

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 10 września 1986 r.

## w sprawie personelu lotniczego.

Na podstawie art. 41 ust. 1, art. 42 ust. 1 i 2 i art. 63 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153 i z 1984 r. Nr 53, poz. 272) zarządza się, co następuje:

## Rozdział 1

## Przepisy ogólne.

§ 1. Ustala się następujące specjalności członków personelu lotniczego:

- 1) personel latający:
  - a) pilot samolotowy turystyczny,
  - b) pilot samolotowy zawodowy II klasy,
  - c) pilot samolotowy zawodowy I klasy,
  - d) pilot samolotowy liniowy,
  - e) pilot szybowcowy,
  - f) pilot balonu wolnego,
  - g) pilot śmigłowcowy turystyczny,
  - h) pilot śmigłowcowy zawodowy,
  - i) pilot śmigłowcowy liniowy,
  - j) nawigator,
  - k) mechanik pokładowy,
  - l) radiooperator pokładowy,
  - l) skoczek spadochronowy zawodowy;
- 2) inny personel lotniczy:
  - a) mechanik lotniczy obsługi,
  - b) mechanik lotniczy napraw,
  - c) kontroler ruchu lotniczego,
  - d) dyspozytor lotniczy.

§ 2. 1. Dla każdej specjalności członków personelu lotniczego wydaje się odrębną licencję.

2. Licencje wydaje Inspektorat Personelu Lotniczego.

§ 3. 1. W licencji wymienia się czynności lotnicze, do których wykonywania ona uprawnia.

2. W licencji pilota mogą być wpisane następujące dodatkowe uprawnienia:

- 1) do wykonywania lotów kontrolowanych VFR,

- 2) do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR),
- 3) do wykonywania czynności instruktora II klasy i I klasy,
- 4) do wykonywania czynności pilota (skoczka spadochronowego) doświadczalnego II klasy i I klasy,
- 5) do wykonywania czynności radiotelefonisty pokładowego,
- 6) do wykonywania lotów „agro”,
- 7) do wykonywania lotów na samolotach (śmigłowcach) wielosilnikowych.

§ 4. Na wniosek przedsiębiorstwa (zakładu) produkującego lub naprawiającego sprzęt lotniczy Inspektorat Personelu Lotniczego może zezwolić na wykonywanie w tym przedsiębiorstwie (zakładzie) czynności lotniczych przewidzianych w licencji mechanika lotniczego napraw przez pracowników nie mających takich licencji, jeżeli w przedsiębiorstwie (zakładzie) działa odpowiednio zorganizowana i wyposażona w urządzenia kontrola techniczna.

§ 5. 1. Członkowie personelu lotniczego powinni odpowiadać wymaganiom określonym dla wydania licencji i przyznania dodatkowych uprawnień, dotyczącym:

- 1) wieku,
- 2) sprawności fizycznej i psychicznej,
- 3) wykształcenia ogólnego,
- 4) kwalifikacji moralnych,
- 5) wiadomości lotniczych,
- 6) praktyki lotniczej,
- 7) umiejętności lotniczych.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do rozporządzenia.

3. Wymagania dotyczące sprawności fizycznej i psychicznej, zasady kierowania na badania lotniczo-lekarskie oraz ustalania sprawności określają odrębne przepisy.

## Rozdział 2

**Szkolenie osób ubiegających się o uzyskanie licencji lub dodatkowych uprawnień oraz szkolenie członków personelu lotniczego.**

§ 6. 1. Szkolenie lotnicze osób ubiegających się o uzyskanie licencji lub dodatkowych uprawnień, zwanych dalej „kandydatami”, oraz szkolenie członków per-

sonelu lotniczego może prowadzić państwowa lotnicza jednostka organizacyjna lub lotnicza organizacja społeczna, która ma środki niezbędne do prawidłowego prowadzenia takiego szkolenia i uzyskała zgodę Inspektoratu Personelu Lotniczego na prowadzenie takiego szkolenia.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy państwowych jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Komunikacji lub nadzorowanych przez niego oraz organizacji społecznych, których statuty przewidują szkolenie lotnicze.

3. Zgoda na prowadzenie szkolenia lotniczego może być cofnięta lub ograniczona przez Inspektorat Personelu Lotniczego w razie:

- 1) stwierdzenia, że środki niezbędne do prowadzenia uległy pogorszeniu w stopniu uniemożliwiającym prawidłowe szkolenie,
- 2) nieprzestrzegania programów szkolenia lotniczego lub instrukcji wykonywania lotów.

4. Inspektorat Personelu Lotniczego określa warunki, którym powinny odpowiadać osoby szkolące kandydatów i członków personelu lotniczego.

§ 7. 1. Szkolenie lotnicze obejmuje szkolenie teoretyczne oraz szkolenie praktyczne na ziemi i w powietrzu.

2. Szkolenie lotnicze powinno być prowadzone zgodnie z programami szkolenia lotniczego i instrukcjami, które powinny uwzględniać aktualne przepisy lotnicze i stan wiedzy lotniczej.

3. Programy szkolenia lotniczego w zakresie kwalifikacji wymaganych do uzyskania licencji lub dodatkowych uprawnień zatwierdza Inspektorat Personelu Lotniczego.

4. Na żądanie Inspektoratu Personelu Lotniczego jednostka organizacyjna prowadząca szkolenie lotnicze obowiązana jest przedstawić mu do zatwierdzenia również inne programy szkolenia lotniczego.

§ 8. 1. Osoba szkolona praktycznie w czynnościach lotniczych może wykonywać tylko czynności przewidziane w programie szkolenia lotniczego i tylko pod nadzorem osoby mającej odpowiednią licencję z dodatkowym uprawnieniem instruktora, a ponadto z innym odpowiednim uprawnieniem, jeżeli szkolenie prowadzone jest w celu uzyskania takiego uprawnienia.

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

3. Cudzoziemiec może być dopuszczony do lotniczego szkolenia się w Polsce w celu uzyskania licencji lub dodatkowych uprawnień za zgodą Inspektoratu Personelu Lotniczego.

### Rozdział 3

#### Badania lotniczo-lekarskie.

§ 9. Badania lotniczo-lekarskie przeprowadzają następujące komisje lotniczo-lekarskie:

- 1) cywilne komisje lotniczo-lekarskie powoływane przez Ministra Komunikacji,
- 2) wojskowe komisje lotniczo-lekarskie.

§ 10. 1. Komisje lotniczo-lekarskie przeprowadzają badania wstępne, okresowe i okolicznościowe.

2. Badaniom wstępnym podlegają osoby ubiegające się o dopuszczenie do praktycznego lotniczego szkolenia w powietrzu oraz o wydanie licencji kontrolera ruchu lotniczego.

3. Badaniom okresowym podlegają uczniowie-piloci, członkowie personelu lotniczego oraz — z zastrzeżeniem ust. 5 — osoby ubiegające się o wydanie lub przedłużenie okresu ważności licencji.

4. Badaniom okolicznościowym podlegają uczniowie-piloci i członkowie personelu lotniczego:

- 1) po wypadku lub wydarzeniu lotniczym określonym odrębnymi przepisami na wniosek komisji badającej taki wypadek lub wydarzenie,
- 2) po przebytej chorobie lub wypadku innym niż wypadek lotniczy, powodującym co najmniej 20 dni niezdolności do pracy,
- 3) na żądanie Inspektoratu Personelu Lotniczego lub jednostki organizacyjnej, w której osoba podlegająca badaniu jest zatrudniona, albo organizacji, której jest członkiem.

5. Badaniom lotniczo-lekarskim nie podlegają dyspozytorzy lotniczy oraz mechanicy lotniczy obsługi i mechanicy lotniczy napraw.

6. O wyniku badania lotniczo-lekarskiego osoby mającej licencję wydaną przez państwo obce Inspektorat Personelu Lotniczego zawiadamia organ państwa, który wydał licencję.

§ 11. 1. Badania okresowe przeprowadza się nie rzadziej niż:

- 1) co 24 miesiące — w stosunku do pilotów: samolotowego turystycznego, szybowcowego, śmigłowcowego turystycznego i balonu wolnego, kontrolera ruchu lotniczego, mechanika pokładowego z ograniczeniem do wykonywania czynności na statkach powietrznych, których masa maksymalna nie przekracza 5700 kg,
- 2) co 12 miesięcy — w stosunku do ucznia-pilota, do pilota samolotowego zawodowego II klasy i śmigłowcowego zawodowego, pilota samolotowego zawodowego I klasy, samolotowego liniowego i śmigłowcowego liniowego oraz do nawigatora, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, skoczka spadochronowego zawodowego oraz do osoby mającej uprawnienia pilota doświadczalnego,
- 3) co 6 miesięcy — w stosunku do pilotów: samolotowego zawodowego I klasy, samolotowego liniowego i śmigłowcowego liniowego po ukończeniu 40 lat życia.

2. Jeżeli członek personelu lotniczego specjalności określonej w ust. 1 pkt 1 ukończył 40 lat życia, okres między badaniami nie może być dłuższy niż 12 miesięcy. Przepis ten nie dotyczy kontrolera ruchu lotniczego oraz mechanika pokładowego z ograniczeniem do wykonywania czynności na statkach powietrznych o masie maksymalnej do 5700 kg.

3. W razie przebywania członka personelu lotniczego specjalności określonej w ust. 1 pkt 2 i 3 za granicą przez czas dłuższy niż okres między badaniami, Inspektorat Personelu Lotniczego może:

- 1) uznać za ważne orzeczenie o sprawności fizycznej i psychicznej tego członka personelu lotniczego, wydane przez właściwy organ obcego państwa, jeżeli wymagania dotyczące tej sprawności, zastosowane przy wydaniu orzeczenia, nie są mniejsze od wymagań określonych przepisami polskimi, albo
- 2) przedłużyć okres między badaniami:
  - a) o 6 miesięcy — w odniesieniu do członka personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze bez wynagrodzenia lub na statkach powietrznych nie używanych odpłatnie,
  - b) dwukrotnie kolejno o 3 miesiące — w odniesieniu do członka personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze za wynagrodzeniem lub na statkach powietrznych używanych odpłatnie.

4. W przypadkach określonych w ust. 3 pkt 2 lit. b) okres między badaniami może być przedłużony na podstawie odpowiedniego orzeczenia wydanego przez lekarza uprawnionego w danym państwie do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich członków personelu lotniczego lub przez lekarza polskiego mającego specjalizację w zakresie medycyny lotniczej.

§ 12. 1. Na podstawie wyników badania lotniczo-lekarskiego wydaje się osobie badanej orzeczenie o sprawności fizycznej i psychicznej.

2. Od orzeczenia komisji lotniczo-lekarskiej przysługuje prawo wniesienia odwołania do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w terminie 14 dni od daty doręczenia orzeczenia.

3. Orzeczenie Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej jest ostateczne.

#### Rozdział 4

##### **Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych przed wydaniem licencji i przyznaniem dodatkowych uprawnień.**

§ 13. 1. Wiadomości i umiejętności lotnicze kandydatów podlegają sprawdzeniu w drodze egzaminu teoretycznego i praktycznego.

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

3. O dopuszczeniu kandydata do egzaminu i o terminie egzaminu decyduje Inspektorat Personelu Lotniczego; organ ten może dopuścić do egzaminu teoretycznego kandydata, który nie odpowiada w pełni wymaganiom dotyczącym praktyki.

§ 14. 1. Egzaminy przeprowadza Państwowa Lotnicza Komisja Egzaminacyjna, zwana dalej „PLKE”.

2. Skład komisji, regulamin jej pracy oraz sposób dokonywania ocen wyników egzaminów, jak również wynagradzanie przewodniczącego i członków komisji za przeprowadzanie egzaminów oraz wynagradzanie sekretarza komisji określają odrębne przepisy.

§ 15. Do egzaminu praktycznego może być dopuszczony tylko ten kandydat, który zdał egzamin teoretyczny. Jeżeli kandydat nie przystąpił do egzaminu praktycznego w ciągu 12 miesięcy od dnia złożenia egzaminu teoretycznego, dopuszczenie do egzaminu praktycznego może być uzależnione przez Inspektorat Personelu Lotniczego od ponownego złożenia egzaminu teoretycznego ze wszystkich lub niektórych wiadomości lotniczych.

§ 16. Inspektorat Personelu Lotniczego może na prośbę kandydata zwolnić go od składania egzaminu ze wszystkich lub niektórych przedmiotów, jeżeli kandydat:

- 1) przedstawi dowód, że jest specjalistą w danym przedmiocie i posiada odpowiednie wyższe lub średnie wykształcenie w tym kierunku,
- 2) posiada polską licencję, do której uzyskania wymagania dotyczące tych przedmiotów są takie same lub wyższe.

§ 17. 1. Kandydata, który nabył kwalifikacje lotnicze w polskim lotnictwie wojskowym, Inspektorat Personelu Lotniczego może zwolnić od składania egzaminu z niektórych przedmiotów, jeżeli:

- 1) kwalifikacje te zostały stwierdzone odpowiednim dokumentem wydanym przez właściwy organ wojskowy, a nie są mniejsze od kwalifikacji wymaganych przez niniejsze rozporządzenie,
- 2) przerwa w wykonywaniu przez kandydata czynności lotniczych nie przekracza 12 miesięcy.

2. Żołnierz w czynnej służbie wojskowej może ubiegać się o wydanie licencji lub przyznanie dodatkowych uprawnień za zgodą właściwego dowódcy rodzaju sił zbrojnych.

3. Przepis ust. 1 stosuje się do kandydatów, którzy nabyli kwalifikacje lotnicze za granicą, z tym że kwalifikacje te stwierdza właściwy organ obcego państwa.

#### Rozdział 5

##### **Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych w okresie ważności licencji.**

§ 18. Członek personelu lotniczego powinien posiadać w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności lotnicze nie mniejsze niż wymagane do uzyskania licencji i dodatkowych uprawnień.

§ 19. 1. Jednostka organizacyjna, w której członek personelu lotniczego wykonuje określone w licencji czynności lotnicze, jest obowiązana zapewnić mu przez szkolenie lotnicze utrzymanie w okresie ważności licencji wymaganych wiadomości i umiejętności lotniczych.

2. Sprawdzania wiadomości i umiejętności lotniczych członków personelu lotniczego dokonuje komisja (§ 14 ust. 1) lub — w przypadkach określonych w instrukcjach i programach szkolenia lotniczego — organ państwowego nadzoru lotniczego nad lotnictwem cywilnym albo z jego upoważnienia jednostka organizacyjna prowadząca szkolenie.

3. Zakres wiadomości i umiejętności lotniczych podlegających sprawdzeniu oraz zasady sprawdzania ustalają instrukcje i programy szkolenia lotniczego.

§ 20. Jednostka organizacyjna, o której mowa w § 19 ust. 1, obowiązana jest nie dopuścić do wykonywania czynności lotniczych przewidzianych w licencji członka personelu lotniczego, który nie zdał egzaminu sprawdzającego.

## Rozdział 6

**Licencje i inne dokumenty członka personelu lotniczego.**

§ 21. 1. Licencja może być wydana lub okres jej ważności przedłużony, jeżeli kandydat na członka personelu lotniczego lub członek personelu lotniczego odpowiada wymaganiom określonym w rozporządzeniu.

2. W przypadku gdy licencja pilota samolotowego turystycznego lub śmigłowcowego turystycznego albo pilota szybowcowego przedłużana jest na okres 12 miesięcy (zgodnie z § 11 ust. 2), liczbę godzin lotu niezbędną do przedłużenia ważności tej licencji zmniejsza się o 50%.

§ 22. 1. Członek personelu latającego, który nie spełnia ustalonych wymagań do przedłużenia okresu ważności jego licencji, może być dopuszczony do wykonywania lotów zgodnie z zasadami wykonywania lotów przez ucznia-pilota tylko w zakresie koniecznym do uzyskania kwalifikacji dla przedłużenia okresu ważności licencji, albo powinien zdać egzamin przed PLKE z zakresu wiadomości i umiejętności określonych dla licencji, o której przedłużenie ważności się ubiega.

2. Członek personelu lotniczego, którego licencja nie została przedstawiona w celu przedłużenia jej ważności w ciągu 12 miesięcy od daty wygaśnięcia, może ubiegać się o jej przedłużenie pod warunkiem ponownego złożenia egzaminu przed PLKE z wiadomości i umiejętności ustalonych przez Inspektorat Personelu Lotniczego.

§ 23. 1. Okres ważności licencji nie może przekraczać okresu ważności badań lotniczo-lekarskich.

2. Okres ważności licencji dyspozytora lotniczego, mechanika lotniczego obsługi i mechanika lotniczego napraw nie może przekraczać 24 miesięcy.

§ 24. 1. Członek personelu lotniczego powinien w czasie wykonywania czynności lotniczych mieć przy sobie:

- 1) odpowiednią ważną licencję,
- 2) dokumenty stwierdzające przebieg jego szkolenia lotniczego i praktyki lotniczej.

2. Dokumenty określone w ust. 1 pkt 2 wydaje członkowi personelu lotniczego eksploatujący statki powietrzne; wzory tych dokumentów podlegają zatwierdzeniu przez Inspektorat Personelu Lotniczego.

