



Egzemplarz nr **01**

Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik

Dokument numer: PP.LPL3.02

WYDANIE I

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

DZIAŁ 0

ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

KARTA ZATWIERDZENIA / UZGODNIENIA ZMIAN

Przedmiot zatwierdzenia	Data zatwierdzenia	Identyfikator / Podpis / Pieczęć Zatwierdzającego
Wzorzec (Zmiana 0)	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 1	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 2	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 3	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 4	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 5	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 6	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 7	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 8	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 9	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 10	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	

**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**

Licencjonowanie
Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców -
Podręcznik

DZIAŁ 0
ADMINISTROWANIE
DOKUMENTEM

KARTA ZATWIERDZENIA / UZGODNIENIA ZMIAN (C.D)

Przedmiot zatwierdzenia	Data zatwierdzenia	Identyfikator / Podpis / Pieczęć Zatwierdzającego																				
Zmiana nr 11	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 12	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 13	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 14	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 15	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 16	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 17	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 18	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 19	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 20	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	
Zmiana nr 21	<table><tr><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td><td>L</td><td>J</td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	L	J	L	J	L	J	L	J	L	J	D	D	M	M	R	R					
L	J	L	J	L	J	L	J	L	J													
D	D	M	M	R	R																	

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

KARTA ZATWIERDZENIA / UZGODNIENIA ZMIAN (C.D)

Przedmiot zatwierdzenia	Data zatwierdzenia	Identyfikator / Podpis / Pieczęć Zatwierdzającego
Zmiana nr 22	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 23	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 24	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 25	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 26	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 27	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 28	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 30	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 31	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 32	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	
Zmiana nr 33	┌┐┌┐┌┐┌┐┐┐┐ D D M M R R	

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

1 SPIS TREŚCI

	Strona
DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM	00-S3
Karta Zatwierdzenia/Uzgodnienia Zmian.....	00-S5
1 Spis treści	00-S9
2 Wykaz obowiązujących stron	00-S14
3 Wykaz wprowadzonych zmian	00-S17
4 Wykaz użytkowników	00-S19
5 Używane skróty	00-S19
6 Definicje.....	00-S19
DZIAŁ 1 DOKUMENTY POWOŁANE.....	01-S1
1 Dokumenty zewnętrzne	01-S3
2 Dokumenty wewnętrzne	01-S4
DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE	02-S1
Wprowadzenie	02-S3
1 Licencje Part-66 wydawane zgodnie z rozporządzeniem 2042/2003	02-S4
2 Licencje krajowe (ICAO) wydawane zgodnie z rozporządzeniem	02-S5
Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z	
dnia 03 września 2003 roku	
3 Świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków	02-S5
powietrznych wydawane zgodnie z rozporządzeniem Ministra	
Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 03	
września 2003 roku	
4 Uznawanie licencji spoza krajów EU	02-S6
5 Powiadamianie o zmianie danych oraz wnioskowanie o duplikat licencji	02-S6
6 Przechowywanie akt	02-S7
7 Opłata lotnicza	02-S8
8 Skargi i wnioski	02-S8
DZIAŁ 3 LICENCJE wg. Part-66	03-S1
ROZDZIAŁ I WIADOMOŚCI OGÓLNE	03-S3
1.1 Wprowadzenie	03-S3
1.2 Wnioskowanie o licencję Part-66	03-S3
1.3 Kategorie licencji Part-66	03-S5
1.4 Podstawowe definicje odnośnie obsługi technicznej	03-S6
1.4.1 Grupy statków powietrznych	03-S6
1.4.2 Podstawowe definicje obsługi technicznej	03-S7
1.5 Korzystanie z przywilejów licencji Part-66	03-S9
1.6 Ogólne wymagania dla uzyskania licencji Part-66	03-S13
1.6.1 Wiek	03-S13
1.6.2 Podstawowa wiedza techniczno-lotnicza	03-S13
1.6.3 Raport Uznania Wiedzy	03-S15
1.6.4 Praktyczne doświadczenie obsługowe	03-S16
1.6.5 Praktyczne doświadczenie obsługowe zdobyte w lotnictwie państwowym	03-S17

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

ROZDZIAŁ II WYMAGANIA DLA UZYSKANIA KATEGORII LICENCJI Part-66	03-S19
2.1. Mechanik obsługi - kategoria „A”	03-S19
2.1.1 Wymagana wiedza	03-S19
2.1.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe	03-S20
2.2. Technik-mechanik - kategoria „B1”	03-S21
2.2.1 Wymagana wiedza	03-S21
2.2.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe	03-S22
2.3. Technik-mechanik - kategoria „B3”	03-S23
2.3.1 Wymagana wiedza	03-S23
2.3.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe	03-S24
2.4. Technik-awionik - kategoria „B2”	03-S24
2.4.1 Wymagana wiedza	03-S25
2.5. Inżynier obsługi hangarowej - kategoria „C”	03-S26
2.5.1 Wymagana wiedza	03-S27
2.5.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe	03-S27
ROZDZIAŁ III WPIS TYPU STATKU POWIETRZNEGO (GRUPY STATKÓW POWIETRZNYCH DO LICENCJI Part-66	03-S29
3.1 Wpis typu statku powietrznego do licencji w kategorii B1	03-S29
3.1.1 Indywidualny wpis typu statku powietrznego do licencji Part-66 w kategorii B1	03-S31
3.1.2 Pełne uprawnienie na podgrupę dla statków powietrznych w kategorii B1	03-S32
3.1.3 Uprawnienie na podgrupę producenta dla statków powietrznych w kategorii B1	03-S32
3.2 Wpis typu statku powietrznego w kategorii B2	03-S33
3.2.1 Indywidualny wpis typu statku powietrznego do licencji Part-66 w kategorii B2	03-S33
3.2.2 Pełne uprawnienie na podgrupę dla statków powietrznych w kategorii B2	03-S34
3.2.3 Uprawnienie na podgrupę producenta dla statków powietrznych w kategorii B2	03-S34
3.3 Wpis uprawnienia w kategorii B3	03-S34
3.4 Wpis typu statku powietrznego w kategorii C	03-S34
3.4.1 Indywidualny wpis typu statku powietrznego do licencji Part-66 w kategorii C	03-S35
3.4.2 Pełne uprawnienie na podgrupę dla statków powietrznych w kategorii C	03-S35
3.4.3 Uprawnienie na podgrupę producenta dla statków powietrznych w kategorii C	03-S36
ROZDZIAŁ IV ROZSZERZANIE UPRAWNIEN O NOWĄ KATEGORIĘ/PODKATEGORIĘ Part-66	03-S44
ROZDZIAŁ V PROCEDURY ADMINISTRACYJNE LICENCJI Part-66	03-S45
5.1 Przedłużanie ważności licencji	03-S45

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

5.2	Wygaśnięcie ważności licencji	03-S46
5.3	Wznawianie ważności licencji	03-S46
5.4	Wycofanie, ograniczanie i zawieszanie licencji	03-S46
		04-S01

DZIAŁ 4 KONWERSJA LICENCJI KRAJOWYCH (ICAO) DO LICENCJI Part-66. PROCEDURA KONWERSJI LICENCJI Z UWZGLĘDNIENIEM UPRAWNIEŃ NA GRUPĘ

	ROZDZIAŁ I	04-S3
1.1	Wiadomości ogólne	04-S3
1.2	Wnoskowanie o konwersję	04-S4
1.3	Raport konwersji	04-S5
	ROZDZIAŁ II	
	Procedura konwersji licencji z uwzględnieniem uprawnień na grupę	04-S7
2.3	Wydawanie skonwertowanej licencji Part-66	04-S8
2.4	Znoszenie ograniczeń w licencji skonwertowanej	04-S9
	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE	05-S1
	ROZDZIAŁ I	05-S3
	Egzaminowanie z wiedzy podstawowej do licencji part-66	
1.1	Informacje ogólne	05-S3
1.2	Forma egzaminów	05-S4
1.3	Zasady prowadzenia egzaminów pisemnych	05-S4
1.4	Standardy określające zdanie egzaminu i okresy ważności egzaminów	05-S5
1.5	Pytania egzaminacyjne	05-S9
	ROZDZIAŁ II	05-S10
	Egzamin na typ statku powietrznego wpisywanego do licencji part-66	
2.1	Informacje ogólne	05-S10
2.2	Egzamin	05-S11
	ROZDZIAŁ III	05-S13
	Egzaminowanie do uzyskania licencji krajowej (ICAO) mechanika lotniczego obsługi technicznej, świadectw kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz wpisywanych do nich uprawnień	
3.1	Egzaminowanie do uzyskania licencji krajowej (ICAO) mechanika lotniczego obsługi technicznej oraz wpisywanych do niej uprawnień.	05-S13
3.1.1	Egzamin teoretyczny	05-S13
3.1.2	Egzamin praktyczny	05-S14
3.2	Egzaminowanie do uzyskania świadectw kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz wpisywanych do nich uprawnień.	05-S15
3.2.1	Egzamin teoretyczny	05-S15
3.2.2	Egzamin praktyczny	05-S15
	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE MECHANIKA LOTNICZEGO OBSŁUGI TECHNICZNEJ (ICAO)	06-S01
1	Wiadomości ogólne	06-S03

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

2	Wnioskowanie o wydanie licencji krajowej (ICAO)	06-S4
3	Szkolenie lotnicze do licencji krajowej (ICAO)	06-S4
4	Wymagane wiadomości z przedmiotów teoretycznych do wykazania przed LKE	06-S5
5	Wymagane umiejętności do wykazania przed LKE. Egzamin praktyczny.	06-S6
6	Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe	06-S6
7	Uprawnienia wpisywane do licencji	06-S7
8	Uprawnienia posiadacza licencji.	06-S6
9	Ważność uprawnień lotniczych posiadacza licencji.	06-S8
10	Wydawanie licencji ICAO	06-S8
11	Zasady wydawania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z niej uprawnień	06-S8
	DZIAŁ 7 ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI MECHANIKÓW POŚWIADCZANIA OBSŁUGI STATKÓW POWIETRZNYCH	07-S1
1.1	Świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich samolotów, ultralekkich śmigłowców oraz ultralekkich wiatrakowców – przepisy ogólne	07-S3
1.2	Szczegółowe wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności kandydata	07-S4
1.3	Szczegółowe wymagania w zakresie praktyki obsługowej	07-S5
1.4	Warunki i sposób wydawania uprawnień podstawowych wpisywanych do świadectwa kwalifikacji w zakresie ultralekkich samolotów, ultralekkich śmigłowców oraz ultralekkich wiatrakowców	07-S5
2.1	Świadectwo kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego - przepisy ogólne	07-S6
2.2	Szczegółowe wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności kandydata	07-S6
2.3	Szczegółowe wymagania w zakresie praktyki obsługowej	07-S7
2.4	Warunki i sposób wydawania uprawnień podstawowych wpisywanych do świadectwa kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego	07-S8
2.5	Procedura wnioskowania o wydanie świadectwa kwalifikacji	07-S8
2.6	Przedłużanie świadectwa kwalifikacji	07-S9
2.7	Wznowienie świadectwa kwalifikacji	07-S9
	DZIAŁ 8 ZAŁĄCZNIKI	08-S1
	• Wykaz załączników	08-S3
	• EASA Form 19 – Wniosek o wydanie licencji Part-66	Z01
	• ULC Form 19 - Wniosek o konwersję licencji krajowej do licencji Part-66	Z02
	• Wniosek o wydanie/wymianę licencji krajowej (ICAO) lub świadectwa kwalifikacji	Z03
	• Wniosek o egzamin teoretyczny-krajowe	Z04

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

- Potwierdzenie praktyki w obsłudze statków powietrznych w lotnictwie państwowym Z05
- Wniosek o skierowanie na egzamin teoretyczny – Part-66 i egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego Z06
- Powiadomienie o brakach formalnych Z07
- Karta doświadczenia obsługowego Z08
- Karta doświadczenia obsługowego OJT Z09
- Formularz licencji Part-66 (stosowany wyłącznie przez ULC) Z10
- Formularz licencji krajowej (stosowany wyłącznie przez ULC) Z11
- Formularz świadectwa kwalifikacji (stosowany wyłącznie przez ULC) Z12
- Certyfikat z egzaminu z wiedzy podstawowej Z13
- Certyfikat z egzaminu na typ Z14
- Raport Konwersji Krajowych Kwalifikacji dla SP o MTOM poniżej 5700 kg. Z15
- Raport Uznania Wiedzy wydanie III Z16
- „Tabele przejścia” przy dodawaniu nowej kategorii Z17
- Wniosek o zaliczenie nabytej wiedzy Z18

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

2. WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Numer strony	Zmiana	Data wydania
tytułowa	0	19.02.2013
00-S2	0	19.02.2013
00-S3	0	19.02.2013
00-S4	0	19.02.2013
00-S5	0	19.02.2013
00-S6	0	19.02.2013
00-S7	0	19.02.2013
00-S8	0	19.02.2013
00-S9	0	19.02.2013
00-S10	0	19.02.2013
00-S11	0	19.02.2013
00-S12	0	19.02.2013
00-S13	0	19.02.2013
00-S14	0	19.02.2013
00-S15	0	19.02.2013
00-S16	0	19.02.2013
00-S17	0	19.02.2013
00-S18	0	19.02.2013
00-S19	0	19.02.2013
00-S20	0	19.02.2013
00-S21	0	19.02.2013
00-S22	0	19.02.2013
01-S1	0	19.02.2013
01-S2	0	19.02.2013
01-S3	0	19.02.2013
01-S4	0	19.02.2013
02-S1	0	19.02.2013
02-S2	0	19.02.2013

Numer strony	Zmiana	Data wydania
02-S3	0	19.02.2013
02-S4	0	19.02.2013
02-S5	0	19.02.2013
02-S6	0	19.02.2013
02-S7	0	19.02.2013
02-S8	0	19.02.2013
03-S1	0	19.02.2013
03-S2	0	19.02.2013
03-S3	0	19.02.2013
03-S4	0	19.02.2013
03-S5	0	19.02.2013
03-S6	0	19.02.2013
03-S7	0	19.02.2013
03-S8	0	19.02.2013
03-S9	0	19.02.2013
03-S10	0	19.02.2013
03-S11	0	19.02.2013
03-S12	0	19.02.2013
03-S13	0	19.02.2013
03-S14	0	19.02.2013
03-S15	0	19.02.2013
03-S16	0	19.02.2013
03-S17	0	19.02.2013
03-S18	0	19.02.2013
03-S19	0	19.02.2013
03-S20	0	19.02.2013
03-S21	0	19.02.2013
03-S22	0	19.02.2013

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

Numer strony	Zmiana	Data wydania
03-S23	0	19.02.2013
03-S24	0	19.02.2013
03-S25	0	19.02.2013
03-S26	0	19.02.2013
03-S27	0	19.02.2013
03-S28	0	19.02.2013
03-S29	0	19.02.2013
03-S30	0	19.02.2013
03-S31	0	19.02.2013
03-S32	0	19.02.2013
03-S33	0	19.02.2013
03-S34	0	19.02.2013
03-S35	0	19.02.2013
03-S36	0	19.02.2013
03-S37	0	19.02.2013
03-S38	0	19.02.2013
03-S39	0	19.02.2013
03-S40	0	19.02.2013
03-S41	0	19.02.2013
03-S42	0	19.02.2013
03-S43	0	19.02.2013
03-S44	0	19.02.2013
03-S45	0	19.02.2013
03-S46	0	19.02.2013
03-S47	0	19.02.2013
03-S48	0	19.02.2013
04-S1	0	19.02.2013
04-S2	0	19.02.2013
04-S3	0	19.02.2013

Numer strony	Zmiana	Data wydania
04-S4	0	19.02.2013
04-S5	0	19.02.2013
04-S6	0	19.02.2013
04-S7	0	19.02.2013
04-S8	0	19.02.2013
04-S9	0	19.02.2013
04-S10	0	19.02.2013
05-S1	0	19.02.2013
05-S2	0	19.02.2013
05-S3	0	19.02.2013
05-S4	0	19.02.2013
05-S5	0	19.02.2013
05-S6	0	19.02.2013
05-S7	0	19.02.2013
05-S8	0	19.02.2013
05-S9	0	19.02.2013
05-S10	0	19.02.2013
05-S11	0	19.02.2013
05-S12	0	19.02.2013
05-S13	0	19.02.2013
05-S14	0	19.02.2013
05-S15	0	19.02.2013
05-S16	0	19.02.2013
06-S1	0	19.02.2013
06-S2	0	19.02.2013
06-S3	0	19.02.2013
06-S4	0	19.02.2013
06-S5	0	19.02.2013
06-S6	0	19.02.2013

06-S7	0	19.02.2013
06-S8	0	19.02.2013
06-S9	0	19.02.2013
06-S10	0	19.02.2013
07-S1	0	19.02.2013
07-S2	0	19.02.2013
07-S3	0	19.02.2013
07-S4	0	19.02.2013
07-S5	0	19.02.2013
07-S6	0	19.02.2013
07-S7	0	19.02.2013
07-S8	0	19.02.2013
07-S9	0	19.02.2013
07-S10	0	19.02.2013
08 -S1	0	19.02.2013
08-S2	0	19.02.2013
08-S3	0	19.02.2013
08. -S4	0	19.02.2013
Z01	0	19.02.2013
Z02	0	19.02.2013
Z03	0	19.02.2013
Z04	0	19.02.2013

[illegible]

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

3. WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN

Numer wprowadzonej zmiany	Data aktualizacji dokumentu	Identyfikator / nazwisko osoby wprowadzającej zmianę	Podstawa wprowadzenia zmiany
Zmiana nr 1	D D M M R R		
Zmiana nr 2	D D M M R R		
Zmiana nr 3	D D M M R R		
Zmiana nr 4	D D M M R R		
Zmiana nr 5	D D M M R R		
Zmiana nr 6	D D M M R R		
Zmiana nr 7	D D M M R R		
Zmiana nr 8	D D M M R R		
Zmiana nr 9	D D M M R R		
Zmiana nr 10	D D M M R R		

**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**

Licencjonowanie
Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców -
Podręcznik

DZIAŁ 0
ADMINISTROWANIE
DOKUMENTEM

WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN (C.D)

Numer wprowadzonej zmiany	Data aktualizacji dokumentu	Identyfikator / nazwisko osoby wprowadzającej zmianę	Podstawa wprowadzenia zmiany																
Zmiana nr 11	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 12	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 13	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 14	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 15	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 16	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 17	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 18	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 19	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 20	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														
Zmiana nr 21	<table><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td>D</td><td>D</td><td>M</td><td>M</td><td>R</td><td>R</td><td></td><td></td></tr></table>									D	D	M	M	R	R				
D	D	M	M	R	R														

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

4. WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW

Lp.	Symbol komórki organizacyjnej lub nazwa użytkownika	Nr ewidencyjny egzemplarza
1.	Naczelnik LPL-3 (wzorzec)	01
2.	Inspektorzy LPL-3	02

5. UŻYWANE SKRÓTY

ULC	- Urząd Lotnictwa Cywilnego
LPL-3	- Inspektorat Certyfikacji Organizacji Szkolenia Lotniczego i Licencjonowania Personelu Technicznego w ULC
LKE	- Lotnicza Komisja Egzaminacyjna w ULC
EASA	- European Aviation Safety Agency
AML	- Aircraft Maintenance Licence
AMM	- Aircraft Maintenance Manual
SP	- Statek Powietrzny
MTO	- Maintenance Training Organization
Part-147	- Załącznik IV do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003
Part-66	- Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003
Part-145	- Załącznik II do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003
Part-M	- Załącznik I do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003

6. DEFINICJE

- a. **statek powietrzny** oznacza każde urządzenie, która może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- b. **podzespół** oznacza silnik, śmigło, część lub urządzenie;
- c. **ciągła zdolność do lotu** oznacza wszystkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdolności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

- d. **duży statek powietrzny** oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy;
- e. **obsługa techniczna** oznacza czynność lub zespół czynności obejmujących naprawę główną, naprawę, inspekcję, wymianę, modyfikację statku powietrznego bądź jego podzespołu lub usuwanie usterek, z wyjątkiem przeglądu przedlotowego;
- f. **obsługa liniowa** (Line Maintenance) jest to każda obsługa techniczna wykonywana przed lotem w celu sprawdzenia czy statek powietrzny nadaje się do planowanego lotu. *Obsługa liniowa* może obejmować: wykrywanie i usuwanie usterek, naprawę niesprawności, wymianę podzespołów z zastosowaniem zewnętrznej aparatury kontrolno-pomiarowej, jeśli jest potrzebna (wymiana podzespołów może obejmować podzespoły takie jak silniki i śmigła), planową obsługę techniczną i/lub przeglądy, łącznie z oględzinami, które pozwalają wykryć oczywisty stan niezadowolający/rozbieżności, ale które nie wymagają dokładnej szczegółowej inspekcji. Może to dotyczyć również wewnętrznych elementów konstrukcyjnych, układów i elementów zespołu napędowego, które są widoczne po szybkim otwarciu pokryw/osłon luków/otworów, proste naprawy i modyfikacje, które nie wymagają dokładnego demontażu i które mogą być wykonane przy użyciu prostych metod;
- g. **obsługa hangarowa** obejmuje wszystkie czynności obsługowe wykraczające poza ww. zakres obsługi liniowej;
- h. **organizacja** oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub część osoby prawnej. Taka organizacja może zostać ustanowiona w więcej niż jednej lokalizacji na terytorium Państw Członkowskich lub poza nim;
- i. **przegląd przedlotowy** oznacza kontrolę przeprowadzaną przed lotem w celu sprawdzenia zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu;
- j. **kwalifikacje** - suma doświadczeń uzyskanych w wyniku podstawowego szkolenia techniczno-lotniczego, praktyki, szkoleń specjalistycznych (np. na typ SP lub przeszkolenie na zadanie);
- k. **personel poświadczający** (certifying staff) – personel upoważniony przez zatwierdzoną organizację obsługową do poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego lub jego podzespołu, zgodnie z procedurą akceptowalną dla Nadzoru Lotniczego;
- l. **upoważnienie do poświadczania obsługi** – dokument na specjalnym druku, wydany przez zatwierdzoną organizację obsługową, upoważniający personel poświadczający do poświadczania obsługi w imieniu danej organizacji obsługowej, zgodnie z ograniczeniami określonymi w takim upoważnieniu;
- m. **poświadczenie wykonania obsługi** – jest to pisemne stwierdzenie przez odpowiednio upoważniony personel poświadczający, w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługowej, że całość obsługi SP lub podzespołu, została wykonana zgodnie z zatwierdzonymi przez Nadzór

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

Lotniczy procedurami i standardami oraz zamówieniem klienta i w odniesieniu do tej obsługi SP/ podzespół jest uznany jako zdatny do użytkowania. (zachowuje ciągłą zdatność do lotu);

- n. **potwierdzenie** – jest to stwierdzenie przez kompetentną osobę, wykonującą lub kontrolującą, że zadanie lub grupa zadań zostały prawidłowo wykonane; np. przez podpis na Karcie Pracy lub przez personel wspomagający w obsłudze hangarowej; potwierdzenie jest jednym z elementów procesu obsługowego i nie jest równoważne z wydaniem poświadczenia obsługi SP.
- o. **praktyczne doświadczenie obsługowe** - oznacza praktyczne wykonywanie zadań obsługowych na statkach powietrznych, które są aktualnie eksploatowane przez linie lotnicze, organizacje operujące taksówkami powietrznymi, organizacje świadczące inne usługi lotnicze, itp.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 0 ADMINISTROWANIE DOKUMENTEM

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 1 DOKUMENTY POWOŁANE

DZIAŁ 1

DOKUMENTY POWOŁANE

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 1 DOKUMENTY POWOŁANE

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 1 DOKUMENTY POWOLANE

1. DOKUMENTY ZEWNĘTRZNE

Lp.	Nazwa dokumentu	Uwagi
1	Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. (Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establish a European Aviation Safety Agency).	
2	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. (Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks.)	
3	Decyzja Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Nr 2003/19/RM z 28 listopada 2003 w sprawie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i wytycznych do Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2042/2003 z 20 listopada 2003 w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. (Decision No 2003/19/RM of The Executive Director of the Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks.)	
4	Decyzja Nr 2012/004/R Dyrektora Wykonawczego Agencji z 19 kwietnia 2012 zmieniająca Załączniki I, II, IV, V, VI, VII i VIII do Decyzji Dyrektora Wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Nr 2003/19/RM z 28 listopada 2003 w sprawie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i wytycznych do Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2042/2003 z 20 listopada 2003 w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. (Decision No 2012/004/R of The Executive Director of the Agency of 19 April 2012 amending the Annexes I, II, IV, V, VI, VII and VIII to Decision No 2003/19/RM of the Executive Director of the European Aviation Safety Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks.)	
5	Decyzja Dyrektora Wykonawczego EASA Nr 2006/10/R z 24.11.2006 ustanawiająca system numeracji zatwierdzeń dla organizacji (Decision No. 2006/10/R of the Executive Director of the Agency of 24th November 2006 laying down a system of reference numbers for organization approvals).	
6	Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).	

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 1 DOKUMENTY POWOŁANE

9	Decyzja Dyrektora Wykonawczego EASA Nr 2005/05/R z 24.10.2005 Określająca system nadawania numerów zatwierdzenia certyfikowanym organizacjom.	
10	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o licencje członka personelu lotniczego albo posiadających licencje członka personelu lotniczego (Dz.U. 2003 Nr 167, poz. 1627)	
11	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego (Dz.U. 2003 Nr 167, poz. 1626).	
12	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz.U. 165 poz. 1603 z późn. zm.).	

2. DOKUMENTY WEWNĘTRZNE

Lp.	Nazwa dokumentu	Uwagi
1	Certyfikacja i Bieżący Nadzór Organizacji Part-147 – Podręcznik. Dokument numer: PP.LPL3.01. Wydanie 1	
2	Zasady szkolenia pracowników Departamentu Personelu Lotniczego – załącznik do Polityki szkoleniowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, (Zarządzenie Dyrektora Generalnego ULC Nr 13 z 13 listopada 2009 r.)	tylko do użytku wewnętrznego
3	Szkolenie na typ statku powietrznego. Procedura zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego w organizacji lotniczej nie posiadającej Certyfikatu Part-147. Dokument numer: PP.LPL3.03.	
4	Zbiór procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02	

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

DZIAŁ 2

INFORMACJE OGÓLNE

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

WPROWADZENIE

W ramach licencjonowania personelu technicznego Inspektorat Licencjonowania Personelu Technicznego ULC wydaje następujące rodzaje licencji i dokumentów dla mechaników lotniczych:

- licencje obsługi technicznej statku powietrznego Part-66**
mechanika/awionika/inżyniera obsługi – zgodnie z Podczęścią A Part-66 dla mechaników obsługi samolotów i śmigłowców (zgodnie z Art. 1 pkt 2 Rozp. 2042/2003 *nie ma obowiązku posiadania licencji Part-66 mechanik obsługi statków powietrznych z Aneksu II do Rozp. 216/2008*),
- zaliczenia dotyczące egzaminów obowiązujących do wydania licencji Part-66**, innych niż z egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę przeprowadzone w organizacjach szkoleniowych Part-147.
- licencje krajowe ICAO mechanika lotniczego obsługi technicznej** – wg przepisów krajowych dla mechaników obsługi „statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce” (zgodnie z 66.A.100): szybowce, balony, sterowce, wiatrakowce – na dotychczasowych zasadach, do czasu opracowania i wprowadzenia w życie Podczęści B Part-66,
- świadcstwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych** – wg przepisów krajowych dla mechaników obsługi: spadochronów, lotni, motolotni, paralotni, konstrukcji amatorskich, konstrukcji budowanych z zestawów amatorskich, innych SP o MTOM do 495 kg.

UWAGA: nie są objęci systemem licencjonowania mechanicy obsługi podzespołów, pracujący w specjalistycznych lotniczych organizacjach obsługowych lub produkujących, np.: w warsztatach naprawy lub produkcji wyposażenia awionicznego, silników lotniczych, itp.

Niniejszy podręcznik opisuje:

- wymagania niezbędne dla uzyskania licencji obsługi technicznej statku powietrznego wg Part-66, a także konwersji dotychczasowych licencji i uprawnień (krajowych oraz JAR) w oparciu o ww. załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 oraz Decyzję Dyrektora Wykonawczego EASA Nr 2012/004/R z dnia 19.04.2012, zawierającą materiały doradcze (AMC i GM);
- wymagania niezbędne dla uzyskania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej (ICAO): szybowców, sterowców, balonów i wiatrakowców w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 03 września 2003 roku (Dz. U. 2003 Nr 165 poz.1603.) – Załącznik 1 do rozporządzenia.
- wymagania niezbędne dla uzyskania świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych: lotni, motolotni, paralotni, spadochronów, statków powietrznych stanowiących konstrukcje amatorskie, statków powietrznych budowanych z zestawów montażowych (w tym

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

wiatrakowców) oraz SP o maksymalnej masie startowej poniżej 495 kg, a także procedury ich wydawania w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 03 września 2003 roku (Dz. U. 2003 Nr 165 poz.1603.) – Załącznik 3 do rozporządzenia.

