

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Departament Techniki Lotniczej



SEMINARIUM

Ułatwienia dla Lotnictwa Ogólnego (General Aviation – GA)

Temat 1: Obowiązujące i planowane licencje na obsługę techniczną statków powietrznych lotnictwa GA

Prowadzący: Piotr Kulec

Warszawa, 12-13.10.2016

Licencja Part-66


Zakres obowiązywania licencji

Zgodnie z pkt. 66.A.3 Załącznika III (Part-66) do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r.

licencja Part-66 obejmuje następujące kategorie:

- ⦿ A1 i B1.1 – samoloty turbinowe
- ⦿ A2 i B1.2 – samoloty tłokowe
- ⦿ A3 i B1.3 – śmigłowce turbinowe
- ⦿ A4 i B1.4 – śmigłowce tłokowe
- ⦿ B3 – samoloty tłokowe, posiadające kabinę bez hermetyzacji, o MTOM 2000 kg i poniżej
- ⦿ B2 – elektronika lotnicza (awionika)
- ⦿ C – skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym
- ⦿ C – statki powietrzne inne niż skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym

Licencja Part-66

<p>I. UNIA EUROPEJSKA RZECZPOSPOLITA POLSKA EUROPEAN UNION REPUBLIC OF POLAND</p> <p>Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC Civil Aviation Authority – CAA</p>  <p>II. Część 66 Part-66</p> <p>LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO AIRCRAFT MAINTENANCE LICENCE</p> <p>III. Licencja nr PL.66.XXXXX Licence No. PL.66.XXXXX</p> <p>FORMULARZ 26 EASA, wydanie 4 / EASA FORM 26 Issue 4</p>	<p>IVa. Pełne imię i nazwisko posiadacza <i>Full name of holder:</i></p>
	<p>IVb. Data i miejsce urodzenia <i>Date and place of birth:</i></p>
	<p>V. Adres posiadacza <i>Address of holder:</i></p>
	<p>VI. Obywatelstwo posiadacza <i>Nationality of holder:</i> polskie (Polish)</p>
	<p>VII. Podpis posiadacza <i>Signature of holder:</i></p>
	<p>III. Numer licencji <i>Licence No:</i> PL.66.XXXXX</p>

Licencja Part-66

IX. KATEGORIE zgodnie z częścią 66 Part-66 CATEGORIES					
WAŻNOŚĆ VALIDITY	A	B1	B2	B3	C
Samoloty turbinowe <i>Aeroplanes Turbine</i>			n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>
Samoloty tłokowe <i>Aeroplanes Piston</i>			n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>
Śmigłowce turbinowe <i>Helicopters Turbine</i>			n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>
Śmigłowce tłokowe <i>Helicopters Piston</i>			n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>
Awionika <i>Avionics</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>		n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>
Skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym <i>Complex motor-powered aircraft</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym <i>Aircraft other than complex motor-powered aircraft</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	
Samoloty z kabiną bez hermetyzacji, wyposażone w silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej. <i>Piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2 000 kg MTOM and below</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>	n/d <i>n/a</i>		n/d <i>n/a</i>
X. Podpis urzędnika wydającego i data <i>Signature of issuing officer & date:</i> XX/XX/20XX T. Grzegorzcyk					
XI. Pieczęć lub stempel organu wydającego: <i>Seal or stamp of issuing Authority:</i>					
III. Numer licencji <i>Licence No:</i> PL.66.XXXXX					

Rozporządzenie nr 1321/2014

„Duży statek powietrzny” oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg lub śmigłowiec wielosilnikowy;

Rozporządzenie nr 216/2008:

„Skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym” oznacza:

(i) samolot:

— o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5700 kg, lub

— certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub

— certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub

— wyposażony w silnik lub silniki turbodrutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; lub

(ii) śmigłowiec certyfikowany:

— dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub

— dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub

— do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub

(iii) przemiennopłat;

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- ⦿ B2 – elektronika lotnicza (awionika) – wszystkie statki powietrzne

- ⦿ B2L – elektronika lotnicza (awionika) statków powietrznych innych niż Grupa 1 z co najmniej jednym uprawnieniem:
 - komunikacja / nawigacja
 - instrumenty
 - autopilot
 - systemy nadzoru (transponder, radar wtórny, TCAS, radar pogodowy, radiowysokościomierz, automatyczny system nadzoru zależnego ADS-B)
 - systemy płatownca

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- ◉ Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2L pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczenia obsługi oraz działanie jako personel pomocniczy kategorii B2L w zakresie:
 - obsługi technicznej systemów elektrycznych
 - obsługi systemów awionicznych z ograniczeniem do uprawnień wpisanego do licencji
 - w przypadku posiadania uprawnień „systemy płatowca” – wykonywania zadań na systemach elektrycznych i awionicznych oraz zespołach napędowych i systemach mechanicznych wymagających jedynie prostych testów do potwierdzenia ich sprawności