3. Eksploatujący statki powietrzne obowiązany jest prowadzić dokumentację, na podstawie której dokonuje wpisów do dokumentów określonych w ust. 1 pkt 2.

4. Członek personelu lotniczego obowiązany jest na żądanie organu państwowego nadzoru lotniczego nad lotnictwem cywilnym lub zwierzchnika okazywać im posiadaną licencję i dokumenty określone w ust. 1 pkt 2.

5. W razie utraty albo zniszczenia licencji lub dokumentów określonych w ust. 1 pkt 2, członek personelu lotniczego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym pisemnie Inspektorat Personelu Lotniczego oraz eksploatującego statki powietrzne.

§ 25. 1. Licencja członka personelu lotniczego może być przez Inspektorat Personelu Lotniczego cofnięta lub niektóre uprawnienia mogą być odebrane, zawieszono lub ograniczone w razie stwierdzenia:

- 1) utraty przez członka personelu lotniczego kwalifikacji do wykonywania czynności lotniczych lub kwalifikacji moralnych,

2) naruszenia przez członka personelu lotniczego przepisów lotniczych,

3) że wykonywanie przez członka personelu lotniczego czynności, do których wykonywania uprawnia go licencja, może zagrażać bezpieczeństwu ruchu lotniczego.

2. W razie prawomocnego skazania członka personelu lotniczego za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu powietrznym przewidziane w Kodeksie karnym lub Prawie lotniczym, licencja ulega cofnięciu.

3. W przypadkach określonych w ust. 1 organ państwowego nadzoru lotniczego nad lotnictwem cywilnym i zwierzchnik członka personelu lotniczego obowiązani są:

- 1) nie dopuścić członka personelu lotniczego do wykonywania czynności lotniczych,
- 2) odebrać członkowi personelu lotniczego licencję i przesłać ją niezwłocznie do Inspektoratu Personelu Lotniczego.

4. W decyzji o zawieszeniu lub ograniczeniu uprawnień należy ustalić okres zawieszenia lub ograniczenia.

5. Decyzja o zawieszeniu lub ograniczeniu uprawnień powinna zawierać warunki odzyskania tych uprawnień.

## Rozdział 7

**Państwowy rejestr personelu lotniczego.**

§ 26. Do państwowego rejestru personelu lotniczego, zwanego dalej „rejestrem”, wpisuje się każdego członka personelu lotniczego w dniu wydania mu licencji.

§ 27. 1. Do rejestru wpisuje się:

- 1) imię i nazwisko członka personelu lotniczego,
- 2) nazwę i numer licencji oraz datę jej wydania,
- 3) czynności lotnicze określone w licencji,
- 4) datę skreślenia członka personelu z rejestru.

2. Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje:

- 1) w razie śmierci,
- 2) w razie cofnięcia licencji,
- 3) w razie nieprzedstawienia licencji Inspektoratowi Personelu Lotniczego w celu przedłużenia jej ważności w ciągu 36 miesięcy od daty wygaśnięcia jej ważności.

## Rozdział 8

**Uznawanie i potwierdzanie licencji wydanych przez państwo obce.**

§ 28. Licencje osób wykonujących loty na obcych statkach powietrznych na podstawie umów międzynarodowych, których Polska jest stroną, lub na podstawie zezwoleń udzielonych przez organ ruchu lotniczego albo zgłoszeń potwierdzonych przez ten organ uznaje się za ważne w Polsce, jeżeli zostały wydane lub potwierdzone przez właściwy organ państwa będącego stroną umowy albo państwa przynależności osoby fizycznej lub prawnej, której udzielono zezwolenia na lot lub której potwierdzono zgłoszenie lotu.

§ 29. 1. Osoba posiadająca licencję wydaną lub potwierdzoną przez właściwy organ obcego państwa może być dopuszczona do wykonywania lotów na pokładzie

polskiego statku powietrznego, jeżeli licencja ta została uznana za ważną na równi z licencją polską i potwierdzona przez Inspektorat Personelu Lotniczego.

2. Osoba posiadająca licencję wydaną lub potwierdzoną przez właściwy organ obcego państwa może być dopuszczona do wykonywania czynności na polskim statku, jeżeli licencja ta została uznana za ważną na równi z licencją polską i potwierdzona przez Inspektorat Personelu Lotniczego.

3. 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 nie mniejsze od wymagań ustalonych przez przepisy polskie.

4. W uzasadnionych przypadkach Inspektorat Personelu Lotniczego, mimo niespełnienia warunków określonych w ust. 3, może uznać i potwierdzić licencję wydaną lub potwierdzoną przez właściwy organ obcego państwa; uznanie i potwierdzenie licencji może być uzależnione przez Inspektorat Personelu Lotniczego od spełnienia dodatkowych warunków i zawierać ograniczenia.

5. Potwierdzenie licencji wydanej lub potwierdzonej przez właściwy organ obcego państwa odbywa się przez wydanie odpowiedniego zaświadczenia ważnego łącznie z licencją, której dotyczy, i mającego tę samą ważność co licencja polska. Okres ważności tego zaświadczenia nie może przekraczać okresu ważności licencji.

§ 30. W uzasadnionym przypadku Inspektorat Personelu Lotniczego może poddać sprawdzeniu kwalifikacje członka obcego personelu lotniczego wykonującego czynności lotnicze w Polsce.

## Rozdział 9

### Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego i innych członków personelu lotniczego.

§ 31. 1. Eksploatujący statki powietrzne powinien wyznaczyć na każdy lot jako dowódcę statku powietrznego pilota, który ma:

- 1) odpowiednią ważną licencję,
- 2) uprawnienie do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.

2. Na dowódcę statku powietrznego, na którym przeprowadza się szkolenie lotnicze lub sprawdza umiejętności lotnicze, może być wyznaczony pilot, który odpowiada warunkom określonym w ust. 1, a ponadto ma wpisane do licencji odpowiednie dodatkowe uprawnienia instruktora.

3. Uczeń-pilot może być wyznaczony na dowódcę statku powietrznego w przypadkach przewidzianych w programie szkolenia lotniczego.

4. Jeżeli na pokładzie statku powietrznego ma się znajdować rezerwowa załoga lotnicza statku, należy wyznaczyć również rezerwowego dowódcę statku powietrznego.

§ 32. Dowódca statku powietrznego wykonuje swoje funkcje od chwili rozpoczęcia przygotowania lotu do chwili przekazania — po zakończeniu lotu — statku po-

wietrznego, dokumentów statku oraz innych dokumentów związanych z wykonaniem lotu właściwym organom służby ruchu lotniczego i eksploatującemu statki powietrzne.

§ 33. 1. Dowódca statku powietrznego obowiązany jest dopilnować, aby członkowie załogi lotniczej statku powietrznego, którego jest dowódcą, wykonywali czynności lotnicze zgodnie z przepisami lotniczymi.

2. Jeżeli sytuacja zagrażająca bezpieczeństwu statku powietrznego albo osobom lub mieniu znajdującym się na nim lub poza nim powoduje konieczność podjęcia przez któregośkolwiek z członków załogi lotniczej statku czynności naruszających przepisy lotnicze, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o podjęciu takich czynności właściwy organ państwa, którego przepisy uległy naruszeniu. Jeżeli przepisy danego państwa tego wymagają, dowódca statku powietrznego powinien złożyć organowi, który otrzymał zawiadomienie, również sprawozdanie o zdarzeniu, które spowodowało naruszenie przepisów; sprawozdanie powinno być złożone niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 10 dni od dnia, w którym statek powietrzny wylądował.

3. Jeżeli w czasie lotu nastąpiło uszkodzenie statku powietrznego zagrażające bezpieczeństwu lotu, dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o tym przy użyciu jak najszybszego środka łączności właściwy organ służby ruchu lotniczego.

4. W razie przymusowego lądowania statku powietrznego dowódca statku powietrznego obowiązany jest zawiadomić o tym niezwłocznie właściwy organ państwowego nadzoru lotniczego nad lotnictwem cywilnym i eksploatującego statek powietrzny.

5. Dowódca statku powietrznego obowiązany jest niezwłocznie po zakończeniu lotu wpisać w odpowiednich dokumentach statku wszystkie znane mu i przypuszczalne usterki statku.

6. Dowódca statku powietrznego obowiązany jest zapewnić bieżące prowadzenie i należyty stan dziennika podróży statku powietrznego; w międzynarodowym ruchu lotniczym należy w dzienniku podróży statku powietrznego prowadzić zapiski sanitarne (np. o przypadkach zachorowań na pokładzie statku powietrznego).

7. Dowódca statku powietrznego obowiązany jest zgłosić pogotowiu lotniczo-lekarskiemu lotniska, na którym statek powietrzny wylądował, lub najbliższej placówce służby zdrowia, przy użyciu jak najszybszego środka łączności, każdy przypadek zachorowania na pokładzie statku powietrznego; w zgłoszeniu należy podać informacje dotyczące objawów choroby i stanu chorego.

8. Dowódca statku powietrznego i inni członkowie personelu lotniczego powinni posiadać umiejętności użycia sprzętu stosowanego w niebezpiecznych sytuacjach i ratownictwie statków powietrznych oraz udzielania pierwszej pomocy poszkodowanym w związku z ruchem tych statków.

§ 34. 1. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może podczas lotu wykonywać swych funkcji osobiście, powinien je przekazać:

- 1) rezerwowemu dowódcy statku powietrznego, jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga lotnicza,
- 2) innemu pilotowi wchodzącemu w skład załogi lotniczej;

- a) który spełnia warunki ustalone w § 31, a w razie braku takiego pilota
- b) temu, który ma największą liczbę godzin wylatanych na danym typie statku powietrznego w charakterze pilota.

2. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie jest w stanie przekazać swych funkcji (np. z powodu nagłej choroby), przechodzą one na członków załogi lotniczej statku powietrznego w kolejności określonej w ust. 1.

3. Jeżeli lot statku powietrznego został przerwany z powodu wypadku lotniczego lub innej przyczyny, dowódca statku pełni swe funkcje nadal, chyba że eksploatujący statek powietrzny zwolni go od obowiązku wykonywania jego funkcji. Jeżeli zostało wszczęte postępowanie w celu zbadania przyczyn przerwania lotu, eksploatujący statki powietrzne obowiązany jest uzyskać zgodę przewodniczącego komisji prowadzącej postępowanie na zwolnienie dowódcy statku powietrznego od obowiązku wykonywania jego funkcji.

4. Jeżeli wskutek wypadku lotniczego dowódca statku powietrznego nie może wykonywać swych funkcji na ziemi, jego czynności przechodzą na innego pilota w kolejności określonej w ust. 1 lub — zależnie od sytuacji po wypadku — kolejno na drugiego pilota, nawigatora, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego.

§ 35. 1. Zabrania się członkowi personelu lotniczego wykonywania czynności lotniczych przewidzianych w posiadanej przez niego licencji:

- 1) w stanie nietrzeźwości lub w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka,
- 2) w stanie, w którym odczuwa jakąkolwiek dolegliwość fizyczną lub psychiczną mogącą spowodować

niewykonanie lub nieprawidłowe wykonanie tych czynności.

2. Członek personelu lotniczego obowiązany jest wstrzymać się od wykonywania czynności przewidzianych w posiadanej przez niego licencji w czasie całego okresu, w którym odczuwa jakąkolwiek dolegliwość fizyczną lub psychiczną mogącą zmniejszyć bezpieczeństwo wykonywania tych czynności.

3. Organ państwowego nadzoru lotniczego nad lotnictwem cywilnym oraz zwierzchnik członka personelu lotniczego są obowiązani nie dopuścić posiadacza licencji do wykonywania przewidzianych w niej czynności, jeżeli w czasie ich wykonywania mogłaby powstać u niego dolegliwość fizyczna lub psychiczna mogąca spowodować niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia lub innych osób albo dla mienia.

4. Organ państwowego nadzoru lotniczego nad lotnictwem cywilnym oraz zwierzchnik członka personelu lotniczego w razie stwierdzenia okoliczności określonej w ust. 1 obowiązani są postąpić zgodnie z § 25 ust. 3, a ponadto w razie okoliczności określonej w ust. 1 pkt 1 skierować członka personelu lotniczego na odpowiednie badania lekarskie.

## Rozdział 10

### Przepisy końcowe.

§ 36. Traci moc rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 października 1976 r. w sprawie personelu lotniczego (Dz. U. Nr 35, poz. 211).

§ 37. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *J. Kamiński*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1986 r. (poz. 199)

## SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY W SPRAWIE LICENCJI LOTNICZYCH

### Rozdział 1

#### OKREŚLENIA I PRZEPISY OGÓLNE

##### 1.1. Określenia

- czas lotu w lotnictwie komunikacyjnym i gospodarczym oznacza czas liczony od chwili, gdy statek powietrzny rozpoczyna poruszanie się za pomocą własnej mocy w celu dokonania startu, aż do chwili, gdy zatrzyma się po zakończeniu lotu,
- czas lotu w lotnictwie pozakomunikacyjnym i pozagospodarczym oznacza czas liczony od chwili, gdy statek powietrzny rozpoczyna rozbieg w celu dokonania startu, aż do chwili zakończenia dobiegu po wylądowaniu,
- czas lotu na szybowcu oznacza całkowity czas lotu na szybowcu holowanym lub nie, liczony od chwili, gdy szybowiec zaczyna poruszać się w celu startu, aż do momentu zatrzymania się po zakończeniu lotu,
- czas wykonywania czynności lotniczych według wskazań przyrządów oznacza czas lotu w powietrzu według wskazań przyrządów i czas ćwiczeń na ziemi według przyrządów,

- czas lotu w powietrzu według wskazań przyrządów oznacza czas, w którym statek powietrzny pilotowany jest tylko na podstawie wskazań przyrządów bez orientowania się według punktów znajdujących się na zewnątrz statku powietrznego,
- czas ćwiczeń według wskazań przyrządów na ziemi oznacza czas, w ciągu którego pilot wykonuje na ziemi pozorowany lot według wskazań przyrządów, za pomocą specjalnych urządzeń,
- czas szkolenia na dwusterze oznacza czas lotu, w ciągu którego dana osoba jest szkolona w wykonywaniu lotów przez pilota instruktora znajdującego się na pokładzie statku powietrznego,
- członek załogi lotniczej oznacza członka personelu latającego pełniącego na pokładzie statku powietrznego podczas lotu czynności związane z prowadzeniem statku,
- dowódca statku powietrznego (I pilot) oznacza pilota wyznaczonego zgodnie z przepisami do pełnienia czynności dowódcy statku zgodnie z zadaniem,
- II pilot (drugi pilot) oznacza pilota wykonującego wszystkie inne czynności pilota niż czynności dowódcy statku powietrznego,

- lot agrotechniczny oznacza lot, w czasie którego dokonuje się zabiegów związanych z uprawą i ochroną roślin,
- lot holowany oznacza lot, w czasie którego szybowiec jest ciągnięty przez statek powietrzny,
- lot (skok spadochronowy) próbny kontrolny oznacza lot (skok spadochronowy) statku powietrznego, będącego w eksploatacji, w celu sprawdzenia prawidłowości działania układów, zespołów i wyposażenia, zabudowanych na statku powietrznym,
- lot (skok spadochronowy) próbny doświadczalny oznacza lot (skok spadochronowy):
  - a) w celu określenia własności lub osiągnięć sprzętu powietrznego w locie,
  - b) którego program wykracza poza określone warunki użytkowania, zawarte w instrukcji użytkowania w locie danego egzemplarza statku powietrznego,
  - c) którego celem jest realizacja programu badań statku powietrznego i jego wyposażenia,
- lot samodzielny oznacza lot, podczas którego uczeń-pilot sam znajduje się na statku powietrznym,
- lot IFR oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów,
- lot VFR oznacza lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością,
- lot dzienny oznacza lot wykonywany w okresie między wschodem a zachodem słońca,
- lot nocny oznacza lot wykonywany w okresie między zachodem a wschodem słońca,
- lot szkolny oznacza lot wykonywany przez kandydatów na członków personelu lotniczego lub członków personelu lotniczego w celu nabycia kwalifikacji lotniczych,
- lot treningowy oznacza lot wykonywany przez członka personelu lotniczego w celu utrzymania kwalifikacji lotniczych,
- lotnictwo gospodarcze oznacza przedsiębiorstwa (instytucje) użytkujące statki powietrzne do specjalistycznych zadań na rzecz gospodarki narodowej,
- pilotowanie oznacza wykonywanie czynności przez pilota na statku powietrznym podczas lotu, związanych ze sterowaniem statkiem,
- praktykant oznacza osobę wykonującą czynności lotnicze na statku powietrznym w celu uzyskania odpowiednich uprawnień wpisywanych do licencji,
- masa maksymalna statku powietrznego oznacza masę maksymalną dopuszczalną do startu, określoną w instrukcji użytkowania statku powietrznego w locie,
- statek powietrzny niekonwencjonalny oznacza statek powietrzny o nietypowym układzie elementów konstrukcyjnych, nietypowym napędzie lub sposobie pilotażu lub inny statek uznany za niekonwencjonalny przez państwo rejestracji statku i posiadający odpowiedni wpis w dokumentacji statku,
- szkolenie lotnicze oznacza nabywanie kwalifikacji lotniczych przez kandydatów na członków personelu lotniczego lub członków personelu lotniczego zgodnie z programami i instrukcjami szkolenia lotniczego,
- uczeń-pilot oznacza osobę szkolącą się praktycznie w powietrzu w czynnościach pilota,

- uprawnienie oznacza wpis umieszczony w licencji, który upoważnia do wykonywania określonych czynności lotniczych w pełnym lub ograniczonym zakresie,
- zespół statku powietrznego oznacza urządzenie stanowiące część składową statku powietrznego wraz z instalacjami i wyposażeniem, spełniające określone zadania (np. płatowiec, zespół napędowy, przyrządy pokładowe).