1. LICENCJE Part-66 WYDAWANE ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM (WE) 2042/2003

Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) stanowi w Polsce Kompetentną Władzę w myśl Rozporządzenia (WE) 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

Przepisy EASA Part-66 (stanowiące załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003) obowiązują w Polsce od dnia 1 maja 2004 r., z tym że przepisy dotyczące:

- statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5700 kg – obowiązują od **28 września 2005 r.**
- statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5700 kg – obowiązują od **28 września 2006 r.**

Równocześnie, zgodnie z odroczeniami dotyczącymi obowiązywania wymagań przepisów Part-145:

- obowiązek posiadania dla AMO Part-145 lub Part-M/F personelu poświadczającego obsługę samolotów z niehermetyzowaną kabiną, silnikiem tłokowym, o masie nieprzekraczającej 2000kg, nie wykorzystywanych w CAT, z licencją minimum B3 (lub, jak do tej pory, z licencją B1.2) – do 28 września 2014 r.
- obowiązek posiadania dla organizacji obsługowych personelu poświadczającego obsługę samolotów ELA1, nie wykorzystywanych w CAT, z licencją minimum B3 (lub, jak do tej pory, z licencją B1.2) - 28 września 2015 r.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

2. LICENCJE KRAJOWE (ICAO) WYDAWANE ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY W SPRAWIE LICENCJONOWANIA PERSONELU LOTNICZEGO Z DNIA 03 WRZEŚNIA 2003 ROKU

Zgodnie z Subpart B Part-66 (66.A.100), dopóki EASA nie określi wymagań dla personelu poświadczającego obsługę statków powietrznych **innych niż samoloty i śmigłowce**, w celu wydania licencji mechanika obsługi SP innych niż samoloty i śmigłowce stosuje się przepisy odpowiedniego Państwa Członkowskiego.

Wobec powyższego, wydawanie licencji krajowych (ICAO) mechanikom lotniczym obsługi technicznej szybowców, sterowców, balonów oraz wiatrakowców o maksymalnej masie startowej pow. 495 kg, odbywa się zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze, Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 03 września 2003 roku (Dz. U. 2003 Nr 165 poz.1603.) oraz **Załącznikiem 1** do ww. rozporządzenia.

Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.

3. ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI MECHANIKA POŚWIADCZENIA OBSŁUGI STATKÓW POWIETRZNYCH WYDAWANE ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY W SPRAWIE LICENCJONOWANIA PERSONELU LOTNICZEGO Z DNIA 03 WRZEŚNIA 2003 ROKU

Wydawanie świadectwa kwalifikacji mechanikom poświadczania obsługi:

- lotni,
- motolotni,
- paralotni,
- spadochronów,
- statków powietrznych stanowiących konstrukcje amatorskie,
- statków powietrznych budowanych z zestawów montażowych (w tym wiatrakowców),
- SP o maksymalnej masie startowej poniżej 495 kg)

- odbywa się zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze, Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 03 września 2003 roku (Dz. U. 2003 Nr 165 poz.1603.) oraz **Załącznikiem 3** do ww. rozporządzenia.

Świadectwo kwalifikacji jest dokumentem stwierdzającym posiadanie określonych kwalifikacji i upoważniającym do wykonywania określonych czynności lotniczych, zgodnie z zapisem Art.95.1. Ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze.

Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia świadectwo kwalifikacji w drodze decyzji administracyjnych.

4. UZNAWANIE LICENCJI SPOZA KRAJÓW EU

EASA nie uznaje licencji i kwalifikacji uzyskanych poza terytorium Państw Członkowskich EU, łącznie z kwalifikacjami uzyskanymi w organizacjach JAR/ Part-145 poza terytorium Państw Członkowskich UE, jeśli zatwierdzenie zostało wydane na podstawie przepisów danego kraju, które różnią się znacznie od przepisów obowiązujących w Unii Europejskiej. Inżynier obsługi statków powietrznych spoza EASA, który chce uzyskać licencję wg Part-66 musi spełnić wszystkie wymagania związane z licencją, o którą występuje.

Posiadane doświadczenie praktyczne w obsłudze statków powietrznych w organizacji Part-145 może być zaliczone do całkowitego doświadczenia, pod warunkiem przedstawienia akceptowalnego dowodu autentyczności doświadczenia.

5. POWIADAMIANIE O ZMIANIE DANYCH ORAZ WNIOSKOWANIE O DUPLIKAT LICENCJI

Zawiadomienie o zmianie danych należy przekazać do ULC LPL-3 pisemnie – osobiście, listem lub faksem na numer **+48 22 520 74 57**. W tym należy wypełnić Część 1 Wniosku EASA Form 19 - „Dane wnioskującego” oraz załączyć niezbędne dokumenty (kopię aktualnego dowodu osobistego, aktu małżeństwa lub inną decyzję poświadczającą zmianę nazwiska). W pozostałych rubrykach Wniosku należy wpisać „bez zmian”.

Maksymalny czas na zgłoszenie powyższych zmian określają inne przepisy administracyjne. Dla szybszego rozpatrzenia sprawy wskazane jest także podanie aktualnego numeru telefonu kontaktowego. Po otrzymaniu zawiadomienia spełniającego powyższe kryteria ULC LPL-3 wyda nową licencję.

W przypadku zmiany obywatelstwa należy złożyć wniosek na druku EASA Form 19 wraz z kopią dokumentu poświadczającego zmianę obywatelstwa.

W każdym przypadku starą licencję należy zwrócić do ULC LPL-3 najpóźniej w momencie odbierania nowej licencji.

W przypadku zagubienia lub kradzieży licencji należy złożyć wniosek na druku EASA Form 19. Duplikat licencji będzie wystawiony wnioskującemu po uprzednim przedłożeniu do LPL-3 wiarygodnej informacji o zagubieniu lub kradzieży licencji (poświadczenie o zagubieniu licencji z zatrudniającej Organizacji Obsługowej lub z Policji). W przypadku, gdy utracony egzemplarz licencji zostanie odnaleziony/zwrócony, właściciel zobowiązany jest do natychmiastowego przekazania go do LPL-3.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

6 . PRZECHOWYWANIE AKT

W celu zapewnienia właściwego nadzoru nad procesem wydawania, przedłużania ważności, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia każdej licencji, wprowadzono system przechowywania akt.

Każdej osobie ubiegającej się o licencję mechanika lotniczego lub już ją posiadającej zakładana jestteczka, która zawiera:

1. wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub zmianę tej licencji, wraz z całą dokumentacją wspierającą;
2. kopię licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wraz ze wszystkimi zmianami;
3. kopię wszelkiej powiązanej korespondencji;
4. szczegóły wszystkich wyłączeń oraz działań związanych;
5. sprawozdania pochodzące od innych właściwych organów odnoszące się do posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
6. akta z egzaminów prowadzonych przez właściwy organ;
7. odpowiedni raport konwersji wykorzystany do konwersji;
8. odpowiedni raport zaliczenia wykorzystany do przyznania zaliczenia.

Akta przechowuje się przez czas nieograniczony.

Teczki personelu licencjonowanego przechowywane są w dziale Rejestru Personelu Lotniczego, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób niepowołanych oraz przed zalaniem i pożarem.

Prowadzenie Państwowego RPL odbywa się zgodnie z „Instrukcją Prowadzenia państwowego rejestru personelu lotniczego” wprowadzonej Decyzją Nr 15a/2000 Głównego Inspektora Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 lipca 2000 roku.

Do teczek dostęp mają: Dyrektor Departamentu Personelu Lotniczego, pracownicy Działu Rejestru Personelu Lotniczego, Naczelnik oraz upoważnieni Inspektorzy LPL-3.

Teczki pobierane są i zdawane do Rejestru w tym samym dniu.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 2 INFORMACJE OGÓLNE

7. OPŁATA LOTNICZA

Od 1 stycznia 2012 r. zmianie uległy przepisy dot. opłaty lotniczej, co wynika ze zmian wprowadzonych ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2011 r. Nr 170, poz. 1015).

Opłaty za licencję i inne opłaty lotnicze należy wpłacać na konto Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr: 31 1010 1010 0022 9322 3100 0000 lub bezpośrednio w kasie Urzędu. Opłaty za poświadczenie kopii przedstawionych dokumentów należy wpłacać na [konto bankowe Urzędu Dzielnicy Włochy - opłaty skarbowe](#). Tabele opłat za wydanie licencji/świadectwa kwalifikacji, egzaminy, certyfikację i bieżący nadzór nad ośrodkami szkolenia mechaników lotniczych zamieszczone są na stronie internetowej ULC: **Personel lotniczy – Szkolenie i licencjonowanie personelu technicznego – Komunikaty**.

Wysokość stawek opłat podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną, stawki opłat nie ulegają zmianie.

8. SKARGI I WNIOSKI

Chociaż LPL-3 stara się zapewnić swoim klientom wysoki poziom obsługi, zapewne będą występowały sytuacje kiedy termin wydania licencji zostanie przedłużony z przyczyn od ULC niezależnych.

Wszelkie skargi i wnioski, w tym wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy należy kierować do:

PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Procedurę rozpatrywania skarg i wniosków określa Kodeks postępowania administracyjnego.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

DZIAŁ 3

LICENCJE wg Part-66

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

ROZDZIAŁ I

WIADOMOŚCI OGÓLE

1.1 Wprowadzenie

Posiadanie europejskiej licencji Part-66 mechanika obsługi technicznej statków powietrznych (**samolotów i śmigłowców o MTOM pow. 495 kg**) jest warunkiem koniecznym, chociaż nie wystarczającym, do uzyskania statusu członka personelu poświadczającego w organizacji obsługowej. W Polsce, licencje mechaników wydaje Urząd Lotnictwa Cywilnego na wniosek osoby zainteresowanej. Warunkiem jej wydania jest spełnienie przez wnioskującego wymagań zapisanych w Załączniku III (Part-66) do Rozporządzenia (EC) 2042/2003.

Szczegółowych informacji w zakresie licencjonowania personelu technicznego udzielają inspektorzy Inspektoratu Certyfikacji Organizacji Szkolenia Lotniczego i Licencjonowania Personelu Technicznego (LPL-3) – osobiście - pok.30; telefonicznie: 520 74 46, 520 74 48, 520 74 97 lub mailowo: ikowalewski@ulc.gov.pl, tgembski@ulc.gov.pl, pkulec@ulc.gov.pl, jszulc@ulc.gov.pl

Druk licencji Part-66 (Załącznik nr. Z10 do nn. Podręcznika) jest zgodny z EASA Form 26.

1.2 Wnioskowanie o licencję Part-66

Wniosek (Załącznik nr Z01) o wydanie licencji Part-66, na druku **EASA Form 19** – do pobrania wraz z instrukcją wypełniania na stronie internetowej ULC, może składać osoba, która ukończyła 18 lat.

Przed złożeniem wniosku należy bardzo szczegółowo zapoznać się z Załącznikiem III do Rozporządzenia (EC) 2042/2003, czyli wymaganiami Part-66.

Zaleca się składać wniosek po uzyskaniu przekonania o spełnieniu ww. wymagań.

Wniosek należy składać osobiście w Punkcie Obsługi Klienta ULC lub listownie na adres:

Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Składający wniosek o licencję musi:

- a. udowodnić posiadanie teoretycznej wiedzy techniczno-lotniczej;
- b. udowodnić uzyskanie wymaganego praktycznego doświadczenia obsługowego;
- c. wnieść wymaganą opłatę lotniczą.

UWAGA:

- Opis posiadanego doświadczenia w obsłudze technicznej należy sporządzić w sposób, pozwalający na zrozumienie gdzie, kiedy i jaka obsługa techniczna stanowi to doświadczenie. Nie jest konieczne wymienianie kolejno zadań, ale oświadczenie “Odbyto X lat praktyki obsługowej” jest nie do zaakceptowania. Zaleca się prowadzenie Dziennika Praktyk. W Formularzu Nr 19 EASA powinny być podane odniesienia do dokumentów/systemów organizacji zawierających informacje o obsłudze technicznej.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

- Wnioskujący o skrócenie wymaganej całkowitej praktyki obsługowej na podstawie ukończenia zatwierdzonego szkolenia podstawowego wymaganego punktem 147.A.200 dołącza Certyfikat Uznania Part-147 dla zatwierdzonego szkolenia podstawowego.
- Wnioskujący o skrócenie wymaganej całkowitej praktyki obsługowej na podstawie ukończenia szkolenia technicznego w organizacji lub szkole uznanej przez kompetentną władzę dołącza odpowiednie świadectwa pozytywnego ukończenia stosownego szkolenia.
- Doświadczenie obsługowe na statkach powietrznych będących w eksploatacji:
 - oznacza doświadczenie wynikające z udziału w czynnościach obsługowych wykonywanych na statkach powietrznych użytkowanych przez linie lotnicze, organizacje przewozu (taksówka powietrzna), właścicieli itp.;
 - powinno obejmować szeroki zakres czynności pod kątem czasu, złożoności i różnorodności;
 - ma celu zdobycie wystarczającego doświadczenia w rzeczywistym środowisku obsługowym w przeciwieństwie do doświadczenia tylko ze środowiska szkoleniowego;
 - można je zdobyć w różnych typach organizacji obsługowych (Część 145, M.A. Podczęść F, itp.) lub pod nadzorem niezależnego personelu poświadczającego;
 - może być połączone z zatwierdzonym szkoleniem Part-147, w ten sposób, żeby okresy szkolenia były przemieszane z okresami zdobywania doświadczenia, jak w przypadku stażu.

W związku z powyższym, do wniosku należy dołączyć oryginały lub kopie poświadczone wszystkich dokumentów potwierdzających posiadaną wiedzę i doświadczenie, adekwatnie do wnioskowanej kategorii licencji, w tym m.in.: świadectwa, dyplomy, książkę mechanika, dziennik praktyk, świadectwa zdania egzaminów z modułów.

Ponadto wraz z wnioskiem należy przedłożyć kopię dowodu wniesienia opłaty lotniczej.

UWAGA:

Złożenie jasnych, zwięzłych materiałów dowodowych ułatwi wydanie licencji i zmniejszy ryzyko odrzucenia wniosku.

Jeśli wniosek nie będzie spełniał wymagań formalnych wnioskodawca, zgodnie z postanowieniami Kodeksu postępowania administracyjnego będzie wzywany do usunięcia braków w terminie 7 dni. Nie usunięcie braków w tym terminie skutkować będzie pozostawieniem wniosku bez rozpoznania.

Po złożeniu wniosku z kompletem dokumentów, zostanie on sprawdzony w celu zweryfikowania jego kompletności, tj. czy zostały złożone wszystkie niezbędne dokumenty, dzienniki, świadectwa, rekomendacje, dowody opłat itd.

Następnie wniosek zostanie poddany ocenie w celu sprawdzenia czy zostały spełnione przez wnioskującego wszystkie wymagania merytoryczne. Po sprawdzeniu, że wnioskodawca spełnia standardy wiedzy i doświadczenia wymagane przez Part-66 zostanie przygotowana do wydania odpowiednia licencja.

Maksymalny czas, liczony od dnia złożenia wniosku z kompletem wymaganych dokumentów, do wydania licencji, wynosi **30 dni** kalendarzowych.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

W przypadku pozostawienia wniosku bez rozpoznania, np. z powodu braków formalnych, wnioskujący zostanie o tym poinformowany pismem (Załącznik nr Z07), wraz z podaniem uzasadnienia. Czas uzupełniania dokumentacji powodować będzie proporcjonalne wydłużanie całkowitego czasu rozpatrywania sprawy. W przypadku nie uzupełnienia braków formalnych w ciągu 7 dni a powtórne rozpatrzenie sprawy będzie możliwe po złożeniu nowego wniosku.

Wszystkie wnioski o licencje są rozpatrywane w kolejności otrzymania.

Na pisemny wniosek aplikanta, podpisane przez Prezesa oba egzemplarze licencji oraz Decyzji można wysłać do Delegatury Terenowej ULC, wskazanej w piśmie przez wnioskującego. Po podpisaniu przez posiadacza przy odbiorze obu egzemplarzy licencji oraz kopii Decyzji, Delegatura odsyła drugi egzemplarz licencji oraz podpisaną kopię Decyzji do ULC.

We wszystkich przypadkach zakończonych wydaniem decyzji odmownej, do wnioskodawcy wysyła się bezzwłocznie jeden egzemplarz decyzji, natomiast drugi egzemplarz wraz z kompletem nadesłanych dokumentów (wniosek z załącznikami) pozostawia się w ULC:

- w przypadku odmowy zmiany w licencji – w teczce osobowej posiadacza licencji;
- w przypadku odmowy wydania nowej licencji – we wspólnej teczce „Decyzji odmownych”, przechowywanej w Rejestrze Personelu Lotniczego, w miejscu do tego wydzielonym. Wniosek wraz z załącznikami może być w tym przypadku, na życzenie wnioskodawcy odesłany wraz z decyzją.

1.3 Kategorie licencji Part-66

Licencja mechanika obsługi statków powietrznych Part-66 jest dokumentem poświadczającym posiadanie wiedzy oraz doświadczenia wymaganego przez odpowiednie przepisy europejskie do bezpiecznego realizowania zadań obsługi technicznej statków powietrznych i ich podzespołów.

Zgodnie z art. 5 Rozporządzenia Komisji WE nr 2042/2003, personel poświadczający obsługę techniczną statków powietrznych musi posiadać kwalifikacje zgodne z przepisami Załącznika III tego rozporządzenia (Part-66). Oznacza to, że:

warunkiem koniecznym, lecz niewystarczającym, do wydania mechanikowi przez organizację obsługową upoważnienia do poświadczania obsługi jest posiadanie licencji odpowiedniej kategorii z wpisanym odpowiednim typem statku powietrznego/grupą statków powietrznych.

Zgodnie z Part-66 wyróżnia się następujące kategorie licencji:

Kategoria A	Mechanik obsługi
Kategoria B1	Technik – mechanik
Kategoria B3	Technik – mechanik
Kategoria B2	Technik - awionik
Kategoria C	Inżynier obsługi hangarowej

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

1.3.1 W ramach kategorii A i B1 wyróżnione są podkategorie wg rodzajów silników na nich zabudowanych:

- A1 i B1.1 samoloty z silnikami turbinowymi
- A2 i B1.2 samoloty z silnikami tłokowymi
- A3 i B1.3 śmigłowce z silnikami turbinowymi
- A4 i B1.4 śmigłowce z silnikami tłokowymi

1.3.2 Licencja kategorii B3 nie obejmuje żadnej podkategorii A. Mimo tego, nie uniemożliwia to posiadaczowi licencji B3 poświadczania zadań obsługowych typowych dla podkategorii A1.2 w samolotach z silnikiem tłokowym, z kabiną nieciśnieniową, o maksymalnej masie startowej 2000kg i mniej, w ramach ograniczeń zawartych w licencji B3.

1.3.3 Licencja kategorii C umożliwia poświadczanie planowej obsługi hangarowej przez wystawienie Poświadczenia Obsługi dla kompletnego statku powietrznego po zakończeniu takiej obsługi. Jako podstawę takiego poświadczenia przyjmuje się, że obsługa została wykonana przez kompetentnych mechaników, a personel wspomagający kategorii B1, B2 i B3, poświadczył wykonanie zadań obsługowych zgodnie z posiadanymi przywilejami. Podstawową funkcją personelu poświadczającego kategorii C jest zapewnienie, że wymagana obsługa techniczna została zgłoszona i odpowiednio potwierdzona przez personel wspomagający B1, B2 i B3, przed wydaniem poświadczenia obsługi. Tylko personel kategorii C, który posiada jednocześnie kwalifikacje jak dla kategorii B1, B2 i B3 może pełnić jednocześnie obydwie funkcje w obsłudze hangarowej.

1.4 Podstawowe definicje

1.4.1 Grupy statków powietrznych

Celem ujednolicenia wpisywania uprawnień w licencjach Part-66, statki powietrzne klasyfikuje się według następujących grup:

- **Grupa 1:** złożone statki powietrzne z napędem silnikowym oraz wielosilnikowe śmigłowce, samoloty o maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej przekraczającej FL290, statki powietrzne wyposażone w elektroniczne systemy sterowania *fly-by-wire* oraz pozostałe statki powietrzne wymagające wpisu uprawnienia na typ statku powietrznego, jeśli tak ustali Agencja.
- **Grupa 2:** statki powietrzne inne niż zaklasyfikowane do grupy 1, należące do następujących podgrup:
 - podgrupa 2a: samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym,
 - podgrupa 2b: śmigłowce z pojedynczym silnikiem turbinowym,

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

– podgrupa 2c: śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym,

- **Grupa 3:** samoloty z silnikiem tłokowym inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1.

1.4.2 Podstawowe definicje obsługi technicznej

System elektryczny oznacza źródło zasilania statku powietrznego prądem elektrycznym, system przesyłania do różnych podzespołów znajdujących się na statku powietrznym, złącza elektryczne, oraz systemy oświetlenia. W ramach obsługi technicznej przewodów i złącz wykonywane są czynności obsługowe:

- ciągłość, techniki łączenia i izolowania, testowanie;
- zaciskanie i sprawdzanie połączeń zaciskanych;
- wymiana i instalowanie kołków w złączach;
- techniki zabezpieczania wiązek;

System awioniki oznacza system statku powietrznego który przekazuje, przetwarza, wyświetla lub przechowuje analogowe lub cyfrowe dane korzystając z szyn danych, magistrali danych, przewodów koncentrycznych, sieci lub innych nośników włączając komponenty systemowe oraz złącza. Przykłady systemów awioniki:

- autopilot;
- łączność, radar i nawigacja;
- instrumenty (patrz Uwaga poniżej);
- wewnętrzny system rozrywki;
- zintegrowana modułowa elektronika lotnicza;
- pokładowe systemy obsługi;
- systemy informacyjne;
- system komputerowego sterowania kierunkiem i statecznością samolotu (związany z ATA27 ‘Stery’)
- system sterowania przy zastosowaniu techniki światłowodowej.

Uwaga:

Obsługa tych układów jest formalnie włączona do przywilejów licencji B2. Jednak prace obsługowe na podzespołach elektromechanicznych i instalacji odbiorników ciśnień powietrza mogą również być poświadczone przez posiadacza licencji B1.

Prosty test/próba oznacza test/próbkę opisaną w zatwierdzonych danych obsługowych i spełniającą następujące kryteria:

- Sprawność/działanie systemu można zweryfikować przy użyciu sterów statku powietrznego, przełączników, wbudowanego wyposażenia sprawdzającego (BITE),

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Centralnego Komputera Obsługowego (CMC) lub zewnętrznego wyposażenia testującego, którego użycie nie wymaga specjalnego przeszkolenia.

- Wynik testu/próby jest wskazaniem (odczytem) TAK/NIE lub parametrem, który może być wartością pojedynczą lub wartością mieszczącą się w zakresie dopuszczonej tolerancji. Nie zezwala się na interpretację wyników testu/próby lub wzajemną zależność różnych wartości.
- Test/próba nie wymaga wykonania więcej niż 10 działań, jak opisano w zatwierdzonych danych obsługowych (bez tych potrzebnych dla skonfigurowania statku powietrznego przed testem/próba, tzn. podpieranie, klapy w dół itp., lub przywrócenia statku powietrznego do jego pierwotnej konfiguracji). Użycie steru, włącznika lub przycisku i odczytanie korespondującego wyniku można uznać za pojedynczy krok, nawet jeżeli dane obsługowe wykazują je jako działania osobne.

Troubleshooting (lokalizacja usterek) oznacza procedury i działania konieczne dla zidentyfikowania pierwotnej przyczyny uszkodzenia lub nieprawidłowego działania przy użyciu danych obsługowych. Może to obejmować użycie BITE lub zewnętrznych przyrządów testujących.

Obsługa liniowa oznacza każdą obsługę wykonaną przed lotem celem sprawdzenia czy statek powietrzny jest zdalny do wykonania zamierzonego lotu. Może to obejmować:

- Lokalizacja usterek (Troubleshooting)
- Naprawę usterek;
- Wymianę podzespołu przy użyciu zewnętrznych przyrządów testujących, w razie konieczności. Wymiana podzespołów może dotyczyć również takich podzespołów jak silniki i śmigła;
- Planowana obsługa i/lub inspekcje obejmujące oględziny dla wykrycia ewidentnie niezadowolającego stanu/ niezgodności, ale nie wymagająca dokładnej i pełnej inspekcji. Może to również obejmować strukturę wewnętrzną, systemy i elementy zespołu napędowego, które są widoczne przez łatwo otwierające się panele/luki dostępu;
- Drobne naprawy i modyfikacje, które nie wymagają poważnego demontażu i mogą być wykonane przy zastosowaniu prostych środków;
- Dla jednostkowych lub rzadkich przypadków (Dyrektywy Zdatości, dalej zwane AD; biuletyny serwisowe, dalej zwane SB) kierownik jakości może zgodzić się na wykonanie zadań związanych z obsługą hangarową przez organizację obsługi liniowej pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań. Państwo członkowskie określi warunki, w oparciu o które takie zadania mogą być wykonane.

Obsługa hangarowa oznacza każde zadania nie mieszczące się w kryteriach podanych powyżej dla obsługi liniowej.

UWAGA:

Statki powietrzne obsługiwane zgodnie z ‘progresywnymi’ typami programów muszą być indywidualnie oszacowane.. Zasadniczo, decyzja czy zezwolić na wykonanie niektórych inspekcji ‘progresywnych’ jest uzależniona od oszacowania czy zadania

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

mieszczące się w konkretnej inspekcji mogą być bezpiecznie wykonane zgodnie z wymaganymi standardami w wyznaczonej organizacji obsługi liniowej.

1.5 Korzystanie z przywilejów licencji Part-66

Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego może korzystać z przywilejów, jeżeli:

1.5.1 Istnieje zgodność ze stosownymi wymaganiami załącznika I (Part-M) i załącznika II (Part-145);

M.A. 607 a), 145.A.35 a), AMC 145.A.35(a) Personel poświadczający i personel wspomagający.

Organizacja zapewnia żeby personel poświadczający i personel wspomagający zna odpowiednie statki powietrzne i/lub podzespoły, które mają być poddane obsłudze technicznej. "Personel wspomagający" oznacza personel posiadający licencję obsługi statków powietrznych wg Part-66 w kategorii B1, B2 i/lub B3 z odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statków powietrznych, pracujący w środowisku obsługi bazowej, ale niekoniecznie posiadający uprawnienia do poświadczania obsługi.

"Upoważnienie do poświadczania obsługi" oznacza upoważnienie wydane przez organizację personelowi poświadczającemu, które stwierdza, że ten personel może podpisywać w imieniu zatwierdzonej organizacji poświadczenia obsługi w ramach ograniczeń podanych w takim upoważnieniu.

Zdanie "organizacja zapewni, żeby personel poświadczający i personel wspomagający miał odpowiednią znajomość odnośnych statków powietrznych i/lub podzespołów, które mają być poddane obsłudze technicznej oraz związanych z nimi procedur organizacji" oznacza, że dana osoba ukończyła **szkolenie na typ/przeszkolenie** i została pozytywnie oceniona w zakresie:

- typu statków powietrznych lub podzespołów;
- różnic dotyczących:
 - konkretnego modelu / wariantu.
 - konkretnej konfiguracji.

Organizacja powinna szczególnie zapewnić, żeby zostały ustalone indywidualnie kompetencje odnośnie:

- odpowiedniej wiedzy, umiejętności i doświadczenia w zakresie typu, wyrobu i konfiguracji, które mają być poddane obsłudze, z uwzględnieniem różnic między ogólnym szkoleniem na typ statku powietrznego, które odbyła dana osoba oraz konkretną konfiguracją statku powietrznego, który ma być obsługiwany,
 - właściwego stosunku do bezpieczeństwa i przestrzegania procedur,
 - znajomości odnośnych procedur organizacji i operatora (tj. handling i identyfikacja podzespołów, stosowanie MEL, niezależne przeglądy itp.), oraz

1.5.2 W okresie poprzednich dwóch latach zdobył sześciomiesięczne doświadczenie w zakresie obsługi technicznej zgodnie z przywilejami przyznanymi na

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

mocy licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub spełnił wymagania dotyczące wydania właściwych przywilejów;

Zdanie *‘spełnił postanowienia dla wydania odpowiednich przywilejów’* oznacza, że dana osoba w okresie poprzednich 2 lat spełniła wszystkie wymagania pozwalające na dokonanie wpisu uprawnienia dla odpowiadającego mu statku powietrznego (np. w przypadku statku powietrznego Grupy 1 szkolenie teoretyczne plus szkolenie praktyczne plus, jeżeli dotyczy, szkolenie na stanowisku pracy- OJT). Zastępuje to wymóg posiadania 6 miesięcznego doświadczenia/praktyki przez pierwsze 2 lata. Jednak po drugim roku, konieczne będzie spełnienie wymagania posiadania 6 miesięcznego doświadczenia/praktyki w okresie poprzednich 2 lat.

