

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

PROTOKÓŁ

SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ
EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYPMULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES
ATPL/MPL/TYP RATING SKILL TEST OR PROFICIENCY CHECKUrząd
Lotnictwa
Cywilnego

1 DANE PERSONALNE / PERSONAL DETAILS

Nazwisko kandydata: Imię:
Applicant's last name *First name*

Rodzaj i numer licencji: Państwo wydania licencji:
Type / number of license *State of licence issue*

2 DANE Z EGZAMINU / KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI / SKILL TEST / PROFICIENCY CHECK DETAILS

Data wygaśnięcia uprawnień: Typ samolotu:
Expiry of previous or current rating *Aeroplanes Type*

Wydanie Uprawnienia TR
*Skill test TR*Kontrola umiejętności TR / IR:
*Proficiency check TR / IR:*Samolot certyfikowany: SE-SP ME-SP
*Aeroplanes certified*SE-MP ME-MP Wydanie Licencji ATPL
*Skill test ATPL*Przedłużenie
*Revalidation*Operacje w załodze: SP MP
*Operating role*Wydanie Licencji MPL
*Skill test MPL*Wznowienie
*Renewal*PBN: Wykonano co najmniej jedno podejście RNP APCH:
At least one RNP APCH approach was performed

Przy przedłużeniu zaznaczyć właściwie: 10 odcinków trasy jako pilot 1 odcinek trasy jako pilot z egzaminatorem OPC/LPC
Select one from the followings (revalidation only): FCL.740.A a) *10 route sectors as pilot* *1 route sector as pilot flown with examiner*

Symulator
*Simulator*Samolot
*Aeroplanes*Znaki rej. samolotu:
Aeroplanes registration

Numer FSTD: (zgodnie z (EU) 1178/2011) Operator symulatora:
Number of FSTD used *(according to EU Reg. 1178/2011)* *Simulator operator*

Właściwy organ wydający Certyfikat FSTD:
Competent Authority issuing qualification certificate for FSTD

Trasa: Całkowity czas lotu: Czas odlotu: Czas przylotu:
Route *Total time of flight* *Time of departure* *Time of arrival*

Miejsce: Data:
Location *Date*

3 WYNIK KOŃCOWY EGZAMINU / RESULT OF THE TEST

Zaliczony / Passed Częściowo zaliczony / Partially passed Nie zaliczony / Failed

Uwaga: W przypadku nie zaliczenia egzaminu, wpisać przyczynę i zalecenia do szkolenia. (str. 8 uwagi)
Note: if the applicant fails the exam, the examiner shall indicate the reasons and recommendations for training. (Note: page 8)

Nowa data uprawnień, ważność do: Typ samolotu:
New date of rating - valid until *Aeroplanes Type*

Wydano zezwolenie na korzystanie z uprawnień do 8 tygodni / Permission of Licence Privileges up to 8 weeks has been issued

Otrzymałem informacje od wnioskodawcy dotyczące jego wykształcenia, doświadczenia i zaświadczam, że są zgodne z wymaganiami EASA Part-FCL (jeśli wymagane) / I have received information from the applicant regarding his/her experience and instruction and certify that this complies with the requirements of EASA Part-FCL. (if applicable)

Potwierdzam, że przyjąłem ustny egzamin z wiedzy teoretycznej (jeżeli jest wymagany) / I confirm that the applicant's theoretical knowledge has been confirmed by verbal examination (where applicable).

Potwierdzam, że wszystkie wymagane manewry i ćwiczenia zostały wykonane / I confirm that all the required manoeuvres and exercises have been completed.

(ONLY Non-Polish examiner): I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in version (insert document version) of the Examiner Differences Document.

Miejsce i data: Numer i rodzaj licencji Egzaminatora:
Location and date *Number and type of examiner licence*

Podpis Egzaminatora: Nazwisko Egzaminatora (czytelnie):
Signature of examiner *Name of examiner, in capitals*

Podpis Egzaminowanego: Numer upoważnienia Egzaminatora:
Signature of Applicant *Examiner's certificate number*

Uwaga jak wypełniać: jeśli TAK jeśli NIE

Protokoły otrzymują: 1. Egzaminowany - oryginał, 2. Właściwa Władza Aplikanta, 3. Egzaminator, 4. Właściwa Władza Egzaminatora (jeśli jest inna) /
The report shall be submitted to 1. The Applicant - original, 2. The Applicant's Competent Authority, 3. The Examiner, 4. The Examiner's Competent Authority (if different)