## 1.2. Przepisy ogólne

1.2.1. Kandydat ubiegający się o wydanie licencji lub dodatkowych uprawnień powinien wnieść do Ministerstwa Komunikacji podanie o dopuszczenie go do egzaminu, sporządzone według wzoru określonego przez Inspektorat Personelu Lotniczego. Do podania należy dołączyć:

- 1) kopię lub odpis świadectwa szkolnego albo dyplomu ukończenia szkoły wyższej;
- 2) opinię instytucji, w której jest zatrudniony, organizacji społecznej, której jest członkiem, lub szkoły o kwalifikacjach moralnych kandydata,
- 3) orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej,
- 4) dowód stwierdzający odbycie odpowiedniej praktyki i szkolenia lotniczego,
- 5) dwie fotografie.

1.2.2. Jeżeli kandydat ubiega się o licencję pilota szybowcowego, balonu wolnego, pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego turystycznego, uprawnienie instruktora spadochronowego, to do podania powinien dołączyć dowód, że posiada co najmniej świadectwo ograniczone radiotelefonisty, wydane przez Państwową Inspekcję Radiową.

Kandydat ubiegający się o licencję pilota samolotowego zawodowego II lub I klasy, pilota samolotowego lub śmigłowcowego liniowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów, uprawnienie do lotów kontrolowanych VFR, powinien przedstawić dowód, że posiada świadectwo normalne radiotelefonisty wydane przez Państwową Inspekcję Radiową.

1.2.3. Kandydat posiadający jedną z licencji może być przez Inspektorat Personelu Lotniczego zwolniony z obowiązku złożenia niektórych dokumentów wymienionych w 1.2.1.

1.2.4. Wiadomości i umiejętności wymagane do wydania licencji i uprawnień do niej wpisywanych podlegają sprawdzeniu przez Państwową Lotniczą Komisję Egzaminacyjną w zakresie ustalonym w niniejszych przepisach oraz w instrukcjach i programach szkolenia lotniczego.

1.2.5. Dla osoby posiadającej odpowiednie wyższe wykształcenie i praktykę zawodową Inspektorat Personelu Lotniczego może ustalić okres i zakres wymaganej praktyki lotniczej, zapewniającej odpowiedni poziom umiejętności lotniczych.

1.2.6. Posiadacz licencji pilota, nawigatora, radiooperatora pokładowego oraz posiadacz uprawnienia radiotelefonisty pokładowego może wykonywać czynności lotnicze, wynikające z tych licencji i z uprawnień, poza granicami Polski, jeżeli wykaże w drodze egzaminu znajomość języka angielskiego i międzynarodowych procedur łączności w tym języku.

Znajomość języka angielskiego i międzynarodowych procedur łączności potwierdza się zamieszczeniem w licencji wpisu „Radio międzynarodowe”.

1.2.7. Znajomość języka rosyjskiego i frazeologii w języku rosyjskim uprawnia posiadacza licencji do wykonywania czynności lotniczych wynikających z licencji na terenie krajów Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Kwalifikacje powyższe potwierdza się w licencji wpisem „uprawniony do pełnienia czynności radiotelefonisty pokładowego w języku rosyjskim”.

## Rozdział 2

### LICENCJE I UPRAWNIENIA PILOTÓW I SKOCZKÓW SPADOCHRONOWYCH ZAWODOWYCH

#### 2.1. Uprawnienia pilotów

2.1.1. Uprawnienia pilotów do wykonywania ustalonych w niniejszych przepisach czynności lotniczych określa się w odniesieniu do:

- a) kategorii statku powietrznego,
- b) klasy statku powietrznego,
- c) typu statku powietrznego.

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 lub śmigłowcowego przez wymienienie w niej jednej z następujących klas:

- 1) samoloty:
  - a) jednosilnikowe lądowe,
  - b) wielosilnikowe lądowe,
  - c) jednosilnikowe wodne,
  - d) wielosilnikowe wodne;
- 2) śmigłowce:
  - a) jednosilnikowe,
  - b) wielosilnikowe,
  - c) wiatrakowce.

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

- a) uprawnienia ogólnego dotyczącego wszystkich typów samolotów o masie maksymalnej nie przekraczającej 5700 kg,
- b) uprawnienia oddzielnego dla każdego typu samolotu, którego masa maksymalna przekracza wielkość określoną pod lit. a),
- c) uprawnienia oddzielnego dla każdego typu śmigłowca, niezależnie od jego masy maksymalnej,
- d) uprawnienia oddzielnego dla każdego niekonwencjonalnego typu statku powietrznego, niezależnie od jego masy maksymalnej.

2.1.2. Uprawnienia dotyczące statku powietrznego.

2.1.2.1. Posiadacz licencji pilota może pełnić czynności pilota dowódcy statku powietrznego tylko wówczas, gdy posiada odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego.

2.1.2.2. Posiadacz licencji pilota może pełnić czynności II pilota na statku powietrznym wymagającym obecności więcej niż jednego pilota na pokładzie tylko wówczas, gdy posiada odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego.

2.1.2.3. Uprawnienie określone w 2.1.2.1 lub 2.1.2.2 jest wydawane przez wpisanie do licencji kategorii (2.1.1.1.) oraz, jeżeli to ma zastosowanie, klasy (2.1.1.2.) i typu (2.1.1.3.) statku powietrznego, z tym że uprawnienie dotyczące typu, wydane dla II pilota, dotyczy 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 wyjątkiem czynności wymienionych w 2.16.3.2.

2.1.2.5. Uprawnienie posiadacza licencji dotyczące typu statku powietrznego, którego zgodnie z niniejszymi przepisami nie wpisuje do licencji Inspektorat Personelu Lotniczego, wpisuje do dokumentów szkolenia lotniczego i praktyki lotniczej eksploatujący statki powietrzne, pod warunkiem że:

- a) pilot został przeszkolony na danym typie statku powietrznego zgodnie z programem szkolenia lotniczego,
- b) wykazał eksploatującemu statki powietrzne, że ma wiadomości i umiejętności potrzebne do pełnienia czynności pilota dowódcy statku powietrznego lub II pilota na danym typie statku powietrznego.

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

2.1.3.1. Jeżeli kandydat wykaże w czasie egzaminu, że posiada umiejętności do wydania licencji pilota, to do licencji wpisuje się uprawnienia dotyczące kategorii, klasy i typu statku powietrznego, który został użyty do egzaminu.

2.1.3.2. Jeżeli posiadacz licencji pilota ubiega się o inne uprawnienie niż uprawnienia dotyczące statku powietrznego określone w 2.1.3.1., powinien wykazać, że ma wiadomości i umiejętności właściwe dla jego licencji i funkcji na statku powietrznym tej kategorii, klasy i — jeżeli to jest wymagane (2.1.1.3.) — typu, którego ma dotyczyć uprawnienie.

#### 2.1.4. Uprawnienie do lotów IFR.

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

Uprawnienie to wydawane jest oddzielnie dla samolotów i śmigłowców.

#### 2.1.5. Uprawnienie instruktora.

2.1.5.1. Posiadacz licencji pilota (skoczek spadochronowego zawodowego) może prowadzić szkolenie lotnicze innej osoby oraz sprawdzać umiejętności członka personelu lotniczego, jeżeli posiada co najmniej takie kwalifikacje jak te, do których uzyskania prowadzone jest szkolenie, lub te, które podlegają przez niego sprawdzeniu, oraz jeżeli jest do tego upoważniony przez wpisanie do jego licencji uprawnienia instruktora.

2.1.5.2. Pilot samolotowy i śmigłowcowy posiadający uprawnienia instruktora może wykonywać czynności określone w 2.1.5.1. tylko na tym typie statku powietrznego.



nego, na którym wykonał co najmniej jako dowódca 10 godzin lotu.

**2.1.5.3. Uprawnienie do wykonywania na statkach powietrznych o masie maksymalnej większej niż 5700 kg czynności wynikających z uprawnienia instruktora określa się w licencji pilota przez wymienienie w niej typu statku powietrznego, na którym może on wykonywać czynności instruktora.**

**2.1.6. Uprawnienie do lotów kontrolowanych VFR.**

Posiadacz licencji pilota samolotowego i śmigłowcowego turystycznego może wykonywać czynności dowódcy statku powietrznego w czasie lotu kontrolowanego VFR, jeżeli jest do tego upoważniony przez wpisanie do jego licencji uprawnienia do lotów kontrolowanych VFR.

**2.1.7. Uprawnienie pilota doświadczalnego.**

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

**2.1.7.2.** Przepis 2.1.7.1. dotyczy odpowiednio skoków spadochronowych zawodowych, jeżeli chodzi o wykonywanie skoków próbnych doświadczalnych ze spadochronem.

**2.1.7.3.** Posiadacz licencji pilota balonu wolnego może wykonywać loty próbne doświadczalne na balonie wolnym, jeżeli jest do tego upoważniony przez wpisanie w jego licencji uprawnienia instruktora balonu wolnego.

**2.1.8. Ograniczenie uprawnień pilotów, którzy ukończyli 60 lat życia.**

Posiadacz licencji pilota, który ukończył 60 lat życia, nie może pełnić czynności dowódcy statku powietrznego w przewozie lotniczym.

## 2.2. Uczeń-pilot

**2.2.1. Warunki dopuszczenia do praktycznego szkolenia w powietrzu.** Kandydat ubiegający się o dopuszczenie go do praktycznego szkolenia w powietrzu powinien odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla ucznia-pilota oraz następującym warunkom dotyczącym wieku i wiadomości:

**2.2.1.1. Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 16 lat życia bądź ukończonych 16 lat życia w roku, w którym rozpocznie szkolenie.

**2.2.1.2. Wiadomości.** Kandydat powinien ukończyć szkolenie lotnicze przewidziane programem.

**2.2.2. Uprawnienia ucznia-pilota.** Uczeń-pilot może wykonywać loty na statkach powietrznych tylko za zgodą i pod nadzorem pilota instruktora (2.1.5).

Uczniowi-pilotowi nie wolno pilotować statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe.

## 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 17 lat życia.

**2.3.1.2. Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 8 klas szkoły podstawowej oraz wykazać podczas egzaminu, że zna:

a) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów VFR, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,

b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotniska, włączając w to:

— opracowywanie planów lotów przed lotem i w czasie lotu w warunkach atmosferycznych dla lotów z widocznością,

— posługiwanie się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM,

— podstawowe metody nawigacyjne,

— posługiwanie się mapami lotniczymi,

— korzystanie z informacji meteorologicznych,

— procedury nastawiania wysokościomierzy,

— procedury związane z określeniem pozycji w locie,

c) aerodynamikę i mechanikę lotu oraz ogólne zasady użytkowania samolotu

d) ma niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:

— konstrukcji samolotu, jego wyposażenia i instalacji oraz

— zasad obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego,

— spadochronów,

— higieny lotniczej,

— historii lotnictwa,

e) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach, w tym zasady omijania groźnych zjawisk meteorologicznych.

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

a) 50 godzin lotu, jednak:

— jeżeli chodzi o kandydata ubiegającego się o licencję pilota statku powietrznego niekonwencjonalnego, warunek ten może być zmieniony odpowiednio do umiejętności i praktyki koniecznej w każdym przypadku,

— jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego lub szybowcowego, liczba godzin lotu może być odpowiednio zmieniona w zależności od posiadanych przez niego umiejętności i praktyki; powinien on jednak wykonać co najmniej 25 godzin lotu według programu szkolenia lotniczego dla tego rodzaju uczniów-pilotów,

b) 3 godziny lotu pozalotniskowego samodzielnie, w tym lot tam i z powrotem między dwoma lotniskami odległymi od siebie co najmniej o 100 km, połączony co najmniej z 2 lądowaniami w różnych punktach trasy; te 3 godziny lotu mogą się mieścić w 50 lub 25 godzinach lotu wymienionych pod lit. a).

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

a) podstawowe ewolucje pilotażu oraz ewolucje mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,

- b) lot nawigacyjny,
- c) praktyki i procedury służb ruchu lotniczego.

2.3.2. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota samolotowego turystycznego uprawniony jest do pełnienia bez wynagrodzenia w lotach VFR czynności:

- a) pilota dowódcy samolotu nie używanego za opłatą, na którego pokładzie oprócz załogi lotniczej znajdują się inne osoby; z uprawnienia tego może on korzystać w nocy, jeżeli w ciągu 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio nocny lot wykonał co najmniej 15 startów i 15 lądowań w nocy,
- b) drugiego pilota na wszystkich samolotach, które nie są używane za opłatą.

2.3.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, w tym nie mniej niż 5 godzin w ostatnich 12 miesiącach.

#### 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 życia.

2.4.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią ogólnokształcącą lub zawodową oraz wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- b) nawigację lotniczą, praktyki stosowane w czasie przelotów, zasady posługiwania się mapami lotniczymi, przyrządami i pomocami nawigacyjnymi, procedury związane z podziałem wysokości, zasady nastawiania wysokościomierzy,
- c) zasady ustalania planu lotu ATS i planów eksploatacyjnych przed lotem i w czasie lotu, posługiwania się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM,
- d) procedury łączności związane z wykonywaniem lotu, frazeologię proceduralną, szczególnie dotyczącą określania pozycji, kody i skróty używane w lotnictwie, postępowanie w razie utraty łączności,
- e) podstawy meteorologii, z uwzględnieniem analizy map pogody i komunikatów meteorologicznych,
- f) aerodynamikę i mechanikę lotu, podstawowe zasady załadowywania samolotu i rozmieszczania obciążenia oraz jego wpływ na charakterystykę lotu, zasady obliczania danych eksploatacyjnych, a przede wszystkim parametrów startu,
- g) instrukcję eksploatacji samolotu, zasady posługiwania się i sprawdzania jego systemów oraz wyposażenia pokładowego,
- h) ogólne zasady obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego,
- i) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach, w tym postępowanie w przypadkach niemożności kontynuowania lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC).

2.4.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że ukończył stacjonarny kurs w lotniczej jednostce organizacyjnej podległej Ministrowi Komunikacji oraz wykonał 200 godzin lotu. W ciągu 200 godzin kandydat powinien wykonać co najmniej:

- a) 150 godzin lotu — jako pilot dowódca samolotu,
- b) 25 godzin lotu pozalotniskowego — jako pilot dowódca samolotu, w tym 1 lot na odległość co najmniej 600 km, obejmujący przynajmniej 2 lądowania w różnych punktach trasy,
- c) 20 godzin lotu według wskazań przyrządów, z których nie więcej niż 5 godzin może być zastąpione ćwiczeniami według wskazań przyrządów na ziemi,
- d) 10 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca samolotu.

Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego zawodowego lub liniowego, to wymagana liczba 200 godzin lotu może być zmniejszona do 70 godzin lotu pod warunkiem, że kandydat odbył szkolenie lotnicze wg specjalnego programu dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

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

- a) podstawowe ewolucje pilotażu w dzień i w nocy oraz ewolucje mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) lot nawigacyjny w dzień i w nocy oraz według wskazań przyrządów,
- c) praktyki i procedury służb ruchu lotniczego oraz prowadzenie łączności lotniczej.

2.4.2. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota samolotowego zawodowego II klasy upoważniony jest w lotach VFR do:

- a) korzystania ze wszystkich uprawnień pilota samolotowego turystycznego i z uprawnienia do lotów kontrolowanych VFR,
- b) pełnienia czynności pilota dowódcy statku powietrznego na każdym samolocie, z wyjątkiem samolotów eksploatowanych w przewozie lotniczym,
- c) pełnienia czynności pilota dowódcy statku powietrznego w przewozie lotniczym na samolocie, którego masa maksymalna nie przekracza 5700 kg; z uprawnienia tego może on korzystać w nocy, jeżeli podczas 6 miesięcy poprzedzających bezpośrednio nocny lot wykonał samodzielnie co najmniej 10 startów i 10 lądowań w nocy,
- d) pełnienia czynności drugiego pilota w przewozie lotniczym na pokładzie samolotu, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna.