- Wymaganą 6-cio miesięczną praktykę należy rozumieć jako składającą się z dwóch elementów, czasu i charakteru doświadczenia. Minimum do spełnienia wymagań elementów może różnić się w zależności od wielkości i złożoności statku powietrznego oraz rodzaju operacji i obsługi:

- Czas

W zatwierdzonej organizacji obsługi:

- 6 miesięcy ciągłego zatrudnienia w tej samej organizacji;
- 6 miesięcy podzielone na dwa bloki, zatrudnienie w tej samej lub różnych organizacjach.

Okres 6 miesięcy można zastąpić 100 dniami doświadczenia obsługowego zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, niezależnie czy prace obsługowe wykonywane były w ramach zatwierdzonej organizacji, jako niezależny pracownik poświadczający obsługę lub jako kombinacja powyższych.

W szczególnych przypadkach liczba dni może być dodatkowo zmniejszona o 50%, jeżeli zostało to z wyprzedzeniem uzgodnione w władzę lotniczą. Za taki przypadek można uznać sytuację gdzie posiadacz licencji Part-66 jest równocześnie właścicielem statku powietrznego i wykonuje prace obsługowe na własnym statku powietrznym, lub jeżeli posiadacz licencji obsługuje statek powietrzny rzadko wykonujący operacje, co uniemożliwia posiadaczowi licencji zakumulowanie wymaganego doświadczenia. Zmniejszenie wymaganych godzin nie powinno być łączone z dopuszczalnym 20% zmniejszeniem ze względu na wykonywane techniczne czynności pomocnicze, planowanie prac obsługowych, zarządzanie ciągłą zdadnością lub czynności techniczne. Aby uniknąć zbyt długiego okresu bez doświadczenia, wymagane dni pracujące muszą zmieścić się w wymaganym okresie 6 miesięcy.

- Charakter doświadczenia

W zależności od kategorii licencji obsługi statku powietrznego, poniższe czynności uważane są jako potwierdzające doświadczenie w obsłudze:

- obsługa,
- inspekcja,
- próby operacyjne i działania,
- wykrywanie usterek;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

- naprawy,
- modyfikacje,
- wymiana podzespołu,
- nadzorowanie tych czynności,
- zwalnianie statku powietrznego do wykonywania operacji.

Dla personelu poświadczającego kategorii A, doświadczenie powinno uwzględniać praktykowanie przywilejów przez wykonywanie czynności związanych z posiadanym upoważnieniem na przynajmniej jednym typie statku powietrznego dla każdej podkategorii licencji.

Dla kategorii B, B2 i B3 dla każdego statku powietrznego ujętego w upoważnieniu, doświadczenie musi być uzyskane na tym konkretnym statku powietrznym lub podobnym, mieszczącym się w tej samej podkategorii licencji. Można uznać dwa statki powietrzne za podobne jeżeli mają podobną technologię, konstrukcję i porównywalne systemy, co oznacza, że są identycznie wyposażone jak niżej (odpowiednio dla kategorii licencji):

- systemy napędowe (tłokowe lub turbośmigłowe lub dwuprzepływowe lub turbośmigłowe lub silnik odrzutowy lub śmigła pchające; i
- systemy sterowania lotem (tylko stery mechanicznie lub zasilane hydro-mechanicznie lub elektro-mechanicznie); i
- systemy awioniki (systemy analogowe lub cyfrowe); i
- struktura (wykonana z metalu, kompozytów lub drewna).

Jako alternatywę dla powyższego:

- w przypadku licencji B1 z wpisem uprawnień grupowych jej posiadacz może wykazać posiadane doświadczenie na przynajmniej jednym typie statku powietrznego z grupy lub na jednej strukturze statku powietrznego (metal, kompozyt, drewno).
- w przypadku licencji B2 z wpisem uprawnień grupowych jej posiadacz może wykazać posiadane doświadczenie na przynajmniej jednym typie statku powietrznego dla danej grupy.
- w przypadku licencji B3 z wpisem uprawnienia „samoloty tłokowe z niehermetyzowaną kabiną o MTOM poniżej 2 000 kg” jej posiadacz może wykazać posiadane doświadczenie na jednym typie z określoną strukturą (metal, kompozyt, drewno).

Dla kategorii C należy wykazać doświadczenie na przynajmniej jednym typie statków powietrznych wpisanych do upoważnienia.

Maksymalnie 20% wymaganego doświadczenia może być zastąpione przez inne odpowiednie czynności na typie statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i wyposażonego w porównywalne systemy:

- szkolenie w zakresie obsługi statku powietrznego jako instruktor/oceniający lub student;
- pomoc techniczna/technika obsługi;
- zarządzanie obsługą/planowanie.

Posiadane doświadczenie musi być udokumentowane w osobistej książce mechanika lub w innym systemie rejestrującym (może być zautomatyzowany) zawierającym następujące dane:

- a) dane;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

- b) typ statku powietrznego;
 - c) znaki identyfikujące statek powietrzny np. rejestracja;
 - d) rozdział ATA (opcjonalnie);
 - e) wykonana operacje, np. inspekcja po 100 godzinach, wymiana koła MLG, sprawdzenie oleju i jego uzupełnienie, wdrożenie biuletynu serwisowego, wykrywanie usterek, naprawa strukturalna, wykonanie STC;
 - f) rodzaj obsługi, np. obsługa hangarowa, liniowa;
 - g) typ czynności, np. wykonanie, nadzorowanie, poświadczenie;
 - h) użyta kategoria A, B1, B2 czy C,
- oraz

1.5.3 posiada odpowiednie kompetencje, aby poświadczać obsługę techniczną odpowiednich statków powietrznych;

Właściciel licencji i organizacja, która taką osobę zatrudniła musi zapewnić, że ta osoba zdobyła odpowiednią wiedzę, umiejętności, postawę i doświadczenie dla poświadczania obsługiwanego statku powietrznego. Jest to bardzo istotne, gdyż niektóre systemy i technologie obecne w obsługiwanym statku powietrznym mogły nie być objęte szkoleniem/egzaminem/doświadczeniem wymaganym dla uzyskania licencji i uprawnień. Np.:

- uprawnienia na typ wpisane, zgodnie z Dodatkiem I do AMC do Części 66 „Wykaz Uprawnień na Typ”, do licencji po ukończeniu szkolenia na typ/szkolenia na stanowisku pracy nie obejmujące wszystkich modeli/wariantów ujętych w uprawnieniu. Np. licencja z uprawnieniem na Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56) wpisana po ukończeniu w szkolenia na typ/ na stanowisku pracy dotyczącym tylko Airbus 320 (CFM56),
- uprawnienia na typ wpisane do licencji, zgodnie z Dodatkiem I do AMC do Części 66 „Wykaz Uprawnień na Typ”, po dodaniu nowego wariantu do uprawnień wymienionych w Załączniku I, bez odbycia szkolenia na różnice. Np. licencja z uprawnieniem na Boeing 737-600/700/800/900 dla osoby, która już posiadała uprawnienia na Boeing 737-600/700/800 bez odbycia żadnego szkolenia na różnice na 737-900,
- prace wykonywane na modelu/wariacie, którego wersje znacząco ewoluowały od pierwotnego modelu użytego w szkoleniu na typ/ na stanowisku pracy,
- zmiany w wymaganiach z zakresu wiedzy podstawowej, jak podano w Załączniku I do Part-66, nie wymagające od właścicieli licencji ponownego przystąpienia do egzaminu (prawa dziadka),
- wpisanie uprawnień dla grup/podgrup w oparciu o doświadczenie zdobyte na reprezentatywnej liczbie zadań/statków powietrznych lub w oparciu o szkolenie na typ/egzamin na reprezentatywnej liczbie statków powietrznych,
- osoby spełniające wymóg posiadania 6-cio miesięcznego doświadczenia tylko na pewnej ilości podobnych typów statków powietrznych,
- osoby posiadające licencję Part-66 z ograniczeniami, uzyskaną w wyniku konwersji kwalifikacji krajowych (66.A.70), gdzie ograniczenia zostaną zniesione po przystąpieniu do odpowiednich egzaminów z zakresu wiedzy podstawowej. W takim przypadku, uprawnienia na typ wpisane do licencji mogły zostać zdobyte w systemie krajowym bez uwzględnienia wszystkich systemów statku powietrznego (ze względu na wcześniejsze

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

ograniczenia). Wymagać to będzie dokładnej analizy, i jeżeli dotyczy, przeszkolenia takiej osoby z brakujących systemów,

oraz

1.5.4 potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do poświadczania.

Upoważnienie do poświadczania obsługi liniowej statków powietrznych, w przewidzianym dla danej kategorii zakresie, organizacja obsługowa może (zgodnie z 66.A.20) wydać posiadaczom:

- licencji kategorii B1 i/lub B2 na dany typ SP, lub
- licencji mechanika obsługi kategorii A (po szkoleniu na zadanie, w węższym zakresie - poświadczanie czynności wykonanych osobiście, prosta, planowa obsługa liniowa, lista zadań określona w AMC 145.A.30(g)), lub
- licencji kategorii B3 (samoloty z kabiną niecśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej).

Upoważnienie do poświadczania obsługi hangarowej dużych SP organizacja obsługowa może (zgodnie z 145.A.30 oraz 66.A.20) wydać właścicielom licencji inżyniera obsługi kategorii C na dany typ SP

Do wydania upoważnienia do poświadczania obsługi hangarowej SP, innych niż duże, wymagana jest zgodnie z 145.A.30:

- licencja kategorii B1, B3 lub B2 ,

lub

- licencja kategorii C na dany typ SP (jeśli posiadacz tej licencji nie ma jednocześnie licencji B1 i/lub B2, w obsłudze hangarowej musi go wesprzeć personel wspomagający z licencją B1 i B2).

1.6 Ogólne wymagania dla uzyskania licencji Part-66

1.6.1 Wiek

Minimalny wiek dla wnioskującego o wydanie licencji wg Part-66 wynosi 18 lat. Minimalny wiek dla personelu poświadczającego czynności obsługowe w organizacji Part-145 wynosi 21 lat.

1.6.2 Podstawowa wiedza techniczno-lotnicza

Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii/podkategorii do licencji musi wykazać (zgodnie z 66.A.25), w drodze egzaminu, właściwy poziom wiedzy teoretycznej ze wszystkich, związanych z kategorią licencji, modułów tematycznych wiedzy techniczno-lotniczej zgodnie z **Dodatkiem I do Part 66.**

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Moduł	Nazwa modułu	SAMOLOTY			ŚMIGŁOWCE		B2
		A1; B1.1	A2, B1.2	B3	A3, B1.3	A4, B1.4	Awionika
1	Matematyka	V	V	V	V	V	V
2	Fizyka	V	V	V	V	V	V
3	Podstawy elektryczności	V	V	V	V	V	V
4	Podstawy elektroniki	V	V	V	V	V	V
5	Techniki cyfrowe i przyrządy elektroniczne	V	V	V	V	V	V
6	Materiałoznawstwo	V	V	V	V	V	V
7a	Standardy obsługowe	V	V		V	V	V
7b	Standardy obsługowe			V			
8	Podstawy aerodynamiki	V	V	V	V	V	V
9a	Czynniki ludzkie	V	V		V	V	V
9b	Czynniki ludzkie			V			
10	Prawo lotnicze	V	V	V	V	V	V
11 A	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje samolotów z silnikami turbinowymi	V					
11 B	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje samolotów z silnikami tłokowymi		V				
11 C	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje samolotów z silnikami tłokowymi			V			
12	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje śmigłowców				V	V	
13	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje statków powietrznych						V
14	Napędy						V
15	Silniki turbinowe	V			V		
16	Silniki tłokowe		V	V		V	
17 a	Śmigła	V	V				
17 b	Śmigła			V			

Szkolenia i egzaminy zalicza się w ciągu dziesięciu lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną lub dodanie kategorii/podkategorii do licencji na obsługę techniczną.

Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy ogólno-lotniczej [prowadzone są przez organizację szkoleniową Part-147 lub przez ULC.](#)

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Składający wniosek może wystąpić do właściwego organu o pełne lub częściowe zaliczenie egzaminów dotyczących wymagań z zakresu podstawowej wiedzy w odniesieniu do (Załącznik Z18 do niniejszego podręcznika):

- egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy, które zostały zaliczone przed okresem 10 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję Part-66, oraz
- wszelkich innych, osiągniętych kwalifikacji technicznych uznanych przez właściwy organ za równorzędne ze standardem wiedzy określonym w załączniku III do rozporządzenia 2042/2003 (Part- 66).

Właściwy organ może przyznać zaliczenie wyłącznie na podstawie aktualnego wydania Raportu Uznania Wiedzy.

Raporty zaliczenia, wraz ze wszelkimi zmianami w tych raportach, są opatrywane datą i przechowywane przez właściwy organ.

Właściwy organ zawiadamia wnioskodawcę na piśmie o przyznanych zaliczeniach wraz z podaniem odniesienia do wykorzystanego Raportu Uznania Wiedzy.

Zaliczenia tracą ważność po upływie dziesięciu lat od nich przyznania.

Po upływie okresu ważności zaliczeń wnioskodawca może wystąpić o nowe zaliczenia. Właściwy organ przedłuża okres ważności zaliczeń o kolejnych dziesięć lat bez dodatkowych formalności, jeśli wymagania z zakresu podstawowej wiedzy określone w dodatku I do niniejszego załącznika (część 66) nie uległy zmianie.

1.6.3 Raport Uznania Wiedzy

Raport zaliczenia zawiera porównanie między:

- modułami, zagadnieniami modułowymi oraz określonymi dla nich i poziomami wiedzy wymienionymi w dodatku I do Part- 66, z
- zakresem osiągniętych kwalifikacji technicznych w odpowiednich sylabusach przedmiotów szkół/uczelni, dla określonej kategorii o którą ubiega się wnioskodawca.

W Raporcie Uznania Wiedzy wymienione są szkoły/uczelnie techniczne dla których określono zaliczenie/nie zaliczenie poszczególnych zagadnień modułowych.

Absolwenci tych szkół/uczelni, odpowiednio dla kategorii mogą mieć skrócony okres praktycznego doświadczenia obsługowego, o którym mowa w pkt. 66.A.30.

Raport Uznania Wiedzy (dostępny na stronach internetowych ULC), opracowany zgodnie z punktami wymagań: 66.A.25, 66.B.400 i 66.B.405 Załącznika III (Part-66) do rozporządzenia Komisji (WE) NR 2042/2003 jest dokumentem niezbędnym na etapie uznawania wiedzy nabytej w szkole lub uczelni przez kandydatów ubiegających się o licencję

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Part 66, zamiast przeprowadzania egzaminów z wiedzy teoretycznej techniczno-lotniczej tych kandydatów.

Raport Uznania Wiedzy został opracowany na podstawie analizy zatwierdzonych przez Ministerstwo Edukacji Narodowej podstaw programowych nauczania w szkołach średnich oraz programów nauczania udostępnionych przez uczelnie wyższe. Raport został opracowany w formie tabeli, w której porównano zakresy i poziomy wiedzy teoretycznej techniczno-lotniczej przekazywanej w szkołach i uczelniach technicznych z zakresami i poziomami wiedzy wymaganej przez Part-66 dla poszczególnych kategorii tej licencji.

W Raporcie ujęto indywidualnie szkoły średnie techniczne lotnicze oraz uczelnie wyższe techniczne oraz grupowo inne szkoły średnie oraz wyższe techniczne w zależności od profilu kształcenia.

Raport Uznania Wiedzy ma na celu zminimalizowanie obszaru uznaniowości w procesie licencjonowania personelu technicznego. W oparciu o ten Raport, Inspektorzy Inspektoratu Licencjonowania Personelu Technicznego Urzędu Lotnictwa Cywilnego mogą w sposób jednolity i przejrzysty dokonywać uznania wiedzy w większości przypadków wniosków o wydanie licencji.

Dla oznaczenia poziomu wiedzy (wymaganego i osiąganego w szkole) użyto w raporcie skalę trójstopniową, uwzględniającą poziomy wiedzy, które są zdefiniowane w Załączniku I do Part-66. W odniesieniu do poszczególnych kategorii licencji, kolorem zielonym oznaczono w Raporcie te przypadki, w których dane zagadnienie (podmoduł) realizowane jest w konkretnej szkole na poziomie równym lub wyższym niż poziom wymagany przez Part-66. Kolorem czerwonym zaznaczono natomiast przypadki, w których dane zagadnienie nie jest w realizowane w konkretnej szkole lub uczelni albo poziom realizacji zagadnienia jest niższy od wymaganego. W takiej sytuacji, ze względu na brak możliwości uznania wiedzy, koniecznym będzie potwierdzenie jej posiadania poprzez zdanie egzaminu z danego modułu w organizacji szkoleniowej Part-147 lub w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

Uznaniu podlegają tylko moduły zrealizowane w całości i zaliczone w szkole średniej na ocenę 4 (dobry) i powyżej.

1.6.4 Praktyczne doświadczenie obsługowe

Od wnioskującego o wydanie licencji, wymaga się udowodnienia (potwierdzenia) określonych zgodnie z 66.A.30 (od 1 roku do 5 lat) dla każdej kategorii/podkategorii licencji okresów praktyki w obsłudze technicznej statku powietrznego pozostającego w eksploatacji.

Doświadczenie zostało zdobyte w ciągu dziesięciu lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę statku powietrznego lub dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną.

Licencje kategorii B1, B2, oraz C są ważne, w sensie możliwości korzystania z przywileju poświadczania obsługi statku powietrznego określonego typu, tylko wówczas gdy typ SP (lub grupa) jest wpisany do licencji. Licencja kategorii A, B3 jest licencją ogólną – bez wpisu typu SP.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

1.6.5 Praktyczne doświadczenie obsługowe zdobyte w lotnictwie państwowym

Zgodnie z pkt. „Part-66” pkt. 66.A.30(e) akceptuje się doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego uzyskane poza środowiskiem obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego wtedy, gdy taka obsługa jest równoważna z wymaganiami Part-66; Przepisy Part-66 stanowią m. nn. jakie wymagania powinna spełniać praktyka obsługowa, niezbędna do otrzymania licencji mechanika obsługi:

- w zależności od kategorii licencji poniższe czynności uważane są jako potwierdzające doświadczenie w obsłudze:
 - obsługa,
 - inspekcja,
 - próby operacyjne i działania,
 - wykrywanie usterek,
 - naprawy,
 - modyfikacje,
 - wymiana podzespołów,
 - nadzorowanie powyższych czynności,
- charakter doświadczenia obsługowego powinien być odpowiedni dla kategorii:
 - A – prosta planowa obsługa liniowa do przeglądu tygodniowego włącznie;
 - B1, B3 – obsługa płatowca i silnika, urządzeń elektrycznych oraz wykonywanie prostych testów awionicznych;
 - B2 – obsługa awioniki (przyrządy pokładowe, pilotażowe, pilotażowo-nawigacyjne, wyposażenie komunikacyjne), urządzenia elektryczne.
- minimalny czas trwania praktyki obsługowej dla absolwentów szkół i uczelni technicznych wynosi:
 - podkategorie B1.1, B1.3 – 3 lata (może zostać uznane 2 lata praktyki poza środowiskiem obsługi cywilnego statku powietrznego),
 - podkategorie B1.2, B1.4, B3 – 2 lata (może zostać uznany 1 rok praktyki poza środowiskiem obsługi cywilnego statku powietrznego),
 - kategoria B2 – 3 lata (może zostać uznane 2 lata praktyki poza środowiskiem obsługi cywilnego statku powietrznego),
 - kategoria A – 2 lata (może zostać uznane 1 rok praktyki poza środowiskiem obsługi cywilnego statku powietrznego),

Niezbędnym warunkiem do otrzymania licencji mechanika obsługi jest dodatkowe 12 miesięcy praktyki w obsłudze technicznej cywilnych statków powietrznych. Praktyka powinna być właściwa dla kategorii/podkategorii licencji mechanika obsługi.

Analiza zakresu odpowiedzialności mechaników lotniczych lotnictwa państwowego w poszczególnych specjalnościach wykazuje, że:

- specjalność „Płatowiec i silnik” – mechanicy mogą ubiegać się o licencję w kategoriach A, B1, B3 po uzupełnieniu praktyki o obsługę urządzeń elektrycznych;
- specjalność „Osprzęt lotniczy” – mechanicy mogą ubiegać się o licencję w kategoriach A, B2 po uzupełnieniu praktyki:
 - w kategorii B2 o obsługę urządzeń komunikacyjnych;
 - w kategorii A o obsługę urządzeń komunikacyjnych oraz płatowca i silnika;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

- specjalność „URE – urządzenia radioelektroniczne” - mechanicy mogą ubiegać się o licencję w kategoriach A, B2 po uzupełnieniu praktyki:
 - w kategorii B2 o obsługę urządzeń elektrycznych;
 - w kategorii A o obsługę urządzeń komunikacyjnych oraz płatowca i silnika;
- specjalność „Uzbrojenie lotnicze” – urządzenia uzbrojenia lotniczego nie występują na cywilnych statkach powietrznych, praktyka obsługowa nie może zostać uznana.

Uzupełnienie praktyki podane powyżej, powinno się odbyć w czasie realizacji dodatkowej praktyki podanej w pkt. 3.

Biorąc pod uwagę wymagania Part-66, Urząd Lotnictwa Cywilnego będzie mógł uznać praktykę poza cywilnym środowiskiem obsługi statku powietrznego jeśli jej zakres i czas trwania zostaną pozytywnie zweryfikowane.

Przebieg praktyki powinien zostać przedstawiony na formularzu przedstawionym w Załączniku nr Z05. Potwierdzenie praktyki powinna podpisać osoba zajmująca stanowisko nadzoru w organizacji lotniczej, uzgodniona z ULC

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku uznawania doświadczenia obsługowego opisuje procedura 6/LPL-3 „Uznawanie doświadczenia obsługowego zdobytego w lotnictwie państwowym” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

ROZDZIAŁ II

WYMAGANIA DLA UZYSKANIA KATEGORII LICENCJI Part-66

2.1 Mechanik obsługi - kategoria „A”

Licencja Part-66 kategorii A uprawnia do wykonywania i poświadczania zadań obsługowych na konkretnym typie statku powietrznego, określonych w upoważnieniu do poświadczania obsługi (wydanym przez organizację obsługową), w następującym zakresie:

- wykonywania i poświadczania planowych przeglądów liniowych do cotygodniowych włącznie (pakiety zadań obsługowych o częstotliwościach wykonania równych lub mniejszych od 7 dni kalendarzowych), zgodnie z zatwierdzonymi Programami Obsługi;
- usuwania nieskomplikowanych usterek w zakresie dopuszczonym przez Part-145 dla każdego typu statku powietrznego;
- wykonywania i poświadczania innych zadań obsługowych do wykonywania których posiadacz został przeszkolony przez organizację obsługową.

UWAGA:

Posiadacz licencji kategorii A może poświadczać tylko czynności wykonywane osobiście w organizacji obsługowej Part-145.

Wyróżnia się cztery podkategorie A:

A	A1	Samoloty z silnikami turbinowymi
	A2	Samoloty z silnikami tłokowymi
	A3	Śmigłowce z silnikami turbinowymi
	A4	Śmigłowce z silnikami tłokowymi

2.1.1 Wymagana wiedza

Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii/podkategorii do licencji musi wykazać (w drodze egzaminu), właściwy poziom wiedzy z modułów tematycznych zgodnie z dodatkiem I do Part-66.

Za najskuteczniejszy sposób zdobycia wiedzy podstawowej techniczno-lotniczej uważa się ukończenie kursu w Ośrodku Szkolenia Podstawowego zatwierdzonego wg Part-147. Kurs na licencje kategorii A powinien obejmować minimum 800 godzin zegarowych szkolenia, z wyjątkiem pod-kategorii A2, dla której czas ten wynosi 650 godzin szkolenia. Zajęcia teoretyczne (wykłady) powinny zajmować w tym przypadku 30-35% całego czasu. Jest to tzw. pełne szkolenie w MTO Part-147. Szkolenie ma na celu przekazanie podstawowej wiedzy teoretycznej wymaganej dla kategorii A oraz nauczanie podstawowych praktycznych umiejętności obsługowych. Szkolenie kończy się egzaminami teoretycznymi z poszczególnych modułów oraz oceną umiejętności praktycznych – w trakcie szkolenia.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

UWAGA:

1. Zgodnie z 66.A.25(a) egzaminy zdane eksternistycznie w Ośrodku Part-147 lub przed Komisją Egzaminacyjną w ULC traktowane są jako spełnienie wymagań w zakresie wiedzy podstawowej.
2. Szkolenia i egzaminy zalicza się w ciągu dziesięciu lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną lub dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną.

Wnioskujący o kategorię A musi wykazać się odpowiednim poziomem wiedzy w następujących wymaganych dziedzinach podstawowej wiedzy ogólno-lotniczej:

Podkategorie		Moduły (patrz Dział 4)
A1	Samoloty z silnikami turbinowymi	1,2,3,5,6,7A,8,9A,10,11A,15,17
A2	Samoloty z silnikami tłokowymi	1,2,3,5,6,7A,8,9A,10,11B,16,17
A3	Śmigłowce z silnikami turbinowymi	1,2,3,5,6,7A,8,9A,10,12,15
A4	Śmigłowce z silnikami tłokowymi	1,2,3,5,6,7A,8,9A,10,12,16

Oprócz egzaminu testowego obejmującego odpowiedni poziom i wymagane moduły, należy również zdać egzamin opisowy. Egzamin opisowy będzie zawierać pytania dotyczące Standardów Obsługi (Moduł 7A), Czynnika Ludzkiego (Moduł 9A) oraz Przepisów lotniczych (Moduł 10).

2.1.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe

Od wnioskującego po raz pierwszy o licencję kategorii A, który ukończył przed wydaniem licencji, pełne szkolenie w organizacji MTO Part-147 wymaga się 1-roczej praktyki obsługowej na statku powietrznym pozostającym w eksploatacji oraz odpowiednio - 2 lata dla innego uznanego szkolenia technicznego lub 3 lata w przypadku braku takiego szkolenia.

Doświadczenie to powinno obejmować wykonywanie zadań w ramach planowej obsługi liniowej oraz usuwanie prostych usterek na eksploatowanych statkach powietrznych **odpowiednich do kategorii A.**

W ramach rocznego okresu doświadczenia należy udokumentować min. 6 miesięcy praktyki w ciągu ostatnich 12 miesięcy (bezpośrednio przed złożeniem wniosku). Pozostałe doświadczenie może pochodzić z okresu obejmującego 7 lat przed datą złożenia wniosku.

Do wymaganego czasu praktyki obsługowej zaliczyć można doświadczenie w obsłudze statków powietrznych uzyskane poza środowiskiem obsługi cywilnych statków powietrznych, np. doświadczenie zdobyte w lotnictwie wojskowym, straży granicznej i policji (pkt. 1.6.4). Tym niemniej, w przypadku wnioskowania o licencję kategorii A, **wymaga się dodatkowo 0,5 roku doświadczenia w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego.**

UWAGA:

Do licencji kategorii A, nie wpisuje się typu statku powietrznego. Na podstawie wydanej licencji, organizacja obsługowa Part-145 może wydać upoważnienie do poświadczania obsługi w zakresie zadań wpisanych do tego upoważnienia **na danym typie SP**, po uprzednim przeszkoleniu mechanika z zadań na tym typie SP.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

2.2 Technik-mechanik - kategoria „B1”

Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na poświadczanie obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B1 w odniesieniu do:

- obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, zespołu napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych;
- zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one do eksploatacji i niewymagających wykrywania usterek,
- kategoria B1 obejmuje odpowiadającą jej podkategorię A.

Obsługa w zakresie awioniki dla tej kategorii jest ograniczona tylko do zadań, których wykonanie może być sprawdzone z wykorzystaniem wewnętrznych urządzeń testujących układy awioniczne lub z wykorzystaniem prostych narzędzi testujących (sprawne-niesprawne). Zadania obsługowe w zakresie awioniki, wymagające użycia specjalnych urządzeń testujących lub wymagające przeprowadzania jakichkolwiek regulacji, nie wchodzą w zakres uprawnień tej kategorii.

Właściciel licencji kategorii B1 może być upoważniony przez organizację obsługową do pełnienia roli personelu wspomagającego w obsłudze hangarowej statków powietrznych.

Właściciel licencji Part-66 kategorii B1 może poświadczać czynności wykonywane przez inne osoby w zakresie zadań, do poświadczania których jest uprawniony lub do potwierdzania wykonanych przez innych mechaników czynności obsługowych, np. jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej dużych statków powietrznych.