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik 9 do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury <i>Manoeuvres / procedures</i>		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
SEKCJA 1 / SECTION 1						
1	Przygotowanie lotu / <i>Flight preparation</i>	OTD				
1.1.	Obliczanie osiągnięć / <i>Performance calculation</i>	P				
1.2.	Zewnętrzny, wzrokowy przegląd samolotu; umiejscowienie każdego elementu oraz cel przeglądu / <i>Aeroplane external visual inspection; location of each item and purpose of inspection</i>	OTD P#	P			
1.3.	Przegląd kabiny pilota / <i>Cockpit inspection</i>	P→	→			
1.4.	Korzystanie z listy kontrolnej przed uruchomieniem silników, procedury uruchomienia, sprawdzenie sprzętu radiowego i nawigacyjnego, wybór i ustawienie częstotliwości nawigacyjnych i radiowych / <i>Use of checklist prior to starting engines, starting procedures, radio and navigation equipment check, selection and setting of navigation and communication frequencies</i>	P→	→		M	
1.5.	Kolowanie zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego lub instruktora / <i>Taxiing in compliance with ATC instructions or instructions of instructor</i>	P→	→			
1.6.	Czynności kontrolne przed startem / <i>Before take-off checks</i>	P→	→		M	
SEKCJA 2 / SECTION 2						
2	Starty / <i>Take-offs</i>					
2.1.	Starty normalne z różnymi ustawieniami klap, w tym start przyspieszony <i>Normal take-offs with different flap settings, including expedited take-off</i>	P→	→			
2.2*	Start według wskazań przyrządów; przejście do lotu według wskazań przyrządów jest wymagane podczas rotacji lub natychmiast po oderwaniu się od ziemi / <i>Instrument take-off; transition to instrument flight is required during rotation or immediately after becoming airborne</i>	P→	→			
2.3.	Start z bocznym wiatrem / <i>Crosswind take-off</i>	P→	→			
2.4.	Start przy maksymalnej masie startowej (rzeczywistej lub symulowanej) / <i>Take-off at maximum take-off mass (actual or simulated maximum take-off mass)</i>	P→	→			
2.5.	Starty z symulowaną awarią silnika: / <i>Take-offs with simulated engine failure:</i>					
2.5.1*	zaraz po osiągnięciu prędkości V2 / <i>shortly after reaching V2</i>	P→	→			
	(Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii transportowej lub komunikacji lokalnej nie należy symulować awarii silników przed osiągnięciem minimalnej wysokości 500 stóp nad końcem drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości gęstościowej, instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zaraz po osiągnięciu prędkości V2) / <i>(In aeroplanes which are not certificated as transport category or commuter category aeroplanes, the engine failure shall not be simulated until reaching a minimum height of 500 ft above the runway end. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure shortly after reaching V2)</i>					
2.5.2*	między prędkością V1 i V2 / <i>between V1 and V2</i>	P	X		M tylko na FFS / FFS only	
2.6.	Przerwanie startu przy rozsądnej prędkości przed osiągnięciem prędkości V1 / <i>Rejected take-off at a reasonable speed before reaching V1</i>	P→	→X		M	
SEKCJA 3 / SECTION 3						
3	Manewry i procedury w locie / <i>Flight manoeuvres and procedures</i>					
3.1.	Ręczne sterowanie z użyciem układu nakazu lotu i bez (bez autopilota, bez automatycznego ciągu/automatycznej regulacji mocy silników oraz, w stosownych przypadkach, w różnych konfiguracjach) / <i>Manual flight with and without flight directors (no autopilot, no autothrust/autothrottle, and at different control laws, where applicable)</i>	P→	→			
3.1.1.	Przy różnych prędkościach (w tym na małej prędkości) i wysokościach w ramach szkolenia na FSTD. / <i>At different speeds (including slow flight) and altitudes within the FSTD training envelope</i>	P→	→			
3.1.2.	Głębokie zakręty w lewo i prawo o 180° do 360° z przechyleniem 45° / <i>Steep turns using 45° bank, 180° to 360° left and right</i>	P→	→			
3.1.3.	Zakręty ze spoilerami i bez / <i>Turns with and without spoilers</i>	P→	→			
3.1.4.	Pilotaż według wskazań przyrządów i wykonywanie manewrów, łącznie z odlotem i dolotem według wskazań przyrządów, oraz podejście wzrokowe / <i>Procedural instrument flying and manoeuvring including instrument departure and arrival, and visual approach</i>	P→	→			