2.4.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 20 godzin 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 spraw-

ności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności:

2.5.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

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

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów, w tym praktyki i procedury kontroli ruchu lotniczego,
- b) podstawowe zasady nawigacji lotniczej, w tym radionawigacji, łącznie z posługiwaniem się wzorami, przyrządami i innymi pomocami koniecznymi do nawigowania według wskazań 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,
  - wzajemne zależności układów ciśnień i frontów, kształtów chmur oraz warunków, w jakich występuje obłoczenie,
  - ruch górnych wiatrów i ich wpływ na pilotowanie samolotu,
- f) okólniki służby meteorologicznej i instrukcje dla służby meteorologicznej na trasach lotniczych, związane z pilotowaniem samolotu,
- g) procedury łączności, związane z wykonywaniem lotu (procedury radiokomunikacyjne), kody i skróty lotnicze,
- h) zasady ustalania planu lotu ATS, planów eksploatacyjnych przed lotem i w czasie lotu, posługiwania się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM oraz w sposób ogólny charakterystyki systemów nawigacyjnych,
- i) klimatologię rejonów przecinanych przez międzynarodowe drogi lotnicze, z uwzględnieniem tych elementów, które mają wpływ na lotnictwo,
- j) aerodynamikę i mechanikę lotu oraz zakres użytkowania samolotów, włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania i rozmieszczania obciążenia oraz jego wpływem na charakterystykę lotu,
- k) budowę samolotu, jego wyposażenie i instalacje,
- l) ogólne zasady obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego,
- l) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach.

2.5.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że jest posiadaczem licencji pilota samolotowego zawodowego II klasy i wykonał co najmniej:

- a) 900 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 czynności pilota dowódcy statku powietrznego pod nadzorem uprawnionego pilota dowódcy statku powietrznego; te 50 godzin lotu oblicza

się zgodnie z 2.17.4; ustalone wyżej 200 godzin lotu powinno zawierać 25 godzin lotu w nocy, w tym:

- 10 godzin lotu pozalotniskowego,
- 30 startów i 30 lądowań;

10 godzin lotu pozalotniskowego w nocy może być zastąpione przez 10 godzin lotu pozalotniskowego wykonanego według wskazań przyrządów; tych 10 godzin lotu nie wlicza się do czasu lotów według wskazań przyrządów, określonego pod lit. b),

- b) 20 godzin lotu według wskazań przyrządów, z których nie więcej niż 10 godzin może być zastąpione ćwiczeniami według wskazań przyrządów na ziemi.

Praktyka w lotach według wskazań przyrządów określona pod lit. a) i b) oraz praktyka w lotach nocnych określona pod lit. a) nie upoważnia 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 w normalnym locie oraz wykonywać ewolucje mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) wyprowadzać samolot z anormalnego położenia, posługując się wyłącznie przyrządami,
- c) stosować praktyki i procedury wymagane przez służby ruchu lotniczego oraz prowadzić łączność lotniczą.

2.5.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

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 przewozie lotniczym na każdym samolocie, którego masa maksymalna nie przekracza 20.000 kg,
- c) pełnienia czynności drugiego pilota w przewozie lotniczym na każdym samolocie, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna.

2.5.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 50 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 życia.

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

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów, w tym praktyki i procedury kontroli ruchu lotniczego,
- b) podstawowe zasady nawigacji lotniczej, w tym radionawigacji, włącznie z posługiwaniem się wzorami, przyrządami i innymi pomocami koniecznymi do nawigowania według przyrządów,
- c) systemy nawigacyjne interpretowane przez pilota, sposoby korzystania z tych systemów w lotach IFR, w czasie zbliżania się do lądowania, właściwe procedury, zasady oceniania błędów wskazań tych systemów w warunkach lotu,
- d) ogólny system zbierania danych meteorologicznych i ich rozpowszechniania,
- e) mapy pogody, prognozy pogody, skróty i terminologię meteorologiczną,
- f) podstawy meteorologii, w tym:
  - wiadomości o układach ciśnienia,
  - wzajemne zależności układów i frontów, kształtów chmur oraz warunków, w jakich występuje oblodzenie,
  - ruchy górnych wiatrów i ich wpływ na prowadzenie samolotu,
  - powstawanie i charakterystykę zjawisk meteorologicznych wpływających na warunki przelotów, startów i lądowań,
- g) okólniki służby meteorologicznej i instrukcje dla służby meteorologicznej na trasach lotniczych, związane z pilotowaniem samolotu,
- h) procedury łączności związane z wykonywaniem lotu (procedury radiokomunikacyjne), kody i skróty lotnicze, w tym międzynarodowy kod Morse'a,
- i) zasady ustalania planu lotu ATS i planów eksploatacyjnych przed lotem i w czasie lotu, posługiwania się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM, w sposób ogólny charakterystyki systemów nawigacyjnych,
- j) klimatologię rejonów przecinanych przez międzynarodowe drogi lotnicze, z uwzględnieniem tych elementów, które mają wpływ na lotnictwo,
- k) aerodynamikę i mechanikę lotu oraz zakres użytkowania samolotu, włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania i rozmieszczania obciążenia oraz jego wpływem na charakterystykę lotu, obliczanie osiągnięć statków powietrznych i potrzebnych parametrów lotu,
- l) budowę samolotu, jego wyposażenie i instalacje,
- l) ogólne zasady obsługi technicznej płatowca i zespołu napędowego,
- m) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- n) język angielski, ze szczególnym uwzględnieniem lotniczej frazeologii proceduralnej.

2.6.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że jest posiadaczem licencji pilota samolotowego zawo-

dowego II klasy i wykonał co najmniej 1500 godzin lotu, liczonych zgodnie z 2.17, w tym co najmniej:

- a) 100 godzin lotu w nocy jako pilot dowódca statku powietrznego lub drugi pilot,
- b) 250 godzin lotu jako pilot dowódca statku powietrznego; w ciągu tych 250 godzin lotu 100 godzin lotu kandydat może wykonać jako drugi pilot pełniący czynności pilota dowódcy statku powietrznego pod nadzorem pilota dowódcy statku powietrznego; te 100 godzin lotu oblicza się zgodnie z 2.17; w ciągu 250 godzin lotu kandydat powinien wykonać 100 godzin lotu pozalotniskowego, w tym co najmniej 25 godzin lotu w nocy jako pilot dowódca statku powietrznego,
- c) 200 godzin lotu pozalotniskowego jako drugi pilot na samolocie, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna, lub 100 godzin lotu pozalotniskowego jako pilot dowódca statku powietrznego; te 100 godzin może stanowić część 250 godzin, o których mowa pod lit. b),
- d) 75 godzin lotu IFR, z których nie więcej niż 25 godzin może być zastąpione ćwiczeniami według wskazań przyrządów na ziemi.

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

- a) pilotować samolot o masie maksymalnej większej niż 5700 kg w normalnym locie,
- b) 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 zakresie, wyprowadzać samolot z anormalnego położenia wyłącznie według wskazań przyrządów,
- c) prowadzić wielosilnikowy samolot z jednym nie pracującym silnikiem,
- d) wykonywać wszystkie normalne ewolucje, posługując się wyłącznie przyrządami,
- e) prowadzić, posługując się wyłącznie przyrządami, wielosilnikowy samolot z jednym nie pracującym silnikiem,
- f) 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 systemów nawigacyjnych interpretowanych przez pilota oraz wykazać umiejętność wykonywania innych czynności wymaganych do uzyskania uprawnienia do lotów IFR.

2.6.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

2.6.2.1. Posiadacz licencji pilota samolotowego liniowego upoważniony jest do:

- a) korzystania ze wszystkich uprawnień pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego II i I klasy, jak również z uprawnienia do lotów kontrolowanych VFR i do lotów IFR,
- b) pełnienia czynności pilota dowódcy statku powietrznego i drugiego pilota w przewozie lotniczym.

**2.6.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji.** Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 50 godzin lotu.

## 2.7. Pilot szybowcowy

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

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

**2.7.1.2. Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 8 klas szkoły podstawowej oraz wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów VFR,
- b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotniska, włączając w to:
  - prowadzenie podstawowej nawigacji,
  - stosowanie map lotniczych,
  - korzystanie z informacji meteorologicznych,
  - posługiwanie się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM.
- c) teorię lotu oraz zakres użytkowania szybowców i pomocniczych urządzeń startowych,
- d) ma niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
  - procedury separacji wysokościowej i nastawiania wysokościomierzy,
  - konstrukcji i wyposażenia szybowców,
  - spadochronów,
  - higieny lotniczej,
  - historii lotnictwa.

**2.7.1.3. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 50 godzin lotu na dwusterze i samodzielnie. Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego, liczba ta może być zmniejszona do 25 godzin lotu na dwusterze i samodzielnie według programu szkolenia lotniczego dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

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

- a) ewolucję pilotażu podstawowego, łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) lot holowany,
- c) lądowanie w rzeczywistym lub pozorowanym przygodnym terenie.

**2.7.2. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota szybowcowego upoważniony jest do wykonywania w lotach VFR czynności:

- a) dowódcy statku powietrznego na każdym szybowcu; **jednakże** aby mógł przewozić pasażerów, powinien

wykonać na danym typie szybowca co najmniej 10 lotów samodzielnych,

- b) określonych pod lit. a) za wynagrodzeniem (zawodowo), jeżeli posiada wpisane do licencji uprawnienia instruktora szybowcowego lub pilota szybowcowego doświadczalnego.

**2.7.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji.** Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, w tym nie mniej niż 5 godzin w ostatnich 12 miesiącach.

## 2.8. Pilot balonu wolnego

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

**2.8.1.1. Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 17 lat życia.

**2.8.1.2. Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończonych 8 klas szkoły podstawowej oraz wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów VFR,
- b) ma niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
  - historii lotnictwa,
  - aerostatyki,
  - higieny lotniczej,
  - meteorologii,
  - spadochronów,
- c) konstrukcję i zasady użytkowania balonu i jego wyposażenie, w tym zasady napełniania, olinowania, przygotowania do lotu, zabezpieczenia przed chłodem i dużymi wysokościami oraz naprawy rozdarcia powłoki,
- d) zasady korzystania z dokumentacji lotniczej AIP i NOTAM, procedury separacji wysokościowej i zasady nastawiania wysokościomierzy, procedury służb ruchu lotniczego,
- e) zasady nawigowania w czasie przelotu, posługiwanie się mapami lotniczymi,
- f) działanie przyrządów i wyposażenia niezbędnego do lotów VFR,
- g) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach.

**2.8.1.3. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że wykonał co najmniej 12 lotów w czasie ogólnym co najmniej 5 godzin, w tym:

- a) 8 lotów z instruktorem, z tego:
  - b) 2 loty z instruktorem do wysokości co najmniej 1500 m,
  - c) 2 loty samodzielne.

**2.8.1.4. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać w czasie co najmniej 1 lotu, że umie wykonywać lot normalny i czynności mające zastosowanie w niebez-

piecznych sytuacjach, właściwe dla balonu użytego do egzaminu.

**2.8.2. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota balonu wolnego upoważniony jest do wykonywania czynności pilota dowódcy statku powietrznego na każdym balonie wolnym w lotach VFR, jednak może pełnić te czynności za wynagrodzeniem (zawodowo) tylko wówczas, gdy posiada wpisane do licencji uprawnienie instruktora balonu wolnego; z uprawnienia tego może on korzystać w nocy, jeżeli bezpośrednio przed nocnym lotem pod nadzorem pilota balonu wolnego uprawnionego do wykonywania takich lotów wykonał w nocy 2 loty.

**2.8.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji.** Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 2 loty.

## 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 17 lat życia.

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

- a) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotycząca wykonywania lotów, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- b) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotniska i w strefach zabudowanych, w tym:
  - zasady opracowywania planów lotów przed lotem i w czasie lotów wykonywanych w warunkach atmosferycznych dla lotów VFR,
  - zasady posługiwania się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM,
  - podstawowe metody nawigacyjne,
  - zasady posługiwania się mapami lotniczymi,
  - zasady korzystania z informacji meteorologicznych,
  - procedury nastawiania wysokościomierzy,
  - procedury związane z określeniem pozycji w locie,
- c) podstawową teorię lotu śmigłowca, a w szczególności istotne i możliwe skutki zerwania strug opływu z łopaty,
- d) ogólne praktyki i procedury przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,
- e) ma niezbędne dla posiadacza tej licencji wiadomości dotyczące:
  - konstrukcji śmigłowca, jego wyposażenia i instalacji,
  - zasad obsługi technicznej śmigłowca (części płatowej i zespołu napędowego),

f) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach, w tym zasady omijania groźnych zjawisk meteorologicznych.

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

- a) 50 godzin lotu,
- b) 10 godzin lotu samodzielnie, w tym nie mniej niż 3 przeloty, z których 1 przelot do punktu w terenie odległego co najmniej 50 km od miejsca startu, z lądowaniem w tym punkcie; te 10 godzin lotu może się mieścić w 50 godzinach określonych pod lit. a).

Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego, wymagania wymienione pod lit. a) i b) mogą być obniżone zależnie od posiadanych przez niego umiejętności i praktyki; powinien on jednak wykonać co najmniej 10 godzin lotu na śmigłowcu (na dwusterze i samodzielnie) według programu szkolenia lotniczego dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

**2.9.1.4. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu, że 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) lot nawigacyjny,
- c) praktyki i procedury służb ruchu lotniczego.

**2.9.2. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota śmigłowcowego turystycznego upoważniony jest do pełnienia bez wynagrodzenia w lotach VFR czynności:

- a) pilota dowódcy śmigłowca, który nie jest używany za opłatą,
- b) pilota dowódcy śmigłowca, na którym oprócz załogi lotniczej znajdują się inne osoby, nie używanego za opłatą,
- c) drugiego pilota na śmigłowcach, które nie są używane za opłatą.

Z uprawnienia określonego pod lit. b) może on korzystać w nocy, jeżeli w ciągu 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio nocny lot wykonał samodzielnie co najmniej 5 startów i 5 lądowań.

**2.9.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji.** Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 15 godzin lotu, w tym nie mniej niż 5 godzin w ostatnich 12 miesiącach.

## 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 życia.

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

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonania lotów, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- b) nawigację lotniczą, praktyki stosowane w czasie przelotów, zasady posługiwania się mapami, przyrządy i pomoce nawigacyjne, procedury związane z podziałem wysokości, zasady nastawiania wysokościomierzy,
- c) zasady ustalania planu lotu ATS i planów eksploatacyjnych przed lotem i w czasie lotu, posługiwania się dokumentacją lotniczą AIP i NOTAM,
- d) procedury łączności związane z wykonywaniem lotu, frazeologię proceduralną, szczególnie dotyczącą określenia pozycji, kody i skróty używane w lotnictwie, postępowanie w razie utraty łączności,
- e) podstawową meteorologię, włącznie z analizą map pogody i komunikatów meteorologicznych,
- f) teorię lotu śmigłowców oraz zakres użytkowania śmigłowców, włącznie z podstawowymi zasadami załadowywania i rozmieszczania obciążenia, oraz ich wpływ na charakterystykę lotu,
- g) ogólne praktyki i procedury przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,
- h) konstrukcję śmigłowca, jego wyposażenie i instalacje,
- i) główne zasady obsługi technicznej (śmigłowca) części płatowcowej i zespołu napędowego,
- j) praktyczne zagadnienia dotyczące przelotów oraz lotów w rejonie lotniska w strefach zabudowanych,
- k) instrukcje eksploatacji śmigłowca, zasady posługiwania się i sprawdzania jego systemów oraz wyposażenia pokładowego,
- l) środki ostrożności i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach, w tym postępowanie w razie niemożności kontynuowania lotu w warunkach VMC.

2.10.1.3. **Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że ukończył stacjonarny kurs w lotniczej jednostce organizacyjnej podległej Ministrowi Komunikacji lub w innej jednostce, która uzyskała zgodę Inspektoratu Personelu Lotniczego na prowadzenie takiego szkolenia, i wykonał 150 godzin lotu na śmigłowcu; w ciągu tych 150 godzin lotu kandydat powinien wykonać jako dowódca śmigłowca co najmniej:

- a) 50 godzin lotu,
- b) 15 godzin lotu pozałotniskowego,
- c) 10 godzin lotu według wskazań przyrządów,
- d) 5 godzin lotu nocnego jako pilot dowódca śmigłowca.

Jeżeli kandydat jest posiadaczem licencji pilota samolotowego zawodowego lub liniowego, to wymagana liczba 150 godzin lotu na śmigłowcu może być zmniejszona do 50 godzin lotu, pod warunkiem że kandydat odbył szkolenie lotnicze według specjalnego programu dla tego rodzaju uczniów-pilotów.

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

- a) podstawowe ewolucje pilotażu w dzień i w nocy oraz ewolucje mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
- b) lot nawigacyjny w dzień i w nocy oraz według wskazań przyrządów,
- c) praktyki i procedury służb ruchu lotniczego oraz prowadzenie łączności radiowej.

2.10.2. **Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji pilota śmigłowcowego zawodowego upoważniony jest w lotach VFR do:

- a) korzystania z uprawnień pilota śmigłowcowego turystycznego i z uprawnienia do lotów kontrolowanych VFR,
- b) pełnienia czynności pilota dowódcy na śmigłowcu używanym w przewozie lotniczym, którego masa maksymalna nie przekracza 5700 kg,
- c) pełnienia czynności drugiego pilota w przewozie lotniczym na pokładzie śmigłowca, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna.

Z uprawnień określonych pod lit. b) może on korzystać w nocy, jeżeli w ciągu 3 miesięcy poprzedzających bezpośrednio nocny lot wykonał samodzielnie co najmniej 5 startów i 5 lądowań.

2.10.3. **Warunki przedłużenia okresu ważności licencji.** Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 20 godzin lotu.