W ramach kategorii B1 wyróżnia się cztery podkategorie:

B1	B1.1	Samoloty z silnikami turbinowymi
	B1.2	Samoloty z silnikami tłokowymi
	B1.3	Śmigłowce z silnikami turbinowymi
	B1.4	Śmigłowce z silnikami tłokowymi

2.2.1 Wymagana wiedza

Wnioskujący o kategorię B1 musi wykazać się odpowiednim poziomem wiedzy w następujących wymaganych dziedzinach podstawowej wiedzy ogólno-lotniczej:

Podkategorie		Moduły
B1.1	Samoloty z silnikami turbinowymi	1,2,3,4,5,6,7A,8,9A,10,11A,15,17A
B1.2	Samoloty z silnikami tłokowymi	1,2,3,4,5,6,7A,8,9A,10,11B,16,17A
B1.3	Śmigłowce z silnikami turbinowymi	1,2,3,4,5,6,7A,8,9A,10,12,15
B1.4	Śmigłowce z silnikami tłokowymi	1,2,3,4,5,6,7A,8,9A,10,12,16

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Oprócz egzaminu testowego obejmującego odpowiedni poziom i wymagane moduły, należy również zdać egzamin opisowy. Egzamin opisowy będzie zawierał pytania dotyczące Standardów Obsługi (Moduł 7A), Czynnika Ludzkiego (Moduł 9A) oraz Przepisów lotniczych (Moduł 10).

2.2.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe

Wnioskujący o licencję kategorii B1 musi udowodnić uzyskanie wymaganego praktycznego doświadczenia obsługowego. Doświadczenie to powinno być odpowiednie do wymaganej podkategorii B1 licencji oraz dotyczyć obsługi technicznej statków powietrznych będących w eksploatacji. Doświadczenie to powinno obejmować obsługę struktury statku powietrznego, zespołu napędowego, instalacji mechanicznych i elektrycznych oraz wymianę elementów awioniki wymienialnych podczas obsługi liniowej, wymagających prostych testów dla udowodnienia ich sprawności.

Minimum 1 rok doświadczenia obsługowego powinien dotyczyć statku powietrznego typowego dla podkategorii licencji o jaką wnioskodawca występuje. W ramach tego doświadczenia należy udokumentować min. 6 miesięcy praktyki w ciągu ostatnich 12 miesięcy (bezpośrednio przed złożeniem wniosku). Pozostałe 6 miesięcy doświadczenia może pochodzić z okresu obejmującego 7 lat przed datą złożenia wniosku.

Do wymaganego czasu praktyki obsługowej zaliczyć można doświadczenie w obsłudze statków powietrznych uzyskane poza środowiskiem obsługi cywilnych statków powietrznych, np. doświadczenie zdobyte w wojsku, straży granicznej i policji (pkt. 1.6.4). Tym niemniej, w przypadku wnioskowania o licencję kategorii B1, **wymaga się dodatkowo 1 roku doświadczenia w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego.**

Kategoria:	Wymagane <u>praktyczne</u> doświadczenie w obsłudze SP pozostającego w eksploatacji		
	Bez szkolenia	Uznane szkolenie techniczne („skilled worker”)	Szkolenie ogólnolotnicze w Organizacji Part-147
B1.2 B1.4	3 lata	2 lata	1 rok
B1.1 B1.3	5 lat	3 lata	2 lata

UWAGA:

W przypadku gdy wnioskujący o licencję nie posiada szkolenia specjalistycznego (na typ), a udowodnił posiadanie kompletu wiedzy podstawowej oraz doświadczenia ogólnolotniczego wymaganego dla danej kategorii, ULC na wniosek kandydata wydaje licencję ogólną, bez wpisywania typu statku powietrznego.

Licencja taka poświadcza wyłącznie spełnienie przez jej posiadacza wymagań podstawowych i nie stanowi podstawy do wydania jej posiadaczowi upoważnienia do poświadczenia obsługi technicznej SP.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

2.3 Technik-mechanik - kategoria „B3”

Licencja Part-66 kategorii B3 uprawnia (po wydaniu przez Organizację Part-145 stosownego upoważnienia) do wykonywania i poświadczania obsługi planowej i nieplanowej „samolotów z kabiną nieciśnieniową wyposażonych w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej” bez ograniczania rodzaju wykonywanych i poświadczanych zadań.

Obsługa w zakresie awioniki dla tej kategorii jest ograniczona tylko do zadań, których wykonanie może być sprawdzone z wykorzystaniem wewnętrznych urządzeń testujących układy awioniczne lub z wykorzystaniem prostych narzędzi testujących (sprawne-niesprawne). Zadania obsługowe w zakresie awioniki, wymagające użycia specjalnych urządzeń testujących lub wymagające przeprowadzania jakichkolwiek regulacji, nie wchodzą w zakres uprawnień tej kategorii.

Posiadacz licencji kategorii B3 może być upoważniony przez organizację obsługową do pełnienia roli personelu wspomagającego w obsłudze hangarowej statków powietrznych.

UWAGA:

Posiadacz licencji Part-66 kategorii B3 może poświadczać czynności wykonywane przez inne osoby w zakresie zadań, do poświadczania których jest uprawniony lub do potwierdzania wykonanych przez innych mechaników czynności obsługowych, np. jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej dużych statków powietrznych.

2.3.1 Wymagana wiedza

Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii/podkategorii do licencji musi wykazać (na drodze egzaminu), poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem I do Part-66.

Za najskuteczniejszy sposób zdobycia wiedzy podstawowej ogólno-lotniczej uważa się ukończenie kursu w Ośrodku Szkolenia Podstawowego zatwierdzonego wg Part-147. Kurs na licencję B3 powinien obejmować minimum 1000 godzin zegarowych szkolenia. Zajęcia teoretyczne (wykłady) powinny zajmować w tym przypadku 50-60% całego czasu. Jest to tzw. pełne szkolenie w MTO Part-147. Szkolenie ma na celu przekazanie podstawowej wiedzy teoretycznej wymaganej przy kategorii B3 oraz nauczanie podstawowych umiejętności i zwyczajów obsługi, w celu zapewnienia podstawowych kompetencji praktycznych. Szkolenie kończy się egzaminami teoretycznymi z poszczególnych modułów oraz oceną umiejętności praktycznych – w trakcie szkolenia.

Wnioskujący o kategorię B3 musi wykazać się odpowiednim poziomem wiedzy w następujących wymaganych dziedzinach podstawowej wiedzy ogólno-lotniczej:

Kategoria		Moduły
B3	„samoloty z kabiną niehermetyzowaną wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej”	1,2,3,4,5,6,7B,8,9B,10,11C,15,17C

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Oprócz egzaminu testowego obejmującego odpowiedni poziom i wymagane moduły, należy również zdać egzamin opisowy. Egzamin opisowy będzie zawierał pytania dotyczące Standardów Obsługi (Moduł 7B), Czynnika Ludzkiego (Moduł 9B) oraz Przepisów lotniczych (Moduł 10).

2.3.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe

Wnioskujący o licencję kategorii B3 musi udowodnić uzyskanie wymaganego praktycznego doświadczenia obsługowego.

Kategoria:	Wymagane <u>praktyczne</u> doświadczenie w obsłudze SP pozostającego w eksploatacji		
	Bez szkolenia	Uznane szkolenie techniczne („skilled worker”)	Szkolenie ogólnolotnicze w Organizacji Part-147
B3	3 lata	2 lata	1 rok

Doświadczenie to powinno być odpowiednie do wymaganej kategorii licencji oraz dotyczyć obsługi technicznej statków powietrznych będących w eksploatacji. Doświadczenie to powinno obejmować obsługę struktury statku powietrznego, zespołu napędowego, instalacji mechanicznych i elektrycznych oraz wymianę elementów awioniki wymiennalnych podczas obsługi liniowej, wymagających prostych testów dla udowodnienia ich sprawności.

Minimum 1 rok doświadczenia obsługowego powinien dotyczyć statku powietrznego typowego dla kategorii/podkategorii licencji o jaką wnioskodawca występuje (66.A.30d). W ramach tego doświadczenia należy udokumentować min. 6 miesięcy praktyki w ciągu ostatnich 12 miesięcy (bezpośrednio przed złożeniem wniosku). Pozostałe 6 miesięcy doświadczenia może pochodzić z okresu obejmującego 10 lat przed datą złożenia wniosku.

Do wymaganego czasu praktyki obsługowej zaliczyć można doświadczenie w obsłudze statków powietrznych uzyskane poza środowiskiem obsługi cywilnych statków powietrznych, np. doświadczenie zdobyte w wojsku, straży granicznej i policji. Tym niemniej, w przypadku wnioskowania o licencję kategorii B3, **wymaga się dodatkowo 1 roku doświadczenia w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego.**

2.4 Technik-awionik - kategoria „B2”

Licencja Part-66 wydana w kategorii B2 uprawnia (po wydaniu przez Organizację Part-145 stosownego upoważnienia) do wykonywania i poświadczania obsługi planowej i nieplanowej statków powietrznych w zakresie wyposażenia elektrycznego i awioniki bez ograniczania rodzaju wykonywanych i poświadczanych zadań.

Dodatkowo kategoria B2 uprawnia do poświadczenia po dokonaniu nieznaczonej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na poświadczanie. Ten przywilej jest ograniczony do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na poświadczanie, oraz do uprawnień już wyszczególnionych w licencji B2.

Posiadacz licencji kategorii B2 może być upoważniony przez organizację obsługową do pełnienia roli personelu wspomagającego obsługę hangarową statków powietrznych.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Posiadacz licencji Part-66 w kategorii B2 może poświadczać czynności wykonywane przez inne osoby w zakresie zadań, do poświadczania których jest uprawniony. Licencja kategorii B2 nie posiada podkategorii.

2.4.1 Wymagana wiedza

Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategori/podkategorii do licencji musi wykazać (na drodze egzaminu), poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem I do Part-66.

Za najskuteczniejszy sposób zdobycia wiedzy podstawowej ogólno-lotniczej uważa się ukończenie kursu w Ośrodku Szkolenia Podstawowego zatwierdzonego wg Part-147. Kurs na licencję kategorii B2 powinien obejmować minimum 2400 godzin zegarowych szkolenia. Zajęcia teoretyczne (wykłady) powinny zajmować w tym przypadku 50-60% całego czasu. Jest to tzw. pełne szkolenie w MTO Part-147. Szkolenie ma na celu przekazanie podstawowej wiedzy teoretycznej dotyczącej statku powietrznego i związanych z nim systemów, wymaganej przy kategorii B2 oraz nauczenie podstawowych umiejętności i zwyczajów obsługowych, w celu zapewnienia podstawowych kompetencji praktycznych. Szkolenie kończy się egzaminami teoretycznymi z poszczególnych modułów oraz oceną umiejętności praktycznych – w trakcie szkolenia.

Wnioskujący o kategorię B2 musi wykazać się odpowiednim poziomem wiedzy w wymaganych modułach:

B2	Awionika	Moduły: 1,2,3,4,5,6,7A,8,9A,10,13,14
----	----------	--------------------------------------

Oprócz egzaminu testowego obejmującego odpowiedni poziom i wymagane moduły, należy również zdać egzamin opisowy. Egzamin opisowy będzie zawierał pytania dotyczące Standardy Obsługi (Moduł 7A), Czynnika Ludzkiego (Moduł 9A) oraz Przepisów lotniczych (Moduł 10).

2.4.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe

Wnioskujący o licencję kategorii B2 musi uzyskać przed jej wydaniem określone przepisami doświadczenie w obsłudze statków powietrznych.

Kategoria:	Wymagane <u>praktyczne</u> doświadczenie w obsłudze SP pozostającego w eksploatacji		
	Bez szkolenia	Uznane szkolenie techniczne („skilled worker”)	Szkolenie ogólno-lotnicze w Organizacji Part-147
B2	5 lat	3 lata	2 lata

To doświadczenie powinno być odpowiednie do kategorii licencji oraz dotyczyć obsługi statków powietrznych będących w eksploatacji.

Minimum 1 rok doświadczenia obsługowego powinien dotyczyć statku powietrznego typowego dla kategorii/podkategorii licencji o jaką wnioskodawca występuje (66.A.30d). W

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

ramach tego doświadczenia należy udokumentować min. 6 miesięcy praktyki w ciągu ostatnich 12 miesięcy (bezpośrednio przed złożeniem wniosku). Pozostałe 6 miesięcy doświadczenia może pochodzić z okresu obejmującego 7 lat przed datą złożenia wniosku.

Do wymaganego czasu praktyki obsługowej zaliczyć można doświadczenie w obsłudze statków powietrznych uzyskane poza środowiskiem obsługi cywilnych statków powietrznych, np. doświadczenie zdobyte w wojsku, straży granicznej i policji. Tym niemniej, w przypadku wnioskowania o licencję kategorii B2, **wymaga się dodatkowo 1 roku doświadczenia w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego.**

Wnioskujący po raz pierwszy o licencję kategorii B2, którzy ukończyli z wynikiem pozytywnym pełne szkolenie w MTO Part-147, przed wydaniem licencji, muszą udowodnić odbycie 2-letniej praktyki obsługowej, na statku powietrznym pozostającym w eksploatacji. Pełne szkolenie w organizacji Part-147 oznacza szkolenie w zakresie modułów wymaganych dla danej kategorii licencji, trwające wymagana ilość czasu i składające się zarówno z części teoretycznej jak i praktycznej, w tym 30% czasu w organizacji obsługowej.

Wnioskujący po raz pierwszy o licencję kategorii B2, którzy nie uczestniczyli w kursie szkoleniowym w zatwierdzonym wg Part-147 Ośrodku szkolenia, powinni posiadać przynajmniej 5-letnie doświadczenie praktyczne w obsłudze statków powietrznych będących w eksploatacji lub 3 lata w przypadku ukończenia uznanego szkolenia technicznego poza Part147.

UWAGA:

W przypadku gdy wnioskujący o licencję nie posiada szkolenia specjalistycznego (na typ), a udowodnił posiadanie kompletu wiedzy podstawowej oraz doświadczenia ogólno-lotniczego wymaganego dla danej kategorii, ULC na wniosek kandydata wydaje licencję bez wpisywania typu statku powietrznego.

Licencja taka poświadcza wyłącznie spełnienie przez jej posiadacza wymagań podstawowych i nie stanowi podstawy do wydania jej posiadaczowi upoważnienia do poświadczania obsługi technicznej SP.

2.5 Inżynier obsługi hangarowej - kategoria „C”

Licencja Part-66 wydana w kategorii C uprawnia (po wydaniu przez Organizację Part-145 stosownego upoważnienia) do poświadczania obsługi hangarowej statków powietrznych w zakresie zgodności z zamówieniem wykonanej obsługi oraz standardami określonymi w Part-145. Personel poświadczający kategorii C sprawdza czy podczas konkretnej obsługi hangarowej lub w ramach pakietu prac, zostały spełnione wymagania, oraz czy zostały wykonane wszystkie prace wymagane przez klienta, ocenia wpływ prac niewykonanych, może zażądać ich wykonania lub uzgodnić z przewoźnikiem przełożenie wykonania tych prac na inny określony przegląd lub termin.

UWAGA:

Posiadanie licencji kategorii C uzyskanej na tzw. „ścieżce akademickiej” nie uprawnia do wykonywania zadań obsługowych.

Kategoria C nie posiada specjalności i podkategorii.

Licencja kategorii C pozwala dopuszczać do eksploatacji statek powietrzny w całości, na podstawie jednego poświadczenia wydanego przez jedną osobę poświadczającą, po

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

wykonaniu wszystkich prac oraz przeglądów obsługi hangarowej zgodnie z Part-145, po uzyskaniu potwierdzenia wykonania prac obsługowych od odpowiednio upoważnionego personelu wspomagającego z licencjami kategorii B1 i B2.

Osoba poświadczająca posiadająca licencję kategorii C występuje zasadniczo w roli zarządzającego obsługą, kontrolującego postęp obsługi statku powietrznego. Sama licencja kategorii C nie pozwala jej posiadaczowi na występowanie w roli osoby poświadczającej kategorii B1 lub B2.

Licencję kategorii C można uzyskać jednym z dwóch sposobów:

- na podstawie doświadczenia uzyskanego w wyniku posiadania licencji kategorii B1 lub B2, w tym w obsłudze hangarowej lub
- jako absolwent wyższej uczelni technicznej, uznanej przez ULC.

2.5.1 Wymagana wiedza podstawowa

Wymagania dotyczące poziomów wiedzy podstawowej dla licencji każdej kategorii zostały ustalone w zależności od stopnia złożoności poświadczeń, odpowiednich dla konkretnej licencji. Personel poświadczający kategorii C z wykształceniem z zakresu mechaniki, powinien spełniać wymagania dotyczące poziomu wiedzy dla kategorii B1. Personel poświadczający kategorii C z wykształceniem z zakresu awioniki, powinien spełniać wymagania dotyczące poziomu wiedzy dla kategorii B2.

Absolwent uczelni technicznej wnioskujący o wydanie licencji kategorii C musi wykazać się odpowiednim poziomem wiedzy właściwym dla kategorii B1 lub B2.

2.5.2 Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe

Personel poświadczający z licencją kategorii B1 lub B2:

Duże statki powietrzne

- 3-letnie doświadczenie przy poświadczaniu obsługi z licencją B1.1, B1.3 lub B2 na dużych statkach powietrznych z napędem turbinowym, w tym minimum 12 miesięcy jako personel wspomagający B1 lub B2 wg Part-145.
- 5-letnie doświadczenie przy poświadczaniu obsługi z licencją B1.2 lub B1.4 na dużych statkach powietrznych z napędem tłokowym, w tym minimum 12 miesięcy jako personel wspomagający B1 lub B2 wg Part-145.

Statki powietrzne nie będące dużymi SP

- 3-letnie doświadczenie przy poświadczaniu obsługi z licencją B1 lub B2 na statkach powietrznych nie będących dużymi statkami powietrznymi w tym minimum 12 miesięcy jako personel wspomagający B1 lub B2 wg Part-145.

Absolwenci wyższych uczelni:

Absolwent posiadający dyplom w zakresie Lotnictwa lub podobnej dyscypliny uważanej przez ULC za związaną z obsługą statków powietrznych, musi posiadać przynajmniej 3-letnie doświadczenie w pracy w środowisku obsługi cywilnych statków powietrznych, w tym 6 miesięcy obserwacji czynności obsługi hangarowej. Obecnie nie ma

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

standardowych warunków oceny takich wniosków, w związku z tym przed wystąpieniem o licencję wnioskujący powinni się upewnić czy spełniają wymagania dotyczące doświadczenia zgodnie z Part-66.A.30 i jej AMC. Osoba, która kwalifikuje się do otrzymania licencji kategorii C w ten sposób, nie ma prawa do licencji kategorii B1 lub B2, chyba że zostaną również spełnione wymagania dotyczące tych kategorii.

Dla kandydata ubiegającego się o licencję Kategorii C, a posiadającego wykształcenie wyższe, reprezentatywna grupa zadań powinna obejmować obserwację wykonywania zadań z obsługi hangarowej, planowania obsługi, zapewnienia jakości, archiwowania zapisów z obsługi, zarządzania obrotem części zamiennych oraz opracowań inżynierskich.

Kategoria C	Wymagane minimalne doświadczenie jako personel poświadczający lub personel wspomagający (w tym min. 12 miesięcy jako personel wspomagający obsługę hangarową)	
Duże SP	B1 tłokowy (B1.2 lub B1.4)	5 lat
	B1 turbinowy (B1.1 lub B1.3)	3 lata
	B2	3 lata
Inne SP	3 lata	
Ścieżka „akademicka”	3 lata praktyki w środowisku obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, w tym - 6 miesięcy obserwacji zadań bazowej obsługi technicznej.	

W przypadku gdy wnioskujący o licencję nie posiada szkolenia specjalistycznego (na typ), a udowodnił posiadanie kompletu wiedzy podstawowej oraz doświadczenia ogólno-lotniczego wymaganego dla danej kategorii, ULC na wniosek kandydata wydaje licencję bez wpisywania typu statku powietrznego. Licencja taka poświadcza wyłącznie spełnienie przez jej posiadacza wymagań podstawowych i nie stanowi podstawy do wydania jej posiadaczowi upoważnienia do poświadczania obsługi technicznej SP.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku wydawania podstawowej licencji Part-66 opisuje procedura 3/LPL-3 „Wydawanie podstawowej licencji obsługi technicznej statku powietrznego Part-66” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego.
Dokument: Z.LPL3.02

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

ROZDZIAŁ III

WPIS TYPU STATKU POWIETRZNEGO (GRUPY STATKÓW POWIETRZNYCH DO LICENCJI Part-66

3.1 Wpis typu statku powietrznego do licencji w kategorii B1

Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów poświadczania na konkretnym typie statku powietrznego, posiadacz licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienie dotyczące statku powietrznego. Uprawnienie na typ obejmuje wszystkie modele/warianty statku powietrznego wyszczególnione w kolumnie 2 Załącznika I do AMC do Part - 66.

Jeżeli właściciel licencji ma już wpisane do licencji uprawnienie na typ i takie uprawnienie jest zmienione w Załączniku I do AMC do Part-66, w celu włączenia dodatkowych typów/modeli, nie zachodzi potrzeba dodatkowego szkolenia na typ w celu dokonania zmiany wpisu w licencji. Na wniosek, uprawnienie powinno być zmienione, aby uwzględnić nowe warianty bez dodatkowych wymagań. Szkolenia na typ obejmujące nie wszystkie modele/warianty wpisywane do uprawnień na typ uprawniają do wpisania pełnego uprawnienia na typ.

Dla kategorii B1 odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:

- w przypadku statków powietrznych **Grupy 1**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego,
- w przypadku statków powietrznych **Grupy 2**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego, uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną podgrupę,
- w przypadku statków powietrznych **Grupy 3**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego lub uprawnienie na pełną grupę.

Wpisanie do licencji Part-66 uprawnień na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia szkolenia na typ statku powietrznego w kategorii B1.

Wpisanie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego w ramach danej kategorii/podkategorii wymaga dodatkowo pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia w miejscu pracy, zgodnie z opisem w Dodatku III do Part-66.

Szkolenie w miejscu pracy zatwierdza właściwy organ, który wydał licencję.

Szkolenie przeprowadza się pod kontrolą instytucji obsługi technicznej upoważnionej do obsługi technicznej danego typu statku powietrznego i podlega ocenie przez wyznaczonych oceniających posiadających odpowiednie kwalifikacje.

Szkolenie rozpoczyna się i kończy w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia na typ.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

a) Cel:

Celem szkolenia w miejscu pracy jest uzyskanie wymaganych kompetencji i doświadczenia w zakresie bezpiecznej obsługi technicznej.

b) Zakres:

Szkolenie w miejscu pracy obejmuje zespół działań akceptowalnych dla właściwego organu. Zadania, które należy zaliczyć, są reprezentatywne dla statków powietrznych i systemów zarówno pod względem złożoności technicznej, jak i wiedzy technicznej niezbędnej do wykonania takich zadań. Szkolenie może obejmować względnie proste zadania, ale w jego zakres musi również wchodzić wykonywanie innych, bardziej złożonych zadań w zakresie obsługi technicznej, właściwych dla danego typu statku powietrznego.

Każde zadanie podpisywane jest przez słuchacza i kontrasygnowane przez wyznaczoną osobę kontrolującą. Wymienione zadania odnoszą się do rzeczywistej karty pracy/formularza pracy itd.

Końcowa ocena ukończonego szkolenia w miejscu pracy jest obowiązkowa i przeprowadza ją posiadający odpowiednie kwalifikacje wyznaczony oceniający.

W formularzach pracy/rejestrach pracy szkolenia w miejscu pracy należy podać następujące dane:

1. imię i nazwisko słuchacza;
2. datę urodzenia;
3. zatwierdzoną instytucję obsługi technicznej;
4. lokalizację;
5. imiona i nazwiska kontrolujących i oceniającego (w tym numer licencji, w stosownych przypadkach);
6. datę ukończenia zadania;
7. opis zadania i kartę pracy/zlecenie na wykonanie prac/rejestr techniczny itd.;
8. typ statku powietrznego i jego rejestrację;
9. uprawnienie dotyczące statku powietrznego będące przedmiotem wniosku.

OJT musi obejmować co najmniej 50% zadań wyszczególnionych w Załączniku II do AMC do Part-66 (Załącznik Z09 do niniejszego podręcznika). Należy wybrać kilka zadań z każdego punktu wyszczególnionego w Załączniku II. Zadania należy wybrać spośród tych dotyczących typu statku powietrznego i wnioskowanej kategorii (podkategorii) licencji. Można, zastępczo, rozważyć inne zadania niż wymienione w Załączniku II jeśli są właściwe. Zazwyczaj, dodatkowo do różnorodności i złożoności, zadania ćwiczone na stanowisku pracy powinny być wybrane w oparciu o ich częstotliwość, bezpieczeństwo, nowatorstwo itp.

Przed rozpoczęciem szkolenia teoretycznego na typ statku powietrznego można przeprowadzić do 50% zadań z zakresu wymaganego szkolenia OJT.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Celem ułatwienia przedstawienia wykonanych zadań zaleca się wykorzystać „Kartę doświadczenia praktycznego” – Załącznik nr Z09 do niniejszego podręcznika.

- W przypadku gdy całość szkolenia na typ nie jest prowadzona przez organizację Part-147, przed wydaniem uprawnienia na typ właściwy organ sprawdza zgodność ze wszystkimi wymaganiami dotyczącymi szkolenia na typ, opisanymi w Dodatku III do Part-66.
- W przypadku gdy nie jest wymagane szkolenie w miejscu pracy, uprawnienie na typ statku powietrznego wpisuje się na podstawie świadectwa uznania wydanego przez organizację Part-147.
- W przypadku gdy szkolenie na typ statku powietrznego obejmuje więcej niż jeden kurs, przed wpisaniem uprawnienia na typ właściwy organ sprawdza, czy treść i czas trwania kursów są w pełni zgodne z zakresem kategorii licencji oraz czy uwzględniono obszary współpracy podzespołów.
- W przypadku szkolenia w zakresie różnic, właściwy organ sprawdza, czy poprzednie kwalifikacje wnioskodawcy, uzupełnione szkoleniem w organizacji Part-147 lub innym szkoleniem zatwierdzonym przez właściwy organ są akceptowalne do celów wpisania uprawnienia na typ.
- Zgodność z częścią praktyczną wykazuje się przez przedstawienie szczegółowej dokumentacji szkolenia praktycznego lub rejestru pracy dostarczonego przez organizację Part-145 lub, jeśli jest dostępny, certyfikatu szkolenia obejmującego część praktyczną, wydanego przez organizację Part-147.

W przypadku wyszczególniania typu statku powietrznego używa się uprawnień na typy statków powietrznych określonych przez Agencję w Załączniku I do AMC do Part - 66.

3.1.1 Indywidualny wpis typu statku powietrznego do licencji Part-66 w kategorii B1

Grupa 1

- szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena);
- dodatkowo szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,

Grupa 2

- **kategoria B1.1, B1.3, B1.4:**

- szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena) + szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,
- lub
- egzamin na typ + doświadczenie praktyczne.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Grupa 3

- **kategoria B1.2:**
 - szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena) + szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,
 - lub
 - egzamin na typ + doświadczenie praktyczne.

3.1.2 Pełne uprawnienie na podgrupę dla statków powietrznych w kategorii B1

Grupa 2

- **kategoria B1.1, B1.3, B1.4:**
 - szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena) + szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,
 - lub
 - egzamin na typ + doświadczenie praktyczne, przynajmniej na 3 statkach powietrznych reprezentatywnych dla tej grupy..

Grupa 3

- **Kategoria B1.2:**
 - uprawnienia na pełną grupę 3 zatwierdza się posiadaczom licencji B1.2 po wykazaniu praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i dla grupy 3.

Ograniczenia:

- samoloty z kabiną ciśnieniową,
- samoloty o konstrukcji metalowej,
- samoloty o konstrukcji kompozytowej,
- samoloty o konstrukcji drewnianej,
- samoloty o konstrukcji rurowej pokrytej materiałem.

3.1.3 Uprawnienie na podgrupę producenta dla statków powietrznych w kategorii B1

Grupa 2

- **kategoria B1.1, B1.3, B1.4:**
 - szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena) + szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,
 - lub
 - egzamin na typ + doświadczenie praktyczne, przynajmniej na 2 statkach powietrznych reprezentatywnych dla tej grupy.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Grupa 3

- nie dotyczy,

3.2 Wpis typu statku powietrznego w kategorii B2

Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów poświadczania na konkretnym typie statku powietrznego, posiadacz licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego.

Dla kategorii B2 odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:

- w przypadku statków powietrznych **grupy 1**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego,
- w przypadku statków powietrznych **grupy 2**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego, uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną podgrupę
- w przypadku statków powietrznych **grupy 3**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego lub uprawnienie na pełną grupę.

Zatwierdzenie uprawnień na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia szkolenia na typ statku powietrznego kategorii B2.

Zatwierdzenie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego w ramach danej kategorii/podkategorii wymaga pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia w miejscu pracy, zgodnie z opisem w Dodatku III do Part-66.

3.2.1 Indywidualny wpis typu statku powietrznego do licencji Part-66 w kategorii B2

Grupa 1

- szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena);
- dodatkowo szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,

Grupa 2

- szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena) + szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,
- egzamin na typ + doświadczenie praktyczne.