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik 9 do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
3.2.	Pochylenie (ang. tuck under) i trzepotanie (w stosownych przypadkach), a także inne zjawiska specyficzne dla lotu na samolocie (np. holendrowanie) / Tuck under and Mach buffets (if applicable), and other specific flight characteristics of the aeroplane (e.g. Dutch Roll)	P→	→X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used for this exercise		tylko na FFS / FFS only	
3.3.	Eksplatacja instalacji i sterowanie urządzeniami technicznymi w sytuacjach normalnych (w stosownych przypadkach) / Normal operation of systems and controls engineer's panel (if applicable)	OTD P→	→			
3.4.	Eksplatacja następujących systemów i instalacji w sytuacjach normalnych i anormalnych: / Normal and abnormal operations of following systems:				M	Należy obowiązkowo wybrać co najmniej 3 sytuacje anormalne z pkt 3.4.0 do 3.4.14 włącznie / A mandatory minimum of 3 abnormal items shall be selected from 3.4.0 to 3.4.14 inclusive
3.4.0.	Silnik (jeżeli to konieczne – śmigło) / Engine (if necessary propeller)	OTD P→	→			
3.4.1.	Utrzymywanie zwiększonego ciśnienia i klimatyzacja / Pressurisation and air conditioning	OTD P→	→			
3.4.2.	Rurka Pitota/dajnik ciśnienia statycznego / Pitot/static system	OTD P→	→			
3.4.3.	Instalacja paliwowa / Fuel system	OTD P→	→			
3.4.4.	Instalacja elektryczna / Electrical system	OTD P→	→			
3.4.5.	Instalacja hydrauliczna / Hydraulic system	OTD P→	→			
3.4.6.	System sterowania lotem i wyważania / Flight control and trim system	OTD P→	→			
3.4.7.	Instalacja przeciwbłędzeniowa/odlodzeniowa, ogrzewanie szyb / Anti-icing/de-icing system, glare shield heating	OTD P→	→			
3.4.8.	Autopilot/układ nakazu lotu / Autopilot/flight director	OTD P→	→		M (tylko w załodze jednoosobowej / (single pilot only)	
3.4.9.	Urządzenia ostrzegające przed przeciągnięciem lub urządzenia zapobiegające przeciągnięciu oraz urządzenia stabilizujące / Stall warning devices or stall avoidance devices, and stability augmentation devices	OTD P→	→			
3.4.10.	System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi, radar meteorologiczny, radiowysokościomierz, transponder / Ground proximity warning system, weather radar, radio altimeter, transponder	P→	→			
3.4.11.	Wyposażenie radiowe, urządzenia nawigacyjne, przyrządy, system zarządzania lotem (FMS) / Radios, navigation equipment, instruments, FMS	OTD P→	→			
3.4.12.	Podwozie i układ hamulcowy / Landing gear and brake	OTD P→	→			
3.4.13.	Sloty i kłapy / Slat and flap system	OTD	→			
3.4.14.	Pomocnicze źródło zasilania (APU) / Auxiliary power unit (APU)	OTD P→	→			
Celowo pozostawiono puste / Intentionally left blank						