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- L - statki powietrzne z podziałem na:
 - L1C – szybowce kompozytowe
 - L1 - szybowce
 - L2C – motoszybowce kompozytowe i kompozytowe samoloty [ELA1](#)
 - L2 - motoszybowce i samoloty [ELA1](#)
 - L3H – balony na ogrzane powietrze
 - L3G – balony gazowe
 - L4H – sterowce na ogrzane powietrze
 - L4G – sterowce gazowe [ELA2](#)
 - L5 – sterowce gazowe inne niż [ELA2](#)

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczenia obsługi oraz działanie jako personel pomocniczy kategorii L w zakresie:
 - obsługi technicznej struktury statku powietrznego, zespołu napędowego, systemów mechanicznych i elektrycznych
 - obsługi systemów radiowych, ELT i transpondera
 - wykonywania zadań na innych systemach awionicznych wymagających jedynie prostych testów do potwierdzenia ich sprawności

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- Licencja podkategorii L2 zawiera w sobie licencję podkategorii L1.
- Wszystkie ograniczenia wprowadzone w podkategorii L2 mają zastosowanie w podkategorii L1.
- Licencja podkategorii L2C zawiera licencję podkategorii L1C.
- C – tylko dla samolotów i śmigłowców

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

◉ Grupy statków powietrznych:

➤ Grupa 1

Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, śmigłowce wielosilnikowe, samoloty o maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej przekraczającej FL290, statki powietrzne wyposażone w systemy fly-by-wire, sterowce gazowe inne niż [ELA2](#), oraz inne statki powietrzne wymagające uprawnienia na typ statku powietrznego, jeśli tak ustali Agencja.

Agencja może zdecydować o zaklasyfikowaniu odpowiednio do Grupy 2, Grupy 3 lub Grupy 4 statku powietrznego spełniającego powyższe warunki jeśli uzna, że niski poziom skomplikowania statku powietrznego to uzasadnia.

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

➤ Grupa 2:

- Podgrupa 2a:

- jednosilnikowe samoloty turbinowe
- samoloty odrzutowe i wielosilnikowe samoloty turbośmigłowe zaklasyfikowane do tej podgrupy przez Agencję z powodu ich niskiego skomplikowania

- Podgrupa 2b:

- jednosilnikowe śmigłowce turbinowe
- zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy wielosilnikowe śmigłowce turbinowe z powodu ich niskiego skomplikowania

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

➤ Grupa 2:

- Podgrupa 2c:

- jednosilnikowe śmigłowce tłokowe
- zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy wielosilnikowe śmigłowce tłokowe z powodu ich niskiego skomplikowania

➤ Grupa 3:

Samoloty tłokowe inne niż Grupa 1

➤ Grupa 4:

Szybowce, motoszybowce, balony i sterowce inne niż Grupa 1

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- **Uprawnienia wpisywane do licencji:**
 - ❑ w kategorii B1, B2 i C:
 1. dla Grupy 1 – uprawnienie na typ
 2. dla Grupy 2 – uprawnienie na typ, uprawnienie na podgrupę producenta, uprawnienie na pełną podgrupę
 3. dla Grupy 3 – uprawnienie na typ, uprawnienie na pełną grupę
 4. dla Grupy 4 w kategorii B2 – uprawnienie na pełną grupę

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- Uprawnienia wpisywane do licencji:
 - ❑ w kategorii B2L:
 1. dla Grupy 2 – uprawnienie na podgrupę producenta, uprawnienie na pełną podgrupę
 2. dla Grupy 3 – uprawnienie na pełną grupę
 3. dla Grupy 4 – uprawnienie na pełną grupę
 - ❑ W kategorii B3 – „samoloty tłokowe, posiadające kabinę nieciśnieniową, o MTOM 2000 kg i poniżej”

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

➤ Uprawnienia wpisywane do licencji:

w kategorii L:

1. podkategoria L1C – „szybowce kompozytowe”
2. podkategoria L1 – „szybowce”
3. podkategoria L2C – „kompozytowe motoszybowce i kompozytowe samoloty [ELA1](#)”
4. podkategoria L2 – „kompozytowe motoszybowce i samoloty [ELA1](#)”
5. podkategoria L3H – „balony na ogrzane powietrzne”
6. podkategoria L3G – „balony gazowe”
7. podkategoria L4H – „sterowce na ogrzane powietrzne”
8. podkategoria L4G – „sterowce [ELA2](#)”
9. podkategoria L5 – uprawnienie na typ sterowca

