OST	(uprawnienie specjalne) instruktora symulatorowego	<i>On-the-Simulator Training Instructor (special rating)</i>
AIR	kontroli startów i lądowań (uprawnienie uzupełniające)	<i>Air Control (endorsement)</i>
ADS	zarządzanie ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS (uprawnienie uzupełniające)	<i>Automatic Dependent Surveillance (endorsement)</i>
GMC	kontroli ruchu naziemnego (uprawnienie uzupełniające)	<i>Ground Movement Control (endorsement)</i>
GMS	nadzoru ruchu naziemnego (uprawnienie uzupełniające)	<i>Ground Movement Surveillance (endorsement)</i>
PAR	kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (uprawnienie uzupełniające)	<i>Precision Approach Radar (endorsement)</i>
RAD	kontroli za pomocą radaru (uprawnienie uzupełniające)	<i>Radar (endorsement)</i>
SRA	kontroli podejścia nadzorowanego za pomocą radaru (uprawnienie uzupełniające)	<i>Surveillance Radar Approach (endorsement)</i>
TCL	kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (uprawnienie uzupełniające)	<i>Terminal Control (endorsement)</i>
TWR	kontroli lotniska (uprawnienie uzupełniające)	<i>Tower Control (endorsement)</i>
Wpisywane do licencji informatorów służby informacji powietrznej, wydawanych według wymagań przepisów polskich		
AFIS-.....*	(uprawnienie) lotniskowej służby informacji powietrznej	<i>Aerodrome Flight Information Service (rating)</i>
FIS-.....*	(uprawnienie) obszarowej służby informacji powietrznej	<i>Flight Information Service (rating)</i>
RIS-.....*	(uprawnienie) radarowej obszarowej służby informacji powietrznej	<i>Radar Information Service (rating)</i>

\* Wpisać obowiązujący skrót odpowiedniej nazwy lotniska albo części przestrzeni powietrznej, opublikowany w Zbiorze Informacji Lotniczych.”.