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik 9 do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury <i>Manoeuvres / procedures</i>		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
3.6.	Procedury w sytuacjach anormalnych i awaryjnych: / Abnormal and emergency procedures:				M	Należy obowiązkowo wybrać minimum 3 elementy z pkt 3.6.1 do 3.6.9 włącznie / A mandatory minimum of 3 items shall be selected from 3.6.1 to 3.6.9 inclusive
3.6.1.	Czynności w razie pożaru np. silnika, pomocniczego zespołu zasilania, w kabinie pasażerskiej, w ładowni, w kabinie załogi, skrzydła i instalacji elektrycznej, łącznie z ewakuacją / <i>Fire drills, e.g. engine, APU, cabin, cargo compartment, flight deck, wing and electrical fires including evacuation</i>	P→	→			
3.6.2.	Wykrywanie obecności dymu i jego usuwanie / <i>Smoke control and removal</i>	P→	→			
3.6.3.	Awaria silnika, wyłączenie i ponowne włączenie na bezpiecznej wysokości / <i>Engine failures, shutdown and restart at a safe height</i>	P→	→			
3.6.4.	Zrzucanie paliwa (symulowane) / <i>Fuel dumping (simulated)</i>	P→	→			
3.6.5.	Uskok wiatru podczas startu/ładowania / <i>Wind shear at take-off/landing</i>	P	X		tylko na FFS / FFS only	
3.6.6.	Symulowane rozhermetyzowanie kabiny i zniżanie awaryjne / <i>Simulated cabin pressure failure/emergency descent</i>	P→	→			
3.6.7.	Niezdolność członka załogi lotniczej do pracy / <i>Incapacitation of flight crew member</i>	P→	→			
3.6.8.	Inne sytuacje awaryjne wymienione w instrukcji użytkownika samolotu w locie (AFM) / <i>Other emergency procedures as outlined in the appropriate aeroplane flight manual (AFM)</i>	P→	→			
3.6.9.	Zdarzenie TCAS (system unikania kolizji w powietrzu) / <i>TCAS event</i>	OTD P→	nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used		tylko na FFS / FFS only	
3.7.	Szkolenie w zakresie wyprowadzania samolotu z sytuacji krytycznych / <i>Upset recovery training</i>	P FFS przez naczoney wyłącz nie do zadań szkoleniowych / FFS qualified for the training task only	X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used for this exercise			
3.7.1.	Wyprowadzanie z przeciągnięcia: — w konfiguracji do startu; — w konfiguracji gładkiej na niskiej wysokości; — w konfiguracji gładkiej na wysokości bliskiej maksymalnej wysokości operacyjnej; oraz — w konfiguracji do lądowania. / Recovery from stall events in: — take-off configuration; — clean configuration at low altitude; — clean configuration near maximum operating altitude; and — landing configuration.					
3.7.2.	Następujące ćwiczenia w zakresie sytuacji krytycznych: — wyprowadzanie przy nosie zadartym pod różnymi kątami przechylenia; oraz — wyprowadzanie przy nosie pochylonym pod różnymi kątami przechylenia. / <i>The following upset exercises: — recovery from nose-high at various bank angles; and — recovery from nose-low at various bank angles</i>	P FFS przez naczoney wyłącz nie do zadań szkoleniowych / FFS qualified for the training task only	X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used for this exercise		tylko na FFS / FFS only	

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik 9 do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury Manoeuvres / procedures		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
3.8.	Procedury w locie według wskazań przyrządów / Instrument flight procedures					
3.8.1.*	Trzymanie się tras odlotu i dolotu oraz stosowanie się do poleceń ATC / Adherence to departure and arrival routes and ATC instructions	P→	→		M	
3.8.2.*	Procedury oczekiwania / Holding procedures	P→	→			
3.8.3.*	Operacje 3D do wysokości DH/A 200 stóp (60 m) lub do wyższych minimów, jeżeli wymaga tego procedura podejścia / 3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure					
<i>Uwaga: Zgodnie z AFM procedury RNP APCH mogą wymagać użycia autopilota lub układu nakazu lotu. Procedura, która ma być wykonana ręcznie, musi zostać wybrana z uwzględnieniem takich ograniczeń (np. należy wybrać ILS dla procedury 3.8.3.1 w przypadku takiego ograniczenia AFM). Note: According to the AFM, RNP APCH procedures may require the use of autopilot or flight director. The procedure to be flown manually shall be chosen taking into account such limitations (for example, choose an ILS for 3.8.3.1 in the case of such AFM limitation).</i>						
3.8.3.1.*	Podejście ręczne, bez wykorzystania układu nakazu lotu / Manually, without flight director	P→	→		M (tylko egzamin praktyczny) / (skill test only)	
3.8.3.2.*	Podejście ręczne, z wykorzystaniem układu nakazu lotu / Manually, with flight director	P→	→			
3.8.3.3.*	z wykorzystaniem autopilota / With autopilot	P→	→			
3.8.3.4.*	Podejście ręczne, z symulacją niesprawności jednego silnika podczas podejścia końcowego, albo do przyziemienia albo do wykonania całej procedury nieudanego podejścia (w zależności od przypadku), rozpoczęte: (i) przed osiągnięciem wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; oraz (ii) po osiągnięciu wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska. Na samolotach, które nie są certyfikowane w kategorii samolotów transportowych (JAR/FAR 25) lub samolotów komunikacji lokalnej (SFAR 23), podejście z odejściem na drugi krąg z symulowaną awarią silnika jest inicjowane w połączeniu z podejściem 2D zgodnie z punktem 3.8.4. Odejście na drugi krąg musi być zainicjowane po osiągnięciu publikowanej wysokości względnej/bezwzględnej zapewniającej minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH/A), lecz nie później niż po osiągnięciu MDH/A 500 stóp powyżej proggu drogi startowej. Na samolotach posiadających te same osiągi co samoloty kategorii transportowej w zakresie masy startowej i wysokości bezwzględnej gęstościowej instruktor może rozpocząć symulację awarii silnika zgodnie z ćwiczeniem 3.8.3.4. / Manually, with one engine simulated inoperative during final approach, either until touchdown or through the complete missed approach procedure (as applicable), starting: (i) before passing 1 000 ft above aerodrome level; and (ii) after passing 1 000 ft above aerodrome level. In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the approach with simulated engine failure and the ensuing go-around shall be initiated in conjunction with the 2D approach in accordance with 3.8.4. The go-around shall be initiated when reaching the published obstacle clearance height/altitude (OCH/A); however, not later than reaching an MDH/A of 500 ft above the runway threshold elevation. In aeroplanes having the same performance as a transport category aeroplane regarding take-off mass and density altitude, the instructor may simulate the engine failure in accordance with exercise 3.8.3.4.	P→	→		M	
3.8.4.*	Operacje 2D do wysokości MDH/A / 2D operations down to the MDH/A	P*→	→		M	
3.8.5.	Podejście z okrążenia w następujących warunkach: a)*podejście na minimalnej dozwolonej wysokości krążenia nad lotniskiem zgodnie z lokalnymi pomocami podejścia w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów; a następnie: b) podejście z okrążenia na inną drogę startową o kierunku różnym o co najmniej 90° w stosunku do drogi podejścia końcowego z zadania (a) na minimalnej dozwolonej wysokości podejścia. <i>Uwaga: jeżeli zadań (a) i (b) nie można wykonać z uwagi na ruch lotniczy, to może być wykonany krąg nadlotniskowy przy symulowanej małej widzialności.</i> Circling approach under the following conditions: (a)*approach to the authorised minimum circling approach altitude at the aerodrome in question in accordance with the local instrument approach facilities in simulated instrument flight conditions; followed by: (b) circling approach to another runway at least 90° off centreline from the final approach used in item (a), at the authorised minimum circling approach altitude. <i>Remark: If (a) and (b) are not possible due to ATC reasons, a simulated low visibility pattern may be performed.</i>	P*→	→			
3.8.6.	Podejście z widocznością / Visual approaches	P→	→			

