

Dowództwo Sił Powietrznych

DECYZJA Nr 28/MON

MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 14 lutego 2012 r.

**zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych
Rzeczypospolitej Polskiej „Regulaminu lotów lotnictwa
Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2010)**

Na podstawie § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426), ustala się, co następuje:

1. W „Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2010) (sygn. WLOP 442/2010), stanowiącym załącznik do decyzji Nr 423/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 listopada 2010 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2010) (Dz. Urz. MON Nr 22, poz. 292), wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) § 14 i 15 otrzymują brzmienie:

„§ 14 Ważność uprawnień i dopuszczeń

 1. Uprawnienie uznaje się za ważne przy zachowaniu ważności co najmniej jednego dopuszczenia w ramach tego uprawnienia.
 2. Warunkami zachowania ważności posiadanych dopuszczeń personelu latającego do wykonywania czynności lotniczych w czasie lotu są:
 - 1) nieprzekraczanie dopuszczalnych przerw w wykonywaniu lotów;
 - 2) ważność obowiązujących kontroli w locie określonych w § 15 tab. 4.2.
 3. Podstawą do określenia maksymalnych przerw w lotach dla pilota z załogą jedno lub wieloosobową jest osiągnięta klasa pilota - zgodnie z tabelą 4.1, jeśli odrębne przepisy nie stanowią inaczej.

4. Jeżeli dla danego typu statku powietrznego obowiązują inne niż określone w tabeli 4.1 przepisy (np. programy szkolenia lotniczego) określające maksymalne dopuszczalne przerwy w wykonywaniu lotów, zastosowanie mają wówczas te przepisy.

Tabela 4.1 Maksymalne przerwy w lotach

przepisy wykonywania lotu/ rodzaj lotu		Rodzaj statku powietrznego	Maksymalne przerwy w lotach (w miesiącach)		
			klasa M,1	klasa 2	klasa 3
VFR	Dzień	Z załogą jednoosobową	5	4	3
		Z załogą wieloosobową	6	5	4
	Noc	Z załogą jednoosobową	4	3	2
		Z załogą wieloosobową	5	4	3
IFR	Dzień	Z załogą jednoosobową	4	3	2
		Z załogą wieloosobową	5	4	3
	Noc	Z załogą jednoosobową	3	2	1
		Z załogą wieloosobową	4	3	2
Loty instruktorskie	Dzień/ Noc		6		
Przepisy wykonywania lotu/ rodzaj lotu (dotyczy samolotów F-16, MiG-29)			Maksymalne przerwy w lotach (w dniach) (dotyczy samolotów F-16, MiG-29)		
			klasa M, 1	klasa 2	klasa 3
VFR			60	30	30
IFR			60	30	30
Lądowanie			45	30	21
IMC – przechwycenia			60	30	21
Loty nocne			90	60	45

UWAGA 1:

- A. Wykonanie lotu w nocy według VFR pozwala na stosowanie przerw w wykonywaniu lotów w dzień według VFR (w przypadku lotów na śmigłowcach również spec. VFR).
- B. Wykonanie lotu w nocy według IFR pozwala na stosowanie przerw w wykonywaniu lotów w dzień według VFR i IFR w warunkach IMC.
- C. Lot IFR musi być zakończony podejściem do lądowania zgodnym z opublikowaną procedurą.
- D. Rodzaj statku powietrznego (skład załogi) określa instrukcja użytkownika w locie (inny równoważny dokument) danego statku powietrznego.

5. Piloci wykonujący loty na kilku typach statków powietrznych w charakterze dowódców tych statków w celu zachowania ważności dopuszczeń na poszczególnych typach obowiązani są przestrzegać określonych w tabeli 4.1 przerw w lotach na każdym typie statku powietrznego.

6. Pilot po utracie aktualności uprawnień do wykonywania lotów instruktorskich, może wznowić ważność uprawnień do tych lotów wyłącznie po uprzednim wykonaniu lotu (lotów) kontrolnego w charakterze instruktora.

7. Zasady zachowania ważności uprawnień do wykonywania lotów próbnych określa „Instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.

8. W przypadku przerwy większej niż określona w tabeli 4.1 zezwala się na wykonywanie lotów:

1) na samolotach typu F-16 i MiG-29:

- a) lądowanie/VFR – po wykonaniu lotu samodzielnego w ugrupowaniu z IP, który obserwuje lądowanie wykonując lot na oddzielnym samolocie kontrolując poprawność obliczenia do lądowania i lądowanie lub wykonanie lotu kontrolnego na samolocie dwumiejscowym z IP,
- b) IFR – przy zachowaniu dopuszczeń w „lądowaniu oraz VFR”, po wykonaniu lotu samodzielnego w warunkach o jeden poziom wyższych niż MW pilota według IFR z wykorzystaniem systemu ILS (PAR) lub lotu kontrolnego według IFR z wykorzystaniem systemu ILS (PAR) na samolocie dwumiejscowym z IP w warunkach nie gorszych niż uprawnienia IP; dopuszczalną przerwę można przedłużyć o 30 dni po wykonaniu lotu na symulatorze z wykonaniem lotu według procedury IFR,
- c) IMC przechwycenia – po wykonaniu lotu samodzielnego w warunkach IMC w dzień lub w nocy w ugrupowaniu z IP, który wykonuje lot na oddzielnym samolocie kontrolując poprawność wykonania lotu lub wykonanie lotu kontrolnego w warunkach IMC w dzień lub w nocy na samolocie dwumiejscowym z IP;