Grupa 3

- szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin, szkolenie praktyczne i ocena) + szkolenie w miejscu pracy (OJT) dla pierwszego statku powietrznego wpisywanego w kategorii/podkategorii licencji,
- egzamin na typ + doświadczenie praktyczne.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

3.2.2 Pełne uprawnienie na podgrupę dla statków powietrznych w kategorii B2

Grupa 2

- w oparciu o zademonstrowane doświadczenie praktyczne,

Grupa 3

- w oparciu o zademonstrowane doświadczenie praktyczne.

3.2.3 Uprawnienie na podgrupę producenta dla statków powietrznych w kategorii B2

Grupa 2

- w oparciu o zademonstrowane doświadczenie praktyczne,

Grupa 3

- nie dotyczy,

3.3 Wpis uprawnienia w kategorii B3

Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów certyfikacyjnych na konkretnym typie statku powietrznego, posiadacz licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego.

Pełne uprawnienie „Samoloty z silnikami tłokowymi, kabiną nieciśnieniową o MTOM 2000kg i poniżej” wpisuje się po zademonstrowaniu doświadczenia praktycznego, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla kategorii B3.

Ograniczenia:

- samoloty o konstrukcji metalowej,
- samoloty o konstrukcji kompozytowej,
- samoloty o konstrukcji drewnianej,
- samoloty o konstrukcji rurowej pokrytej materiałem.

3.4 Wpis typu statku powietrznego w kategorii C

Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów poświadczania na konkretnym typie statku powietrznego, posiadacz licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego.

Dla kategorii C odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:

- w przypadku statków powietrznych **grupy 1**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego.
- w przypadku statków powietrznych **grupy 2**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego, uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną podgrupę

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

- w przypadku statków powietrznych **grupy 3**, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego lub uprawnienie na pełną grupę.

Wpisanie uprawnień na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia szkolenia na typ statku powietrznego w kategorii C.

Zatwierdzenie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia w miejscu pracy, zgodnie z opisem w dodatku III do załącznika III (część 66).

W przypadku statków powietrznych **grupy 2 i 3**, uprawnienia na typ statku powietrznego mogą zostać przyznane także po:

- pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C , zgodnie z opisem w Dodatku III do Part-66 oraz
- przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.

3.4.1 Indywidualny wpis typu statku powietrznego do licencji Part-66 w kategorii C

Grupa 1

- szkolenie na typ (szkolenie teoretyczne i egzamin).

Grupa 2

- szkolenie na typ lub egzamin na typ.

Grupa 3

- szkolenie na typ lub egzamin na typ.

3.4.2 Pełne uprawnienie na podgrupę dla statków powietrznych w kategorii C:

Grupa 2

- szkolenie na typ lub egzamin na typ przynajmniej na 3 statkach powietrznych reprezentatywnych dla tej podgrupy.

Grupa 3

- w oparciu o zademonstrowane doświadczenie praktyczne.
- samoloty o konstrukcji rurowej pokrytej materiałem.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

3.4.3 Uprawnienie na podgrupę producenta dla statków powietrznych w kategorii C:

Grupa 2

- szkolenie na typ lub egzamin na typ przynajmniej na 2 statkach powietrznych reprezentatywnych dla tej podgrupy.

Grupa 3

- nie dotyczy,

UWAGA:

“Doświadczenie praktyczne” powinno obejmować reprezentatywny przekrój przynajmniej 50% zadań zawartych w Załączniku II do AMC (Załącznik Z08 do nn. Podręcznika) odpowiednio do kategorii licencji i przyznawanych uprawnień na typ lub podgrupy statku powietrznego. Doświadczenie powinno obejmować zadania dla każdego paragrafu wykazu z Załącznika II. Inne zadania niż wymienione w Załączniku II mogą być rozważane jako zastępcze. W przypadku uprawnień dla (pod) grup, doświadczenie można wykazać na jednym lub kilku typach statków powietrznych odnośnej (pod) grupy). Doświadczenie praktyczne należy zdobyć pod nadzorem upoważnionego personelu poświadczającego.

W przypadku przyznania indywidualnych uprawnień dla grupy 2 i 3 statków powietrznych, praktykę dotyczącą kategorii licencji i odnośnego typu dla drugiego typu statku powietrznego dla każdej (pod) grupy producenta należy zmniejszyć do 30% zadań wymienionych w Załączniku II do AMC. Dla kolejnych typów statków powietrznych dla każdej (pod) grupy producenta taką praktykę można zmniejszyć do 20%.

Posiadane doświadczenie praktyczne można udokumentować zapisami lub książką obsługi, w której odnotowane są wykonane przez kandydata, zadania wymienione w Załączniku II. Typowa informacja, która musi być odnotowana jest podobna do opisanej w AMC 66.A.20(b)(2) tzn.:

- datę;
- typ statku powietrznego;
- identyfikację statku powietrznego, np. numer rejestracyjny;
- wykonaną czynność, np. inspekcja po 100 FH, wymiana koła MLG, sprawdzenie oleju w silniku i uzupełnienie, wdrożenie SB, lokalizacja usterki, naprawa strukturalna, wdrożenie STC...itp.;
- rodzaj obsługi, np. hangarowa, liniowa;
- rodzaj czynności, np. wykonanie, nadzorowanie, poświadczenie;
- użyta Kategoria: A, B1, B2, B3 lub C;
- czas w dniach lub w częściach dnia.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

UWAGA:

Celem ułatwienia przedstawienia „*Doświadczenia praktycznego*” zaleca się wykorzystać „Kartę doświadczenia praktycznego” – Załącznik nr Z08 do niniejszego podręcznika.

Zadania obsługowe wymienione Załączniku II do AMC:

Ograniczenia czasowe/Przeglądy obsługowe

Przegląd po 100 godzinach lotu (lotnictwo ogólne).

Udział w planowej inspekcji obsługowej zgodnie z AMM.

Przegląd zapisów w książce obsługi statku powietrznego pod kątem ich prawidłowości.

Przegląd zapisów z obsługi w celu sprawdzenia zgodności z Dyrektywami Zdatności.

Przegląd zapisów z obsługi w celu sprawdzenia zgodności z resursami podzespołów.

Procedura sprawdzenia statku powietrznego po twardym lądowaniu.

Procedura sprawdzenia statku powietrznego po uderzeniu pioruna.

Wymiary/Strefy

Lokalizacja podzespołów według numeracji przekrojów poprzecznych.

Wykonanie sprawdzenia symetrii.

Podnoszenie i Podpieranie

Uczestniczenie w:

Podnoszeniu na podnośnikach przedniego lub tylnego podwozia.

Podnoszeniu na podnośnikach całego statku powietrznego.

Stosowaniu zawiesi i koźłów do wymiany podstawowych zespołów statku powietrznego.\

Poziomowanie/Ważenie

Poziomowanie statku powietrznego.

Ważenie statku powietrznego.

Przygotowanie dokumentów do ważenia i wyważania statku powietrznego.

Sprawdzenie statku powietrznego według listy wyposażenia

Holowanie i Kołowanie

Przygotowanie statku powietrznego do holowania.

Holowanie statku powietrznego.

Udział w zespole holującym statek powietrzny.

Parkowanie i mocowanie.

Zabezpieczanie samolotu z użyciem lin.

Ustawianie statku powietrznego na stanowisku postojowym, zabezpieczanie i okrywanie.

Ustawianie statku powietrznego w doku.

Zabezpieczanie łopatek wirnika.

Nalepki informacyjne i Napisy

Sprawdzenie poprawności nalepek informacyjnych.

Sprawdzenie prawidłowości napisów informacyjnych.

Obsługa Serwisowa

Tankowanie statku powietrznego paliwem.

Zlewanie paliwa ze zbiorników statku powietrznego.

Przepompowanie paliwa z jednego zbiornika do drugiego.

Sprawdzenie/dostosowanie ciśnienia w kołach.

Sprawdzenie/uzupełnienie do poziomu oleju.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Sprawdzenie/uzupełnienie poziomu płynu hydraulicznego.

Sprawdzenie/uzupełnienie ciśnienia w hydroakumulatorach.

Ładowanie instalacji pneumatycznej.

Smarowanie elementów statku powietrznego.

Podłączanie naziemnego zasilania elektrycznego.

Wykonanie przeglądu przed lotem i codziennego.

Automatyczne Sterowanie Statkiem Powietrznym

Montowanie mechanizmu wykonawczego AP.

Regulowanie naciągu linek.

Wymiana urządzenia sterującego.

Wymiana wzmacniacza.

Sprawdzenie pracy pilota automatycznego.

Sprawdzenie i regulacja sprzęgła mechanizmu wykonawczego.

Wykonanie regulacji wzmocnienia AP.

Usuwanie usterek w układzie AP.

Sprawdzenie układu automatycznego ładowania.

Instalacja Źródeł Energii Elektrycznej

Ładowanie akumulatorów kwasowych/ołowiowych.

Ładowanie akumulatorów Ni-Cd.

Sprawdzenie pojemności akumulatorów.

Wykonanie cyklu głębokiego ładowania-rozładowania akumulatora Ni-Cd.

Wymiana zintegrowanego napędu/ prądnicy/alternatora.

Wymiana przełączników.

Wymiana bezpieczników.

Ustawianie regulatora napięcia.

Wymiana regulatora napięcia.

Naprawa/wymiana przewodów zasilających.

Usuwanie usterek w instalacji elektrycznej.

Sprawdzenie działania zintegrowanego napędu/ prądnicy/alternatora.

Sprawdzenie działania regulatora napięcia.

Sprawdzenie działania awaryjnego systemu wytwarzania elektryczności.

Wypożyczenie wnętrza/Wypożyczenie awaryjne

Wymiana foteli załogi.

Wymiana foteli pasażerskich.

Sprawdzenie prowadnic foteli.

Sprawdzenie foteli/pasów pod kątem bezpieczeństwa.

Sprawdzenie wyposażenia awaryjnego.

Sprawdzenie radiostacji awaryjnej na zgodność z przepisami.

Instalacja Przeciwpowodziowa

Sprawdzenie napełnienia stałych butli przeciwpożarowych.

Sprawdzenie/testowanie działania układu ostrzegania i wykrywania ognia/dymu..

Sprawdzenie napełnienia przenośnych butli przeciwpożarowych.

Usuwanie usterek w instalacji przeciwpożarowej.

Sprawdzenie pętli przeciwpożarowych silników.

Sterowanie Statkiem Powietrznym

Inspekcja pierwszorzędowych układów sterowania lotem i odnośnych komponentów zgodnie z AMM.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Wymiana statecznika poziomego.
 Wymiana spojlera/ tłumik drgań .
 Wymiana steru wysokości.
 Wymiana lotki.
 Wymiana steru kierunku.
 Wymiana trymerów.
 Montowanie linek i ich prowadzeń.
 Wymiana klap.
 Wymiana zespołów napędowych klap.
 Wymiana siłowników napędu klap.
 Montowanie pierwszorzędowych układów sterowania lotem.
 Regulacja trymerów..
 Regulacja naciągu linek.
 Sprawdzenie pełnego zakresu ruchu i położeń pośrednich.
 Sprawdzenie właściwego montażu i zabezpieczeń.
 Usuwanie usterek w układach sterowania.
 Sprawdzenie działania systemu klap.

Instalacja Paliwowa

Wymiana pomp paliwowych.
 Wymiana paliwowego układu rozdzielczego.
 Wymiana elementów zbiorników paliwowych.
 Wymiana/sprawdzenia zaworów kontroli paliwa.
 Wymiana magnetycznych wskaźników poziomu paliwa.
 Ręczne sprawdzenie/obliczenie ilości paliwa.
 Sprawdzenie filtrów paliwowych.
 Sprawdzenie układu pomiaru przepływu paliwa.
 Sprawdzenie regulacji paliwomierzy.
 Ciśnienie podczas zlewania paliwa.
 Ciśnienie podczas tankowania paliwa (kontrola ręczna).
 Usuwanie usterek w instalacji paliwowej.

Instalacja Hydrauliczna

Wymiana pomp silnikowych.
 Sprawdzenia/wymiana obudowy filtra drenażu.
 Wymiana pompy zapasowej.
 Wymiana silnikowej pompy hydraulicznej/generatora.
 Wymiana akumulatora.
 Sprawdzenie działania zaworów odcinających.
 Sprawdzenie filtrów/ wskaźników zatkania.
 Sprawdzenie układu wskazań parametrów.
 Wykonanie testów funkcjonalnych instalacji.
 Hermetyzacja/rozhermetyzowanie system hydraulicznego.
 Działanie Zespołu (PTU).
 Wymiana PTU
 Usuwanie usterek w instalacji hydraulicznej.

Instalacja Przeciwooblodzeniowa i Przeciwdeszczowa

Wymiana pompy.
 Wymiana wyłącznika czasowego.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Kontrola naprawy śmigła zasilania układu odladzania.

Sprawdzenia działanie systemu odladzania.

Montowanie silnika wycieraczek.

Sprawdzenia działania systemów.

Próba działania przeciw oblodzeniowej sondy pitota.

Próba działania systemu przeciw oblodzeniowego skrzydła.

Usuwanie usterek w instalacji przeciwoblodzeniowej i przeciwdeszczowej.

Układy wskazań/zapisów

Wymiana rejestratora parametrów lotu.

Wymiana taśmy/kasety rejestratora parametrów.

Odczytanie/odzyskiwanie danych zapisanych w rejestratorze parametrów lotu.

Usuwanie usterek w układach wskazań/rejestracji.

Wykonanie procedury zabezpieczania urządzeń przed ładunkami statycznymi (ESDS).

Podwozie

Zmontowanie koła.

Wymiana koła podwozia głównego.

Wymiana koła podwozia przedniego.

Wymiana zespołu zamka do góry (uplock)/zamka do dołu (down lock)

Wymiana tłumika drgań „shimmy”.

Regulacja układu skrętu przedniego koła.

Próba funkcjonalna układu skrętu przedniego koła.

Wymiana uszczelnień w amortyzatorze.

Obsługa uszczelnień w amortyzatorze.

Wymiana zespołów hamulcowych.

Wymiana zaworu hamowania.

Odpowietrzanie układu hamowania.

Wymiana wentylatora hamulców.

Sprawdzenie układu przeciwpoślizgowego.

Sprawdzenie układu chowania podwozia.

Wymiana lin gumowych.

Regulacja mikro wyłączników/czujników.

Napełnianie amortyzatorów olejem i powietrzem.

Usuwanie usterek w układzie podwozia.

Sprawdzenie automatycznego system hamowania.

Oświetlenie

Naprawa/wymiana oświetlenia do lądowania.

Naprawa/wymiana oświetlenia nawigacyjnego.

Naprawa/wymiana oświetlenia wewnętrznego.

Naprawa/wymiana oświetlenia awaryjnego.

Sprawdzenie układu oświetlenia awaryjnego.

Usuwanie usterek w układzie oświetlenia.

Instalacja Powietrzna

Wymiana filtra.

Wymiana zaworu odcinającego powietrze.

Wymiana zaworu regulującego ciśnienie.

Wymiana sprężarki.

Wymiana zawartości odwilżacza.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Regulacja sterownika.
Sprawdzenie szczelności instalacji.
Usuwanie usterek w instalacji powietrznej.

Instalacja Podciśnieniowa

Sprawdź system podciśnieniowy zgodnie z AMM.
Wymiana pompy podciśnieniowej.
Sprawdzenie/wymiana filtra.
Regulacja sterownika.
Usuwanie usterek w instalacji podciśnieniowej.

Struktury

Ocena uszkodzeń.
Naprawy blacharskie.
Naprawy szkła akrylowego.
Usuwanie korozji.
Nałożenie pokrycia zabezpieczającego.

Skrzydło

Naprawa pokrycia.
Odnowienie pokrycia płóciennego skrzydła.
Wymiana końcówki skrzydła.
Wymiana żebra.
Wymiana zintegrowanego panelu zbiornika paliwa.
Sprawdzenie geometrii/regulacja.

Silniki Tłokowe

Demontaż/montaż reduktora.
Sprawdzenie bicia wału korbowego.
Sprawdzenie luzu zaworowego.
Sprawdzenie kompresji.
Usuwanie uszkodzonych „szpilek”.
Stosowanie wkładek regeneracyjnych gwintów.
Próba silników na ziemi.
Ustalenie/sprawdzenie obrotów odniesienia.
Usuwanie usterek silnika tłokowego.

Sterowanie i Zasilanie Paliwem (silniki tłokowe)

Wymiana pompy napędzanej od silnika.
Regulacja układu AMC.
Regulacja układu ABC.
Montowanie gaźnika/wtrysku.
Regulacja gaźnika/wtrysku.
Czyszczenie dysz wtrysku.
Wymiana układu rozruchowego.
Sprawdzenie położenia pływaka gaźnika.
Usuwanie usterek sterowania silnikiem tłokowym.

Układ Zapłonowy (silniki tłokowe)

Wymiana magneto.
Wymiana iskrownika.
Wymiana świec zapłonowych.
Sprawdzenie świec zapłonowych.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Sprawdzenie styków przerywacza.
Montaż nowych styków przerywacza.
Sprawdzenie wyprzedzenia zapłonu.
Sprawdzenie połączeń układu.
Usuwanie usterek układu zapłonowego.

Sterowanie Silnikiem

Regulacja dźwigni sterowania ciągiem.
Regulacja obrotów.
Regulacja dźwigni zaworu mieszania.
Regulacja dźwigni sterowania mocą.
Sprawdzenie synchronizacji (wielosilnikowe).
Sprawdzenie prawidłowości montażu i zabezpieczeń.
Sprawdzenie zakresu sterowania i jego czułości.
Regulacja mikro wyłączników pulpitu centralnego.
Usuwanie usterek układu sterowania silnikiem.

Wskazania Parametrów Silnika

Wymiana wskaźników silnikowych.
Wymiana nadajnika temperatury oleju.
Wymiana termopar.
Sprawdzenie kalibracji przyrządów.
Usuwanie usterek układu wskazań parametrów.

Układ Wydechowy (silniki tłokowe)

Wymiana uszczelnienia układu wydechowego.
Sprawdzenie spawów naprawczych.
Sprawdzenie pod ciśnieniem łącznika ogrzewacza kabiny.
Usuwanie usterek układu wydechowego.

Instalacja Olejowa

Wymiana oleju.
Sprawdzenie filtrów olejowych.
Regulacja zaworu nadmiarowego.
Wymiana zbiornika olejowego.
Wymiana pompy olejowej.
Wymiana chłodnicy olejowej.
Wymiana zaworu przeciwpożarowego.
Rozcieńczanie oleju.
Usuwanie usterek instalacji olejowej.

Instalacja Rozruchowa

Wymiana rozrusznika.
Wymiana stycznika rozruchowego.
Wymiana zaworu rozruchowego.
Sprawdzenie prędkości rozruchowej.
Usuwanie usterek instalacji rozruchowej.

Turbodoładowanie (silniki tłokowe)

Wymiana PRT.
Wymiana wentylatora turbodoładowarki.
Wymiana osłony cieplnej.
Wymiana przepustnicy spalin.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

Nastawianie regulatora gęstości.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku wpisu typu do licencji Part-66 opisuje procedura 5/LPL-3 „Wpis typu statku powietrznego do licencji obsługi technicznej statku powietrznego Part-66” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

ROZDZIAŁ IV

ROZSZERZANIE UPRAWNIEŃ O NOWĄ KATEGORIĘ/PODKATEGORIĘ Part-66

Rozszerzenie licencji o dodatkową kategorię lub podkategorię, ze względu na różne zakresy i poziomy wiedzy podstawowej techniczno-lotniczej wymagane przez Part-66 (zgodnie z Załącznikiem I do Part-66), pociąga za sobą konieczność zaliczenia egzaminów z brakujących modułów lub z wybranych zagadnień (podmodułów). Poza tym wnioskujący musi udowodnić uzyskanie praktycznego doświadczenia przy obsłudze statku powietrznego właściwego dla wnioskowanej - nowej kategorii/podkategorii.

UWAGA:

Wymagane doświadczenie musi być praktycznym doświadczeniem uzyskanym przy obsłudze statku powietrznego pozostającego w eksploatacji, właściwego dla wnioskowanej kategorii/podkategorii.

Wymagania w zakresie doświadczenia mogą być zmniejszone o 50%, jeżeli wnioskodawca ukończył zatwierdzony kurs w Organizacji Part-147, odpowiedni dla danej podkategorii.

Tabela wymaganego czasu praktycznego doświadczenia obsługowego przy rozszerzaniu licencji.

Do: Od:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1		6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy	2 lata	6 m-cy	2 lata	1 rok	2 lata	6 m-cy
A2	6 m-cy		6 m-cy	6 m-cy	2 lata	6 m-cy	2 lata	1 rok	2 lata	6 m-cy
A3	6 m-cy	6 m-cy		6 m-cy	2 lata	1 rok	2 lata	6 m-cy	2 lata	1 rok
A4	6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy		2 lata	1 rok	2 lata	6 m-cy	2 lata	1 rok
B1.1	Brak	6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy		6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy	1 rok	6 m-cy
B1.2	6 m-cy	Brak	6 m-cy	6 m-cy	2 lata		2 lata	6 m-cy	2 lata	
B1.3	6 m-cy	6 m-cy	Brak	6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy		6 m-cy	1 rok	6 m-cy
B1.4	6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy	Brak	2 lata	6 m-cy	2 lata		2 lata	6 m-cy
B2	6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy	6 m-cy	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok		1 rok
B3	6 m-cy		6 m-cy	6 m-cy	2 lata	6 m-cy	2 lata	1 rok	2 lata	

Wszystkie przypadki rozszerzania licencji o nową kategorię/podkategorię wraz z wykazem modułów (lub poszczególnych zagadnień) wymaganych do uzupełniania podano w tabelach w Załączniku Z17.

UWAGA:

Egzaminy z całych modułów prowadzone są przez Nadzór lub przez zatwierdzone organizacje Part-147, a egzaminy częściowe wymagane dla rozszerzenia licencji o nową kategorię lub pod-kategorię mogą być prowadzone tylko przez organizacje MTO Part-147.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku rozszerzania licencji Part-66 opisuje procedura 4/LPL-3 „Dodanie do licencji obsługi technicznej statku powietrznego Part-66 nowej

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

kategorii/podkategorii” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego.
Dokument: Z.LPL3.02

ROZDZIAŁ V

PROCEDURY ADMINISTRACYJNE LICENCJI Part-66

5.1 Przedłużanie ważności licencji

Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego traci ważność po **pięciu latach** od dnia jej wydania lub ostatniego przedłużenia ważności.

Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest ważna tylko wtedy, gdy została wydana i/lub zmieniona przez Prezesa ULC lub osobę przez niego upoważnioną i gdy została podpisana przez posiadacza.

Przedłużenia ważności licencji dokonuje Urząd Lotnictwa Cywilnego, na wniosek zainteresowanego. W celu przedłużenia ważności posiadacz licencji Part-66 wypełnia odpowiednie części Wniosku **EASA Form 19** i przedkłada go do ULC.

Opłatę lotniczą za przedłużenie ważności licencji można wnieść bezpośrednio w kasie ULC lub przelewem na właściwy rachunek – zgodnie z informacją na stronie internetowej ULC. W przypadku przelewu, dowód wykonania tej operacji należy również dołączyć do wniosku.

UWAGA:

Zgodnie z AMC do 66.B.120 ULC nie będzie sprawdzał czy posiadacz licencji ma aktualną praktykę obsługową (6 miesięcy na danym typie SP w ciągu 24 miesięcy) ponieważ jest to tylko warunek utrzymania ważności upoważnienia do obsługi, wydawanego przez organizację Part-145.

Jeżeli zapisy w aktach ULC **różnią się od zapisów w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego**, to ULC w takim przypadku:

- bada przyczyny takich rozbieżności i może odmówić przedłużenia ważności licencji;
- informuje o tym fakcie posiadacza licencji oraz właściwą organizację obsługi technicznej Part-145 lub Part-M/F oraz, jeżeli jest to niezbędne, podejmuje działania na mocy pkt. 66.B.155 zmierzające do cofnięcia, zawieszenia lub zmiany danej licencji.

W przypadku przedłużania ważności licencji, w nowej licencji wpisywana jest faktyczna data jej wydania oraz nowa data ważności. Zachowywane są natomiast wszelkie poprzednie (pierwotne) daty nabycia uprawnień.

Licencję oraz Decyzję wnioskujący odbiera **osobiście**, za okazaniem dowodu osobistego i za zwrotem dotychczasowej licencji. Licencję oraz jej drugi egzemplarz, który pozostaje w ULC, należy podpisać przy odbiorze piórem lub długopisem.

Na pisemny wniosek aplikanta, podpisane przez Prezesa oba egzemplarze licencji oraz Decyzji mogą zostać wysłane do Delegatury Terenowej ULC, wskazanej w piśmie przez wnioskującego. Po podpisaniu przez posiadacza przy odbiorze obu egzemplarzy licencji oraz

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

kopii Decyzji, Delegatura odsyła drugi egzemplarz licencji oraz podpisaną kopię Decyzji do ULC. Za wydanie licencji oraz odesłanie ww. dokumentów do LPL-3 odpowiada Inspektor z danej Delegatury upoważniony do powyższych czynności przez Naczelnika Delegatury.

5.2 Wygaśnięcie ważności licencji

W przypadku, gdy posiadacz licencji nie wystąpi o jej odnowienie zgodnie z **66.B.120**, jej ważność wygasa po 5 latach od daty jej wystawienia lub ostatniego przedłużenia. Wraz z utratą ważności licencji, automatycznie traci ważność upoważnienie do poświadczania obsługi.

Wszystkie przywileje certyfikacyjne (upoważnienie do poświadczania obsługi) wynikające z licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tracą ważność w momencie utraty ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

5.3 Wznawianie ważności licencji

Wznawianie ważności licencji może mieć miejsce w sytuacji gdy licencja została wcześniej zawieszona lub utraciła ważność po upływie 5 lat od dnia jej wydania, zmiany (tylko o nową kategorię/podkategorię) lub od dnia ostatniego przedłużenia ważności.

Wznawienia ważności licencji dokonuje Urząd Lotnictwa Cywilnego, na wniosek zainteresowanego. W celu wznawienia ważności licencji, wnioskujący wypełnia wniosek EASA Form 19 i przedkłada go do ULC LPL-3.

Opłatę lotniczą za wznawienie ważności licencji, w wysokości odpowiadającej opłacie za wydanie po raz pierwszy (zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem w sprawie opłaty lotniczej) można wnieść bezpośrednio w kasie ULC lub przelewem na właściwy rachunek – zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie internetowej ULC.

W przypadku wznawiania ważności licencji możliwe jest tylko i wyłącznie wydanie jej z wpisem tych samych uprawnień jakie miał wnioskujący w ostatniej wersji licencji.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku przedłużania, wznawiania licencji opisuje procedura 7/LPL-3 „Przedłużanie, wznawianie ważności licencji Part-66” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

5.4 Wycofanie, ograniczanie i zawieszanie licencji

5.4.1 Wycofanie licencji

Zgodnie z 66.B.500 Prezes ULC cofa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli stwierdzi naruszenie procedur bezpieczeństwa lotniczego lub jeżeli ma jednoznaczne dowody, że danej osoby dotyczy jeden lub więcej następujących przypadków:

- uzyskanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego i/lub przywilejów poświadczania poprzez sfalszowanie przedłożonych dokumentów dowodowych, stanowiących załączniki do wniosku o jej wydanie (świadczenia: ukończenia nauki w szkole,

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

organizacji Part-147, ukończenia szkoleń na typ SP, odbycia praktyki, itp.);

- nie przeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wraz z nie zgłoszeniem takiego faktu organizacji lub osobie, która zamawiała obsługę techniczną;
- nie przeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej **wynikającej z** inspekcji własnej wraz z nie zgłoszeniem takiego faktu organizacji lub osobie, dla której miała być wykonana obsługa techniczna;
- niedbała obsługa techniczna – za przejaw niedbalej obsługi uznaje się wszelkie nieakceptowalne odstępstwa od obowiązującej dokumentacji technicznej (danych obsługowych) statków powietrznych oraz zatwierdzonych procedur organizacji Part-145;
- fałszowanie zapisów z obsługi technicznej; Za fałszerstwo zapisów z obsługi SP uznaje się m.in.: wszelkie zmiany w zapisach dotyczących obsługi poświadczonej przez inną osobę, dokonywane bez udziału tej osoby przed przekazaniem zapisów do archiwum; wszelkie zmiany w zapisach z obsługi dokonane po przekazaniu zapisów do archiwum; („wszelkie zmiany” oznacza zmiany w zapisach dokonane poza obowiązującymi procedurami);
- wydanie poświadczenia obsługi przy posiadaniu wiedzy, że nie wykonano obsługi technicznej określonej w poświadczeniu obsługi lub bez sprawdzenia, czy została przeprowadzona taka obsługa techniczna;
- wykonanie obsługi technicznej lub wydanie poświadczenia obsługi pod wpływem alkoholu lub narkotyków;
- wydanie poświadczenia obsługi przy braku zgodności z przepisami Part-M/66/145.

W każdym przypadku wszczęcia postępowania w celu cofnięcia licencji jej posiadaczowi, Urząd zawiadamia go o tym na co najmniej 28 dni kalendarzowych przed spodziewanym terminem zakończenia procedury odbierania licencji. Zawiadomienia musi być na piśmie, musi zawierać szczegółowe uzasadnienie decyzji Urzędu oraz informacje dotyczące możliwości odwołania się od decyzji Urzędu. Kopia tego pisma musi zostać dołączona do akt sprawy.