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik 9 do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING			EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK	
Manewry / Procedury <i>Manoeuvres / procedures</i>		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
SEKCJA 4 / SECTION 4						
4	Procedury odlotu po nieudanym podejściu / Missed approach procedures					
4.1.	Odejście na drugi krąg w trakcie operacji 3D z wysokości względnej decyzji, ze wszystkimi silnikami pracującymi* / Go-around with all engines operating* during a 3D operation on reaching decision height	P*→	→			
4.2.	Odejście na drugi krąg na różnych etapach podejścia według wskazań przyrządów ze wszystkimi silnikami pracującymi* / Go-around with all engines operating* from various stages during an instrument approach	P*→	→			
4.3.	Inne procedury odlotu po nieudanym podejściu / Other missed approach procedures	P*→	→			
4.4.*	Ręczne odejście na drugi krąg po podejściu według wskazań przyrządów z wysokości względnej decyzji, minimalnej wysokości zniżania (MDH) lub punktu nieudanego podejścia (MAPt), z symulowaną awarią silnika krytycznego / Manual go-around with the critical engine simulated inoperative after an instrument approach on reaching DH, MDH or MAPt	P*→	→		M	
4.5.	Zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi: — z różnych wysokości poniżej DH/MDH; — po przyziemieniu (zaniechanie lądowania) Na samolotach, które nie są certyfikowane jako samoloty kategorii transportowej (JAR/FAR 25) ani samoloty komunikacji lokalnej (SFAR 23), zaniechanie lądowania ze wszystkimi silnikami pracującymi rozpoczyna się poniżej wysokości MDH/A lub po przekroczeniu punktu przyziemienia. Rejected landing with all engines operating: — from various heights below DH/MDH; — after touchdown (balked landing) In aeroplanes which are not certificated as transport category aeroplanes (JAR/FAR 25) or as commuter category aeroplanes (SFAR 23), the rejected landing with all engines operating shall be initiated below MDH/A or after touchdown.	P→	→			
SEKCJA 5 / SECTION 5						
5	Lądowanie / Landings					
5.1.	Lądowanie normalne* po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości DA/H po operacji podejścia według wskazań przyrządów. / Normal landings* with visual reference established when reaching DA/H following an instrument approach operation	P				
5.2.	Lądowanie z symulowanym zacięciem stabilizatora poziomego w jego dowolnym nierównoważonym położeniu / Landing with simulated jammed horizontal stabiliser in any out-of-trim position	P→		tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used for this exercise	tylko na FFS / FFS only	
5.3.	Lądowanie z bocznym wiatrem (w miarę możliwości na samolocie) / Crosswind landings (aircraft, if practicable)	P→	→			
5.4.	Krąg nadlotnikowy i lądowanie z klapami i slotami schowanymi lub częściowo wypuszczonymi / Traffic pattern and landing without extended or with partly extended flaps and slats	P→	→			
5.5.	Lądowanie z symulowaną niesprawnością silnika krytycznego / Landing with critical engine simulated inoperative	P→	→		M	
5.6	Lądowanie z dwoma niepracującymi silnikami: —samoloty trzysilnikowe: silnik centralny i jeden silnik zewnętrzny, w miarę możliwości, zgodnie z danymi w instrukcji użytkowania samolotu w locie; oraz —samoloty czterosilnikowe: dwa silniki położone po jednej stronie Landing with two engines inoperative: —aeroplanes with three engines: the centre engine and one outboard engine as far as practicable according to data of the AFM; and — aeroplanes with four engines: two engines at one side	P	X		M tylko na FFS (tylko egzamin praktyczny) / FFS only (skill test only)	