Licencja Part-66

Planowane zmiany w licencji

- Nowe ograniczenia wpisywane do licencji:
- ❑ We wszystkich podkategorjach licencji L z wyjątkiem L5:
 - dla uprawnienia „szybowce” oraz „motoszybowce i samoloty ELA1”:
 - „samoloty o konstrukcji drewnianej krytej płótnem”
 - „samoloty o strukturze z rur metalowych krytych płótnem”
 - „samoloty metalowe”
 - „samoloty kompozytowe”
 - dla uprawnienia „balony gazowe”:
 - „balony gazowe inne niż ELA1”

Licencja Mechanika Lotniczego Obsługi Technicznej MML

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1077)

licencja MML mechanika lotniczego obsługi technicznej stosuje się do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz obsługi statków powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008.

Licencja Mechanika Lotniczego Obsługi Technicznej MML

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
Urząd Lotnictwa Cywilnego - ULC
Civil Aviation Authority - CAA



LICENCJA MECHANIKA
LOTNICZEGO OBSŁUGI
TECHNICZNEJ

AIRCRAFT MAINTENANCE
MECHANIC LICENCE

Wydana zgodnie ze standardami ICAO
Issued in accordance with ICAO
Standards

I	Państwo wydania / <i>State of issue:</i> RZECZPOSPOLITA POLSKA <i>REPUBLIC OF POLAND</i>
III	Numer licencji / <i>Licence number:</i> PL.13381.MML
IV	Nazwisko i imię posiadacza / <i>Last and first name of holder:</i>
IVa	Data urodzenia / <i>Date of birth:</i>
XIV	Miejsce urodzenia / <i>Place of birth:</i>
V	Adres posiadacza / <i>Address of holder:</i>
VI	Obywatelstwo / <i>Nationality:</i>
VII	Podpis posiadacza / <i>Signature of holder:</i>
VIII	Organ wydający licencję / <i>Issuing competent authority:</i> Urząd Lotnictwa Cywilnego
X	Podpis wydającego, data / <i>Signature of issuing officer, date:</i> 07/10/2016 T. Grzegorzczuk
XI	Pieczeń ULC / <i>Stamp of CAA:</i>

Licencja Mechanika Lotniczego Obsługi Technicznej MML

XII a Uprawnienia lotnicze / <i>Ratings</i> :		Skróty zastosowane w tej licencji <i>Abbreviations used in this licence</i>	
Symbol – skrót uprawnienia <i>Indicator-abbreviation of rating</i>	Uwagi i ograniczenia <i>Remarks & Restrictions</i>	TM(G)R	Uprawnienie dotyczące szybowca jako całości / Totality of glider rating
TM(G)R			

Licencja Mechanika Lotniczego Obsługi Technicznej MML

§38.1. Członek personelu lotniczego może wykonywać czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) licencji, z uwzględnieniem ograniczeń do niej wpisanych;
 - 2) uprawnień wpisanych do licencji;
 - 3) potwierdzeń odbycia szkoleń lotniczych specjalistycznych, o których mowa w rozdziale 4 załącznika nr 3 do rozporządzenia, wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej.
4. Posiadacz MML może poświadczать wykonanie obsługi technicznej statku powietrznego jeżeli:
- 1) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego w jednym z podmiotów, o których mowa w §26 ust. 2 i posiada wpis typu statku powietrznego oraz praktyki do osobistego dokumentu praktyki lotniczej;
 - 2) w ciągu ostatnich 2 lat wykazał 6-miesięczną praktykę w obsłudze statków powietrznych wpisanych do dokumentu praktyki lotniczej mechanika lotniczego obsługi technicznej

§38. 5.

Mechanik lotniczy posiadający licencję na obsługę techniczną statku powietrznego Part-66 w kategorii lub podkategorii B1, B2 lub B3, wydaną zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 2042/2003, może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poświadczać obsługę samolotów i śmigłowców objętych tym rozporządzeniem, właściwych dla kategorii lub podkategorii licencji, z uwzględnieniem ograniczeń wpisanych do licencji po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 4.

Świadectwo Kwalifikacji Mechanika Poświadczenia Obsługi Statków Powietrznych MM

Zgodnie z §4 ust. 1 pkt 7 i ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 664), świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych jest wymagane w przypadku następujących statków powietrznych:

- 1) lotnia
- 2) paralotnia
- 3) motolotnia
- 4) statek powietrzny o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg
- 5) bezzałogowy statek powietrzny używany w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe
- 6) spadochron
- 7) wiatrakowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 560 kg.