Po zakończeniu procedury cofania, cofnięta licencja zostaje wykreślona z rejestru prowadzonego przez Urząd, a wszystkie dokumenty uzasadniające jej odebranie dołączone do akt sprawy.

Egzemplarz cofniętej licencji znajdujący się u posiadacza powinien zostać zwrócony do Urzędu i dołączony do akt sprawy.

UWAGA:

Niezwrócenie tego egzemplarza nie zatrzymuje procedury odbierania licencji.

Na stronie 6 egzemplarza znajdującego się w rejestrze Urzędu upoważniona osoba wpisuje w polu „Ograniczenia” – „**Licencja cofnięta**”

Numer odebranej licencji nie może być nigdy wykorzystany повторно.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 3 LICENCJE wg Part-66

5.4.2 Zawieszanie licencji

Urząd zawiesza posiadaczowi ważność licencji na czas określony w następujących przypadkach:

1. przeprowadzanie procedury odbierania licencji –zawieszenie takie nie może być przedłużane;
2. choroby jej posiadacza, uniemożliwiającej prawidłową realizację czynności wykonywania i poświadczania obsługi – zawieszenie takie może być przedłużane do 1 roku

W każdym przypadku rozpoczęcia procedury zawieszania ważności licencji Urząd zawiadamia jej posiadacza o tym na co najmniej 7 dni kalendarzowych przed datą zawieszenia licencji. Zawiadomienia musi być na piśmie, musi zawierać szczegółowe uzasadnienie decyzji Urzędu oraz informacje dotyczące możliwości odwołania się od decyzji Urzędu. Kopia tego pisma powinna zostać dołączona do akt sprawy.

Egzemplarz zawieszanej licencji znajdujący się u posiadacza powinien na okres zawieszenia zostać zwrócony do Urzędu w terminie 7 dni kalendarzowych od daty zawiadomienia go o zawieszeniu i przechowywany w aktach sprawy.

UWAGA:

Niezwrócenie tego egzemplarza spowoduje uruchomienie procedury odbierania licencji.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku zawieszania, cofania, ograniczenia licencji opisuje procedura 8/LPL-3 „Zawieszanie, cofanie, ograniczanie licencji Part-66” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

5.4.3 Ograniczanie uprawnień

Licencje wydawane po raz pierwszy nie mogą zawierać żadnych ograniczeń. Oznacza to, że wszystkie wymagania Part-66 muszą być bezwzględnie spełnione aby można było wydać licencję po raz pierwszy.

Ograniczenia mogą być wpisane jedynie w przypadku konwersji licencji krajowej na licencję Part-66. Ograniczenia mogą dotyczyć licencji podstawowej lub uprawnień na typ.

Naczelnik Inspektoratu LPL-3 zobowiązany jest [powiadomić AMO zatrudniającą mechanika w przypadku, gdy jego licencja została cofnięta, zawieszona lub ograniczona.](#)

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

DZIAŁ 4

KONWERSJA LICENCJI KRAJOWYCH (ICAO) DO LICENCJI Part-66 PROCEDURA KONWERSJI LICENCJI Z UWZGLĘDNIENIEM UPRAWNIEN NA GRUPĘ

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

ROZDZIAŁ I

KONWERSJA LICENCJI KRAJOWYCH (ICAO) DO LICENCJI Part-66

1.1 Wiadomości ogólne

Od 28.09.2006 roku, zgodnie z pkt. 66.A.70, 66.B.300, 66.B.305 Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu wykonujących takie zadania (Dz. U. L 315 z 28.11.2003 ze zm.) Urząd Lotnictwa Cywilnego prowadzi konwersję krajowych licencji ICAO mechaników obsługi statków powietrznych o MTOM= $\leq$ 5700kg, na licencje Part-66. Konwersja nie dotyczy licencji ICAO oraz świadectw kwalifikacji na obsługę statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

Posiadaczowi kwalifikacji dla personelu poświadczającego ważnych w jednym państwie członkowskim, uzyskanych przed datą wejścia w życie załącznika III (Part-66), właściwy organ tego państwa członkowskiego wydaje licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez uprzedniego egzaminu.

„Osoba posiadająca kwalifikacje personelu poświadczającego, ważnego w Państwie członkowskim” oznacza każdą osobę, która miała ważne kwalifikacje w danym Państwie członkowskim upoważniające do wykonywania identycznych czynności jak wynikające z uprawnień „personelu poświadczającego” zawarte w Rozporządzeniu 2042/2003. Oznacza to, że podpis tej osoby był wystarczający dla stwierdzenia, że obsługa została wykonana prawidłowo i statek powietrzny był gotowy do wykonywania operacji i zdalny do lotu w następstwie takiej obsługi.

Konwersja ma zastosowanie do „kwalifikacji personelu poświadczającego” takich jak, np.:

- posiadających licencję krajową (lub ukończony proces uzyskiwania licencji krajowej);
- którzy zakończyli pełen proces kwalifikacyjny na personel poświadczający, określony przez kompetentną władzę;
- którzy spełnili wymagania kwalifikacyjne dla personelu poświadczającego w organizacji obsługowej, jak zdefiniowano w ich procedurach.

Nie oznacza to, że wnioskujący musi czynnie korzystać z uprawnień do poświadczania, aby mieć prawo ubiegania się o proces konwersji. Osoba może posiadać „kwalifikacje personelu poświadczającego” jednocześnie nie korzystając z uprawnień do poświadczania (lub wykorzystując bardzo ograniczone uprawnienia do poświadczania poniżej posiadanych kwalifikacji) z różnych powodów, takich jak np.:

- osoba pracuje jako „personel wspomagający” w środowisku obsługi hangarowej;
- osoba została tylko upoważniona do wykonywania bardzo ograniczonego zakresu zadań (niższych niż wynikających z posiadanych kwalifikacji), gdyż pracuje w stacji obsługi liniowej, gdzie zakres zadań jest bardzo ograniczony;
- osoba posiada licencję z szerszym zakresem niż zakres organizacji, w której pracuje;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

- osoba pracuje poza środowiskiem lotniczym lub chwilowo, z różnych powodów nie pracuje (medycznych, osobistych itp.);

Takie osoby mają prawo do przeprowadzenia konwersji zgodnie z pełnym zakresem ich kwalifikacji i uprawnień, które mieliby prawo posiadać w oparciu o posiadane kwalifikacje.

Kwalifikacje personelu poświadczającego podlegające konwersji to te, które były ważne przed wejściem w życie Załącznika III (Part-66), to znaczy te kwalifikacje, które były ważne przed następującymi datami:

- 28 września 2005 dla statków powietrznych powyżej 5 700 kg MTOM (EC2042/2003, artykuł 7, punkt 3(e));
- 28 września 2006 dla statków powietrznych 5 700 kg MTOM i poniżej (EC2042/2003, artykuł 7, punkt 3(f)).

Jednakże, ponieważ licencja B3 wówczas nie istniała, kwalifikacje personelu poświadczającego wymagające konwersji do licencji B3 to te, które były ważne przed 28 września 2012, to jest przed terminem, w którym władza jest zobowiązana do rozpoczęcia wydawania takich licencji zgodnie z EC2042/2003, artykuł 7, punkt 3(h), poz. (i). Wnioskujący ma prawo do konwersji niezależnie od terminu w którym o nią wystąpi.

Osobom takim, Urząd Lotnictwa Cywilnego wydaje **na ich wniosek**, licencje Part-66, z indywidualnie określonymi ograniczeniami wynikającymi z różnic w wymaganiach kwalifikacyjnych pomiędzy systemem krajowym a Part-owskim, zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa ULC w dniu 10.07.2007 roku **Raportem Konwersji Krajowych Kwalifikacji dla SP o MTOM poniżej 5700 kg**. Raport Konwersji oraz wzór wniosku (ULC Form 19 – Załącznik Z02) dostępne są na stronie Internetowej ULC.

Do czasu wprowadzenia nowych uregulowań przez EASA, ważne pozostają krajowe licencje ICAO na obsługę szybowców, balonów, sterowców itp. lub świadectwa kwalifikacji na obsługę m.in. lotni itp. zgodnie z przepisami krajowymi.

1.2 Wnioskowanie o konwersję

Wniosek (Załącznik Z02) o konwersję licencji krajowej ICAO, na druku **ULC Form 19** (do pobrania na stronie internetowej ULC), mogą składać wszyscy mechanicy, którzy przed wprowadzeniem w Polsce nowych wymagań (28.09.2006) mieli ważną licencję ICAO oraz korzystali z przysługujących z jej posiadania uprawnień, czyli wykonywali i poświadczali obsługę techniczną SP.

Przed złożeniem wniosku należy bardzo szczegółowo zapoznać się z Załącznikiem III do Rozporządzenia (EC) 2042/2003, czyli wymaganiami Part-66 w zakresie konwersji.

Wniosek należy składać osobiście w Punkcie Obsługi Klienta ULC lub listownie na adres:

**Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa
02-247 Warszawa**

Do wniosku należy dołączyć wszelkie załączniki, które pozwolą na weryfikację informacji podanych przez aplikanta w samym wniosku, a przynajmniej:

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

- zaświadczenia o zdaniu dodatkowych egzaminów w organizacji Part – 147 (jeśli dotyczy),
- kopię aktualnego upoważnienia do wykonywania i poświadczania obsługi,
- kopię książki mechanika z wpisanymi typami lub inne dokumenty.

Wnioskodawca powinien osobiście wypełnić 2 pierwsze strony wniosku potwierdzając własnoręcznym podpisem prawdziwość podanych informacji.

Wniosek obejmuje dane osobowe aplikanta, dane o posiadanej licencji krajowej, wnioskowaną kategorię licencji Part-66 oraz typy statków powietrznych, o które aplikant ubiega się oraz zestawienie załączników. Stronę trzecią wypełnia pracodawca, który powinien precyzyjnie opisać doświadczenie zawodowe aplikanta.

Wnioski z wadami formalnymi będą odsyłane, a w przypadku dużego napływu wniosków, aplikant będzie po złożeniu poprawionego wniosku automatycznie wpisywany na koniec kolejki oczekujących.

Po złożeniu wniosku z kompletem dokumentów, zostanie on sprawdzony w celu zweryfikowania kompletności i zgodności złożonych dokumentów z dokumentami w teczce wnioskującego.

Następnie wniosek zostanie poddany ocenie w celu sprawdzenia czy zostały spełnione przez wnioskującego wszystkie wymagania merytoryczne. Po sprawdzeniu, że [wnioskodawca](#) spełnia wymagania, zostanie przygotowana odpowiednia licencja Part-66.

Maksymalny czas, liczony od dnia złożenia wniosku o konwersję z kompletem wymaganych dokumentów, do wydania licencji, wynosi **30 dni** kalendarzowych.

W przypadku pozostawienia wniosku bez rozpoznania, np. z powodu braków formalnych, wnioskujący zostanie o tym poinformowany pismem, wraz z podaniem uzasadnienia. Czas uzupełniania dokumentacji powodować będzie proporcjonalne wydłużanie czasu rozpatrywania sprawy.

1.3 Raport konwersji

Zgodnie z 66.B.300 oraz 66. B.305 ULC może dokonać konwersji przewidzianej w pkt. 66.A.70 wyłącznie w oparciu o Raport Konwersji.

Polski Raport Konwersji **Krajowych Kwalifikacji dla SP o MTOM poniżej 5700 kg.** został przygotowany w oparciu o powyższe wymagania, zatwierdzony przez Prezesa ULC w dniu 10.07.2007 roku i opublikowany na stronie internetowej ULC (Załącznik Z15).

Raport Konwersji został przygotowany na podstawie analizy różnic między krajowym systemem licencji ICAO mechaników obsługi samolotów i śmigłowców o MTOM pon. 5700kg, a systemem Part-66. Ujmuje on wymagania kwalifikacyjne, konieczne do spełnienia przed uzyskaniem licencji krajowej ICAO, zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz.U. Nr 165 poz. 1603 z późn. zm) w szczególności Załącznik Nr 1 do rozporządzenia: "Licencjonowanie Personelu Lotniczego". W swej zasadniczej części, Raport stanowi tabelę konwersji wszelkich możliwych kategorii licencji krajowych na odpowiednią kategorię licencji Part-66.

W wyniku dokonanej analizy dla każdego przypadku określono ograniczenia jakie będą wpisywane do licencji Part-66. Wynikają one z różnic w wymaganiach kwalifikacyjnych i uprawnieniach jakie związane są z kategorią licencji w obu systemach – krajowym i EASA.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

Dla każdego z przypadków, zgodnie z 66.B.305 określono również zakres wiedzy teoretycznej (moduły i wybrane zagadnienia), które należy uzupełnić w celu usunięcia ograniczeń w skonwertowanej licencji.

Do licencji Part-66, w odniesieniu do SP o MTOM poniżej 5700kg w procesie konwersji nie wpisuje się kategorii C, ponieważ:

a) „Raport konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych o MTOM poniżej 5 700 kg” zatwierdzony 10.07.2007 nie przewiduje konwersji licencji krajowych ICAO do licencji Part-66 w kategorii C,

b) Nie wpisanie kategorii C do licencji Part-66 dla statków powietrznych innych niż duże nie skutkuje zawężeniem obszaru obsługi. Zgodnie z pkt. 145.A.35 h, 2 obsługę bazową może poświadczать odpowiednio wykwalifikowany personel z kategorią B1 i B2.

UWAGA – WYJĄTEK.

Kategorię C w ramach konwersji na wniosek mechanika można przyznać w przypadku gdy wnioskującemu wydawana jest licencja Part-66 **bez ograniczeń**, oraz gdy wnioskujący posiadał:

- kategorię TM(A)R, TM(H)R, AV(A), AV(H) bez ograniczeń z co najmniej trzyletnim stażem w tej kategorii,
- wyższe wykształcenie techniczne o kierunku lotniczym.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku konwersji licencji opisuje procedura 9/LPL-3 „Procedura konwersji uprawnień krajowych do licencji obsługi technicznej statku powietrznego Part-66” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego.
Dokument: Z.LPL3.02

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

ROZDZIAŁ II

PROCEDURA KONWERSJI LICENCJI Z UWZGLĘDNIENIEM UPRAWNIEN NA GRUPĘ

2.1.1 Poszczególne uprawnienia na typ statku powietrznego wpisane do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, o których mowa w art. 5 ust. 4, (które nie wymagają uprawnienia na typ) pozostają w licencji i nie podlegają konwersji na nowe uprawnienia, chyba że posiadacz licencji w pełni spełnia wymagania odnoszące się do zatwierdzania uprawnień określone w pkt. 66.A.45 Part-66 dla odpowiednich uprawnień na grupę/podgrupę.

2.1.2 Konwersji dokonuje się zgodnie z poniższym:

- **dla kategorii B1 lub C:**

- śmigłowiec z silnikiem tłokowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1;

- śmigłowiec z silnikiem tłokowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1;

- śmigłowiec z silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2b” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1;

- śmigłowiec z silnikiem turbinowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2b” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1;

- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja metalowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji kompozytowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.

- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja metalowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji kompozytowej, samoloty o konstrukcji drewnianej i samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja drewniana, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji kompozytowej i samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja drewniana, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

ograniczenia: samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji kompozytowej i samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja kompozytowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji drewnianej i samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja kompozytowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji drewnianej i samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

- samolot z pojedynczym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2a” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

- samolot z pojedynczym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2a” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym producenta niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

- samolot z więcej niż jednym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do uprawnienia na typ statku powietrznego dla samolotów z więcej niż jednym silnikiem turbośmigłowym niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie;

- **dla kategorii B2:**

- samolot: konwersja do „pełnej podgrupy 2a” i „pełnej grupy 3” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

- śmigłowiec: konwersja do „pełnych podgrup 2b i 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

- **do kategorii C:**

- samolot: konwersja do „pełnej podgrupy 2a” i „pełnej grupy 3” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

- śmigłowiec: konwersja do „pełnych podgrup 2b i 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

UWAGA:

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

Jeśli po procesie konwersji zgodnym z pkt 66.A.70 licencja podlegała ograniczeniom, takie ograniczenia pozostają w licencji, o ile nie zostaną wykreślone zgodnie z warunkami określonymi w raporcie konwersji.

2.3 Wydawanie skonwertowanej licencji Part-66

Podpisaną licencję wnioskujący odbiera **osobiście**, za okazaniem dowodu osobistego i za zwrotem dotychczasowej licencji. Licencję oraz jej kopię, która pozostaje w ULC, należy podpisać przy odbiorze piórem lub długopisem.

Na pisemny wniosek aplikanta, podpisane przez Prezesa oba egzemplarze licencji oraz Decyzji można wysłać do Delegatury Terenowej ULC, wskazanej w piśmie przez wnioskującego. Fakt wysłania 2 egzemplarzy Ww. dokumenty wysyła się listem poleconym przez sekretariat LPL. Odbiór licencji, będzie wówczas możliwy we wskazanej przez wnioskującego Delegaturze. Po podpisaniu przez posiadacza przy odbiorze obu egzemplarzy licencji oraz kopii Decyzji, Delegatura odsyła drugi egzemplarz licencji oraz podpisaną kopię Decyzji do LPL-3. Za wydanie licencji oraz odesłanie ww. dokumentów do LPL-3 odpowiada Inspektor z danej Delegatury upoważniony do powyższych czynności przez Naczelnika Delegatury.

2.4 Znoszenie ograniczeń w licencji skonwertowanej

Ograniczenia wpisane do skonwertowanej licencji Part-66 nie mogą ograniczyć uprawnień jej posiadacza w zakresie wykonywania i poświadczania obsługi w stosunku do wcześniej posiadanych. Wydanie licencji Part-66 w ramach konwersji nie wymaga zdawania jakichkolwiek egzaminów. Licencją z ograniczeniami można posługiwać się do końca czasu swojej aktywności zawodowej.

Tym niemniej, w przypadku zamiaru zmiany kategorii licencji, w pierwszej kolejności należy usunąć ograniczenia z posiadanej licencji Part-66. Ograniczenia te, wpisywane są do III Części Wniosku, czyli do tzw. Protokołu Konwersji, którego kopię dostaje wnioskodawca wraz ze skonwertowaną licencją. Oryginał Protokołu Konwersji pozostaje w teczkę osobowej mechanika.

Warunkiem usunięcia ograniczeń jest zdanie odpowiednich egzaminów oraz uzyskanie odpowiedniej praktyki obsługowej.

UWAGA:

Ograniczenia ze skonwertowanej licencji Part-66 można usunąć tylko i wyłącznie poprzez zdanie egzaminu z brakujących modułów lub części modułów w organizacji szkoleniowej Part-147 zatwierdzonej do prowadzenia szkoleń podstawowych lub w Nadzorze Lotniczym.

Zgodnie z AMC 66.A.70 ograniczenia z licencji mogą być usunięte po zdaniu egzaminów z modułów wiedzy teoretycznej wskazanych w Protokole Konwersji **oraz uzyskaniu odpowiedniej praktyki w obsłudze technicznej statku powietrznego wyposażonego w dany układ/system objęty ograniczeniem lub w całym zakresie obsługowym objętym ograniczeniem (np. układ elektryczny i/lub awionika).**

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 4 KONWERSJA

Minimalny czas doświadczenia praktycznego w odniesieniu do danego układu/systemu (np. obsługa chowanego podwozia lub obsługa autopilota) wynosi **4 miesiące**. Wymagany czas może być sumą czasu części praktycznej szkolenia na typ oraz pracy pod nadzorem przy obsłudze technicznej samolotu wyposażonego w dany układ (bez prawa do poświadczania obsługi).

W przypadku znoszenia ograniczeń dotyczących całych systemów awionicznych i elektrycznych (w odniesieniu do kategorii B1.2; B1.3 i B1.4) wymagany minimalny czas doświadczenia praktycznego w tych zakresach wynosi **1 rok**.

Ograniczenia wymienione w pkt. 2.1.2 usuwa się po:

- wykazaniu odpowiedniego doświadczenia, lub
- po pozytywnej ocenie praktycznej przeprowadzonej przez właściwy organ.

We wszystkich przypadkach znoszenia ograniczeń, doświadczenie praktyczne w nowym zakresie obsługowym musi być potwierdzone przez organizację obsługową.

Wniosek o zniesienie ograniczeń wnioskodawca składa w sposób wyżej opisany na druku EASA Form 19. Do wniosku należy załączyć świadectwa ze zdanych egzaminów.

W licencji wydanej po zniesieniu ograniczeń zostanie zachowana pierwotna data jej wydania.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

DZIAŁ 5

EGZAMINOWANIE

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

ROZDZIAŁ I

EGZAMINOWANIE Z WIEDZY PODSTAWOWEJ DO LICENCJI Part-66

1.1 Informacje ogólne

Zgodnie z 66.A.25 rozporządzenia 2042/2003 składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego Part-66 lub o dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego musi wykazać, w **drodze egzaminu**, właściwy poziom wiedzy ze wszystkich modułów tematycznych zgodnie z **Dodatkiem I** do Part 66. Egzaminy z zakresu teoretycznej wiedzy techniczno-lotniczej mogą być prowadzone przez Nadzór lub w imieniu Nadzoru, przez organizację szkoleniową Part-147, z zachowaniem tych samych standardów.

Egzamin z danego modułu nie może być dzielony. Jedynie w przypadku usuwania ograniczeń w licencji skonwertowanej lub w przypadku dodawania kategorii/podkategorii do licencji można zdawać egzamin z części modułu. W każdym przypadku poziom pytań egzaminacyjnych musi być dostosowany do wymaganego poziomu wiedzy z danego modułu dla danej kategorii licencji.

W przypadku egzaminów z całych modułów, Part-66 określa szczegółowo ilość pytań testowych i opisowych oraz czas na udzielanie odpowiedzi. Poniższa tabela przedstawia wymagane ilości pytań oraz czas na udzielenie odpowiedzi.

Lp	Moduł	Liczba pytań testowych /czas odpowiedzi w minutach									
		A1	A2	A3	A4	B3	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2
1	Matematyka	16/20	16/20	16/20	16/20	28/35	30/40	30/40	30/40	30/40	30/40
2	Fizyka	30/40	30/40	30/40	30/40	28/35	50/65	50/65	50/65	50/65	50/65
3	Elektrotechnika	20/25	20/25	20/25	20/25	24/30	52/65	52/65	52/65	52/65	52/65
4	Elektronika					8/10	20/25	20/25	20/25	20/25	40/50
5	Technika cyfrowa	16/20	16/20	16/20	16/20	16/20	40/50	20/25	40/50	20/25	72/90
6	Materiały i wyroby	52/65	52/65	52/65	52/65	60/75	72/90	72/90	72/90	72/90	60/75
7a	Standardy obsługowe	72/90	72/90	72/90	72/90		80/100	80/100	80/100	80/100	60/75
7b	Standardy obsługowe					60/40					
8	Podstawy aerodynamiki	20/25	20/25	20/25	20/25	20/25	20/25	20/25	20/25	20/25	20/25
9a	Czynniki ludzkie	20/25	20/25	20/25	20/25		20/25	20/25	20/25	20/25	20/25
9b	Czynniki ludzkie					16/20					
10	Prawo i przepisy lotnicze	30/40	30/40	30/40	30/40	32/40	40/50	40/50	40/50	40/50	40/50
11a	Aerodynamika, konstrukcja i systemy samolotów turbinowych	108/135					140/175				
11b	Aerodynamika, konstrukcja i systemy samolotów tłokowych		72/90					100/125			
11c	Aerodynamika, konstrukcja i systemy samolotów tłokowych					60/75					
12	Aerodynamika, konstrukcja i systemy śmigłowców			100/125	100/125				128/160	128/160	
13	Aerodynamika, konstrukcja i systemy statków powietrznych										180/225
14	Napędy lotnicze										24/30
15	Lotnicze silniki turbinowe	60/75		60/75			92/115		92/115		
16	Lotnicze silniki tłokowe		52/65		52/65			72/90		72/90	
17a	Śmigła	20/25	20/25				32/40	32/40			
17b	Śmigła					28/35					

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

1.2 Forma egzaminów

Zgłaszającym się na egzamin z modułów wiedzy teoretycznej nie stawia się żadnych dodatkowych wymagań. Oznacza to, że do egzaminu mogą przystępować zarówno osoby po ukończonym dowolnym szkoleniu, jak i osoby przygotowujące się we własnym zakresie.

Egzaminy ze wszystkich modułów wiedzy teoretycznej techniczno-lotniczej prowadzone są w formie testu, a w przypadku modułów 7, 9, 10 dodatkowo należy odpowiedzieć na pytania opisowe.

Egzaminy testowe prowadzone są w ULC z użyciem komputerowego systemu egzaminowania. Egzaminy te spełniają wszystkie wymagania 66.B.200 oraz standardy opisane w Załączniku II do Part-66.

Odpowiedzi na pytania opisowe z modułów: 7; 9 i 10 udzielane są w formie pisemnej, w języku polskim. Czas na przygotowanie odpowiedzi wynosi w tym przypadku 20 minut. Podstawowym celem pytań opisowych jest wykazanie, że kandydat potrafi wyrażać się w sposób jasny i zwięzły w języku polskim i jest w stanie opracować zwięzły raport techniczny w dokumentacji wykonawczej. Pytania opisowe punktowane są oddzielnie od pytań testowych.

Warunkiem zdania egzaminu z modułów 7, 9 i 10 jest zaliczenie zarówno części testowej jak i części opisowej.

Komputerowy egzamin testowy rozpoczyna się od zalogowania się w systemie tzn. od wpisania PIN-u i hasła. Następnie aplikant wybiera numer modułu z którego chce zdawać egzamin i podaje kategorię/podkategorię licencji Part-66 o którą zamierza w przyszłości wnioskować.

Na podstawie podanych przez aplikanta danych system dobiera z bazy pytań właściwy dla danej kategorii/ podkategorii i modułu, losowo dobrany w każdym przypadku zestaw pytań, który wyświetla się na ekranie komputera w momencie zgłoszenia gotowości aplikanta do udzielania odpowiedzi. Zestaw egzaminacyjny obejmuje cały zakres danego modułu – pytania są losowane przez system z uwzględnieniem podziału na podmoduły. System dobiera również czas na udzielanie odpowiedzi w zależności od ilości pytań. Czas ten wynosi 75 sekund na każdą odpowiedź.

Po upływie tego czasu system zamyka dostęp aplikantowi do arkusza odpowiedzi.

Upoważniona osoba z LKE może natychmiast po zakończeniu udzielania odpowiedzi uruchomić funkcję oceny oraz wydrukować certyfikat z egzaminu.

1.3 Zasady prowadzenia egzaminów pisemnych

ULC zapewnia wszystkie materiały potrzebne do egzaminu. Na stołach nie może być żadnych innych materiałów. Kandydaci mogą używać własnych długopisów. Używanie kalkulatorów nie jest dozwolone. Telefony komórkowe, pagery itp. muszą być wyłączone i umieszczone w rzeczach osobistych kandydata.

Kandydaci nie mogą używać luźnych kartek innych niż kartki dostarczone na egzaminie.

Po zakończeniu egzaminu wszystkie dokumenty wydane przez ULC wraz z arkuszem odpowiedzi muszą być zwrócone osobie nadzorującej.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

Wszystkie odpowiedzi muszą być wpisane do arkusza odpowiedzi do końca egzaminu. Czas przeznaczony na egzamin nie będzie wydłużany.

Kandydatów oddziela się od siebie tak, aby nie mogli czytać nawzajem swoich dokumentów egzaminacyjnych. Nie mogą rozmawiać z nikim z wyjątkiem egzaminatora. Podczas całego egzaminu kandydatom nie wolno komunikować się ze sobą. Jeśli kandydat chce rozmawiać z osobą nadzorującą, sygnalizuje to przez podniesienie ręki.

UWAGA:

Osoba nadzorująca będzie odpowiadać tylko na pytania dotyczące prowadzenia egzaminu i nie będzie wdawać się w dyskusje dotyczące interpretacji słów lub pytań zawartych w dokumentach egzaminacyjnych.

Kandydaci muszą zakończyć pracę i odłożyć długopisy jeśli będzie to wymagane i muszą pozostać na swoich miejscach do czasu zebrania wszystkich odpowiedzi.

Kandydaci, którym zostanie udowodnione ściąganie, otrzymują zakaz powtórnego zdawania egzaminu w ciągu 12 miesięcy od daty egzaminu, na którym udowodniono im ściąganie.

Każdy kandydat próbujący zabrać z sali materiały egzaminacyjne będzie podlegał dyskwalifikacji w zakresie tego egzaminu, który zdawał i może podlegać specjalnym postanowieniom podczas następnych egzaminów.

Każde naruszenie zasad egzaminów może spowodować dyskwalifikację kandydata i jego wykluczenie z udziału w następnych egzaminach.