## 2.11. Pilot śmigłowcowy liniowy

2.11.1. **Warunki wydania licencji.** Kandydat ubiegający się o licencję pilota śmigłowcowego 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:

2.11.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

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

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów, włącznie z praktykami i procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- b) instrukcje eksploatacji śmigłowców i grup napędowych, zasady załadowywania i centrowania, ich wpływ na charakterystykę lotu, zasady obliczania osiągnięć śmigłowca i parametrów lotu,
- c) zasady ustalania planów lotów ATS i planów eksploatacyjnych przed lotami i w czasie lotu, posługiwania się dokumentacją lotniczą, jak np. AIP i NOTAM,
- d) przepisy dotyczące wykonywania lotów, metody i procedury służb ruchu lotniczego, a przede wszystkim procedury związane z określeniem pozycji w locie,

- e) meteorologię lotniczą, międzynarodowy system meteorologiczny, dokumentację meteorologiczną, procedury związane z otrzymywaniem komunikatów meteorologicznych, klimatologię rejonów, nad którymi dokonuje przelotów, z uwzględnieniem zjawisk mających wpływ na eksploatację śmigłowców, powstawanie i ruch ośrodków barycznych, strukturę frontów, powstawanie i charakterystykę zjawisk meteorologicznych, które wpływają na warunki przelotów, startów i lądowań,
- f) nawigację lotniczą, stosowanie wzorów, zasady posługiwania się mapami lotniczymi, przyrządami i pomocami nawigacyjnymi, procedury separacji wysokościowej i zasady nastawiania wysokościomierza, automatyczne systemy nawigacyjne i systemy nawigacyjne związane ze stacjami naziemnymi, systemy nawigacyjne interpretowane przez pilota, sposoby posługiwania się nimi w locie podczas zbliżania i lądowania, zasady oceniania błędów wskazań tych pomocy w warunkach lotu,
- g) procedury łączności radiotelefonicznej, kody i skróty stosowane w lotnictwie, międzynarodowy kod Morse'a,
- h) ogólne zasady budowy płatowca i grup napędowych, działanie i sprawdzanie działania systemów i wyposażenia śmigłowców,
- i) środki bezpieczeństwa i postępowanie w niebezpiecznych sytuacjach.

2.11.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że jest posiadaczem licencji pilota śmigłowcowego zawodowego i wykonał na śmigłowcu co najmniej:

- a) 200 godzin lotu w charakterze pilota dowódcy śmigłowca,
- b) 1000 godzin lotu zaliczonych zgodnie z 2.17.

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

- a) wszystkie ewolucje w sposób zadowalający, na ziemi, w zawieszaniu, przemieszczanie się w różnych warunkach, na wysokości,
- b) ewolucje stosowane w nieprzewidzianych i niebezpiecznych sytuacjach.

2.11.2. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji pilota śmigłowcowego liniowego upoważniony jest do:

- a) wykonywania uprawnień pilota śmigłowcowego turystycznego i pilota śmigłowcowego zawodowego,
- b) pełnienia funkcji pilota dowódcy każdego śmigłowca.

2.11.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 50 godzin lotu.

## 2.12. Uprawnienie do lotów kontrolowanych VFR

2.12.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do lotów kontrolowanych VFR powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości, praktyki i umiejętności:

2.12.1.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) zasady ustalania planów lotów ATS i planów eksploatacyjnych przed lotem i w czasie lotu, z uwzględnieniem osiągnięć statku powietrznego, warunki meteorologiczne oraz metody i procedury służb ruchu lotniczego,
- b) interpretację i stosowanie komunikatów meteorologicznych,
- c) praktyki nawigacyjne, zasady nawigowania z użyciem radaru i innych pomocy nawigacyjnych interpretowanych przez pilota,
- d) procedury łączności, frazeologię proceduralną, w szczególności dotyczącą określenia pozycji statku powietrznego,
- e) postępowanie w razie utraty łączności i kiedy wskutek pogorszenia się warunków meteorologicznych niemożliwe staje się kontynuowanie lotów w warunkach VMC zgodnie z obowiązującym planem lotu.

2.12.1.2. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) wykonał co najmniej 50 godzin lotu jako pilot dowódcy statku powietrznego, w tym 10 godzin przelotów,
- b) ukończył odpowiednie szkolenie.

2.12.1.3. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać, że umie dostosować się do procedur służb ruchu lotniczego oraz prowadzić lot zgodnie z planem lotu, utrzymując kurs, prędkość i wysokość.

2.12.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia do lotów kontrolowanych VFR upoważniony jest do pilotowania statku powietrznego w locie kontrolowanym VFR.

## 2.13. Uprawnienia do lotów według wskazań przyrządów (IFR) na samolotach i na śmigłowcach.

2.13.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do lotów IFR powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości, praktyki i umiejętności:

2.13.1.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) zasady posługiwania się dokumentacją lotniczą, jak np.: AIP i NOTAM, kody i skróty stosowane w lotnictwie,
- b) przepisy dotyczące eksploatacji statków powietrznych w różnych warunkach meteorologicznych, metody i procedury służb ruchu lotniczego, wybrane zagadnienia meteorologii lotniczej, w tym:

— zjawiska meteorologiczne, mające wpływ na pomiary wysokości, korzystanie i obsługę pokładowego radaru meteorologicznego, formy chmur, turbulencje i oblodzenie,

— zjawiska meteorologiczne przyziemne, mające wpływ na starty i lądowania,

- c) praktyki stosowane w nawigacji lotniczej, stosowanie wzorów, zasady posługiwania się mapami lotniczymi, przyrządami i pomocami nawigacyjnym,



- d) systemy nawigacyjne interpretowane przez pilota, sposoby korzystania z tych systemów w lotach IFR oraz podczas zbliżania i lądowania, odpowiednie procedury, zasady obciążania błędów wskazań tych pomocy w warunkach lotu,
- e) procedury łączności radiotelefonicznej w czasie pilotowania statków powietrznych,
- f) zasady posługiwania się i sprawdzania działania przyrządów niezbędnych w locie IFR,
- g) środki ostrożności i postępowanie w nagłych przypadkach, które mogą nastąpić w locie IFR.

#### 2.13.1.2. Praktyka. Kandydat powinien:

- a) być posiadaczem licencji pilota samolotowego lub śmigłowcowego,
- b) wykonać co najmniej 150 godzin lotu w charakterze dowódcy samolotu lub śmigłowca, w tym nie mniej niż 50 godzin przelotów,
- c) wykonać co najmniej 40 godzin lotu według wskazań przyrządów na samolocie lub śmigłowcu, w tym nie więcej niż 20 godzin ćwiczeń według wskazań przyrządów na ziemi, a jeżeli kandydat ukończył kurs szkolenia, to co najmniej 30 godzin lotu według wskazań przyrządów, w tym nie więcej niż 15 godzin według wskazań przyrządów na ziemi,
- d) wykonać co najmniej połowę godzin lotu ustaloną pod lit. c) z instruktorem na dwusterze (samolocie, śmigłowcu).

2.13.1.3. Umiejętności. Zgodnie z 2.13. kandydat powinien wykazać w czasie lotu według wskazań przyrządów, że umie:

- a) wykonywać wszystkie manewry niezbędne do pilotowania samolotu lub śmigłowca,
- b) pilotując samolot lub śmigłowiec, określać pozycję w warunkach lotu IFR, wykonywać procedury oczekiwania i zbliżania, korzystając z pomocy nawigacyjnych interpretowanych przez pilota, oraz procedury łączności stosowane w takich przypadkach,
- c) interpretować sygnały międzynarodowego kodu Morse'a,
- d) pilotować samolot lub śmigłowiec wielosilnikowy z jednym silnikiem nie pracującym, jeżeli na taką klasę samolotów lub śmigłowców ma być wydane uprawnienie.

2.13.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia do lotów IFR na samolotach lub śmigłowcach upoważniony jest do pilotowania samolotów lub śmigłowców w lotach IFR oraz w lotach kontrolowanych VFR.

#### 2.14. Skoczek spadochronowy zawodowy

2.14.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję skoczka spadochronowego zawodowego powinien odpowiadać warunkom wymaganym do uzyskania co najmniej jednego z uprawnień określonych w 2.14.2.

2.14.2. Rodzaje uprawnień skoczka spadochronowego zawodowego. Licencja skoczka

spadochronowego zawodowego powinna obejmować co najmniej jedno z następujących uprawnień:

- a) uprawnienie instruktora spadochronowego II lub I klasy, określone w 2.15,
- b) uprawnienie skoczka spadochronowego doświadczalnego II lub I klasy, określone w 2.16.

2.14.3. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji skoczka spadochronowego zawodowego upoważniony jest do wykonywania czynności określonych dla uprawnienia wpisanego do jego licencji.

2.14.3.1. Jeżeli instruktor spadochronowy otrzyma orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej z zastrzeżeniem niewykonywania skoków spadochronowych, to organ nadzoru nad personelem lotniczym może w licencji wpisać ograniczenie do wykonywania czynności instruktora spadochronowego bez prawa wykonywania skoków spadochronowych.

2.14.4. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 10 skoków ze spadochronem.

#### 2.15. Uprawnienia instruktora

##### 2.15.1. Rodzaje uprawnień instruktora.

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

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

2.15.1.2. W zależności od kwalifikacji i zakresu czynności, do których wykonywania uprawnienie upoważnia, rozróżnia się:

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

##### 2.15.2. Uprawnienie instruktora II klasy.

2.15.2.1. 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:

2.15.2.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

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

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy dotyczące wykonywania lotów (skoków spadochronowych), w tym praktyki i procedury ruchu lotniczego,

- b) teorię lotu, budowę, zakres użytkowania oraz zasady obsługi technicznej statku powietrznego właściwego dla jego licencji,
- c) ma podstawowe wiadomości z psychologii i pedagogiki,
- d) organizację i metodykę szkolenia lotniczego oraz organizację i zasady kierowania lotami (skokami spadochronowymi),
- e) ma podstawowe wiadomości z:
  - higieny lotniczej,
  - historii lotnictwa,
- f) zasady udzielania pierwszej pomocy,
- g) ma inne wiadomości wymagane dla posiadanej przez niego licencji, do której ma być wpisane uprawnienie.

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

- a) posiada przez okres co najmniej 12 miesięcy właściwą dla danej kategorii statku powietrznego licencję pilota zawodowego lub liniowego, a jeżeli chodzi o pilota szybowcowego, balonu wolnego — odpowiednią licencję,
- b) wykonał odpowiednio jako pilot dowódca statku powietrznego (skoczek spadochronowy) co najmniej:
  - 250 godzin lotu na samolocie,
  - 150 godzin lotu na szybowcu,
  - 10 lotów na balonie wolnym,
  - 150 godzin lotu na śmigłowcu,
  - 200 skoków ze spadochronem,
- c) ukończył szkolenie lotnicze.

2.15.2.1.4. **Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas lotu (skoku spadochronowego), że:

- a) zna i wykonuje właściwe dla kategorii i klasy statku powietrznego (spadochronu) użytego do egzaminu:
  - kandydat na instruktora samolotowego II klasy:
    - ewolucje pilotażu, łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
    - lot w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów,
  - kandydat na instruktora szybowcowego II klasy:
    - ewolucje pilotażu, łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,
    - lot w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów;
  - kandydat na instruktora balonu wolnego II klasy:
    - lot normalny oraz czynności mające zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach;
  - kandydat na instruktora śmigłowcowego II klasy:
    - ewolucje pilotażu, łącznie z ewolucjami mającymi zastosowanie w niebezpiecznych sytuacjach,

— lot w rzeczywistych lub pozorowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów,

kandydat na instruktora spadochronowego II klasy:

— skok ze spadochronem z opóźnionym o 15 sek. otwarciem spadochronu i lądowaniem w promieniu 10 m od celu,

- b) umie dobrze instruować ucznia-pilota (skoczek spadochronowego), prawidłowo określać i poprawić jego błędy oraz odpowiednio demonstrować prawidłowy pilotaż (technikę skoku spadochronowego),
- c) zna metody pracy instruktorskiej i oceny postępów ucznia.

2.15.2.1.5. **Uprawnienie.** Posiadacz uprawnienia instruktora II klasy upoważniony jest do szkolenia lotniczego, z zastrzeżeniem wymienionym w 2.1.5 oraz że:

- a) nie może decydować o wykonaniu przez ucznia-pilota jego pierwszego lotu samodzielnego i pierwszego przelotu samodzielnego oraz nie może nadzorować tych lotów,
- 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.

2.15.3. **Uprawnienie instruktora I klasy.**

2.15.3.1. **Warunki wydania uprawnienia.** Kandydat ubiegający się o uprawnienie 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:

2.15.3.1.1. **Wiek.** Kandydat powinien mieć ukończone 23 lata życia.

2.15.3.1.2. **Wiadomości.** Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz wykazać podczas egzaminu, że zna organizację i metodykę szkolenia lotniczego oraz organizację i zasady kierowania lotami (skokami spadochronowymi).

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

- a) wykonał odpowiednio jako pilot dowódca statku powietrznego co najmniej:
  - 400 godzin lotu na samolocie,
  - 250 godzin lotu na szybowcu,
  - 20 lotów na balonie wolnym,
  - 250 godzin lotu na śmigłowcu,
  - 300 skoków ze spadochronem,
- b) posiada uprawnienie instruktora II klasy odpowiedniej specjalności 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 lotów,
- instruktor-śmigłowcowy — 50 godzin lotu.

Kandydat na instruktora spadochronowego I klasy powinien wykazać, że odbył praktykę jako instruktor II klasy i prowadził szkolenie lotnicze uczniów-skoczków spadochronowych, podczas którego wykonano co najmniej 300 skoków szkolnych.

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

- a) zna 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) we właściwym czasie umie:
  - instruować ucznia, udzielać mu wskazówek i demonstrować prawidłowy pilotaż (technikę skoku spadochronowego),
  - stwierdzać błędy, określać ich przyczyny i poprawiać błędy.

2.15.3.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia instruktora I klasy upoważniony jest do szkolenia lotniczego z zastrzeżeniami wymienionymi w 2.1.5. i 2.15.2.1.5. b).

2.15.3.3. Jeżeli instruktor spadochronowy otrzyma orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej z zastrzeżeniem niewykonywania skoków spadochronowych, to organ nadzoru nad personelem lotniczym może w licencji wpisać ograniczenie do wykonywania czynności instruktora spadochronowego bez prawa wykonywania skoków spadochronowych.

## 2.16. Uprawnienie pilota (skoczka spadochronowego) doświadczalnego

2.16.1. W zależności od kwalifikacji i zakresu uprawnień różni się:

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

2.16.2. Uprawnienie pilota (skoczka spadochronowego) doświadczalnego II klasy.

2.16.2.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie pilota (skoczka spadochronowego) 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:

2.16.2.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

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

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy wykonawcze do tego prawa,
- b) aerodynamikę i mechanikę lotu,
- c) przepisy i zasady budowy, eksploatacji i naprawy 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 razie powstania usterek,
- e) zasady i metody badania na ziemi i w locie zdolności technicznej statków powietrznych,
- f) zasady postępowania przewidziane dla wyjścia z niebezpiecznych i krytycznych sytuacji,
- g) ma inne wiadomości wymagane do uzyskania posiadanej przez niego licencji, do której ma być wpisane uprawnienie.

2.16.2.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) jest posiadaczem licencji z odpowiednią kategorią i klasą statku powietrznego; jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienie pilota doświadczalnego II klasy samolotowego lub śmigłowcowego, powinien posiadać licencję pilota zawodowego,
- b) ukończył szkolenie lotnicze,
- c) wykonał odpowiednio:
  - jako pilot dowódca statku powietrznego:
    - pilot samolotowy — nie mniej niż 700 godzin lotu co najmniej na 6 typach samolotów,
    - pilot szybowcowy — nie mniej niż 300 godzin lotu co najmniej na 6 typach szybowców,
    - pilot śmigłowcowy — nie mniej niż 500 godzin lotu na śmigłowcach, a jeżeli posiada uprawnienie pilota samolotowego doświadczalnego, nie mniej niż 150 godzin lotu na śmigłowcu,
  - jako skoczek spadochronowy:
    - nie mniej niż 300 skoków na spadochronach co najmniej czterech rodzajów (ratowniczych, ćwiczebnych, zapasowych i desantowych).

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

- a) badania i ocenę właściwości lotnych statku powietrznego,
- b) pomiary osiągnięć statku powietrznego,

- c) próby sprawności technicznej statku powietrznego przed lotem (skokiem spadochronowym) i w czasie lotu (skoku spadochronowego),
- d) pilotowanie łącznie z akrobacją,
- e) loty według wskazań przyrządów.