2) statków powietrznych z załogą jedno- lub wieloosobową (innego typu niż F-16 i MiG-29):

- a) w dzień według VFR – po wykonaniu lotu kontrolnego na dwusterze w dzień zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR),
- b) w dzień według IFR – przy ważności dopuszczeń do wykonywania lotów według VFR i po wykonaniu lotu kontrolnego na dwusterze z wykonaniem procedury podejścia do lądowania zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów,
- c) w nocy według VFR – przy ważności dopuszczeń do wykonywania lotów w dzień według VFR, po wykonaniu lotu kontrolnego na dwusterze w nocy zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR),
- d) w nocy według IFR – przy ważności dopuszczeń do wykonywania lotów w dzień według VFR i IFR oraz w nocy według VFR po wykonaniu lotu kontrolnego na dwusterze z wykonaniem procedury podejścia do lądowania zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR),
- e) instruktorskich – po wykonaniu lotu (lotów) kontrolnego (kontrolnych) w charakterze instruktora na zasadach określonych w punktach a-d.

9. Rodzaj lotu (ćwiczenia z programu szkolenia lotniczego) wykonywanego w celu przywrócenia ważności dopuszczeń, o których mowa w ust. 8, określa organizator lotów. W razie potrzeby poprzedzenia takiego lotu innymi lotami szkolnymi ustala on liczbę i rodzaj tych lotów.

10. Dopuszczalne przerwy w wykonywaniu lotów pokazowych oraz sposób aktualizacji dopuszczeń do ich wykonywania określa zarządzający wykonanie tych lotów.

11. Ważność dopuszczeń do wykonywania lotów (zadań lotniczych) i zasady ich przywracania, nieokreślone w *Regulaminie*, zawarte są w programach szkolenia lotniczego (innych równoważnych dokumentach) na dany typ statku powietrznego.

12. Przedłużanie ważności dopuszczeń do lotów według IFR odbywa się przez wykonanie lotu w IMC lub w pozorowanych warunkach braku widoczności (np. w zasłoniętej kabinie, na symulatorze lotu typu FMS) z wykonaniem procedury podejścia do lądowania według IFR z uwzględnieniem następujących zasad:

- a) wykonanie lotu w dzień według IFR – przedłuża ważność dopuszczeń do wykonywania lotów w dzień według VFR,
- b) wykonanie lotu w nocy według IFR – przedłuża ważność dopuszczeń do wykonywania lotów w dzień VFR i IFR oraz w nocy VFR.

13. Przy przedłużaniu ważności dopuszczeń w pozorowanych warunkach braku widoczności przejście do lotu z widocznością podczas podejścia do lądowania musi nastąpić najpóźniej w momencie osiągnięcia DA/DH lub MDA/MDH, odpowiednio dla podejść precyzyjnych i nieprecyzyjnych.

14. Pilot zachowuje ważność dopuszczeń do wykonywania lądowań w WM pilota, jeżeli posiada aktualność w wykonywaniu lotów według IFR lub co 60 dni wykona lot na symulatorze lotu (np. FMS) z wykonaniem lądowania w WM pilota.

15. Wykonanie lądowania w dzień z podejściem do lądowania w WM dla pilota (realnych lub pozorowanych na warunkach z ust. 13) przedłuża ważność dopuszczeń do wykonywania lądowań przy WM pilota w dzień.

16. Wykonanie lądowania w nocy z podejściem do lądowania w WM dla pilota (realnych lub pozorowanych na warunkach z ust. 13) przedłuża ważność dopuszczeń do wykonywania lądowań przy WM pilota w nocy i w dzień, przy czym w dzień do wartości wysokości i widzialności WM pilota w nocy.

17. Zezwala się na jednokrotne przedłużenie ważności dopuszczenia przez wykonanie lotu instruktorskiego, którego dotyczy to dopuszczenie, a ważność dopuszczenia liczona jest od dnia wykonania lotu.

18. Lot wykonany w charakterze dowódcy statku powietrznego przedłuża ważność dopuszczeń do wykonywania lotów w charakterze drugiego pilota.

19. Pilot po utracie ważności dopuszczeń do lotów w charakterze dowódcy statku powietrznego z załogą wieloosobową może wznowić ważność dopuszczenia do tych lotów wyłącznie po wykonaniu lotu kontrolnego (lotów kontrolnych) przewidzianego programem szkolenia dowódcy statku powietrznego.

20. Maksymalna przerwa w lotach, która nie powoduje utraty ważności dopuszczeń dla pozostałych specjalistów wchodzących w skład personelu latającego, wynosi 6 miesięcy.

21. Zachowanie ważności posiadanych dopuszczeń przez innych specjalistów wchodzących w skład personelu latającego (np. lekarzy, ratowników, loadmasters) następuje przez realizację, pod nadzorem instruktora lub pilota instruktora (dowódcy załogi), zadań w locie na typie statku powietrznego, na którym zachowuje uprawnienia. Na statkach powietrznych, na których nie ma możliwości skontrolowania tych specjalistów podczas lotu, stopień przygotowania do wykonywania obowiązków w powietrzu należy skontrolować na ziemi.