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

Komisja Egzaminacyjna

Wzór nr 03.3

Załącznik 9 do Protokołu / Appendix 9 to Form						
SAMOLOTY Z ZAŁOGĄ WIELOOSOBOWĄ ORAZ SAMOLOTY COMPLEX O WYSOKICH OSIĄGACH Z ZAŁOGĄ JEDNOOSOBOWĄ MULTI-PILOT AEROPLANES AND SINGLE-PILOT HIGH-PERFORMANCE COMPLEX AEROPLANES		SZKOLENIE PRAKTYCZNE PRACTICAL TRAINING		EGZAMIN PRAKTYCZNY LUB KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI NA ATPL/MPL/DO UZYSKANIA UPRAWNIENIA NA TYP ATPL/MPL/TYPE RATING SKILL TEST OR PROF. CHECK		
Manewry / Procedury <i>Manoeuvres / procedures</i>		FSTD	A	Podpis instruktora po ukończeniu szkolenia Instructor initials when training completed	Badane lub sprawdzane na FSTD lub A Tested or checked in FSTD or A	Podpis egzaminatora po ukończeniu egzaminu lub kontroli umiejętności Examiner initials when test or check completed
SEKCJA 6 / SECTION 6						

Uwagi ogólne: Specjalne wymagania dotyczące rozszerzenia uprawnień na typ do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 200 stóp (60 m), tzn. operacji CAT II/III. / *General remarks:* Special requirements for the extension of a type rating for instrument approaches down to a decision height of less than 200 ft (60 m), i.e. CAT II/III operations.

	<p>Dodatkowe upoważnienia do uprawnień na typ dotyczące wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (200 stóp) (CAT II/III). Poniższe manewry i procedury stanowią minimum wymagań szkoleniowych do zezwolenia na wykonywanie podejść do wysokości względnej decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Podczas wykonywania niżej wymienionych procedur podejścia według wskazań przyrządów oraz nieudanego podejścia należy wykorzystać całe wyposażenie samolotu wymagane do dopuszczenia tego typu samolotu do wykonywania podejść według wskazań przyrządów do wysokości decyzji poniżej 60 m (200 stóp). Additional authorisation on a type rating for instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) (CAT II/III) The following manoeuvres and procedures are the minimum training requirements to permit instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft). During the following instrument approaches and missed approach procedures, all aeroplane equipment required for type certification of instrument approaches down to a DH of less than 60 m (200 ft) shall be used.</p>					
6.1*	Przerwany start przy minimalnym dozwolonym zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) / <i>Rejected take-off at minimum authorised runway visual range (RVR)</i>	P* →	→X tego ćwiczenia nie należy wykonywać na samolotach / An aeroplane shall not be used for this exercise			M*
6.2*	Podejścia CAT II/III: w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów do określonej wysokości względnej decyzji, z użyciem systemu naprowadzania. Podczas podejścia należy przestrzegać standardowych procedur koordynacji współpracy załogi (podział zadań, komendy, wzajemna kontrola, wymiana informacji i pomoc). / CAT II/III approaches: in simulated instrument flight conditions down to the applicable DH, using flight guidance system. Standard procedures of crew coordination (task sharing, call-out procedures, mutual surveillance, information exchange and support) shall be observed.	P →	→			M
6.3*	Odejście na drugi krąg: po podejściu jak w pkt 6.2 po osiągnięciu wysokości względnej decyzji. Szkolenie obejmuje także odejście na drugi krąg z powodu (symulowanej) niedostatecznej widzialności na drodze startowej, uskoku wiatru, odchylenia samolotu większego niż dopuszczalne dla udanego podejścia oraz usterki urządzeń naziemnych lub pokładowych przed osiągnięciem wysokości względnej decyzji, a także odejście na drugi krąg z symulowaną usterką wyposażenia pokładowego. / Go-around: after approaches as indicated in 6.2 on reaching DH. The training shall also include a go-around due to (simulated) insufficient RVR, wind shear, aeroplane deviation in excess of approach limits for a successful approach, ground/airborne equipment failure prior to reaching DH, and go-around with simulated airborne equipment failure.	P →	→			M*
6.4*	Lądowanie(-a): po osiągnięciu kontaktu wzrokowego na wysokości względnej decyzji po podejściu według wskazań przyrządów. W zależności od systemu naprowadzania, lądowanie należy wykonać automatycznie. / <i>Landing(s): with visual reference established at DH following an instrument approach. Depending on the specific flight guidance system, an automatic landing shall be performed.</i>	P →	→			M