2.16.2.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia pilota (skoczek spadochronowego) doświadczalnego II klasy upoważniony jest:

- a) do wykonywania jako pilot dowódca statku powietrznego (skoczek spadochronowy) lotów (skoków spadochronowych) próbnych doświadczalnych na seryjnych statkach powietrznych, na których zgodnie z jego licencją może pełnić funkcję pilota dowódcy statku powietrznego (skoczek spadochronowego),
- b) do wykonywania jako pilot dowódca statku powietrznego (skoczek spadochronowy) lotów (skoków spadochronowych) próbnych doświadczalnych na pierwowzorach konwencjonalnych statków powietrznych należących do kategorii i klasy wpisanej do jego licencji, z zastrzeżeniem, że nie może wykonać pierwszego lotu (skoku spadochronowego) próbnego doświadczalnego na danym egzemplarzu pierwowzoru,
- c) do wykonywania jako drugi pilot lotów próbnych doświadczalnych na każdym statku powietrznym seryjnym i pierwowzorze statku powietrznego,
- d) do wydawania opinii na potrzeby organów państwowego nadzoru lotniczego, na podstawie wyników lotów (skoków spadochronowych) próbnych doświadczalnych na seryjnym statku powietrznym, o możliwości dopuszczenia takiego statku do normalnej eksploatacji.

2.16.3. Uprawnienie pilota (skoczek spadochronowego) doświadczalnego I klasy.

2.16.3.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie pilota (skoczek spadochronowego) 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:

2.16.3.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończone 23 lata życia.

2.16.3.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną wyższą szkołę techniczną o kierunku lotniczym, a jeżeli chodzi o kandydata na skoczka spadochronowego doświadczalnego I klasy — co najmniej wyższe studia specjalistyczne oraz powinien wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy wykonawcze do tego prawa,
- b) aerodynamikę i mechanikę lotu,
- c) przepisy i zasady konstruowania, budowy, eksploatacji i napraw objętych jego licencją kategorii statków powietrznych, ich wyposażenia i instalacji,

- d) usterki statku powietrznego, jego wyposażenia i instalacji, które mogą się zdarzyć w czasie lotów próbnych doświadczalnych, oraz postępowanie w razie powstania usterek,
- e) zasady postępowania 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) ma inne wiadomości wymagane do uzyskania posiadanej przez niego licencji i uprawnienia pilota (skoczek spadochronowego) doświadczalnego II klasy.

2.16.3.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) jest posiadaczem licencji z odpowiednią kategorią i klasą statku powietrznego i uprawnieniem pilota (skoczek spadochronowego) doświadczalnego II klasy,
- b) odbył 2-letnią praktykę jako pilot (skoczek spadochronowy) doświadczalny II klasy, w tym co najmniej 6-miesięczną praktykę w lotniczej jednostce organizacyjnej, prowadzącej prace doświadczalno-badawcze, lub praktykę uznaną za równorzędną przez Inspektorat Personelu Lotniczego; 6-miesięcznej praktyki nie wymaga się od skoczków spadochronowych,
- c) wykonał jako pilot dowódca statku powietrznego:
  - pilot samolotowy — nie mniej niż 1500 godzin lotu co najmniej na 10 typach samolotów jedno- i wielosilnikowych,
  - pilot szybowcowy — nie mniej niż 700 godzin lotu co najmniej na 10 typach szybowców,
  - pilot śmigłowcowy — co najmniej 1000 godzin lotu na śmigłowcach, a jeżeli posiada uprawnienie pilota samolotowego doświadczalnego — nie mniej niż 500 godzin lotu na śmigłowcach,
- d) wykonał jako skoczek spadochronowy co najmniej 500 skoków ze spadochronem, w tym nie mniej niż 100 skoków próbnych doświadczalnych.

2.16.3.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać podczas lotu (skoku spadochronowego), że zna i wykonuje właściwie dla danej kategorii i klasy statku powietrznego użytego do egzaminu:

- a) badania i ocenę własności lotnych statku powietrznego,
- b) ustalanie osiągów statku powietrznego,
- c) próby zdatności technicznej statku powietrznego przed lotem (skokiem spadochronowym) i w czasie lotu (skoku spadochronowego).

2.16.3.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia pilota (skoczek spadochronowego) doświadczalnego I klasy upoważniony jest do wykonywania lotów (skoków spadochronowych) próbnych doświadczalnych jako pilot dowódca statku powietrznego (skoczek spadochronowy):

- a) na seryjnych statkach powietrznych, na których zgodnie z jego licencją może pełnić czynności pilota dowódcy statku powietrznego (skoczek spadochronowego),

- b) na pierwowzorach statków powietrznych o masie maksymalnej nie większej niż 5700 kg, jeżeli statki te należą do kategorii i klasy wpisanej do jego licencji,
- c) na pierwowzorach statków powietrznych o masie maksymalnej większej niż 5700 kg, jeżeli statki te należą do kategorii i klasy wpisanych do jego licencji oraz jeżeli zgodnie z jego licencją może pełnić czynności pilota dowódcy statku powietrznego co najmniej na dwóch typach statków powietrznych o masie maksymalnej większej niż 5700 kg,
- d) do wydawania opinii na potrzeby organów państwowego nadzoru lotniczego, na podstawie wyników lotów (skoków spadochronowych) próbnych doświadczalnych, o możliwości dopuszczenia takiego statku powietrznego do dalszych lotów (skoków spadochronowych) próbnych doświadczalnych i do normalnej eksploatacji.

### 2.17. Zaliczenie czasu lotu

2.17.1. Uczeń-pilot lub pilot samolotowy turystyczny, śmigłowcowy turystyczny i szybowcowy ma prawo zaliczyć na swą korzyść czas lotu, w którym wykonał czynności pilota dowódcy statku powietrznego, będąc sam przy sterach, na poczet czasu wymaganego do uzyskania licencji wyższego stopnia lub uprawnienia albo przedłużenia okresu ważności licencji.

2.17.2. Pilot samolotowy turystyczny lub śmigłowcowy turystyczny, który wykonywał czynności drugiego pilota na pokładzie statku powietrznego, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna, ma prawo zaliczyć na swą korzyść 50% czasu lotu wykonanego w charakterze drugiego pilota na poczet czasu wymaganego do uzyskania licencji pilota zawodowego; czas lotu w ten sposób liczony nie może przekraczać 50 godzin.

2.17.3. Pilot zawodowy ma prawo zaliczyć na swoją korzyść czas lotów, w których pełnił funkcję pilota dowódcy statku powietrznego; czas ten liczy się w całości przy ubieganiu się o licencję wyższego stopnia.

2.17.4. Pilot zawodowy, który wykonywał czynności dowódcy statku powietrznego pod nadzorem innego pilota dowódcy statku powietrznego, może zaliczyć na swoją korzyść czas lotu w ten sposób wykonanego, lecz nie więcej niż 300 godzin, na poczet czasu lotu wymaganego do uzyskania licencji pilota zawodowego i nie więcej niż 500 godzin na poczet czasu lotu wymaganego do uzyskania licencji pilota liniowego.

2.17.4.1. Pilot zawodowy, który wykonywał czynności drugiego pilota na statku powietrznym, na którym obecność drugiego pilota jest konieczna, ma prawo zaliczyć na swoją korzyść nie więcej niż 50% czasu lotu wykonanego w charakterze drugiego pilota na poczet czasu lotu wymaganego do uzyskania licencji pilota wyższego stopnia.

2.17.5. Pilot liniowy ma prawo zaliczyć na swoją korzyść czas lotu wykonanego w charakterze pilota dowódcy statku powietrznego i w charakterze drugiego pilota.

2.17.6. Pilot będący przy sterach w warunkach lotu według wskazań przyrządów, rzeczywistych lub symulowanych, kiedy nie ma żadnych zewnętrznych punktów odniesienia, ma prawo zaliczyć na swoją korzyść czas lotu wykonanego w ten sposób na poczet czasu lotu wymaganego do uzyskania licencji pilota wyższego stopnia.

2.17.7. Poza czasem lotów zaliczonym zgodnie z 2.17.1. i 2.17.3. czas lotu wykonanego w charakterze instruktora na dwusterze według przyrządów może być zaliczony jako czas wymagany do uzyskania licencji wyższego stopnia lub uprawnienia do lotów według wskazań przyrządów.

### 2.18. Uprawnienie do wykonywania lotów „agro”

2.18.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do wykonywania lotów „agro” powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości, praktyki i umiejętności:

2.18.1.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać podczas egzaminu, że zna:

- konstrukcję, działanie i obsługę pokładowych urządzeń agrotechnicznych, dopuszczalne obciążenie statku powietrznego, jego właściwości lotne, warunki pracy silnika i płatowca w lotach agrochemicznych, zasady obliczania danych eksploatacyjnych parametrów lotu,
- zasady nawigacji na małych wysokościach, ze szczególnym uwzględnieniem lotów koszących, zasady identyfikacji oznakowanych obszarów oraz posługiwania się mapą 1:100 000,
- ma podstawowe wiadomości z meteorologii, a w szczególności dotyczące powstawania mgieł i zamglenia, zjawiska turbulencji pochodzenia termicznego i dynamicznego wiatrów lokalnych, prognozowania pogody i na podstawie oznak lokalnych korzystania z osłony meteorologicznej w terenie,
- zagadnienia bezpieczeństwa i higieny wykonywania lotów agrochemicznych, a w szczególności obchodzenia się ze środkami chemicznymi (toksyczność dla ludzi i zwierząt, niebezpieczeństwo pożaru i wybuchu, działanie korozyjne, zapobieganie zatruciom, higiena osobista i żywienia, ochrona sprzętu),
- ma podstawowe wiadomości z zakresu ochrony roślin (rodzaje usług lotniczych dla rolnictwa, szkodniki i choroby roślin, sposoby ich rozpoznawania i zwalczania, organizacja służby ochrony roślin, ustawodawstwo),
- przepisy i dokumentację lotniczą (przepisy dotyczące wykonywania lotów agrochemicznych, zgłaszanie planowanych i wykonywanych lotów).

2.18.1.2. Praktyka. Kandydat powinien być posiadaczem licencji pilota zawodowego oraz wykazać, że:

- ukończył odpowiednie szkolenie lotnicze,
- wykonał co najmniej jako dowódca odpowiednio:
  - na samolotach 300 godzin lotu,
  - na śmigłowcach 100 godzin lotu.

2.18.1.3. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać, że umie wykonywać kołowanie, starty i lądowanie w terenie przygodnym oraz loty robocze na statku powietrznym z wyposażeniem agrotechnicznym z pełnym dopuszczalnym obciążeniem.

2.18.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia jest upoważniony do pilotowania statku powietrznego w czasie lotów „agro” na tych statkach powietrznych, na których został dopuszczony do tego rodzaju lotów i które zostały wpisane do dokumentów stwierdzających szkolenie i praktykę lotniczą.

### 2.19. Uprawnienie radiotelefonisty pokładowego

2.19.1. Warunki wydania uprawnienia. Kandydat ubiegający się o uprawnienie radiotelefonisty pokładowego powinien posiadać licencję pilota, nawigatora lub mechanika pokładowego, świadectwo normalne radiotelefonisty, wydane przez Państwową Inspekcję Radiową, a ponadto powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wiadomości, praktyki i umiejętności:

2.19.1.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać podczas egzaminu, że zna:

- lotnicze przepisy polskie i międzynarodowe, dotyczące zasad i procedur używania radiotelefonii,
- systemy lotniczych urządzeń radiowych, dotyczące lotów krajowych i międzynarodowych,
- przepisy kontroli ruchu lotniczego.

2.19.1.2. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- ukończył odpowiednie szkolenie lotnicze lub
- wykonał w sposób zadowalający czynności radiotelefonisty pokładowego pod nadzorem posiadacza uprawnienia radiotelefonisty pokładowego, prowadząc łączność radiotelefoniczną w czasie 15 godzin lotu na statku powietrznym wyposażonym w urządzenia radiotelefoniczne zgodnie z obowiązującymi minimalnymi warunkami międzynarodowymi.

2.19.1.3. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać umiejętności:

- obsługi i posługiwania się aktualnie używaną lotniczą aparaturą radiotelefoniczną,
- kontroli przed lotem funkcjonowania pokładowej instalacji radiotelefonicznej,
- nadawania i odbioru radiotelefonicznego.

2.19.2. Uprawnienia. Posiadacz uprawnienia radiotelefonisty pokładowego upoważniony jest do obsługi radiotelefonu na pokładzie statku powietrznego, pod warunkiem że zna dokładnie wszystkie aktualne przepisy, wskazówki i informacje, dotyczące typów wyposażenia radiotelefonicznego statku powietrznego, na którym wykonuje czynności radiotelefonisty pokładowego, i metod użycia tych urządzeń.

2.19.2.1. Posiadacz świadectwa ograniczonego radiotelefonisty może uzyskać uprawnienie radiotelefonisty pokładowego z ograniczeniem wykonywania czynności tylko w ruchu lotniczym nie kontrolowanym i lotach VFR.

## Rozdział 3

### LICENCJE CZŁONKÓW PERSONELU LATAJĄCEGO INNEGO NIŻ PILOCI

#### 3.1. Nawigator

3.1.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję nawigatora powinien odpowiadać wymogom 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 życia.

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

- podstawowe przepisy Prawa lotniczego,
- zasady ustalania planu lotu ATS i planów lotów eksploatacyjnych przed lotem i w czasie lotu,
- przepisy w sprawie eksploatacji samolotów, zasady załadowywania i wpływ ładunku na charakterystykę lotu, zasady obliczania osiągnięć i parametrów lotu,
- zasady posługiwania się dokumentacją lotniczą, np. AIP i NOTAM, kody i skróty stosowane w lotnictwie,
- przepisy i zasady dotyczące nawigacji statków powietrznych,
- meteorologię lotniczą, międzynarodowy system meteorologiczny, dokumentację meteorologiczną, procedury uzyskiwania komunikatów meteorologicznych,
- metody i procedury służby ruchu lotniczego stosowane w nawigacji lotniczej,
- klimatologię rejonów przecinanych przez międzynarodowe drogi lotnicze pod względem wpływu na lotnictwo, zmiany i ruch ośrodków barycznych, strukturę frontów, powstawanie i charakterystykę zjawisk meteorologicznych mających wpływ na nawigację lotniczą,
- ma wiadomości o ziemi i sferze niebieskiej, a w szczególności dotyczące:
  - definicji jednostek formuł używanych w nawigacji lotniczej,
  - sprawnego posługiwania się mapami lotniczymi i dokumentacją nawigacyjną,
  - ruchu i identyfikacji ciał niebieskich, obserwacji i pomiarów wysokości,

j) procedury nawigacyjną w zakresie:

- opracowania dokumentacji nawigacyjnej,
- nawigacji podstawowej,
- astronawigacji,
- nawigacji za pomocą systemów autonomicznych i systemów działających za pomocą stacji naziemnych,

k) pomoce nawigacyjne do nawigacji z widocznością i nawigacji (lotów) według wskazań przyrządów,

l) regulację skalowania i działania przyrządów oraz pokładowego wyposażenia nawigacyjnego.

3.1.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że posiada co najmniej 200 godzin praktyki w nawigacji lotniczej na statkach powietrznych, nabytej w czasie lotów pozalotniskowych, w tym co najmniej:

- a) 50 godzin w lotach pozalotniskowych w nocy,
- b) 100 godzin w lotach przy zastosowaniu radionawigacji.

Kandydat, który wykonywał uprzednio czynności pilota w przewozie lotniczym, może zaliczyć na swą korzyść 50% czasu lotu wykonywanego w tym charakterze na poczet połowy ustalonej wyżej liczby 200 godzin praktyki; nie dotyczy to jednak wyżej wymienionych 50 godzin lotu nocnego.

3.1.1.3.1. Kandydat powinien nie mniej niż 25 razy w nocy i nie mniej niż 25 razy w dzień określić z wynikiem zadowalającym swą pozycję w locie za pomocą namiarów astronawigacyjnych, stosując równoległe namiary radiowe lub inne pomoce nawigacji lotniczej, oraz dostarczyć dowód, że korzystał z tych pomocy przy prowadzeniu nawigacji na statku powietrznym.

3.1.1.3.2. Ukończenie szkolenia lotniczego obejmującego prowadzenie nawigacji w powietrzu należy uważać za równoznaczne z dopełnieniem wymaganej praktyki określonej w 3.1.1.3., jeżeli zakres tego szkolenia obejmuje wymagania ustalone w 3.1.1.3.

3.1.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać, że umie:

- a) posługiwać się wyposażeniem nawigacyjnym i regulować to wyposażenie, w szczególności powinien umieć interpretować i identyfikować sygnały naziemnych pomocy nawigacyjnych,
- b) prowadzić nawigację w czasie lotu w dzień i w nocy.

3.1.2. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji uprawniony jest do wykonywania czynności nawigatora na pokładzie każdego statku powietrznego, jeżeli zna przepisy, informacje i wskazówki dotyczące wykonywania tych czynności na danym typie statku powietrznego oraz umie te czynności wykonywać.

3.1.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być

przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 50 godzin lotu, pełniąc w tym czasie czynności 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 życia.

3.2.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną średnią szkołę techniczną o kierunku mechanicznym lub elektrycznym oraz wykazać, że zna:

- a) zasady aerodynamiki i mechaniki,
- b) konstrukcję i działanie płatowca i zespołów napędowych oraz wyposażenia statku powietrznego, na którym obecność mechanika pokładowego jest wymagana,
- c) ogólne zasady naziemnej obsługi technicznej sprzętu lotniskowego oraz metody dokonywania w locie drobnych napraw, regulacji i wymiany części,
- d) osiągi statków powietrznych oraz postępowanie w przypadku całkowitego lub częściowego przerwania pracy jednego lub więcej zespołów napędowych,
- e) zasady załadowywania i wyważania, określania położenia środka masy, obliczania czasu zużycia paliwa, potrzebnej mocy zespołów napędowych oraz wpływ różnych warunków atmosferycznych na tę moc,
- f) podstawowe przepisy Prawa lotniczego i przepisy wykonawcze do tego prawa oraz przepisy dotyczące czynności mechanika pokładowego,
- g) procedury stosowane w przypadku defektu grup napędowych lub systemów statku powietrznego.