22. W przypadku utraty ważności uprawnień lub dopuszczeń na danym typie statku powietrznego przez wszystkich pilotów w danej jednostce lotniczej zezwala się na przywrócenie tych ważności przez pilotów innej jednostki lotniczej lub na wzajemne przywrócenie ważności po kolejnym wykonaniu lotów w charakterze szkolonego i kontrolującego przez pilotów z uprawnieniami instruktorskimi wyznaczonych przez dowódcę rodzaju Sił Zbrojnych.

23. W czasie pełnienia dyżuru bojowego (SAR, AIR POLICING, itp.) zezwala się załodze (pilotowi) na wykonanie lotu w celu utrzymania ważności uprawnień (dopuszczeń). Na czas lotu wyznacza się do pełnienia dyżuru inną załogę (pilota).

24. Dla personelu latającego lotnictwa Sił Zbrojnych RP, który posiada wymagane uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego, ale nie posiada klasy kwalifikacyjnej, o której mowa w § 13 ust. 13, ustala się maksymalne przerwy w wykonywaniu lotów, zgodnie z tabelą 4.1, jak dla klasy 3.

§ 15 Kontrole w locie, egzaminy teoretyczne

1. Liczba kontroli dla pilotów nie powinna być mniejsza niż określona w tabeli 4.2. Stosownie do potrzeb liczba kontroli może być zwiększona (rodzaj ćwiczenia wykorzystywanego do kontroli w locie określa organizator lotów, na podstawie obowiązujących programów szkolenia lotniczego danego typu statku powietrznego).

Tabela 4.2. Obowiązujące kontrole w locie

Klasa	W ciągu 12 miesięcy od ostatniej kontroli		
	Na każdym typie SP		
	Lot na symulatorze lotu z symulacją sytuacji awaryjnych lub lot według przepisów IFR* z podejściem do lądowania w WM pilota	Lot według przepisów IFR lub VFR, z symulacją sytuacji awaryjnych	Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki lotniczej i typu statku powietrznego
M, 1	-	-	-
2,3	1	1	1
Klasa	W ciągu 24 miesięcy od ostatniej kontroli		
	Na każdym typie SP		

	Lot na symulatorze lotu z symulacją sytuacji awaryjnych lub lot według przepisów IFR* z podejściem do lądowania w WM pilota	Lot według przepisów IFR lub VFR, z symulacją sytuacji awaryjnych	Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki lotniczej i typu statku powietrznego
M, 1	1	1	1
2,3	-	-	-

* na statkach powietrznych, które nie posiadają dopuszczenia do wykonywania lotów IFR, personel latający realizuje kontrole według przepisów VFR.

UWAGA:

- A. Piloci wyszkoleni w nocy jedną z przypadających kontroli wykonują w nocy.
 - B. Charakter każdego typu lotu, o którym mowa w tabeli 4.2, określa organizator lotów.
2. Nawigatorzy wchodzący w skład personelu latającego podlegają kontroli z nawigowania po trasie nie rzadziej niż co 12 miesięcy na każdym typie statku powietrznego, na którym wykonują loty bez względu na posiadaną klasę nawigatora.
 3. Piloci pełniący funkcje tylko drugich pilotów lub pilotów operatorów podlegają kontroli w locie nie rzadziej niż co 12 miesięcy na każdym typie statku powietrznego, na którym wykonują loty bez względu na posiadaną klasę.
 4. Nie będący instruktorem dowódca statku powietrznego z załogą wieloosobową, a wykonujący loty również w charakterze drugiego pilota, jedną z kontroli podanych w tabeli 4.2 obowiązany jest wykonać z fotela drugiego pilota.
 5. Pilot z uprawnieniami instruktora, minimum jedną z kontroli powinien wykonać z pozycji/fotela instruktora.
 6. Zezwala się na kontrolowanie w jednym locie kilku elementów określonych w tabeli 4.2. Na statkach powietrznych z załogą wieloosobową można przeprowadzić kontrolę całej załogi w jednym locie.
 7. Kontrolę pozostałych specjalistów wchodzących w skład personelu latającego, w zakresie ich czynności wykonywanych na pokładzie statku powietrznego przeprowadzają odpowiedni specjaliści, nie rzadziej niż co 12 miesięcy. Na statkach powietrznych, na których nie ma możliwości skontrolowania tych specjalistów podczas lotu, stopień przygotowania do wykonywania obowiązków w powietrzu należy skontrolować na ziemi.
 8. W uzasadnionych przypadkach organizator lotów może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli techniki pilotowania i nawigowania bez obecności kontrolującego na pokładzie statku powietrznego. Jest to dopuszczalne, wówczas gdy dokładność środków OKL pozwala na ocenę kontrolowanych elementów lotu z dokładnością wymaganą w normach ocen zawartych w programie szkolenia lotniczego dla danego typu statku powietrznego. Dopuszcza się możliwość

wykonania kontroli, o których mowa w ust. 1, z wykorzystaniem symulatorów lotu (np. FMS).

9. Zezwala się na wykonywanie kontroli w czasie lotów kontrolnych na przywrócenie ważności dopuszczeń.

10. W przypadku niewykonania jednej z kontroli, o których mowa w tabeli 4.2 na danym typie SP – zawieszają się ważność uprawnień w ramach niewykonanej kontroli na tym typie SP – do czasu wykonania brakującej kontroli. Niewykonanie kontroli „Lot na zadanie zgodnie z zasadniczym przeznaczeniem jednostki lotniczej i typu statku powietrznego” nie powoduje utraty uprawnień do wykonywania lotów, powoduje utratę statusu CMR (Combat Mission Ready).