UWAGA: Operacje CAT II/III należy wykonać zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi operacji powietrznych. / NOTE: CAT II/III operations shall be performed in accordance with the applicable air operations requirements.

Celowo pozostawiono puste / Intentionally left blank

Uwaga: W przypadku nie zaliczenia egzaminu, wpisać przyczynę i zalecenia do szkolenia /
Note: if the applicant fails the exam, the examiner shall indicate the reasons and recommendations for training.

Miejsce i data:
Location and date

Podpis Egzaminatora:
Signature of examiner

UWAGI:

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

2. W przypadku samolotów z załogą wieloosobową i samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową, kandydat musi zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności. Jeżeli kandydat nie zaliczy więcej niż pięciu elementów, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Kandydat, który nie zaliczy do 5 elementów, musi zdać ponownie niezaliczone elementy. Jeżeli kandydat nie zaliczy jakiegokolwiek elementu egzaminu powtórkowego lub kontroli powtórkowej, w tym elementów zaliczonych przy wcześniejszym podejściu, musi powtórzyć cały egzamin lub kontrolę. Egzamin praktyczny na ATPL i MPL nie obejmuje sekcji 6. Jeżeli kandydat nie zaliczy lub nie podejdzie do zaliczenia tylko sekcji 6, uprawnienia na typ wydaje się bez uprawnień CAT II lub CAT III. Aby rozszerzyć uprawnienia na typ o uprawnienia CAT II lub CAT III, kandydat musi zdać sekcję 6 na odpowiednim typie statku powietrznego.

ZAKRES TOLERANCJI PODCZAS EGZAMINU W LOCIE

3. Kandydat musi wykazać się umiejętnościami:

- pilotowania samolotu w granicach jego ograniczeń;
- piętnego i dokładnego wykonywania wszystkich manewrów;
- właściwej oceny sytuacji i wykorzystania zespołu umiejętności lotniczych;
- stosowania wiedzy lotniczej;
- zachowywania kontroli nad samolotem przez cały czas w taki sposób, by ani przez moment nie było wątpliwości co do pozytywnego wyniku wykonywanej procedury lub manewru;
- rozumienia i stosowania procedur koordynacji pracy załogi oraz procedur na wypadek niezdolności do pracy członka załogi, jeżeli mają one zastosowanie; oraz
- skutecznego komunikowania się z pozostałymi członkami załogi, w stosownych przypadkach.

4. Zastosowanie mają niższe tolerancje, skorygowane przy uwzględnieniu występowania turbulencji, a także właściwości pilotażowych oraz osiągnięć wykorzystywanego samolotu:

Wysokość Ogólnie ± 100 stóp Rozpocznianie odeszcia na drugi krag na wysokości względnej/bezwzględnej decyzji + 50 stóp/– 0 stóp Minimalna wysokość względna/bezwzględna zniżania/punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu + 50 stóp/– 0 stóp Utrzymywanie nakazanej linii drogi Przy wykorzystaniu radiowych pomocy nawigacyjnych $\pm 5^\circ$ W odniesieniu do odchyłań kątowych odchylenie do połowy skali, azymut i ścieżka schodzenia (np. LPV, IL.S, MLS, GLS) „liniowe” odchylenia poziome 2D (LNAV) i 3D (LNAV/VNAV) poziom błędu/odchylenia poprzecznego od nakazanej linii drogi musi się normalnie mieścić w tolerancji $\pm \frac{1}{2}$ wartości RNP związanej z daną procedurą. Krótkie odchylenia od tej normy, maksymalnie do wartości jednokrotności RNP, są dopuszczalne. liniowe odchylenia pionowe 3D (np. RNP APCH (LNAV/VNAV) przy użyciu funkcji nawigacji w płaszczyźnie pionowej z wykorzystaniem przyrządów barometrycznych Baro/VNAV) Nie więcej niż –75 stóp poniżej pionowego profilu w dowolnym momencie i nie więcej niż +75 stóp powyżej pionowego profilu na wysokości nie większej niż 1 000 stóp nad poziomem lotniska. Kierunek ze wszystkimi silnikami działającymi $\pm 5^\circ$ z symulowaną awarią silnika $\pm 10^\circ$ Prędkość ze wszystkimi silnikami działającymi ± 5 węzłów z symulowaną awarią silnika + 10 węzłów/– 5 węzłów