3.2.1.2.1. Za zgodą organu nadzoru może ubiegać się o licencję mechanika pokładowego kandydat, który ukończył zasadniczą szkołę zawodową o kierunku technicznym. Kandydat taki może uzyskać licencję mechanika pokładowego z ograniczeniem wykonywania wynikających z niej czynności na odpowiednim typie statku powietrznego o masie maksymalnej do 5700 kg.

3.2.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) ukończył szkolenie lotnicze,
- b) posiada 1 rok praktyki naziemnej obsługi płatowców, silników i sprzętu,
- c) wykonał co najmniej 100 godzin lotu pod nadzorem mechanika pokładowego.

Dla statków powietrznych o masie maksymalnej nie przekraczającej 5700 kg praktyka wymieniona pod lit. c) może być przez Inspektorat Personelu Lotniczego zastąpiona 50 startami i lądowaniami; w tym przypadku uprawnienia wynikające z licencji zostają ograniczone do odpowiedniego typu statku powietrznego o takiej masie.

3.2.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać:

- a) w locie: umiejętność wykonywania czynności mechanika pokładowego, w tym postępowania w nagłych, niebezpiecznych sytuacjach,
- b) na ziemi: umiejętność wykonywania przeglądów startowych statku powietrznego w zakresie ustalonym w instrukcji obsługi technicznej statku powietrznego.

3.2.1.5. Wymagane w 3.2.1.2. wiadomości i w 3.2.1.4. umiejętności dotyczą tego typu statku powietrznego, w zakresie którego kandydat ukończył szkolenie lotnicze.

3.2.2. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji upoważniony jest do wykonywania czynności mechanika pokładowego na danym typie statku powietrznego oraz czynności mechanika lotniczego obsługi w zakresie przeglądów niezbędnych do dopuszczenia statku powietrznego do lotu, bez prawa jednak usuwania usterek, pod warunkiem że w okresie ważności licencji:

- a) wykazał pod kontrolą osoby upoważnionej przez Inspektorat Personelu Lotniczego umiejętności pełnienia czynności mechanika pokładowego na tym typie statku powietrznego i zna przepisy, wskazówki i informacje dotyczące eksploatacji tego typu statku powietrznego,
- b) odbył praktykę wymaganą dla mechanika pokładowego na samolocie danego typu (3.2.1.3.c); warunek odbycia praktyki uważa się za spełniony, jeżeli posiadacz licencji mechanika pokładowego zostanie przeszkolony na danym typie statku powietrznego zgodnie z programem szkolenia lotniczego i wykaże przed osobą (osobami) upoważnioną(y) przez eksploatującego statek powietrzny swe wiadomości i umiejętności do pełnienia czynności mechanika pokładowego na tym typie statku powietrznego,
- c) spełnienie warunków ustalonych pod lit. a) i b) zostało wpisane do jego dokumentów wykszolenia lotniczego i praktyki lotniczej.

3.2.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 30 godzin lotu, pełniąc w tym czasie czynności mechanika pokładowego, oraz że w czasie 14 dni obsługiwał na ziemi płatowce, zespoły napędowe i osprzęt statków powietrznych, na których wykonuje czynności mechanika pokładowego.

### 3.3. Radiooperator pokładowy

3.3.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję radiooperatora pokładowego powinien posiadać świadectwo co najmniej radiotelegra-

fisty II klasy wydane przez Państwową Inspekcję Radiową, a ponadto odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach lotniczych określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, praktyki, wiadomości i umiejętności:

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

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

- a) podstawowe przepisy Prawa lotniczego,
- b) polskie i międzynarodowe przepisy lotnicze dotyczące zasad i procedur używania radiotelefonii i radiotelegrafii,
- c) ma podstawowe wiadomości o statkach powietrznych,
- d) podstawowe zasady lotniczych systemów urządzeń radiowych, dotyczących lotów krajowych i międzynarodowych,
- e) przepisy kontroli ruchu lotniczego.

3.3.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) wykonywał co najmniej przez 4 miesiące w sposób zadowalający czynności radiooperatora pokładowego pod nadzorem radiooperatora pokładowego i wykazał swoje umiejętności w czasie co najmniej 25 godzin lotu na statku powietrznym wyposażonym w urządzenia radiowe zgodnie z obowiązującymi minimalnymi warunkami międzynarodowymi lub
- b) ukończył odpowiednie szkolenie lotnicze.

3.3.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać umiejętności dotyczące:

- a) obsługi, kontroli i posługiwania się aktualnie używaną nadawczo-odbiorczą lotniczą stacją radiotelegraficzną oraz urządzeniami radioelektrycznymi służącymi do nawigacji statków powietrznych,
- b) kontroli przed lotem funkcjonowania lotniczej instalacji radiowej oraz usuwania takich usterek, które nie wymagają narzędzi lub przyrządów specjalnych,
- c) nadawania i odbioru radiotelefonicznego i za pomocą międzynarodowego kodu Morse'a z prędkością 20 grup na minutę przez okres co najmniej 5 min.,
- d) prowadzenia dziennika korespondencji radiowej.

3.3.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

3.3.2.1. Posiadacz licencji upoważniony jest do wykonywania czynności radiooperatora pokładowego na pokładzie statku powietrznego pod warunkiem, że zna dokładnie przepisy, wskazówki i informacje dotyczące typów wyposażenia radiowego statku powietrznego, na któ-



rym wykonuje czynności radiooperatora pokładowego, i metody użycia tego wyposażenia.

3.3.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaże, że w okresie jej ważności wykonał co najmniej 30 godzin lotu, pełniąc w tym czasie czynności radiooperatora pokładowego.

## Rozdział 4

### LICENCJE PERSONELU INNEGO NIŻ PERSONEL LATAJĄCY

#### 4.1. Mechanik lotniczy obsługi

4.1.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję mechanika lotniczego obsługi powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności:

4.1.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 18 lat życia.

4.1.1.2. Wiadomości i umiejętności. Kandydat powinien mieć ukończoną co najmniej odpowiednią zasadniczą szkołę zawodową oraz wykazać, że zna:

- a) klasyfikację i podział statków powietrznych oraz ogólne zasady ich budowy i działanie,
- b) konstrukcję i zasady działania statku powietrznego, na którym ma wykonywać czynności, wraz z jego zespołami napędowymi, wyposażeniem i instalacjami,
- c) zasady montażu, regulacji i kontroli działania,
- d) zasady wykrywania i usuwania uszkodzeń, technologię drobnych napraw i wymiany części,
- e) zasady obsługi technicznej i konserwacji,
- f) instrukcję i technologię obsługi oraz zasady wypełniania i prowadzenia dokumentacji technicznej sprzętu lotniczego określonego, pod lit .b),
- g) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz określone w programie szkolenia lotniczego przepisy wykonawcze do tego prawa.

4.1.1.2.1. Wiadomości i umiejętności wymienione w 4.1.1.2. wymagane są odpowiednio do uprawnienia, o które ubiega się kandydat.

4.1.1.2.2. Uprawnienia dotyczące statków powietrznych określa się w licencji mechanika lotniczego obsługi przez wpisanie do tej licencji:

- a) uprawnienia obejmującego samoloty lub śmigłowce, z wyszczególnieniem niżej wymienionych ich zespołów wraz z instalacjami, których uprawnienie ma dotyczyć:
  - płatowce,

- zespoły napędowe (silniki: tłokowe, turbośmigłowe, turbodrzutowe),
- przyrządy pokładowe.
- wyposażenie elektryczne,
- wyposażenie radiowe,

b) uprawnienia ogólnego obejmującego:

- szybowce,
- młotowszybowce,
- balony wolne.

4.1.1.2.3. Uprawnienia wymienione w 4.1.1.2.2. a) określa się w licencji oddzielnie dla samolotów i oddzielnie dla śmigłowców z zaznaczeniem, że dotyczą samolotów lub śmigłowców o masie maksymalnej do 5700 kg lub powyżej 5700 kg.

4.1.1.2.4. Uprawnienia określone w 4.1.1.2.2. mogą być przez Inspektorat Personelu Lotniczego ograniczone do wykonywania określonych czynności w zależności od wiadomości, umiejętności i praktyki kandydata.

4.1.1.2.4.1. Kandydat, który ubiega się o uprawnienie z ograniczeniem do wykonywania przeglądu w zakresie niezbędnym do dopuszczenia statku powietrznego do lotu, bez prawa dokonywania regulacji i usuwania usterek, zwolniony jest od składania egzaminu z przedmiotów ujętych w 4.1.1.2. c) i d), natomiast praktykę ogranicza się do:

- a) trzech miesięcy — w przypadku ubiegania się o uprawnienie do obsługi statków powietrznych, których masa maksymalna nie przekracza 5700 kg,
- b) sześciu miesięcy — w przypadku ubiegania się o uprawnienie do obsługi statków powietrznych, których masa przekracza 5700 kg.

O wyżej wymienione uprawnienia mogą ubiegać się również kandydaci posiadający ukończoną szkołę średnią.

4.1.1.2.5. Uprawnienia posiadacza licencji co do zespołów poszczególnych typów samolotów, śmigłowców, szybowców, motoszybowców i balonów wolnych wpisuje eksploatujący statki powietrzne do dokumentów szkolenia lotniczego i praktyki lotniczej mechanika lotniczego obsługi pod warunkiem, że:

- a) został on przeszkolony w obsłudze zespołu danego typu samolotu lub śmigłowca bądź typu szybowca, motoszybowca lub balonu wolnego zgodnie z programem ustalonym przez eksploatującego statki powietrzne oraz
- b) wykazał przed osobą (osobami) upoważnioną(y) przez eksploatującego statki powietrzne, że posiada wiadomości i umiejętności potrzebne do obsługi zespołu danego typu samolotu, śmigłowca, szybowca, motoszybowca lub balonu wolnego.

4.1.1.2.6. Eksploatujący statki powietrzne może upoważnić:

- a) mechanika lotniczego obsługi, posiadającego licencję uprawniającą go do obsługi co najmniej jednego z niżej wymienionych zespołów wraz z instalacją,

b) pilota samolotowego zawodowego lub pilota śmigłowcowego zawodowego,

c) pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego turystycznego oraz pilota szybowcowego w odniesieniu do odpowiednich statków powietrznych, których masa maksymalna nie przekracza 2000 kg, do przeglądu obejmującego zespoły:

- płatowiec,
- zespół napędowy,
- przyrządy pokładowe,
- wyposażenie elektryczne,
- wyposażenie radiowe

danego typu statku powietrznego w zakresie niezbędnym do dopuszczenia tego statku do lotu, bez prawa dokonywania regulacji i usuwania usterek, pod warunkiem że:

— został przeszkolony w zakresie wykonywania przeglądów niezbędnych do dopuszczenia danego zespołu do lotu zgodnie z programem szkolenia uzgodnionym z Inspektorem Personelu Lotniczego,

— wykazał przed osobą (osobami) upoważnioną(y) przez eksploatującego statki powietrzne, że posiada wiadomości, umiejętności i praktykę potrzebną do przeglądu danego zespołu statku powietrznego i użył odpowiedni wpis do osobistych dokumentów szkoleniowych.

4.1.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że ukończył szkolenie lub szkołę zawodową o odpowiedniej specjalności i odbył pod nadzorem mechanika lotniczego obsługi niżej określoną praktykę w obsłudze poszczególnych zespołów samolotów lub śmigłowców albo kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych:

- a) 1 rok praktyki w przypadku ubiegania się o uprawnienia w zakresie poszczególnych zespołów samolotów lub śmigłowców, których masa maksymalna nie przekracza 5700 kg, oraz kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych,
- b) 2 lata praktyki w przypadku ubiegania się o uprawnienia w zakresie poszczególnych zespołów samolotów lub śmigłowców, których masa przekracza 5700 kg.

4.1.1.3.1. Inspektorat Personelu Lotniczego może w uzasadnionych przypadkach skrócić wymagany okres praktyki określonej w 4.1.1.3., jak również uznać szkolenie lub praktykę nabytą w tej dziedzinie na podobnych urządzeniach.

4.1.2. Uprawnienia posiadacza licencji. Posiadacz licencji mechanika lotniczego obsługi jest upoważniony do:

- a) wykonywania obsługi technicznej zespołów samolotów lub śmigłowców bądź kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych oraz potwierdzenia w świadectwie obsługi technicznej lub innych dokumentach, że obsługa została wykonana zgodnie z obowiązującymi instrukcjami,

b) dokonywania regulacji, bieżących napraw, wymiany, kontroli stanu technicznego i działania uprzednio dopuszczonych do lotu (pracy) zespołów samolotu lub śmigłowca albo kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych oraz potwierdzenia wykonania tych czynności w obowiązującej dokumentacji,

c) potwierdzenia w obowiązującej dokumentacji, że zespół samolotu lub śmigłowca albo kompletny szybowiec, motoszybowiec lub balon wolny po wykonaniu odpowiednich czynności obsługowych jest sprawny i przygotowany do lotu (pracy).

4.1.2.1. Uprawnienia posiadacza licencji mechanika lotniczego obsługi wymienione w 4.1.2. mogą być odpowiednio wykonywane tylko:

- a) na tych zespołach samolotów lub śmigłowców albo kompletnych szybowcach, motoszybowcach lub balonach wolnych, które zostały wpisane do jego licencji (4.1.1.2.2.) lub do dokumentów szkolenia i praktyki lotniczej i które zostały dopuszczone do lotu (pracy),
- b) jeżeli posiadacz licencji dokładnie zna przepisy i zasady dotyczące zdolności technicznej obsługi i konserwacji danego zespołu lub kompletnego statku powietrznego.

4.1.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie jej ważności wykonywał przez 6 miesięcy, czynności wynikające z jego licencji.

## 4.2. Mechanik lotniczy napraw

4.2.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję mechanika lotniczego napraw powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności:

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

4.2.1.2. Wiadomości i umiejętności. Kandydat powinien mieć ukończoną co najmniej odpowiednią zasadniczą szkołę zawodową oraz wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz określone w programie szkolenia lotniczego przepisy wykonawcze do tego prawa.
- b) konstrukcję i zasady działania statku powietrznego wraz z jego zespołami napędowymi, wyposażeniem i instalacjami,
- c) zasady pomiaru i weryfikacji części i zespołów, technologii napraw.
- d) zasady montażu, regulacji i kontroli działania,
- e) instrukcję i dokumentację napraw sprzętu lotniczego określonego pod lit. b) oraz zasady jej prowadzenia,
- f) ma ogólne wiadomości o statkach powietrznych,

4.2.1.2.1. Wiadomości i umiejętności wymienione w 4.2.1.2. wymagane są odpowiednio do uprawnienia, o które ubiega się kandydat.

4.2.1.2.2. Uprawnienia posiadacza licencji mechanika lotniczego napraw co do rodzaju sprzętu lotniczego określa się tak samo jak uprawnienia posiadacza licencji mechanika lotniczego obsługi (4.1.1.2.2., 4.1.1.2.3., 4.1.1.2.4., 4.1.1.2.5.).

4.2.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że ukończył szkolenie lotnicze lub szkołę o odpowiedniej specjalności i odbył niżej określoną praktykę pod nadzorem mechanika lotniczego napraw w zakresie napraw głównych lub przeglądów zakwalifikowanych przez państwowy organ lotniczego nadzoru technicznego jako naprawa główna oraz prób i modyfikacji poszczególnych zespołów samolotów lub śmigłowców albo kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych:

- a) 1 rok praktyki w przypadku ubiegania się o uprawnień w zakresie poszczególnych zespołów samolotów lub śmigłowców, których masa maksymalna nie przekracza 5700 kg, oraz kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych,
- b) 2 lata praktyki w przypadku ubiegania się o uprawnień w zakresie poszczególnych zespołów samolotów lub śmigłowców, których masa maksymalna przekracza 5700 kg.

4.2.1.3.1. Inspektorat Personelu Lotniczego może w uzasadnionych przypadkach skrócić wymagany okres praktyki określonej w 4.2.1.3., jak również uznać szkolenie lub praktykę nabytą w tej dziedzinie na podobnych urządzeniach.

4.2.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać, że umie w prawidłowy sposób wykonywać czynności odpowiednie do uprawnień, o które się ubiega.

#### 4.2.2. Uprawnienia posiadacza licencji.

4.2.2.1. Posiadacz licencji mechanika lotniczego napraw upoważniony jest do stwierdzenia, że naprawa główna lub modyfikacja zespołu samolotu lub śmigłowca albo kompletnego szybowca, motoszybowca lub balonu wolnego została wykonana zgodnie z dokumentacją techniczną i że do tych prac użyto właściwych materiałów, części i zespołów, oraz do dokonywania odpowiednich wpisów w dokumentach sprzętu lotniczego.