11. W przypadku niewykonania kontroli przypadającej do wykonania w nocy zawieszają się dopuszczenia do wykonywania jakichkolwiek lotów w nocy. Dla zachowania dopuszczeń do wykonywania lotów w dzień (bez wykonanej kontroli w nocy) wymaga się wykonania takiej kontroli w dzień.

12. Raz w roku personel latający zobowiązany jest do zdania egzaminu z wiedzy stosowanej (w zakresie niezbędnym do wykonywania swoich obowiązków), która obejmuje:

- 1) prawo lotnicze (Air Law);
- 2) płatowiec/instalacje/zespoły napędowe (airframe/systems/power plant);
- 3) wyposażenie pokładowe (instruments/electronics);
- 4) masa i wyważenie (mass and balance);
- 5) osiągi (performance) - piloci;
- 6) planowanie i monitorowanie lotu (flight planning and monitoring);
- 7) człowiek możliwości i ograniczenia (human performance & limitations);
- 8) meteorologia (meteorology);
- 9) nawigacja ogólna (general navigation);
- 10) radionawigacja (radio navigation);
- 11) procedury operacyjne (operational procedures);
- 12) zasady lotu (principles of flight);
- 13) łączność (communications);
- 14) systemy uzbrojenia (weapon systems).

13. Przedmioty egzaminu, o których mowa w ust. 12, dla personelu latającego (z wyłączeniem pilotów i nawigatorów) określa organizator szkolenia lotniczego.

14. Do rocznych egzaminów z wiedzy stosowanej zaliczają się pozytywne wyniki egzaminów z wymienionych wyżej działów wiedzy stosowanej uzyskane przed komisją egzaminacyjną w ramach ubiegania się o uzyskanie klasy kwalifikacyjnej.

15. Wyniki kontroli oraz corocznych egzaminów z wiedzy stosowanej wpisuje się do osobistego dziennika lotów.

16. Zasady sprawdzania znajomości wiedzy stosowanej naziemnego personelu lotniczego określają odrębne instrukcje specjalistyczne.

17. Dla personelu latającego lotnictwa Sił Zbrojnych RP, który posiada wymagane uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego, ale nie posiada klasy kwalifikacyjnej, ustala się liczbę kontroli zgodnie z tabelą 4.2, jak dla klasy 3.”;

2) § 23 otrzymuje brzmienie:

„§ 23 Warunki minimalne statku powietrznego, lotniska i pilota

1. W celu zapewnienia bezpiecznego wykonywania lotów ustala się warunki minimalne (WM) dla:

- 1) statku powietrznego;
- 2) lotniska;
- 3) pilota.

2. Warunki minimalne statku powietrznego do startu są to minimalne wartości widzialności oraz maksymalne dopuszczalne wartości wektora wiatru, przy których może odbyć się start. WM statku powietrznego do startu zależą od jego właściwości lotno-technicznych.

3. Warunki minimalne statku powietrznego do lądowania są to możliwe do osiągnięcia przez statek powietrzny minimalne wartości wysokości i odległości od progu drogi startowej na podejściu końcowym do lądowania oraz maksymalne dopuszczalne wartości wektora wiatru, przy których może odbyć się lądowanie. WM statku powietrznego zależą od jego właściwości lotno-technicznych i wyposażenia.

4. Wynikające z instrukcji użytkowania warunki minimalne statku powietrznego do startu i do lądowania (techniki pilotowania lub innych odpowiednich dokumentów) są podstawą do nadawania pilotom odpowiednich dopuszczeń, które nie mogą przekraczać ograniczeń wynikających z minimalnych warunków statku powietrznego.

5. Warunki minimalne lotniska do startu są to minimalne wartości widzialności na torze startu umożliwiające jego wykonanie.

6. Warunki minimalne lotniska do lądowania są to wartości wysokości wyrażone za pomocą OCA/H w kartach podejścia do lądowania i widzialności na torze końcowego podejścia do lądowania zapewniające wykonanie podejścia i lądowania.

7. Wysokość decyzji w podejściu do lądowania należy rozumieć jako:

- 1) bezwzględną/względną wysokość decyzji (DA/H) – dla podejść precyzyjnych;
- 2) minimalną bezwzględną/względną wysokość zniżania (MDA/H) – dla podejść nieprecyzyjnych.

UWAGA:

- A. DA/H i MDA/H nie może być mniejsza niż odpowiednia OCA/H opublikowana w karcie podejścia.
 - B. DA/H i MDA/H określa dowódca załogi dla konkretnego podejścia na podstawie posiadanych kwalifikacji, wyposażenia statku powietrznego oraz OCA/H zawartych w karcie podejścia do lądowania.
 - C. Do kontroli wysokości w podejściach do lądowania wykorzystywać wysokościomierz barometryczny ustawiony na właściwą wartość ciśnienia QNH lub QFE.
 - D. Radiowysokościomierz wykorzystywać na torze końcowego podejścia do lądowania, tylko w podejściach precyzyjnych ILS CAT II i III, do ustalenia osiągnięcia wysokości względnej decyzji (DH).
8. Warunki minimalne lotniska określone są w instrukcji operacyjnej lotniska i dotyczą startu i lądowania z podejściem końcowym. WM lotniska zależą od wysokości przeszkód lotniczych oraz wyposażenia lotniska.
9. Warunki minimalne pilota do startu są to minimalne wartości pułapu chmur, widzialności oraz maksymalne wartości wektora wiatru określone dla danego typu SP, przy których pilot jest dopuszczony do wykonania startu.
10. Warunki minimalne pilota do lądowania są to minimalne wartości pułapu chmur, widzialności oraz maksymalne wartości wektora wiatru określone dla danego typu SP, przy których pilot jest dopuszczony do wykonania lądowania, w odniesieniu do konkretnych procedur podejścia oraz wykorzystywanych pomocy nawigacyjnych i systemów lądowania.
11. Dopuszczenia do wykonywania startów i lądowań w określonych dla każdego pilota WM nadaje instruktor (szkolący) w zależności od osiągniętego poziomu wyszkolenia pilota, przestrzegając ograniczeń zawartych w ust. 4. Na statkach powietrznych posiadających symulatory nowej generacji, zezwala się nadawanie dopuszczeń do wykonywania startów i lądowań w WM pilota po uzyskaniu 150 godzin nalotu w charakterze dowódcy statku powietrznego (z pierwszej kabiny, fotela dowódcy załogi) oraz wykonaniu lotu egzaminacyjnego na symulatorze lotu (np. FMS) przy WM pilota.
12. W przypadku załogi wieloosobowej, podczas realizacji szkolenia lotniczego, za warunki minimalne dla załogi uznaje się WM dowódcy statku powietrznego.
13. Nabycie dopuszczeń do określonych wartości WM pilota (dowódcy statku powietrznego) w nocy musi być poprzedzone ich nabyciem w dzień.
14. Do lądowań w WM pilota zalicza się lądowania, gdy pułap chmur i widzialność mają wartości minimalne dopuszczalne dla pilota lub gdy spełniony jest jeden z tych warunków (także w pozorowanych warunkach braku widoczności w sposób określony w § 14 ust. 13). Lądowania w WM pilota wykonane na symulatorach lotu nowej generacji (np. FMS), traktuje się jako lądowania wykonane w pozorowanych warunkach braku widoczności.
15. W procesie szkolenia lotniczego określonego przez program szkolenia lotniczego podczas uzyskiwania dopuszczeń do kolejnych niższych WM pilota

zezwała się realizować nie więcej niż 50 % tego szkolenia w pozorowanych warunkach braku widoczności, w sposób określony w § 14 ust. 13. Loty w WM pilota wykonane na symulatorach lotu nowej generacji (np. typu FMS), traktuje się jako loty wykonane w pozorowanych warunkach braku widoczności.

16. Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku oraz stan planowanej do lądowania drogi startowej umożliwiają bezpieczne podejście, lądowanie lub wykonanie manewru jak po nieudanym podejściu.

17. Podczas podejścia do lądowania pilota obowiązują te WM, których ograniczające działanie wystąpi najwcześniej.

18. Ostateczną decyzję o lądowaniu podejmuje pilot najpóźniej na wysokości określonej w ust. 17, po wykonaniu podejścia do lądowania niezależnie od uzyskanych wcześniej informacji o WA do lądowania, z zastrzeżeniem ust. 19 i 20.

19. Bezwzględnie zabrania się rozpoczynać procedurę podejścia do lądowania, gdy warunki atmosferyczne na lotnisku (lądowisku, innym miejscu przystosowanym do startów i lądowań) są niższe niż WM pilota lub statku powietrznego lub lotniska (lądowiska, innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań).

20. Bezwzględnie zabrania się kontynuować podejście do lądowania, gdy wartość widzialności wzdłuż drogi startowej (pola wzlotów) jest mniejsza niż minimalna wartość widzialności określona dla pilota lub lotniska lub statku powietrznego.

21. Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem, że na wysokości DA/H lub MDA/H pilot uzyskał i utrzymuje wymagane odniesienie wzrokowe.

22. W przypadku lotu mającego na celu ratowanie życia ludzkiego dopuszcza się jego wykonanie w WM gorszych niż WM dla pilota, jednak nie gorszych niż WM dla danego typu statku powietrznego, dla lotniska do startu i zgodnie z procedurami podejść do lądowania. Ostateczną decyzję o wykonaniu takiego lotu podejmuje dowódca statku powietrznego za zgodą pozostałych członków załogi, po konsultacji z przełożonym od szczebla jednostki lotniczej wzwyz.”;

3) w § 45:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Przed podjęciem czynności lotniczych personel lotniczy zobowiązany jest do zgłaszania lekarzowi lotniczemu lub ratownikowi medycznemu objawów i dolegliwości chorobowych, stanów zmęczenia fizycznego i psychicznego, informacji na temat przyjmowanych leków, spożycia silnie działających używek lub substancji, a także odchyień, zdarzeń mogących mieć wpływ na zdolność do wykonywania czynności lotniczych. Ratownik medyczny ma obowiązek niezwłocznie poinformować o takim wydarzeniu lekarza lotniczego przeprowadzającego badanie przedstartowe.”,