1.4 Standardy określające zdanie egzaminu i okresy ważności egzaminów

- wszystkie podstawowe egzaminy przeprowadza się z wykorzystaniem opisanego poniżej formatu pytań testowych oraz pytań opisowych. Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością. W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe jednostki przeliczeniowe: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- pytania mogą być opracowane w języku narodowym, ale zaleca się stosowanie lotniczego języka angielskiego wszędzie tam gdzie jest to możliwe.
- każde pytanie testowe ma trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, a w ramach danego modułu kandydat ma średnio 75 sekund na rozwiązanie każdego pytania.
- pytanie powinno zawierać jedną, całkowicie poprawną propozycję odpowiedzi. Można zaproponować nie więcej niż 3 różne stwierdzenia tak, aby kandydat miał możliwość wyboru jednego spośród nich jako prawidłowej odpowiedzi, stosując metody dedukcji lub eliminowania najmniej prawdopodobnych możliwości.
- należy generalnie unikać stosowania skrótów i akronimów. Jednakże, jeśli jest to potrzebne, można je użyć jeśli mają formy rozpoznawalne międzynarodowo. W

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

przypadku wątpliwości należy użyć pełnej formy, np. kąt natarcia = 12 stopni zamiast $a = 12^\circ$.

- należy formułować pytania i odpowiedzi tak prosto, jak to tylko jest możliwe - ten egzamin nie jest sprawdzianem znajomości języka. Należy unikać zdań złożonych, rzadko stosowanych układów gramatycznych oraz podwójnych przeczeń.
- nie należy zadawać pytań wymagających wiedzy specjalistycznej w zakresie określonego typu statku powietrznego na egzaminie na licencję podstawową.
- poprawna odpowiedź powinna być całkowicie prawidłowa i kompletna oraz nie stwarzająca wątpliwości co do jej poprawności. Należy unikać odpowiedzi, które są tak podobne do siebie, że wybór poprawnej jest bardziej wynikiem zgadywania niż znajomości zagadnienia. Podstawowym powodem pojawiania się takich odpowiedzi w bazie danych, jest łatwość i szybkość ich opracowywania, jednakże powodowanie u kandydata wątpliwości w wyborze prawidłowej odpowiedzi nie można uznać za osiągnięcie.
- nieprawidłowe alternatywne odpowiedzi powinny być tak samo wiarygodne dla każdego nie znającego tematu. Wszystkie odpowiedzi alternatywne powinny być wyraźnie powiązane z pytaniem i zawierać podobne słownictwo, strukturę gramatyczną i długość. W pytaniach liczbowych, nieprawidłowe odpowiedzi powinny odpowiadać błędom proceduralnym stanowiącym poprawki użyte w złym znaczeniu lub nieprawidłowo przeliczone jednostki: nie powinny być liczbami przypadkowymi.
- podczas egzaminu nie wolno korzystać z kalkulatorów. Tak więc, wszystkie obliczenia muszą być do wykonania bez korzystania z kalkulatora. Jeżeli pytanie dotyczy obliczeń, których nie można wykonać bez użycia kalkulatora, np. $\sqrt{10}$, to w pytaniu należy podać przybliżoną wartość $\sqrt{10}$.
- pytania powinny odnosić się do Załącznika I do Part-66.
- podstawowym celem pytań opisowych jest stwierdzenie czy kandydaci potrafią wyrażać się w sposób wyraźny i zwięzły i potrafią przygotować zwięzły raport, dlatego wymaganych jest tylko kilka pytań opisowych.
- pytania ustne nie mogą być stosowane jako podstawowy sposób egzaminowania, gdyż trudno jest ustanowić jednakowe standardy pomiędzy egzaminatorami lub codziennie je określać.
Nie stoi jednak nic na przeszkodzie, aby kompetentna władza lotnicza spotkała się z potencjalnym personelem poświadczającym dla sprawdzenia czy rozumieją swoje obowiązki i odpowiedzialność wynikającą ze stosowania Części (przepisów) dotyczących obsługi. W celu wystawienia właściwej oceny, pytania opisowe powinny być traktowane oddzielnie od pytań testowych.
- każde pytanie opisowe wymaga przygotowania pisemnej odpowiedzi, a kandydat ma 20 minut na udzielenie odpowiedzi na każde takie pytanie.
- tworzenie pytań opisowych:
 - celem pytań opisowych jest stwierdzenie przez kompetentną władzę lotniczą czy kandydaci potrafią wyrażać się w sposób wyraźny i zwięzły i potrafią w formie pisemnej, w formie

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

raportu technicznego korzystać z lotniczego języka technicznego. Egzamin opisowy również pozwala na częściową ocenę wiedzy technicznej zdobytej oraz praktycznego zastosowania odpowiedniego scenariusza obsługowego.

- pytania opisowe powinny być sformułowane w sposób wystarczająco ogólny, aby było możliwe udzielenia na nie odpowiedzi przez kandydatów na wszystkie kategorie i pod kategorie licencji (A, B1, B2 i B3) i aby były zgodne z podanymi poniżej ogólnymi wytycznymi:

- a) temat powinien być wystarczająco ogólny, dostosowany zarówno do mechanicznych jak i do awionicznych kategorii licencji oraz odpowiadać wymaganiom dotyczącym poziomu wiedzy;
 - b) powinny obejmować zagadnienia technologiczne odpowiednie dla różnych obszarów obsługi technicznej;
 - c) powinny odzwierciedlać powszechnie stosowane praktyki (standardy);
 - d) nie powinny być związane z określonymi typami ani z ich producentami oraz powinny unikać tematów rzadko spotykanych w praktyce;
 - e) przy ich opracowywaniu należy wziąć pod uwagę ograniczony zakres umiejętności praktycznych u większości kandydatów.
- ze względu na to, że zawartość pytań opisowych i procedury ich znakowania powinny być możliwie spójne, każde pytanie i modelowa odpowiedź na to pytanie, z uwzględnieniem podstawowych elementów jego konstrukcji (patrz poniżej), powinny być ocenione niezależnie przez co najmniej 2 osoby posiadające wystarczającą wiedzę techniczną w zakresie tematu ujętego w pytaniu.
- przy opracowywaniu pytań opisowych należy wziąć pod uwagę następujące elementy:
- a) na odpowiedź na każde pytanie opisowe będzie przeznaczony 20 minut;
 - b) na pytanie i odpowiedź przeznaczona jest jedna strona papieru w formacie A4 - jeśli będzie potrzebne, odpowiedź należy kontynuować na drugiej stronie;
 - c) pytanie powinno być tak sformułowane, aby spodziewana odpowiedź na to pytanie nie wykraczała poza poziom wskazany w programie nauczania danego modułu;
 - d) pytanie nie może być sformułowane wieloznacznie, natomiast powinno naprowadzać na odpowiednio szeroką odpowiedź bez wprowadzania zbędnych ograniczeń;
 - e) pytanie powinno być tak sformułowane, aby nadawało się do opracowania odpowiedzi w formie raportu technicznego ułożonego w logicznej sekwencji (wstęp, rozwinięcie i zakończenie), zawierającego jednocześnie odpowiednie i istotne określenia techniczne, niezbędne w odpowiedzi;
 - f) nie należy wymagać szkiców i rysunków do zilustrowania odpowiedzi;
 - g) pytanie musi być odpowiednie dla kategorii i poziomu trudności określonych w programie to znaczy, że na przykład opis typowego systemu w lotnictwie ogólnym może nie być akceptowalne dla typowych dużych statków powietrznych;
 - h) uwzględniając oczywiste ograniczenia dotyczące tematu, pytania powinny kłaść duży nacisk na takie ich opracowanie, aby omawiały praktyczne zagadnienia z obsługi systemu / podzespołu, a odpowiedź powinna wykazywać na rozumienie normalnego i nieprawidłowego stanu technicznego statku powietrznego i jego systemów.
- różne nie przewidziane i nie uwzględnione we wzorcu warianty odpowiedzi mogą być wzięte pod uwagę przez egzaminatora przy ocenie wyników. Jeżeli uznane za odpowiednie, wzorzec odpowiedzi powinien zostać uzupełniony o te nowe elementy.
- z powodu trudności w ocenie odpowiedzi na pytania opisowe w oparciu wyłącznie o zagadnienia kluczowe, istnieje potrzeba wzięcia również pod uwagę sposobu opracowania odpowiedzi (stylu).
- ogólna ocena odpowiedzi będzie sumą częściowych ocen za część techniczną (zagadnienia kluczowe) oraz za styl opracowania i maksymalnie wynosić będzie 100.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

- każde z zagadnień kluczowych będzie ocenione pod kątem jego ważność i będzie miało nadaną wagę w procentach. Suma wag dla zagadnień kluczowych będzie wynosiła 60% całkowitej oceny.
- zagadnienia kluczowe to ‘ważne elementy’, które mogą opierać się na wiedzy lub doświadczeniu i obejmować inne elementy zorientowane na zagadnienia obsługowe jak np. warunki bezpieczeństwa przy obsłudze lub praktyczne stosowanie przepisów, jeżeli to będzie miało zastosowanie. Jednak zbyt dokładne odnoszenie się do podręczników obsługowych i zaleceń bezpieczeństwa może być uznane za niepotrzebne.
- odpowiedź na pytanie opisowe będzie analizowana pod kątem przejrzystości i sposobu przedstawienia tematu. Waga nadana dla tego rodzaju oceny będzie wynosiła 40% oceny całkowitej.
- odpowiedź powinna wykazać umiejętność kandydata do wyrażania się w języku technicznym. Obejmuje to czytelność, podstawową gramatykę i stosowanie terminologii.
- odpowiedź na pytanie opisowe powinna rozpoczynać się od wstępu i poprzez logiczny ciąg procesu dojść do wniosków i zakończenia.
- nie należy zachęcać do stosowania pomocniczych schematów, ale jeżeli użyte, mogą stanowić uzupełnienie, a nie ograniczenie wyczerpującej, tekstowej odpowiedzi.
- odpowiedź na pytanie opisowe nie powinna zawierać indeksów, wyszczególnień i list.
- kandydat nie powinien mieć obniżanej oceny za popełnione błędy ortograficzne (oczywiście w granicach rozsądku).
- ocena zero punktów może być wystawiona tylko w wyjątkowych przypadkach. Nawet wtedy, kiedy kandydat źle zrozumiał pytania i odpowiedział na zupełnie inne, należy podejść życzliwie do wystawianej oceny i ocenić odpowiedź np. tylko za styl w granicach dopuszczalnej liczby punktów.
- obydwie części składowe oceny powinny być do siebie dodane i zapisane w arkuszu odpowiedzi.
- jeżeli w wyniku popełnionych w konstrukcji odpowiedzi (stylistyka) błędów ocena odpowiedzi na pytanie opisowe okaże się na granicy zaliczenia egzaminu, ostateczna ocena powinna być poddana dyskusji i uzgodniona z innym egzaminatorem.
- pytania opisowe przygotowuje się i ocenia na podstawie zakresu materiału określonego w modułach 7A, 7B, 9A, 9B i 10.
- każde pytanie powinno zawierać przygotowany wzór odpowiedzi obejmujący wszelkie możliwe odpowiedzi.
- wzór odpowiedzi rozбивa się na wykaz istotnych punktów określanych mianem punktów kluczowych.
- warunkiem zaliczenia każdego z modułów zawartych w części testowej egzaminu jest udzielenie co najmniej 75% poprawnych odpowiedzi.
- granicą zaliczenia każdego pytania opisowego jest również 75%. Oznacza to, że odpowiedzi kandydatów zawierają 75% wymaganych punktów kluczowych odnoszących się do pytania, przy czym w odpowiedzi nie może pojawić się żaden istotny błąd dotyczący jakiegokolwiek wymaganego punktu kluczowego.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

- w przypadku niezaliczenia tylko części testowej lub tylko części opisowej, ponownie podchodzi się jedynie do niezaliczonej części egzaminu.
- nie stosuje się punktów ujemnych.
- w przypadku niezaliczenia danego modułu, można podjąć kolejną próbę zaliczenia tego modułu dopiero po upływie 90 dni od dnia, w którym odbywał się egzamin, z wyjątkiem organizacji Part-147, która prowadzi kurs doszkalania w zakresie niezaliczonych obszarów z danego modułu, kiedy to można podjąć próbę zaliczenia niezdanego modułu po upływie 30 dni.
- okres czasu określony w pkt. 66.A.25 odnosi się do każdego pojedynczego modułu egzaminu, z wyjątkiem tych modułów egzaminu, które zostały zaliczone jako część egzaminu na licencję innej kategorii, w przypadku gdy licencja została już wydana.
- maksymalna liczba kolejnych podejść do każdego modułu wynosi trzy. Kolejne cykle trzech podejść dozwolone są w odstępach jednego roku pomiędzy cyklami.
- wnioskodawca potwierdza na piśmie organizacji Part-147 lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w ciągu ostatniego roku oraz nazwę organizację lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Organizacja Part-147 lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.

1.5 Pytania egzaminacyjne

Wszystkie pytania egzaminacyjne przechowuje się przed egzaminem w bezpieczny sposób w celu zapewnienia, że kandydaci nie będą wiedzieć, które pytania stanowią podstawę egzaminu.

Dostęp do bazy pytań mają następujące osoby:

- Dyrektor Departamentu Personelu Lotniczego
- Naczelnik Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej
- Naczelnik Inspektoratu Licencjonowania Personelu Technicznego
- Inspektor LPL-3 upoważniony przez Naczelnika Inspektoratu

Ww. są jedynymi osobami w ULC upoważnionymi do wglądu oraz korekty i usuwania pytań z bazy poprzez użycie indywidualnych kluczy elektronicznych. Dostęp do bazy jest możliwy z dowolnego komputera w wewnętrznej sieci komputerowej po zalogowaniu się upoważnionej osoby i podaniu właściwego hasła do klucza elektronicznego.

Dodatkowo do całości systemu egzaminowania, a w tym do bazy pytań, ma pracownik firmy zewnętrznej – sprawującej nadzór techniczny nad systemem egzaminowania. Pracownik ten został poinformowany o konsekwencjach prawnych ewentualnego udostępnienia dostępu do bazy pytań osobom nieuprawnionym i podpisał stosowne zobowiązanie do zachowania ich poufności.

Zestaw pytań egzaminacyjnych dobierany jest losowo poprzez sam system z dostosowaniem ilości i poziomu pytań do kategorii licencji i modułu. Dodatkowo system za

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

każdym razem zmienia losowo kolejność odpowiedzi.

Co najmniej co sześć miesięcy wprowadza się nowe pytania opisowe, a pytania używane wycofuje się. Zapis używanych pytań przechowuje się w aktach, tak aby można było się do nich odwołać.

ROZDZIAŁ II

EGZAMIN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO WPISYWANEGO DO LICENCJI

Part-66

2.1 Informacje ogólne

Kandydat, w celu skierowania na egzamin na typ statku powietrznego, składa wniosek o przeprowadzenie egzaminu na typ statku powietrznego. Wzór wniosku stanowi Załącznik nr Z06.

Wniosek składa się w formie papierowej. Dane we wniosku muszą być potwierdzone własnoręcznym podpisem.

Wniosek wraz z dowodem wniesienia opłaty lotniczej składa się w Punkcie Obsługi Klienta Urzędu.

UWAGA:

Zgodnie z pkt. 66.A.45 d) Załącznika III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 warunkiem przystąpienia do egzaminu w przypadku kategorii B1 i B2 jest wykazanie praktycznego doświadczenia w zakresie typu statku powietrznego. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.

“Doświadczenie praktyczne” powinno obejmować reprezentatywny przekrój przynajmniej 50% zadań zawartych w Załączniku II do AMC (Załącznik 3) odpowiednio do kategorii licencji i przyznawanych uprawnień na typ lub podgrupy statku powietrznego. Doświadczenie powinno obejmować zadania dla każdego paragrafu wykazu z Załącznika II. Inne zadania niż wymienione w Załączniku II mogą być rozważane jako zastępcze. W przypadku uprawnień dla (pod) grup, doświadczenie można wykazać na jednym lub kilku typach statków powietrznych odnośnej (pod) grupy). Doświadczenie praktyczne należy zdobyć pod nadzorem upoważnionego personelu poświadczającego.

W przypadku przyznania indywidualnych uprawnień dla grupy 2 i 3 statków powietrznych, praktykę dotyczącą kategorii licencji i odnośnego typu dla drugiego typu statku powietrznego dla każdej (pod) grupy producenta należy zmniejszyć do 30% zadań wymienionych w Załączniku II do AMC. Dla kolejnych typów statków powietrznych dla każdej (pod) grupy producenta taką praktykę można zmniejszyć do 20%.

Posiadane doświadczenie praktyczne można udokumentować zapisami lub książką obsługi, w której odnotowane są wykonane przez kandydata, zadania wymienione w

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

Załączniku II. Typowa informacja, która musi być odnotowana jest podobna do opisanej w AMC 66.A.20(b)(2) tzn.:

- datę;
- typ statku powietrznego;
- identyfikację statku powietrznego, np. numer rejestracyjny;
- wykonaną czynność, np. inspekcja po 100 FH, wymiana koła MLG, sprawdzenie oleju w silniku i uzupełnienie, wdrożenie SB, lokalizacja usterki, naprawa strukturalna, wdrożenie STC...itp.;
- rodzaj obsługi, np. hangarowa, liniowa;
- rodzaj czynności, np. wykonanie, nadzorowanie, poświadczenie;
- użyta Kategoria: A, B1, B2, B3 lub C;
- czas w dniach lub w częściach dnia.

UWAGA:

Celem ułatwienia przedstawienia „*Doświadczenia praktycznego*” zaleca się wykorzystać „Kartę doświadczenia praktycznego” – Załącznik nr Z08 do niniejszego podręcznika.

2.2 Egzamin.

Egzamin teoretyczny i praktyczny (ocena praktyczna) na typ statku powietrznego prowadzony jest zgodnie z Dodatkiem III „**Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie w miejscu pracy**” do załącznika III (Part-66) Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1149/2011 z dnia 21 października 2011 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

Egzamin teoretyczny prowadzony w formie pisemnej powinien zawierać wszystkie wiersze tabeli przedstawionej w ppkt. 3.1 lit. e) Dodatku III do załącznika III rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.

Egzamin na typ jest przeprowadzany przez organizację Part-147 lub przez właściwy organ. Egzamin ma formę ustną, pisemną lub oceny praktycznej, bądź stanowi kombinację tych form, oraz spełnia następujące wymagania:

- pytania w ramach egzaminu ustnego mają charakter otwarty.
- pytania w ramach egzaminu pisemnego muszą mieć charakter opisowy lub testowy.
- kompetencję danej osoby w zakresie wykonywania określonego zadania określa się w drodze oceny praktycznej.
- egzaminy muszą obejmować każdy wiersz z programu szkolenia teoretycznego na typ, przedstawionego w tabeli Dodatku III do Part-66.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

- odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością.
- w pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe jednostki przeliczeniowe: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- egzamin zapewnia osiągnięcie następujących celów:
 - należyte omówienie statku powietrznego i jego systemów;
 - zapewnienie bezpiecznej obsługi technicznej, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem obsługi technicznej i innymi odnośnymi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego rodzaju statku powietrznego, jak na przykład wykrywanie i usuwanie usterek, naprawy, regulacje, wymiany, ustawienia i kontrole funkcjonalne, takie jak, w miarę potrzeby, praca silnika, itp.;
 - właściwe wykorzystanie całej technicznej literatury i dokumentacji dla statku powietrznego;
 - właściwe wykorzystanie specjalistycznego/specjalnego oprzyrządowania i aparatury badawczej, usuwanie i wymiana elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami zadaniami w zakresie obsługi technicznej podczas lotu.
- do celów egzaminu zastosowanie mają następujące warunki:
 - maksymalna liczba kolejnych podejść wynosi trzy. Kolejne cykle trzech podejść dozwolone są w odstępach jednego roku pomiędzy cyklami. Wymagany jest trzydziestodniowy okres przerwy po pierwszym nieudanym podejściu w ramach jednego cyklu oraz sześćdziesięciodniowy okres przerwy po drugim nieudanym podejściu.
 - wnioskodawca potwierdza na piśmie dla organizacji Part-147 lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w ciągu ostatniego roku oraz nazwę organizację lub właściwy organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Organizacja Part-147 lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.
- egzamin zdaje się i zdobywa się wymagane doświadczenie praktyczne w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- egzamin przeprowadza się w obecności co najmniej jednego egzaminatora.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

ROZDZIAŁ III

EGZAMINOWANIE DO UZYSKANIA LICENCJI KRAJOWEJ (ICAO) MECHANIKA LOTNICZEGO OBSŁUGI TECHNICZNEJ, ŚWIADECTW KWALIFIKACJI MECHANIKA POŚWIADCZANIA OBSŁUGI STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ WPISYWANYCH DO NICH UPRAWNIENI

3.1 Egzaminowanie do uzyskania licencji krajowej (ICAO) mechanika lotniczego obsługi technicznej oraz wpisywanych do niej uprawnień.

Zgodnie z § 14. 1. Rozporządzeniem MI z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z dnia 19 września 2003 r.) sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych przeprowadza się m. inn:

- 2) przed wydaniem licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji;
- 3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia lotniczego;

Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych, przeprowadzane jest w celu stwierdzenia spełnienia przez członka personelu lotniczego wymagań niezbędnych do wydania licencji lub uprawnienia lotniczego. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99 ustawy.

3.1.1 Egzamin teoretyczny

Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów na poziomie oraz w zakresie niezbędnym dla wydania licencji i wpisanych do niej uprawnień lotniczych:

- prawo lotnicze: prawo lotnicze międzynarodowe i krajowe, organizacje lotnicze międzynarodowe, przepisy licencjonowania mechaników poświadczenia obsługi, przepisy dotyczące certyfikacji typu i zdolności egzemplarza, organizacji obsługi technicznej i szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, dotyczące organizacji i wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego oraz jej poświadczenia, przepisy dotyczące napraw strukturalnych;
- nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym: matematyka, jednostki miar, fizyka i chemia w zakresie niezbędnym w obsłudze statku powietrznego, kategorie statków powietrznych, ich zasadnicze zespoły;
- technika lotnicza (dotycząca kategorii statku powietrznego): rodzaje i właściwości materiałów stosowanych w konstrukcji statku powietrznego, zasady konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, łączenia zespołów statku powietrznego, zespoły napędowe i systemy z nimi współdziałające, systemy mechaniczne, hydrauliczne, powietrzne, elektryczne i elektroniczne, źródła mocy, systemy przyrządów, awionika, systemy kierowania lotem, systemy sterowania statkiem powietrznym, systemy ciśnieniowe i klimatyzacyjne, systemy awaryjne i ratownicze;
- obsługa techniczna statku powietrznego: podstawowe technologie mające zastosowanie w obsłudze i drobnych naprawach statków powietrznych, czynności obsługowe wymagane dla zapewnienia ciągłej zdolności statku powietrznego do lotu, obejmujące również metody i procedury przeglądów, napraw, inspekcji, wymiany części, modyfikacji i usuwania usterek i wad w strukturze i w zespołach, częściach i systemach zgodnie z metodami opisanymi w instrukcjach obsługi technicznej i standardach zdolności do lotu;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

- człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy przy obsłudze statku powietrznego, wysiłku fizycznego i umysłowego na wydolność, wpływie zmęczenia na możliwość popełniania błędów, sposobach ich unikania, o wpływie stanów chorobowych, używania medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, wpływie promieniowania na stan zdrowia, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;
- zasady lotu odpowiednie do kategorii statku powietrznego: aerodynamika i mechanika lotu samolotu, szybowca, wiroplątów, aerostatyka i mechanika lotu balonów wolnych i sterowców; obciążenia w locie statków powietrznych i zespołów, funkcjonowanie usterzeń i innych elementów statku powietrznego, wykorzystujących zjawiska aerodynamiki i aerostatyki;
- bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego: przeciwdziałanie zagrożeniom dla ludzi, obsługiwanego statku powietrznego lub jego zespołu i otoczenia ze strony procesu technologicznego, zastosowanych źródeł energii i zasilania, urządzeń i materiałów promieniotwórczych, wykorzystywanych innych materiałów, w tym paliw, zapobieganie pożarowi i eksplozji.

3.1.2 Egzamin praktyczny

Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności odpowiednie do rodzaju licencji lub uprawnienia:

- wykorzystania instrukcji obsługowych oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla typu w taki sposób, że może wykonać inspekcję lub kontrolę bez ominięcia jakiegokolwiek usterki;
- identyfikacji i umiejscowienia podzespołów oraz ich demontażu, montażu i dopasowania, a następnie właściwej inspekcji prawidłowości tych czynności;
- posługiwania się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz obrotu technologicznego, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości;
- zachowania odpowiednich środków ostrożności chroniących podzespoły i materiały podczas posługiwania się nimi;
- zachowania wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- dbałości o zdatność statku powietrznego i bezpieczeństwo lotów, do których ma być on wykorzystany;
- dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi;
- dokumentowania poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

Mechanicy obsługi statków powietrznych posiadający licencję Part-66 w kategorii/podkategorii B1 lub B2 mogą być zwolnieni z obowiązku odbycia szkolenia, oraz z obowiązku przystąpienia do egzaminów, w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii/podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

3.2 Egzaminowanie do uzyskania świadectw kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych oraz wpisywanych do nich uprawnień.

3.2.1 Egzamin teoretyczny

Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów na poziomie oraz w zakresie niezbędnym dla wydania świadectwa kwalifikacji i wpisanych do niego uprawnień lotniczych:

- a) prawo – w zakresie techniki lotniczej;
- b) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- c) nauki techniczne oraz ogólna wiedza o statku powietrznym;
- d) technika lotnicza dotycząca statku powietrznego;
- e) obsługa techniczna statku powietrznego;
- f) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego.

3.2.2 Egzamin praktyczny

Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności odpowiednie do rodzaju świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia:

- a) wykorzystanie instrukcji obsługowych;
- b) identyfikację i umiejscowienie podzespołów oraz ich demontaż i montaż;
- c) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- d) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- e) zachowanie wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- f) dbałość o zdatność statku powietrznego;
- g) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;
- h) dokumentowanie poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku egzaminowania opisuje procedura 2/LPL-3 „Procedura egzaminowania na typ statku powietrznego /bez szkolenia/” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 5 EGZAMINOWANIE

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

DZIAŁ 6

LICENCJE KRAJOWE MECHANIKA LOTNICZEGO OBSŁUGI TECHNICZNEJ (ICAO)

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

1. Wiadomości ogólne

Zgodnie z Subpart B Part-66 (66.A.100), dopóki EASA nie określi wymagań dla personelu poświadczającego obsługę statków powietrznych **innych niż samoloty i śmigłowce**, w celu wydania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej SP innych niż samoloty i śmigłowce stosuje się przepisy odpowiedniego Państwa Członkowskiego.

Wobec powyższego, wydawanie licencji krajowych (ICAO) mechanikom lotniczym obsługi technicznej szybowców, sterowców, balonów oraz wiatrakowców o maksymalnej masie startowej pow. 560 kg, odbywa się zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz.U. Nr 130, poz. 1112) tekst jednolity z dnia 17 maja 2006 r. (Dz.U. Nr 100, poz. 696) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego z dnia 03 września 2003 roku (Dz. U. 2003 Nr 165 poz.1603.) oraz Załącznikiem 1 do ww. rozporządzenia.

Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, uznaje, zawiesza uznanie, przywraca uznanie, odmawia uznania, cofa uznanie, cofa, zawiesza, przywraca i zmienia licencje w drodze decyzji administracyjnych.

Zgodnie z art. 96 ustawy Prawo Lotnicze licencja może być udzielona osobie, która łącznie spełnia następujące warunki:

- korzysta w pełni z praw publicznych;
- ma pełną zdolność do czynności prawnych;
- spełnia wymogi w zakresie wieku i wykształcenia;
- odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, określonym na podstawie art. 104 ust. 2, potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110;
- spełnia wymagania i warunki, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 pkt. 3 i ust. 3, dotyczące ukończenia szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadanej wiedzy i umiejętności;

Aby uzyskać licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej, osoba ubiegająca się o nią musi mieć ukończone 18 oraz co najmniej średnie wykształcenie. Uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej wykonanej przez inną osobę nie mogą być wydane posiadaczowi licencji, który nie ukończył 21 lat, oraz nie może mu być powierzane szkolenie do licencji lub uprawnień lotniczych

Zgodnie z art.98 ustawy Prawo Lotnicze:

- licencję wydaje się po sprawdzeniu, czy kandydat spełnia określone prawem wymagania,
- ważność licencji jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia sprawności psychicznej i fizycznej członka personelu lotniczego, stwierdzonej w badaniach lotniczo-lekarskich i utrzymania w okresie ważności licencji wiadomości i umiejętności nie mniejszych niż wymagane do uzyskania licencji i dodatkowych uprawnień,

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

- ważność uprawnień wpisanych do licencji, o których mowa w art. 94 ust. 7, jest uzależniona od wyniku okresowego sprawdzenia posiadanych wiadomości i umiejętności, które nie powinny być mniejsze niż wymagane do uzyskania wpisu uprawnienia do licencji.