ZAKRES EGZAMINU PRAKTYCZNEGO/KONTROLI UMIEJĘTNOŚCI

6. Samoloty z załogą wieloosobową oraz samoloty complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową

a) Użyte poniżej symbole mają następujące znaczenie:

P = osoba przeszkolona jako pilot dowódcą lub drugi pilot oraz PF i PM w celu uzyskania odpowiednich uprawnień na typ.

OTD = do tego ćwiczenia można wykorzystywać inne urządzenia szkoleniowe

X = do tego ćwiczenia należy wykorzystywać pełny symulator lotu; natomiast w stosownych przypadkach do danego manewru lub procedury należy użyć samolotu

P# = szkolenie należy uzupełnić o przegląd samolotu wykonany pod nadzorem

b) Szkolenie praktyczne należy przeprowadzić na sprzęcie szkoleniowym co najmniej na poziomie oznaczonym (P), bądź można je przeprowadzić na dowolnym sprzęcie wyższego poziomu, co oznacza się strzałką (———>).

Wykorzystywany sprzęt szkoleniowy określa się następującymi skrótami:

A = samolot

FFS = pełny symulator lotu

FSTD = szkoleniowe urządzenie symulacji lotu

c) Elementy oznaczone gwiazdką (*) należy wykonać wyłącznie według wskazań przyrządów.

d) Litera »M« w kolumnie egzaminu praktycznego lub kontroli umiejętności oznacza ćwiczenie obowiązkowe lub wybór, jeżeli występuje więcej niż jedno ćwiczenie.

e) Jeżeli ćwiczenia na symulatorze FFS wchodzi w zakres zatwierzonego kursu do uprawnień na typ, podczas szkolenia praktycznego i egzaminów należy korzystać z symulatora FFS. Przy zatwierdzeniu takiego kursu pod uwagę bierze się następujące względy:

- kwalifikacje instruktorów;
- kwalifikacje i liczba ćwiczeń odbytych w ramach szkolenia na FSTD; oraz
- kwalifikacje i dotychczasowe doświadczenie szkolonego pilota na podobnych typach.

f) W przypadku samolotów z załogą wieloosobową oraz samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze wieloosobowej, wykonywane manewry i procedury obejmują operacje w załodze wieloosobowej (MCC).

g) W przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową wykorzystywanych w operacjach w załodze jednoosobowej, manewry i procedury należy wykonać jako jedyny pilot.

h) Jeżeli w przypadku samolotów complex o wysokich osiągnięciach z załogą jednoosobową egzamin praktyczny lub kontrola umiejętności są przeprowadzone w warunkach operacji w załodze wieloosobowej, uprawnienia na typ ograniczone są do operacji w załodze wieloosobowej. Jeżeli kandydat ubiega się o uprawnienia pilota w załodze jednoosobowej, manewry/procedury wymienione w pkt 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 oraz co najmniej jeden manewr/procedura z sekcji 3.4 muszą zostać wykonane dodatkowo w załodze jednoosobowej.

i) W przypadku ograniczonego uprawnienia na typ wydanego zgodnie z FCL.720.A lit. e), kandydat musi spełnić te same wymogi, co inne osoby ubiegające się o uprawnienia na typ, z wyjątkiem ćwiczeń praktycznych dotyczących faz startu i lądowania.

j) Na potrzeby uzyskania lub utrzymania przywilejów PBN jedno z wykonanych podejść musi być podejściem typu RNP APCH. W przypadku gdy RNP APCH nie jest możliwe, przeprowadza się je na odpowiednio wyposażonych FSTD. Na zasadzie odstępstwa od powyższego akapitu, w przypadku gdy kontrola umiejętności na potrzeby przedłużenia ważności uprawnień PBN nie obejmuje ćwiczenia RNP APCH, przywileje PBN pilota nie obejmują RNP APCH. Ograniczenie to znosi się, jeżeli pilot zaliczy kontrolę umiejętności obejmującą ćwiczenie RNP APCH.