- b) ust. 11 otrzymuje brzmienie:
„11. Oddawanie krwi przez członków personelu latającego nie jest wskazane. Członkowie personelu latającego mogą oddawać krew tylko w wyjątkowych przypadkach. Każdorazowe oddanie krwi powinno być zgłoszone lekarzowi lotniczemu, który decyduje o dopuszczeniu do wykonywania czynności lotniczych. Minimalny okres niezdolności do lotów po oddaniu krwi wynosi 72 godziny.”;
- 4) w § 46:
- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Badanie okresowe personelu latającego wykonywane jest raz w roku i ma ważność 12 miesięcy od daty wydania orzeczenia. Personel latający, który nie ma ważnego orzeczenia wojskowej komisji lotniczo-lekarskiej o zdolności do służby w powietrzu nie może wykonywać lotów. Do prawomocnego orzeczenia komisja może wprowadzić indywidualne czasowe zalecenie orzecznicze.”;
- b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
„6. Personel latający zobowiązany jest wykonywać w roku kalendarzowym jedno badanie w komorze niskich ciśnień (KNC). Badanie to może zostać wykonane podczas pobytu w WOSzK lub w trakcie badań (okresowych, okolicznościowych) w WIML lub innej wskazanej instytucji.”;
- 5) w § 47 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Dowódca jednostki zabezpieczającej (oddziału gospodarczego) zobowiązany jest do zaplanowania i zabezpieczenia środków finansowych dedykowanych na realizację przeglądów i leczenia stomatologicznego dla personelu latającego.”;
- 6) w § 49 po ust. 1 dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Organizator szkolenia lotniczego zobowiązany jest do wykorzystywania materiałów OKL w procesie szkolenia lotniczego oraz realizacji lotów operacyjnych.”;
- 7) § 61 otrzymuje brzmienie:
„§ 61 Zabezpieczenie medyczne lotniska
1. Zabezpieczenie medyczne lotniska czynnego jest to zespół czynności medycznych mających na celu zapewnienie pomocy medycznej oraz analizę zachowań personelu lotniczego i zdarzeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.
2. Do zapewnienia pomocy medycznej lotów wyznaczony jest lekarz lub ratownik medyczny. Sprawuje on funkcję Lekarza Dyżurnego Lotniska Czynnego (LDLC).
3. Zabezpieczenie medyczne lotniska czynnego organizuje i nadzoruje starszy lekarz (szef służby zdrowia) jednostki zabezpieczającej, który odpowiada za wydzielenie niezbędnych do zabezpieczenia sił i środków oraz – w porozumieniu z organizatorem lotów – określa miejsce przebywania lekarza dyżurnego lotniska czynnego.
4. LDLC dysponuje punktem medycznym i środkiem transportu sanitarnego.

5. Zabezpieczenie medyczne lotniska czynnego obejmuje:

- 1) planowanie i zapewnienie niezbędnych sił i środków do medycznego zabezpieczenia lotniska;
- 2) prowadzenie analizy stanu sprawności psychofizycznej personelu latającego i warunków mających wpływ na bezpieczeństwo lotów;
- 3) nadzór nad właściwymi warunkami wymaganego wypoczynku i prawidłowego żywienia personelu latającego wykonującego loty;
- 4) sprawdzenie wyposażenia apteczek pokładowych i posiadania opatrunków osobistych;
- 5) niezwłoczne meldowanie POL (SOF) (organizatorowi lotów, dowódcy SP) o wstrzymaniu od lotów poszczególnych członków personelu latającego;
- 6) udzielanie pierwszej pomocy medycznej personelowi latającemu oraz w nagłych przypadkach pozostałemu personelowi wykonującemu czynności lotnicze na lotnisku czynnym;
- 7) uczestniczenie w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych załóg i innych osób;
- 8) kontrolowanie stanu sanitarno-higienicznego miejsc, w których przebywa personel wykonujący czynności lotnicze na lotnisku czynnym oraz nadzór nad jakością i przestrzeganiem zasad żywienia;
- 9) przekazywanie na bieżąco oraz na zakończenie dyżuru POL (SOF) (organizatorowi lotów, starszemu lekarzowi jednostki zabezpieczającej lub pododdziału zabezpieczającego) uwag z medycznego zabezpieczenia lotniska;
- 10) zapoznanie się u POL (SOF) (organizatora lotów) z wnioskami oraz uwagami dotyczącymi zabezpieczenia medycznego lotniska.

6. Na lotniskach, na których pełniony jest stały dyżur w systemie ratownictwa lotniczego SAR, dopuszcza się możliwość medycznego zabezpieczenia lotniska czynnego przez dyżurującego lekarza pokładowego śmigłowca ratowniczego lub ratownika medycznego. W razie konieczności przystąpienia do akcji ratowniczej SAR (wylotu), obowiązki LDLC przejmuje inny lekarz lotniczy lub ratownik medyczny – wyznaczony wcześniej przez starszego lekarza jednostki zabezpieczającej.”;

- 8) w § 62 po ust. 7 dodaje się ust. 8 o brzmieniu:
„8. Zabezpieczenie meteorologiczne statków powietrznych wykonujących loty oznaczone statusem HEAD, realizuje Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP przez opracowywanie prognoz i komunikatów meteorologicznych. Szczegółowe zasady zabezpieczenia meteorologicznego oraz obowiązki i zakres odpowiedzialności osób funkcyjnych określa *Instrukcja organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych RP.*”;
- 9) po Załączniku 7 dodaje się Załącznik 8 w brzmieniu:
„Zasady wykonywania lotów w załogach wieloosobowych (zgodnie z EU-OPS)”
 1. Skład oraz liczba członków załogi wieloosobowej na wyznaczonych stanowiskach muszą być zgodne z instrukcją użytkownika w locie danego typu statku powietrznego i nie mniejsze od minimum w niej określonego.