4.2.2.2. Uprawnienia posiadacza licencji mechanika lotniczego napraw wymienione w 4.2.2.1. mogą być odpowiednio wykonywane tylko:

- a) na tych zespołach samolotu lub śmigłowca albo kompletnych szybowcach, motoszybowcach lub balonach wolnych, które zostały wpisane do jego licencji (4.1.1.2.2.) lub dokumentów szkolenia i praktyki lotniczej i które zostały dopuszczone do lotu (pracy),
- b) jeżeli posiadacz licencji zna przepisy, wskazówki i informacje dotyczące badania stanu technicznego, napraw i modyfikacji sprzętu lotniczego, którego prawidłową naprawę i modyfikację ma stwierdzać.

4.2.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykáže, że w okresie jej ważności wykonywał przez 6 miesięcy czynności wynikające z jego licencji.

#### 4.3. Kontroler ruchu lotniczego

4.3.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję kontrolera ruchu lotniczego powinien posiadać świadectwo normalne lub ograniczone radiotelefonisty, wydane przez Państwową Inspekcję Radiową, i odpowiadać wymaganiom ustalonym w przepisach lotniczych określających warunki sprawności fizycznej i psychicznej dla tej licencji oraz następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności, jak również warunkom wymaganym dla uzyskania co najmniej jednego z uprawnień określonych w 4.4.

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

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

- a) język angielski i rosyjski, a w szczególności, że umie mówić tymi językami bez wadliwego akcentu lub błędów, które mogłyby utrudniać rozmowę radiotelefoniczną,
- b) przepisy i procedury kontroli ruchu lotniczego krajowe i zawarte w odpowiednich publikacjach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), w szczególności przepisy i procedury obowiązujące w lotach IFR,
- c) przepisy Prawa Lotniczego oraz przepisy w sprawie krajowego i międzynarodowego ruchu lotniczego,
- d) odpowiednie przepisy polskie i części publikacji ICAO, dotyczące urządzeń i procedur łączności oraz frazeologii proceduralnej,
- e) zasady nawigacji lotniczej,
- f) stosowane typy pomocy nawigacyjnych — w tym pomocy wizualnych — ich wykorzystanie i ograniczenia w ich stosowaniu,
- g) osiągi różnych typów statków powietrznych w zakresie, w jakim te osiągi mają związek z procedurami kontroli ruchu lotniczego,
- h) mapy synoptyczne i ich interpretację, depesze o obserwacjach meteorologicznych i prognozach pogody w stopniu umożliwiającym ich wykorzystanie,
- i) typy wyposażenia radarowego, ogólną ich charakterystykę, posługiwanie się nimi, ograniczenia ich eksploatacji.

4.3.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że:

- a) ukończył odpowiednie szkolenie lotnicze,

- b) odbył co najmniej 9 miesięcy praktyki w rzeczywistych operacjach kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego mającego odpowiednie uprawnienia albo
- c) wykazał się roczną praktyką na stanowisku pilota lub nawigatora i odbył co najmniej 3 miesiące praktyki w rzeczywistych operacjach kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego, posiadającego odpowiednie uprawnienia.

4.3.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać w drodze egzaminu umiejętności ustalone przez Inspektorat Personelu Lotniczego dla każdego z uprawnień wymienionych w 4.4.

#### 4.4. Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego

Licencja kontrolera ruchu lotniczego powinna obejmować co najmniej jedno z następujących uprawnień:

- a) uprawnienie kontroli lotniska,
- b) uprawnienie kontroli zbliżania,
- c) uprawnienie kontroli obszaru,
- d) uprawnienie do kontroli radarowej.

4.4.1. 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:

4.4.1.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać, że zna:

- a) przepisy ruchu lotniczego, w szczególności dotyczące danego lotniska,
- b) przepisy współdziałania w zakresie ruchu lotniczego z sąsiednimi organami kontroli ruchu lotniczego,
- c) przepisy dotyczące alarmowych służb bezpieczeństwa (przeciwpożarowej, sanitarnej itp.),
- d) charakterystyki lokalnego ruchu lotniczego,
- e) ukształtowanie terenu i ważne punkty orientacyjne,
- f) skróty i inne dane odnoszące się do obserwacji meteorologicznych dokonywanych w rejonie lotniska,
- g) znaki rozpoznawcze, częstotliwości i inne dane odnoszące się do lotniczych urządzeń nawigacyjnych znajdujących się w przestrzeni odpowiedzialności danego lotniska oraz urządzeń bezpośrednio przyległych do tej przestrzeni.

4.4.1.2. Praktyka. Kandydat powinien ukończyć odpowiednie szkolenie lotnicze i odbyć na danym lotnisku w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie co najmniej

jednomiesięczną praktykę pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego posiadającego uprawnienia kontroli lotniska. Jeżeli kandydat posiadający już uprawnienie kontroli określonego lotniska ubiega się o takie uprawnienie w odniesieniu do innego lotniska, Inspektorat Personelu Lotniczego może je wydać na podstawie wystawionego przez państwowy cywilny organ ruchu lotniczego zaświadczenia stwierdzającego przeszkolenie kandydata i zdanie egzaminu przed komisją wyznaczoną przez państwowy cywilny organ ruchu lotniczego oraz odbycie praktyki. W przypadku uruchamiania nowego organu kontroli ruchu lotniczego wymaganie odbycia praktyki może być pominięte. Przepis ten stosuje się odpowiednio do kontroli obszaru i kontroli zbliżania.

4.4.2. 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:

4.4.2.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać podczas egzaminu, że zna:

- a) przepisy lokalne dotyczące rejonu i strefy kontroli lotniska,
- b) procedury koordynacji ruchu lotniczego pomiędzy organem w rejonie kontrolowanym danego lotniska, w obszarach kontroli lotnisk przyległych oraz przyległych rejonach informacji powietrznej,
- c) procedury dolotu, odlotu, oczekiwania, nieudanego podejścia i przerwane go startu,
- d) przepisy poszukiwania i ratownictwa oraz dotyczące odpowiednich urządzeń,
- e) przepisy dotyczące alarmowych służb bezpieczeństwa (przeciwpożarowej, sanitarnej itd.),
- f) charakterystyki lokalnego ruchu lotniczego,
- g) ukształtowanie terenu i ważne punkty orientacyjne,
- h) pomoce elektroniczne używane w ruchu lotniczym,
- i) kody depech o aktualnych obserwacjach meteorologicznych i prognozach pogody oraz charakterystyczne dla przestrzeni odpowiedzialności danego lotniska zjawiska pogodowe mające wpływ na wykonywanie lotów,
- j) znaki rozpoznawcze, częstotliwości i inne dane odnoszące się do lotniczych urządzeń nawigacyjnych znajdujących się w przestrzeni odpowiedzialności danego rejonu kontrolowanego oraz w przestrzeniach bezpośrednio przyległych.

4.4.2.2. Praktyka. Kandydat powinien ukończyć odpowiednie szkolenie lotnicze i odbyć w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie 3-miesięczną praktykę pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego posiadającego uprawnienie kontroli zbliżania.

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

4.4.3.1. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać, że zna:

- a) urzędzenia do nawigacji powietrznej usytuowane wewnątrz lub w pobliżu obszaru kontrolowanego,
- b) źródła komunikatów meteorologicznych i charakterystykę zjawisk mogących mieć wpływ w obszarze kontrolowanym,
- c) lotniska i warunki ruchu lotniczego,
- d) procedury koordynacji pomiędzy centrum kontroli obszaru i innymi organami kontroli ruchu lotniczego,
- e) dane dotyczące urządzeń łączności radiowej, wraz z częstotliwościami i procedurami,
- f) topografię i ważne punkty orientacyjne,
- g) procedury poszukiwania i ratownictwa, odpowiednie urzędzenia i właściwe służby,
- h) właściwe procedury oczekiwania, zbliżania, nieudanego podejścia oraz procedury odlotu i przerywanego startu.

4.4.3.2. Praktyka. Kandydat powinien ukończyć odpowiednie szkolenie lotnicze i odbyć w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie co najmniej 3-miesięczną praktykę pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego posiadającego uprawnienie kontroli obszaru.

4.4.3.3. Uprawnienia posiadacza licencji kontrolera ruchu lotniczego.

4.4.3.3.1. Uprawnienie kontroli lotniska upoważnia posiadacza licencji z takim uprawnieniem do wykonywania i nadzorowania wykonywania kontroli lotniska na lotnisku lub lotniskach wymienionych w uprawnieniu, pod warunkiem że zna on dokładnie wszystkie odpowiednie przepisy, informacje i wskazówki.

4.4.3.3.2. Uprawnienie kontroli zbliżania upoważnia posiadacza licencji z takim uprawnieniem do wykonywania i nadzorowania wykonywania kontroli zbliżania na lotnisku lub lotniskach wymienionych w uprawnieniu w przestrzeni powietrznej określonej jako przestrzeń podlegająca właściwości danej służby kontroli zbliżania, pod warunkiem że zna on dokładnie wszystkie odpowiednie przepisy, wskazówki i informacje.

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

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

4.4.3.3.5. Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego w zależności od wiadomości, umiejętności i praktyki kandydata mogą być ograniczone przez wpisanie do licencji czynności objętych uprawnieniem.

4.4.4. Rodzaje uprawnień do kontroli radarowej. Licencja kontrolera ruchu lotniczego może obejmować jedno lub więcej następujących uprawnień do posługiwania się radarem:

- 1) uprawnienie kontrolera radaru precyzyjnego podejścia do lądowania (PAR),
- 2) uprawnienie kontrolera radaru zbliżania (SRE),
- 3) uprawnienie kontrolera radaru kontroli obszaru.

4.4.4.1. Warunki wydania uprawnienia do kontroli radarowej. Kandydat ubiegający się o uprawnienie do kontroli radarowej powinien posiadać licencję kontrolera ruchu lotniczego oraz odpowiednie uprawnienie kontroli lotniska, zbliżania lub obszaru, w odniesieniu do którego ma wykonywać funkcje kontroli radarowej.

4.4.4.2. Wiadomości. Kandydat powinien wykazać, że zna:

- a) podstawowe zasady budowy i działania radaru oraz jego obsługi,
- b) charakterystyki różnych typów statków powietrznych w zakresie, w jakim mają one związek z kontrolą radarową,
- c) wpływ ukształtowania terenu i innych czynników na dokładność wskazań radaru,
- d) wpływ warunków atmosferycznych na dokładność wskazań radaru,
- e) bezpieczne ścieżki schodzenia i pionowe zabezpieczenie przelotu nad przeszkodami,
- f) przepisy koordynacji działań z innymi organami służb ruchu lotniczego posługującymi się lub nie posługującymi się urządzeniami radarowymi,
- g) frazeologię radiotelefoniczną i przepisy łączności w zakresie niezbędnym do wykonywania określonej funkcji kontrolera radarowego,
- h) radarowe procedury dolotu, odlotu, oczekiwania, nieudanego podejścia, przelotu oraz postępowanie w sytuacjach awaryjnych,
- i) procedury identyfikacji statków powietrznych,
- j) separację radarowe statków powietrznych,
- k) charakterystykę używanych urządzeń radarowych pod względem pokrycia terenu, stosowania sposobów regulacji tłumienia ech pasożytniczych,
- l) odpowiednio procedury kontroli ruchu za pomocą PAR, SRE lub radaru kontroli obszaru.

4.4.4.3. Praktyka. Kandydat powinien ukończyć odpowiednie szkolenie lotnicze i odbyć w okresie 12 miesięcy poprzedzających bezpośrednio jego wystąpienie o uprawnienie co najmniej jednomiesięczną praktykę pod nadzorem kontrolera ruchu lotniczego z odpowiednim uprawnieniem do posługiwania się radarem, z tym że:

- a) praktyka kandydata ubiegającego się o uprawnienie kontrolera radaru precyzyjnego podejścia do lądowania (PAR) powinna obejmować nie mniej niż 200 sprowadzeń statków powietrznych do lądowania za pomocą PAR, w tym nie więcej niż 100 dokonanych na urządzeniu treningowym uznanym przez Inspektorat Personelu Lotniczego i nie mniej niż 50 dokonanych na urządzeniu radaru precyzyjnego takiego typu, jaki jest na lotnisku, na którym kandydat ma pełnić czynności,
- b) praktyka kandydata ubiegającego się o uprawnienie kontrolera radaru kontroli zbliżania lub kontroli obszaru powinna obejmować nie mniej niż 25 sprowadzeń statków powietrznych za pomocą ekranu radarowego (PPI); sprowadzenia te powinny być dokonane za pomocą urządzeń radaru kontroli zbliżania lub obszaru typu używanego w jednostce organizacyjnej, w której kandydat ma wykonywać czynności.

4.4.4.4. Umiejętności. Wiadomości podane w 4.4.4.2. f) do l) kandydat powinien wykazać w drodze egzaminu praktycznego.

4.4.5. Uprawnienia. Posiadacz uprawnień do kontroli radarowej upoważniony jest, do wykonywania lub nadzorowania czynności związanych z postugiwaniem się:

- radarem precyzyjnego podejścia do lądowania zainstalowanym na danym lotnisku,
- radarem kontroli zbliżania — w przestrzeni powietrznej podległej właściwemu organowi kontroli zbliżania,
- radarem kontroli obszaru — w przestrzeni powietrznej podległej właściwemu organowi kontroli obszaru.

4.4.5.1. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie jej ważności wykonywał co najmniej przez 6 miesięcy czynności wynikające z jego licencji.

#### 4.5. Dyspozytor lotniczy

4.5.1. Warunki wydania licencji. Kandydat ubiegający się o licencję dyspozytora lotniczego powinien odpowiadać następującym warunkom dotyczącym wieku, wiadomości, praktyki i umiejętności:

4.5.1.1. Wiek. Kandydat powinien mieć ukończonych 21 lat życia.

4.5.1.2. Wiadomości. Kandydat powinien mieć ukończoną szkołę średnią oraz wykazać, że zna:

- zasady ustalania planów lotu, włącznie z obliczeniem środka ciężkości, zużycia paliwa, zasięgu lotu, sposób wyszukiwania lotnisk zapasowych,
- sposób posługiwania się dokumentacją lotniczą, np. AIP, NOTAM, kody i skróty używane w lotnictwie,
- podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz przepisy i regulaminy dotyczące przewozu lotniczego,
- przepisy i procedury kontroli ruchu lotniczego, związane z pracą dyspozytora lotniczego,
- meteorologię lotniczą,

- zasady używania i ograniczenia w używaniu wysokościomierzy i nastawiania wysokościomierzy,
- zasady nawigacji lotniczej ze szczególnym uwzględnieniem lotów według wskazań przyrządów,
- sposoby zapewnienia ciągłości dyżurów operacyjnych,
- procedury łączności ze statkami powietrznymi i stacjami naziemnymi,
- język angielski.

4.5.1.3. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że w okresie 3 lat bezpośrednio poprzedzających ubieganie się o wydanie licencji wykonywał w ciągu 2 lat w przewozie lotniczym czynności na następujących stanowiskach:

- pilota statku powietrznego lub
- nawigatora, lub
- radiooperatora pokładowego, lub
- meteorologa w oddziale dyspozycji statków powietrznych, lub
- kontrolera ruchu lotniczego, lub
- szefa grupy dyspozytorów lotniczych.

W razie wykonywania przez kandydata czynności na kilku stanowiskach, czas ich wykonywania na jednym ze stanowisk nie może być krótszy niż 1 rok.

4.5.1.3.1. Zamiast praktyki określonej w 4.5.1.3. kandydat może wykazać, że w okresie 2 lat bezpośrednio poprzedzających ubieganie się o wydanie licencji wykonywał czynności asystenta dyspozytora lotniczego w przewozie lotniczym przez co najmniej 1 rok lub że ukończył odpowiednie szkolenie lotnicze.

4.5.1.4. Umiejętności. Kandydat powinien wykazać, że umie:

- wykonywać operatywnie i dokładnie analizy warunków meteorologicznych z serii map i depech meteorologicznych ogólnie dla określonej drogi lotniczej oraz przewidzieć zmianę warunków atmosferycznych, szczególnie w punktach docelowych trasy,
- określać optymalne trasy lotów,
- zapewnić nadzór i pomoc w czasie lotów w niesprzyjających warunkach.

4.5.2. Uprawnienia. Posiadacz licencji dyspozytora lotniczego upoważniony jest do:

- udzielania pomocy dowódcy statku powietrznego w czasie przygotowywania lotu przez dostarczanie mu niezbędnych, dotyczących wykonania lotu, informacji przewidzianych w przepisach w sprawie ruchu lotniczego i w sprawie eksploatacji statków powietrznych,
- przekazywania dowódcy statku powietrznego podczas lotu za pomocą odpowiednich środków informacji niezbędnych do bezpiecznego wykonywania lotu,
- przedsięwzięcia w razie powstania niebezpiecznej sytuacji czynności określonych w instrukcji operacyjnej statku powietrznego.

4.5.3. Warunki przedłużenia okresu ważności licencji. Ważność licencji może być przedłużona, jeżeli jej posiadacz wykaze, że w okresie jej ważności wykonywał przez 6 miesięcy czynności wynikające z jego licencji.