Świadectwo Kwalifikacji Mechanika Poświadczenia Obsługi Statków Powietrznych MM

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
Urząd Lotnictwa Cywilnego - ULC
Civil Aviation Authority - CAA



**ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI
MECHANIKA POŚWIADCZENIA
OBSŁUGI STATKÓW
POWIETRZNYCH**

*AIRCRAFT MAINTENANCE
MECHANIC CERTIFICATE OF
QUALIFICATIONS*

Wydane według wymagań polskich przepisów
licencjonowania
*Issued in accordance with Polish Licensing
Requirements*

I	Państwo wydania / <i>State of issue:</i> RZECZPOSPOLITA POLSKA <i>REPUBLIC OF POLAND</i>
III	Numer świadectwa / <i>Certificate number:</i> PL.12653.MM
IV	Nazwisko i imię posiadacza / <i>Last and first name of holder:</i>
IVa	Data urodzenia / <i>Date of birth:</i>
XIV	Miejsce urodzenia / <i>Place of birth:</i>
V	Adres posiadacza / <i>Address of holder:</i>
VI	Obywatelstwo / <i>Nationality:</i> polskie (<i>Polish</i>)
VII	Podpis posiadacza / <i>Signature of holder:</i>
VIII	Organ wydający / <i>Issuing competent authority:</i> Urząd Lotnictwa Cywilnego
X	Podpis wydającego, data / <i>Signature of issuing officer, date:</i> 07/10/2016 T. Gembski
XI	Pieczczę ULC / <i>Stamp of CAA:</i>

Świadectwo Kwalifikacji Mechanika Poświadczenia Obsługi Statków Powietrznych MM

XII a Uprawnienia lotnicze / <i>Ratings:</i>		Skróty zastosowane w tym świadectwie <i>Abbreviations used in this certificate</i>	
Symbol – skrót uprawnienia <i>Indicator-abbreviation of rating</i>	Uwagi i ograniczenia <i>Remarks & Restrictions</i>		
TM(PG)		TM(PG)	Uprawnienie dotyczące paralotni jako całości / <i>Totality of paraglider rating</i>

Świadectwo Kwalifikacji Mechanika Poświadczenia Obsługi Statków Powietrznych MM

- §39. 1. Członek personelu lotniczego może korzystać ze świadectwa kwalifikacji tylko w okresie ważności co najmniej jednego uprawnienia podstawowego oraz ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego, jeżeli jest ono wymagane.
2. Członek personelu lotniczego może wykonywać loty i inne czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:
- 1) posiadanego świadectwa kwalifikacji w wpisem co najmniej jednego uprawnienia podstawowego;
 - 2) posiadanych uprawnień;
 - 3) kwalifikacji nabytych w wyniku szkolenia lotniczego specjalistycznego pod warunkiem posiadania świadectwa kwalifikacji z ważnym co najmniej jednym uprawnieniem podstawowym.

Świadectwo Kwalifikacji Mechanika Poświadczenia Obsługi Statków Powietrznych MM

Załącznik nr 9 do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji

Pkt 1.2.3. Korzystanie z uprawnień podstawowych, o których mowa w pkt. 1.2.1 ppkt.1-7, wpisanych do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM) lub do licencji, o której mowa w pkt. 1.2.2, jest uwarunkowane posiadaniem przez mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych co najmniej 6 miesięcy praktyki w obsłudze statków powietrznych, właściwej dla wpisanego uprawnienia, przez okres ostatnich 2 lat.

Świadectwo Kwalifikacji Mechanika Poświadczenia Obsługi Statków Powietrznych MM

Pkt 1.3.7. Wykonywanie czynności mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych, w odniesieniu do statku powietrznego, na który uprawnienia lotnicze dotyczące typu nie są wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM), wymaga ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia lotniczego specjalistycznego w zakresie odpowiadającym szkoleniu praktycznemu, o którym mowa w pkt 1.3.2.2, odnoszącym się do tego typu statku powietrznego oraz posiadania bieżącej praktyki w tym zakresie.

„Statek powietrzny ELA1”

Załogowy europejski lekki statek powietrzny:

- (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
- (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1200 kg;
- (iii) balon o maksymalnej nominalnej objętości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1050 m³ w przypadku balonów gazowych, 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
- (iv) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3400 m³ w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1000 m³ w przypadku sterowców gazowych;



„Statek powietrzny ELA2”

Załogowy europejski lekki statek powietrzny:

- (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
- (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2000 kg;
- (iii) balon;
- (iv) sterowiec na ogrzane powietrze;
- (v) sterowiec gazowy posiadający wszystkie z wymienionych poniżej cech: — 3 % maksymalnego ciężaru statycznego, — ciąg niewektorowany (poza ciągiem odwróconym), — konwencjonalna i prosta budowa konstrukcji, systemu sterowania oraz układu balonetu, oraz — układ sterowania bez wspomaganiania;
- (vi) bardzo lekki wiroptat.