2. Każdy członek załogi wieloosobowej musi posiadać odpowiednie kwalifikacje do wykonywania powierzonych mu obowiązków.
3. Spośród członków załogi wyznacza się na dowódcę załogi jednego pilota, posiadającego kwalifikacje do pełnienia funkcji dowódcy zdobyte zgodnie z wymogami odpowiednich programów szkolenia lotniczego.
4. Dowódca załogi może przekazać prowadzenie lotu innemu odpowiednio wykwalifikowanemu pilotowi ze składu załogi.
5. W przypadku, gdy instrukcja użytkowania w locie danego typu statku powietrznego wymaga wyznaczenia operatora systemów pokładowych, w skład załogi wchodzi osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje członka załogi.
6. Członek załogi wieloosobowej odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które:
 - a) są związane z bezpieczeństwem samolotu oraz osób i ładunku znajdujących się na jego pokładzie,
 - b) są wyszczególnione w innych instrukcjach.
7. Członek załogi wieloosobowej:
 - a) informuje dowódcę statku powietrznego o każdej awarii, błędzie, nieprawidłowości, niesprawności lub usterce, które mogą w jego ocenie stanowić ograniczenie zdolności do lotu lub bezpieczeństwa jego użytkownika, w tym mających związek z systemami awaryjnymi,
 - b) informuje dowódcę statku powietrznego o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu.
8. Członek załogi wieloosobowej nie może pełnić obowiązków na pokładzie:
 - a) pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa,
 - b) po spożyciu jakiegokolwiek ilości alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru,
 - c) po nurkowaniu głębokościowym (po konsultacji z lekarzem jednostki),
 - d) po oddaniu krwi (po konsultacji z lekarzem jednostki),
 - e) jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków lub jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.
9. Dowódca statku powietrznego z załogą wieloosobową:
 - a) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia statku powietrznego po zakończeniu lotu,
 - b) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego od chwili, gdy statek powietrzny uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika(-ów) stanowiącego(-ych) zasadniczą jednostkę napędową,
 - c) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie,

- d) jest uprawniony do usunięcia z pokładu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie,
 - e) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie,
 - f) zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego,
 - g) zapewnia, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych (check lists) zostały wykonane zgodnie z instrukcją współdziałania w załodze wieloosobowej,
 - h) nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania żadnych innych czynności niż obowiązki wymagane dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
10. Dowódca statku powietrznego z załogą wieloosobową nie zezwala na:
- a) zablokowanie, wyłączenie lub skasowanie w czasie lotu danych z pokładowego rejestratora parametrów lotu, jak też na skasowanie zarejestrowanych danych po zakończeniu lotu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia,
 - b) zablokowanie lub wyłączenie w czasie lotu rejestratora rozmów w kabinie pilotów, chyba że jest przekonany, że zapisane dane, które w przeciwnym razie zostałyby automatycznie skasowane, powinny być zachowane na potrzeby dochodzenia w razie incydentu lub wypadku, jak również nie zezwala na ręczne skasowanie zapisanych danych podczas lotu lub po jego zakończeniu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia,
 - c) zapewnia, by został wykonany przegląd przed lotem.
11. W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca statku powietrznego lub pilot lecący podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
12. Wszyscy członkowie załogi wieloosobowej powinni utrzymywać ciągłą orientację co do wysokości, położenia i pozycji statku powietrznego oraz analizować inne informacje wpływające na jego przebieg.
13. W czasie współpracy w załodze, w krytycznych etapach lotu, należy unikać konwersacji nie związanych bezpośrednio z wykonywaniem zadań w kabinie. Dotyczy to szczególnie kołowania, startu, podejścia do lądowania i lądowania.
14. Pilot monitorujący (PM) w czasie lotu używa komunikatów głosowych, w oparciu o wskazania przyrządów pokładowych oraz obserwację określonych warunków lotu.
15. Pilot lecący (PF) musi weryfikować wszystkie komunikaty głosowe na podstawie obserwacji właściwych przyrządów.

16. Jeśli pilot monitorujący (PM) nie użyje standardowego komunikatu we właściwym czasie (np. na skutek dużego obciążenia pracą), pilot lecący (PF) powinien to zrobić.
17. Podstawową zasadą zarządzania zasobami w kokpicie jest wzajemne uzupełnianie się poszczególnych członków załogi oraz to, że stanowią oni dla siebie wzajemne zabezpieczenie w przypadku popełnienia błędu przez jednego z nich lub innych członków załogi.
18. Przestrzeganie standardowych komunikatów głosowych musi mieć zasadnicze znaczenie dla dobrze zarządzanego kokpitu. Zapewniają one, że wszyscy członkowie załogi utrzymują właściwy poziom świadomości sytuacyjnej w odniesieniu do danej fazy lotu i stanu systemów statku powietrznego.
19. Należy przyjąć zasadę, że brak standardowych komunikatów świadczy o niesprawności danego systemu lub błędach popełnianych przez innego członka załogi, stanowiąc jednocześnie natychmiastowy sygnał o obniżeniu się poziomu bezpieczeństwa.
20. Jeśli statek powietrzny wyposażony jest w GPWS (EGPWS), pilot lecący (PF) w czasie podejścia do lądowania potwierdza wszystkie komunikaty głosowe pochodzące z tego systemu, za wyjątkiem komunikatów generowanych poniżej minimów dla danej procedury podejścia.
21. Karty kontrolne powinny być wywoływane przez pilota lecącego (PF) i czytane przez pilota monitorującego (PM). Obaj piloci oraz inni członkowie załogi uczestniczą w wykonywaniu kart kontrolnych i odpowiadają za skontrolowanie elementów sterowania układami i instalacjami statku powietrznego, ustawieniami przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych i innych czynności znajdujących się w ich obszarach odpowiedzialności potwierdzając to głosem zgodnie z kartą kontrolną.
22. W czasie wykonywania kart kontrolnych załoga wzajemnie kontroluje swoje czynności i weryfikuje zgodność potwierdzeń głosowych ze stanem faktycznym.
23. Po zakończeniu czytania karty kontrolnej pilot monitorujący (PM) powinien w sposób wyraźny zakomunikować o tym fakcie pilotowi lecącemu (PF) (np. karta przed kołowaniem zakończona).
24. Jeśli w czasie wykonywania karty kontrolnej, na skutek konieczności wykonania dodatkowych czynności (np. konieczność odpowiedzi na korespondencję radiową służb ruchu lotniczego) przerwano wykonywanie czynności z karty, wznowienie można rozpocząć od miejsca, w którym została ona przerwana jeżeli załoga jest w stanie jednoznacznie wskazać element, który został odczytany jako ostatni.
25. Jeśli załoga nie jest w stanie określić miejsca przerwania wykonywania czynności z karty kontrolnej to kartę należy przeczytać od początku.
26. W przypadku potrzeby przekazania sterowania statkiem powietrznym przez pilota monitorującego (PM) czynność ta powinna być wyartykułowana wyraźną komendą, np. „przejmuję sterowanie”, „puść stery” oraz potwierdzone np. „twoje stery”, „puszczam stery”.
27. Podczas startu i lądowania każdy członek załogi wieloosobowej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku.
28. We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi wieloosobowej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na

swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania obowiązków związanych z lotem lub uzasadnioną potrzebą fizjologiczną, pod warunkiem, że co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany pilot pozostaje przez cały czas za sterami statku powietrznego.

29. We wszystkich fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, zachowuje czujność. W przypadku zauważenia braku czujności podejmuje się odpowiednie środki zaradcze. W przypadku nieprzewidzianego uczucia zmęczenia można zastosować procedurę kontrolowanego odpoczynku, organizowaną przez dowódcę statku powietrznego, jeżeli pozwala na to obciążenie pracą. Takiego kontrolowanego odpoczynku nie uważa się za część czasu na odpoczynek do celów obliczania ograniczeń czasu lotu i nie może on uzasadniać wyznaczenia członka załogi do wykonania kolejnego zadania lotniczego.
30. W każdej kabinie statku powietrznego, w której znajdują się pasażerowie, potrzebni członkowie personelu pokładowego pozostają na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej podczas krytycznych faz lotu.
31. Członkowie załogi, którzy pełnią obowiązki dowódcy statku powietrznego, muszą przed przystąpieniem do samodzielnego wykonywania lotów dyspozycyjnych odbyć podstawowe szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM).
32. Dowódca jednostki lotniczej odpowiada za to by członek załogi wieloosobowej przeszedł podstawowe szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), jeśli nie odbył takiego szkolenia wcześniej. Nowoprzybyli do jednostki członkowie załóg wieloosobowych odbywają podstawowe szkolenie CRM w ciągu pierwszego roku służby.
33. Jeżeli członek załogi wieloosobowej nie przechodził wcześniej szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (human factors), odbywa on szkolenie teoretyczne oparte na programie odnoszącym się do możliwości i ograniczeń człowieka określonym dla cywilnej liniowej licencji lotniczej (ATPL) przez przystąpieniem do podstawowego szkolenia CRM lub wraz z podstawowym szkoleniem CRM.
34. Podstawowe szkolenie CRM prowadzone jest przez co najmniej jednego instruktora CRM, który może być wspomagany przez specjalistów z określonych dziedzin.
35. Podstawowe szkolenie CRM prowadzone jest zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia objętym osobną instrukcją.
36. Dowódca jednostki lotniczej zapewnia, by członek załogi wieloosobowej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wersji statku powietrznego, jeżeli nie posiada on wymaganych do tego kwalifikacji.
37. Przy planowaniu wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wersji statku powietrznego, dowódca jednostki lotniczej zapewnia, by różnice lub podobieństwa przedmiotowych statków powietrznych uzasadniały takie loty, biorąc pod uwagę co następuje:
 - a) poziom technologiczny,
 - b) procedury operacyjne,
 - c) charakterystykę obsługi.
38. Jeśli członek załogi wieloosobowej wykonuje loty zarówno na śmigłowcach, jak i na samolotach, dowódca jednostki lotniczej zapewnia, by wykonywanie

lotów na śmigłowcach i samolotach było ograniczone tylko do jednego typu każdego z tych statków powietrznych.”

2. Decyzja wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Obrony Narodowej: *T. Siemoniak*