2. Wnioskowanie o wydanie licencji krajowej (ICAO)

Wniosek o wydanie licencji ICAO, na druku **ULC IPL Wniosek część A** (Załącznik nr Z03 – do pobrania wraz na stronie internetowej ULC.

Przed złożeniem wniosku należy bardzo szczegółowo zapoznać się z wymaganiami dotyczącymi praktyki i wiadomości teoretycznych w zakresie przedmiotów wymaganych na egzaminie państwowym na licencję ICAO mechanika lotniczego obsługi technicznej.

Wniosek należy składać osobiście w Punkcie Obsługi Klienta ULC lub listownie na adres:

**Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. M. Flisa 2
02-247 Warszawa**

Składający wniosek o licencję musi:

- udowodnić dobry stan zdrowia zgodnie z orzeczeniem dla klasy III;
- wnieść wymaganą opłatę lotniczą;
- złożyć oświadczenie o niekaralności;
- inne dostępne dokumenty zgodnie z pkt. 5 Wniosku;
- udowodnić uzyskanie wymaganego praktycznego doświadczenia obsługowego przed wskazanym egzaminatorem LKE.
- **Zgodnie z Rozporządzeniem MI z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze §11 kandydat przystępuje do egzaminu państwowego pod warunkiem spełnienia wszystkich ww. wymogów do spełnienia licencji.**
- udowodnić posiadanie teoretycznej wiedzy techniczno-lotniczej przed komisją LKE;

Opłatę lotniczą za wydanie licencji można wnieść bezpośrednio w kasie ULC lub przelewem na rachunek podany na stronie internetowej ULC. W przypadku przelewu, dowód wykonania tej operacji należy również dołączyć do wniosku.

3. Szkolenie lotnicze do licencji krajowej (ICAO)

Szkolenie lotnicze kandydatów do uzyskania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej i uprawnień lotniczych do niej wpisywanych prowadzone jest w ośrodkach szkolenia lotniczego.

Szkolenie specjalistyczne (na typ) mechaników lotniczych obsługi technicznej prowadzi się wyłącznie w:

- organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, certyfikowanej do obsługi danego typu, w zakresie obsługi, której dotyczy szkolenie;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

- ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego, który ma odpowiednią umowę o współpracy szkoleniowej, zawartą z organizacją obsługową.

UWAGA

Mechanicy obsługi statków powietrznych posiadający licencję Part-66 w kategorii/podkategorii B1 lub B2 mogą być zwolnieni z obowiązku odbycia szkolenia oraz z obowiązku przystąpienia do egzaminów, w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii/podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.

4. Wymagane wiadomości z przedmiotów teoretycznych do wykazania przed LKE

Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów na poziomie oraz w zakresie niezbędnym dla licencji i wpisanych do niej uprawnień lotniczych:

a) prawo lotnicze: prawo lotnicze międzynarodowe i krajowe, organizacje lotnicze międzynarodowe, przepisy licencjonowania mechaników lotniczych obsługi technicznej, przepisy dotyczące certyfikacji typu i zdolności egzemplarza, organizacji obsługi technicznej i szkolenia mechaników, dotyczące organizacji i wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego oraz jej poświadczenia, przepisy dotyczące napraw strukturalnych;

b) nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym: matematyka, jednostki miar, fizyka i chemia w zakresie niezbędnym w obsłudze statku powietrznego, kategorie statków powietrznych, ich zasadnicze zespoły;

c) technika lotnicza (dotycząca kategorii statku powietrznego): rodzaje i właściwości materiałów stosowanych w konstrukcji statku powietrznego, zasady konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, łączenia zespołów statku powietrznego, zespoły napędowe i systemy z nimi współdziałające, systemy mechaniczne, hydrauliczne, powietrzne, elektryczne i elektroniczne, źródła mocy, systemy przyrządów, awionika, systemy kierowania lotem, systemy sterowania statkiem powietrznym, systemy ciśnieniowe i klimatyzacyjne, systemy awaryjne i ratownicze;

d) obsługa techniczna statku powietrznego: podstawowe technologie mające zastosowanie w obsłudze i drobnych naprawach statków powietrznych, czynności obsługowe wymagane dla zapewnienia ciągłej zdolności statku powietrznego do lotu, obejmujące również metody i procedury przeglądów, napraw, inspekcji, wymiany części, modyfikacji i usuwania usterek i wad w strukturze i w zespołach, częściach i systemach zgodnie z metodami opisanymi w instrukcjach obsługi technicznej i standardach zdolności do lotu;

e) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy przy obsłudze statku powietrznego, wysiłku fizycznego i umysłowego na wydolność, wpływie zmęczenia na możliwość popełniania błędów, sposobach ich unikania, o wpływie stanów chorobowych, używania leków i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, wpływie promieniowania na stan zdrowia, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;

f) zasady lotu odpowiednie do kategorii statku powietrznego: aerodynamika i mechanika lotu samolotu, szybowca, wiroplątów, aerostatyka i mechanika lotu balonów wolnych i sterowców; obciążenia w locie statków powietrznych i zespołów, funkcjonowanie usterek i innych elementów statku powietrznego, wykorzystujących zjawiska aerodynamiki i aerostatyki;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

g) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego: przeciwdziałanie zagrożeniom dla ludzi, obsługiwanego statku powietrznego lub jego zespołu i otoczenia ze strony procesu technologicznego, zastosowanych źródeł energii i zasilania, urządzeń i materiałów promieniotwórczych, wykorzystywanych innych materiałów, w tym paliw, zapobieganie pożarowi i eksplozji.

5. Wymagane umiejętności do wykazania przed LKE. Egzamin praktyczny.

Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności odpowiednie do rodzaju licencji lub uprawnienia:

- 1) wykorzystania instrukcji obsługowych oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla typu w taki sposób, że może wykonać inspekcję lub kontrolę bez ominięcia jakiegokolwiek usterki;
- 2) identyfikacji i umiejscowienia podzespołów oraz ich demontażu, montażu i dopasowania, a następnie właściwej inspekcji prawidłowości tych czynności;
- 3) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz obrotu technologicznego, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- 4) skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości;
- 5) zachowania odpowiednich środków ostrożności chroniących podzespoły i materiały podczas posługiwania się nimi;
- 6) zachowania wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- 7) dbałości o zdolność statku powietrznego i bezpieczeństwo lotów, do których ma być on wykorzystany;
- 8) dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi;
- 9) dokumentowania poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

6. Wymagane praktyczne doświadczenie obsługowe

Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

- 1) poszczególnych zespołów o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5.700 kg, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:
 - a) wyłącznie osobiście - 1 rok,
 - b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 2 lata;
- 2) statku powietrznego jako całości wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5.700 kg - 4 lata w charakterze mechanika poświadczenia obsługi wszystkich zespołów statku powietrznego, a jeżeli ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne w tym zakresie - 2 lata;
- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca i motoszybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:
 - a) wyłącznie osobiście - 2 lata,
 - b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 4 lata.
- c) Prezes Urzędu może zmniejszyć o 50 % wymaganie odnośnie do praktyki, określone w

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

ust. 4.4 kandydatom, którzy posiadają wyższe wykształcenie techniczne lotnicze lub pokrewne, jednak praktyka wymagana nie może być mniejsza niż 1 rok.

7. Uprawnienia wpisywane do licencji

Do licencji mechanika poświadczenia obsługi musi być wpisane co najmniej jedno z następujących uprawnień lotniczych do poświadczenia obsługi:

a) elementów samolotów i śmigłowców, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE oraz które nie zostały objęte aktualną Decyzją Dyrektora Wykonawczego EAS zmieniającą Załącznik „Typy statków powietrznych wpisywanych do licencji Part-66” do Aneksu IV AMC do Part66, wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg, odrębnie dla:

- a) płatowca,
- b) zespołu napędowego (silniki: tłokowe, turbośmigłowe, turboodrzutowe),
- c) awioniki;

d) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca, o których mowa w Załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008/WE, oraz które nie zostały objęte aktualną Decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA

zmieniającą Załącznik „Typy statków powietrznych wpisywanych do licencji Part-66” do Aneksu IV AMC do Part66, wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg;

- e) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca, motoszybowca.

Uprawnienie lotnicze mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego może być wydane:

- a) po odbyciu i zaliczeniu przez kandydata właściwego szkolenia,
- b) kandydatowi posiadającemu wymaganą praktykę na dane uprawnienie,
- c) kandydatowi, który wykazał podczas egzaminu państwowego, że posiada wymagane przez program szkolenia wiadomości i umiejętności.

UWAGA

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

8. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej jest uprawniony, w zakresie posiadanych uprawnień lotniczych oraz ograniczeń wpisanych do jego licencji, a także, jeżeli ma to zastosowanie w odniesieniu do typu wpisanego do jego osobistego dokumentu praktyki lotniczej mechanika obsługi, do:

- 1) wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego;
- 2) poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej osobiście;
- 3) poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego, wykonanej przez inną osobę

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

pod jego nadzorem, albo prowadzenia szkolenia praktycznego w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych lub jej poświadczenia.

Korzystanie z uprawnień wynikających z licencji możliwe jest w przypadku:

- ważności licencji,
- ważności wpisanych do licencji uprawnień,
- ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia specjalistycznego w zakresie tego typu statku powietrznego,
- wykazania 6 miesięcy wykonywania czynności obsługowych (lub poświadczenia) w ciągu ostatnich 2 lat.

9. Ważność uprawnień lotniczych posiadacza licencji.

Ważność każdego z uprawnień lotniczych wpisanych do licencji wynosi 24 miesiące i może być przedłużona, jeżeli w tym okresie jej posiadacz w ciągu 6 miesięcy wykonywał czynności, do których to uprawnienie upoważnia, albo zaliczył sprawdzian umiejętności w tym zakresie.

10. Wydawanie licencji ICAO

Licencję oraz Decyzję wnioskujący odbiera **osobiście**, za okazaniem dowodu osobistego i za zwrotem dotychczasowej licencji – jeśli dotyczy. Licencję oraz jej drugi egzemplarz, który pozostaje w ULC, należy podpisać przy odbiorze piórem lub długopisem.

Na pisemny wniosek aplikanta, podpisane przez Prezesa oba egzemplarze licencji oraz Decyzji można wysłać do Delegatury Terenowej ULC, wskazanej w piśmie przez wnioskującego. Ww. dokumenty wysyła się listem poleconym przez sekretariat LPL. Odbiór licencji, będzie wówczas możliwy we wskazanej przez wnioskującego Delegaturze. Po podpisaniu przez posiadacza przy odbiorze obu egzemplarzy licencji oraz kopii Decyzji, Delegatura odsyła drugi egzemplarz licencji oraz podpisaną kopię Decyzji do LPL-3. Za wydanie licencji oraz odesłanie ww. dokumentów do LPL-3 odpowiada Inspektor z danej Delegatury upoważniony do powyższych czynności przez Naczelnika Delegatury.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku wydawania licencji opisuje procedura 11/LPL-3 „Wydawanie licencji krajowej (ICAO)” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

11. Zasady wydawania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z niej uprawnień

Licencję lub wpisywane do niej uprawnienie lotnicze wydaje się kandydatowi, który spełnił wymagania określone w ustawie do wydania tej licencji lub uprawnienia;

Licencję wydaje się na okres 5 lat.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

Licencja członka personelu lotniczego podlega wymianie w następujących przypadkach:

- po upływie terminu 5 lat od dnia jej wydania;
- po uzyskaniu uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji;
- po wznowieniu ważności uprawnienia lotniczego, które uprzednio nie było wpisane do licencji;
- w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji;
- w razie sprostowania błędu;
- po wypełnieniu miejsc na wpisy inne niż wymienione w pkt 1-4;
 - w razie uszkodzenia, zniszczenia albo utraty druku licencji.

Wymiany licencji dokonuje się na wniosek złożony do Prezesa Urzędu. W licencji wydanej w wyniku wymiany wpisuje się uprawnienia lotnicze posiadane przez członka personelu lotniczego w dniu wydania tej licencji.

Wydanie licencji przed upływem dwóch lat, a w przypadku licencji uprawniającej do zarobkowego wykonywania czynności lotniczych - przed upływem jednego roku od dnia upływu ważności poprzedniej licencji, następuje po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych wnioskodawcy.

Po upływie ww. terminów, wydanie licencji następuje po odbyciu szkolenia wznawiającego w zakresie określonym w programie szkolenia oraz po złożeniu egzaminu przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ustawy.

Członek personelu lotniczego może korzystać z licencji tylko w okresie jej ważności oraz w okresie ważności:

- odpowiedniego orzeczenia lotniczo-lekarskiego,
- co najmniej jednego uprawnienia lotniczego,

Licencję, która została zawieszona, przywraca się na wniosek zainteresowanego, jeżeli:

- upłynął okres zawieszenia licencji;
- zostały spełnione warunki przywrócenia licencji, określone w decyzji o jej zawieszeniu.
- do wniosku, powinno być załączone orzeczenie lotniczo-lekarskie, jak również dokumenty potwierdzające spełnienie warunków przywrócenia licencji.

W decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnienia lotniczego wpisanego do licencji:

- określa się okres zawieszenia;
- można określić warunki przywrócenia zawieszonych licencji lub uprawnienia lotniczego.
- w decyzji o cofnięciu licencji można określić warunki ponownego wydania licencji.

Osoba, której licencja została cofnięta albo zawieszona, ma obowiązek niezwłocznie przekazać ją Prezesowi Urzędu, za pokwitowaniem, chyba że licencja została już uprzednio zatrzymana.

W razie zawieszenia uprawnienia lotniczego wpisanego do licencji, jej posiadacz ma obowiązek niezwłocznego zwrotu licencji Prezesowi Urzędu w celu dokonania wpisu o zawieszeniu uprawnienia lotniczego.

Oplatę lotniczą za wznowienie ważności licencji, w wysokości odpowiadającej opłacie za wydanie po raz pierwszy można wnieść bezpośrednio w kasie ULC lub przelewem na właściwy rachunek – zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie internetowej ULC.

W przypadku wznawiania ważności licencji możliwe jest tylko i wyłącznie wydanie jej z wpisem tych samych uprawnień jakie miał wnioskujący w ostatniej wersji licencji.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 6 LICENCJE KRAJOWE (ICAO)

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku wymiany, wznowienia ważności licencji opisuje procedura 12 Wymiana/wznawianie/przywrócenie ważności licencji krajowej (ICAO) /LPL-3 „” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczenia obsługi statków powietrznych

DZIAŁ 7

ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI MECHANIKÓW POŚWIADCZENIA OBSŁUGI STATKÓW POWIETRZNYCH

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

1.1 Świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich samolotów, ultralekkich śmigłowców oraz ultralekkich wiatrakowców – przepisy ogólne

1.1.1 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich samolotów, śmigłowców oraz wiatrakowców występuje o wydanie tego świadectwa wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym:

- a) TM(A) - uprawnienie dotyczące samolotu o masie startowej do 495 kg, jako całości;
- b) TM(H) - uprawnienie dotyczące śmigłowca o masie startowej do 495 kg, jako całości;
- c) TM(AG) - uprawnienie dotyczące wiatrakowca o masie startowej do 560 kg, jako całości;
- d) AFPP(A) - uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych samolotu o masie startowej do 495 kg;
- e) AFPP(H) - uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych śmigłowca o masie startowej do 495 kg;
- f) AFPP(AG) - uprawnienie dotyczące płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych wiatrakowca o masie startowej do 560 kg;
- g) AV - uprawnienie dotyczące awioniki i systemów elektrycznych samolotu i śmigłowca o masie startowej do 495 kg oraz wiatrakowca o masie do 560 kg.

1.1.2 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1, lub każde kolejne uprawnienie podstawowe wpisywane do tego świadectwa kwalifikacji, musi ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w podmiocie szkolącym lub organizacji szkolenia według posiadanego przez ten podmiot lub organizację aktualnego programu szkolenia.

1.1.3 W przypadku gdy mechanik wykonujący obsługę statku powietrznego posiada już licencję wydaną zgodnie z Załącznikiem III do rozporządzenia WE 2042/2003 (Part-66) w kategorii B1, B2 lub B3, uprawnienia lotnicze wyszczególnione w pkt 1.1.1 lit. a)-g) mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie "Załącznik do Formularza 26 EASA" - Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.

1.1.4 Korzystanie z uprawnień wymienionych w pkt. 1.1.1 lit. a)-g) wpisanych do świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. oraz do licencji, o której mowa w pkt 1.3. uwarunkowane jest posiadaniem przez mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego co najmniej 6 miesięcznej praktyki w obsłudze statków powietrznych, właściwej dla wpisanego uprawnienia, przez okres ostatnich 2 lat.

1.1.5 Mechanik, o którym mowa w pkt 1.1.3 może zostać zwolniony z obowiązku odbycia szkolenia o którym mowa w pkt 1.2.1.-1.2.5. oraz z obowiązku

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

zdawania egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 99 ust. 1 ustawy, w odniesieniu do właściwego dla danej kategorii lub podkategorii rodzaju statku powietrznego i uprawnienia.

1.2 Szczegółowe wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności kandydata

1.2.1 Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji w zakresie ultralekkich: samolotów, śmigłowców i wiatrakowców oraz uprawnień do niego wpisywanych musi zagwarantować kandydatowi nabycie wiadomości z następujących przedmiotów:

- g) prawo – w zakresie techniki lotniczej;
- h) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- i) nauki techniczne oraz ogólna wiedza o statku powietrznym;
- j) technika lotnicza dotycząca statku powietrznego;
- k) obsługa techniczna statku powietrznego;
- l) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego.

1.2.2 Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.2.1, nie może trwać krócej niż 32 godziny zegarowe i może być realizowane jedynie metodą stacjonarną.

1.2.3 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1 wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym, musi wykazać podczas części teoretycznej egzaminu państwowego, że posiada wymaganą wiedzę w zakresie przedmiotów wymienionych w pkt. 1.2.1.

1.2.4 Szkolenie praktyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich: samolotów, śmigłowców i wiatrakowców oraz uprawnień do niego wpisywanych musi obejmować następujące elementy:

- i) wykorzystanie instrukcji obsługowych;
- j) identyfikację i umiejscowienie podzespołów oraz ich demontaż i montaż;
- k) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- l) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- m) zachowanie wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- n) dbałość o zdatność statku powietrznego;
- o) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

p) dokumentowanie poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

1.2.5 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym, musi wykazać podczas części praktycznej egzaminu państwowego posiadanie umiejętności wykazanych w pkt 1.2.4.

1.3 Szczegółowe wymagania w zakresie praktyki obsługowej

1.3.1 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. powinien wykazać się praktyką obsługową w stosunku do:

a) elementów statku powietrznego:

- płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
- awioniki i systemów elektrycznych,

odnoszących się do ultralekkich: samolotów, śmigłowców i wiatrakowców wymienionych w pkt. 1.1.1 lit. d)-g) – wynoszącą minimum 6 miesięcy;

b) statków powietrznych jako całości wymienionych w pkt 1.1.1 lit. a)-c) – wynoszącą minimum 12 miesięcy.

1.3.2. Praktyka obsługowa, o której mowa w pkt 1.3.1. musi obejmować wszystkie czynności obsługowe, do których wykonywania lub poświadczania będzie uprawniać świadectwo kwalifikacji lub wpisane do niego uprawnienie lotnicze, zapewniające osiągnięcie biegłości i doświadczenia wymaganego do późniejszego samodzielnego ich wykonywania.

1.4 Warunki i sposób wydawania uprawnień podstawowych wpisywanych do świadectwa kwalifikacji w zakresie ultralekkich samolotów, ultralekkich śmigłowców oraz ultralekkich wiatrakowców

1.4.1 Uprawnienia podstawowe

1.4.2 Uprawnienia, o których mowa w pkt 1.1.1 lit. a)-g) są wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych na wniosek złożony do Prezesa Urzędu, zgodnie z wzorem określonym w załączniku nr 10 do rozporządzenia, o wydanie świadectwa kwalifikacji ze wskazanym uprawnieniem podstawowym.

1.4.3 Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1 wraz z pierwszym uprawnieniem podstawowym, stanowiącym jedno z uprawnień wyszczególnionych w pkt 1.1.1 lit. a)-g), musi spełnić następujące warunki:

a) ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne;

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

- b) uzyskać pozytywny wynik z egzaminu państwowego;
 - c) spełnić wymagania wskazane w pkt 1.3.1.
- 1.4.4 W przypadku gdy kandydat ubiega się o każde kolejne uprawnienie podstawowe wpisywane do świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1, zobowiązany jest on spełnić następujące warunki:
- a) ukończyć szkolenie teoretyczne wskazane w pkt 1.2.1 lit. c)-f) w zakresie konkretnego uprawnienia wskazanego w pkt 1.1.1 lit. a)-g);
 - b) uzyskać pozytywny wynik z egzaminu państwowego w zakresie konkretnego uprawnienia wskazanego w pkt 1.1.1 lit. a)-g);
 - c) spełnić wymagania wskazane w pkt 1.3.1.

2.1. Świadectwo kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego - przepisy ogólne

- 2.1.1 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego występuje o wydanie tego świadectwa wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym:
- a) TM(HG) – uprawnienie dotyczące lotni jako całości;
 - b) TM(PG) - uprawnienie dotyczące paralotni jako całości;
 - c) TM(PHG) - uprawnienie dotyczące motolotni jako całości;
 - d) TM(PPGG) – uprawnienie dotyczące motoparalotni jako całości;
 - e) TM(P) - uprawnienie dotyczące spadochronu jako całości;
 - f) TM(UGL) - szybowca o maksymalnej masie własnej nieprzekraczającej 80 kg dla statku jednomiejscowego lub 100 kg dla statku dwumiejscowego, w tym szybowca przeznaczonego do startu z nóg pilota, jako całości.
- 2.1.2 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1, lub każde kolejne uprawnienie podstawowe wpisywane do tego świadectwa kwalifikacji, musi ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w podmiocie szkolącym lub organizacji szkolenia według posiadanego przez ten podmiot lub organizację aktualnego programu szkolenia.
- 2.1.3 Korzystanie z uprawnień wymienionych w pkt. 2.1.1 lit. a)-f) wpisanych do świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. uwarunkowane jest posiadaniem przez mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego co najmniej 6 miesięcznej praktyki w obsłudze statków powietrznych, właściwej dla wpisanego uprawnienia, przez okres ostatnich 2 lat.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

2.2 Szczegółowe wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności kandydata

2.2.1 Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego oraz uprawnień podstawowych do niego wpisywanych musi zagwarantować kandydatowi nabycie wiadomości z następujących przedmiotów:

- a) prawo – w zakresie techniki lotniczej;
- b) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- c) nauki techniczne – jednostki miar, atmosfera wzorcowa;
- d) technika lotnicza dotycząca odpowiednio lotni, paralotni, motolotni, spadochronu lub szybowca;
- e) obsługa techniczna i bezpieczeństwo obsługi odpowiednio lotni, paralotni, motolotni, spadochronu lub szybowca.

2.2.2. Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 2.2.1, nie może trwać krócej niż 16 godzin zegarowych i może być realizowane jedynie metodą stacjonarną.

2.2.3. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym, musi wykazać podczas części teoretycznej egzaminu państwowego, że posiada wymaganą wiedzę w zakresie przedmiotów wymienionych w pkt. 2.2.1.

2.2.4. Szkolenie praktyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego oraz uprawnień do niego wpisywanych musi obejmować następujące elementy:

- a) wykorzystanie instrukcji usługowych;
- b) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i materiałami;
- c) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- d) dbałość o zdatność statku powietrznego;
- e) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;
- f) dokumentowanie poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi .

2.2.5 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym, musi wykazać podczas części praktycznej egzaminu państwowego posiadanie umiejętności wykazanych w pkt 2.2.4.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

2.3 Szczegółowe wymagania w zakresie praktyki obsługowej

2.3.1. Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt. 1.1. powinien wykazać się praktyką obsługową wynoszącą minimum 3 miesięcy, w stosunku do statków powietrznych wymienionych w pkt 2.1.1 lit. a)-f) jako całości.

2.3.2. Praktyka obsługowa, o której mowa w pkt 2.3.1. musi obejmować wszystkie czynności obsługowe, do których wykonywania lub poświadczania będzie uprawniał świadectwo kwalifikacji lub wpisane do niego podstawowe uprawnienie lotnicze, zapewniające osiągnięcie biegłości i doświadczenia wymaganego do późniejszego samodzielnego ich wykonywania.

2.4 Warunki i sposób wydawania uprawnień podstawowych wpisywanych do świadectwa kwalifikacji w zakresie lotni, paralotni, motolotni, spadochronu oraz szybowca ultralekkiego

2.4.1 Uprawnienia podstawowe

2.4.2 Uprawnienia podstawowe, o których mowa w pkt 2.1.1. lit. a)-f) są wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych na wniosek złożony do Prezesa Urzędu, zgodnie z wzorem określonym w załączniku 10 do rozporządzenia, o wydanie świadectwa kwalifikacji ze wskazanym uprawnieniem podstawowym.

2.4.3 Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w pkt. 1.1 wraz z pierwszym uprawnieniem podstawowym, stanowiącym jedno z uprawnień wyszczególnionych w pkt 2.1.1. lit. a)-f), musi spełnić następujące warunki:

- a) ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne;
- b) uzyskać pozytywny wynik z egzaminu państwowego;
- c) spełnić wymagania wskazane w pkt 2.3.1.

2.4.4 W przypadku gdy kandydat ubiega się o każde kolejne uprawnienie podstawowe wpisywane do świadectwa kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1., zobowiązany jest on spełnić następujące warunki:

- a) ukończyć szkolenie teoretyczne wskazane w pkt 2.2.1 lit. d)-e) w zakresie konkretnego uprawnienia podstawowego wskazanego w pkt 2.1.1 lit. a)-f);
- b) uzyskać pozytywny wynik z egzaminu państwowego w zakresie konkretnego uprawnienia podstawowego wskazanego w pkt 2.1.1 lit. a)-f);
- c) spełnić wymagania wskazane w pkt 2.3.1.

2.5 Procedura wnioskowania o wydanie świadectwa kwalifikacji

Wniosek (Załącznik Z03) o wydanie świadectwa kwalifikacji, na druku **ULC IPL Wniosek część A** – do pobrania wraz z instrukcją wypełniania na stronie internetowej ULC, może składać osoba, która ukończyła 18 lat.

Przed złożeniem wniosku należy bardzo szczegółowo zapoznać się z wymaganiami dotyczącymi praktyki i wiadomości teoretycznych w zakresie przedmiotów wymaganych na

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

egzaminie państwowym na świadectwo kwalifikacji mechanika obsługi technicznej.
Zaleca się składać wniosek po uzyskaniu przekonania o spełnieniu ww. wymagań.
Wniosek należy składać osobiście w Punkcie Obsługi Klienta ULC lub listownie na adres:

Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Świadectwo oraz Decyzję wnioskujący odbiera **osobiście**, za okazaniem dowodu osobistego i za zwrotem dotychczasowego świadectwa – jeśli dotyczy. Świadectwo oraz jego drugi egzemplarz, który pozostaje w ULC, należy podpisać przy odbiorze piórem lub długopisem.

Na pisemny wniosek aplikanta, podpisane przez Prezesa oba egzemplarze świadectwa oraz Decyzji można wysłać do Delegatury Terenowej ULC, wskazanej w piśmie przez wnioskującego. Fakt wysłania 2 egzemplarzy Świadectwa oraz Decyzji musi być odnotowany w wewnętrznym „Wykazie bieżących czynności licencyjnych” z podaniem Nazwy Delegatury i daty wysłania. Ww. dokumenty wysyła się listem poleconym przez sekretariat LPL. Odbiór świadectwa, będzie wówczas możliwy we wskazanej przez wnioskującego Delegaturze. Po podpisaniu przez posiadacza przy odbiorze obu egzemplarzy świadectwa oraz kopii Decyzji, Delegatura odsyła drugi egzemplarz świadectwa oraz podpisaną kopię Decyzji do LPL-3. Za wydanie świadectwa oraz odesłanie ww. dokumentów do LPL-3 odpowiada Inspektor z danej Delegatury upoważniony do powyższych czynności przez Naczelnika Delegatury. Zwrot dokumentów musi być potwierdzony w „Wykazie bieżących czynności licencyjnych” z podaniem daty zwrotu.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku świadectwa kwalifikacji opisuje procedura 13 /LPL-3 „Wydawanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02.

2.6 Przedłużanie świadectwa kwalifikacji

Świadectwo traci ważność po 5 latach. W celu przedłużenia jego ważności aplikant musi złożyć wniosek o przedłużenie ważności świadectwa kwalifikacji w ciągu co najmniej 30 dni przed upływem jego ważności.

Warunkiem przedłużenia ważności świadectwa jest aktualność uprawnienia wpisanego do niego.

2.7 Wznowienie świadectwa kwalifikacji

Wznawianie ważności świadectwa może mieć miejsce w sytuacji gdy świadectwo zostało wcześniej zawieszone lub utraciło ważność po upływie 5 lat od dnia: jego wydania,

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 7 Świadectwa kwalifikacji mechaników poświadczania obsługi statków powietrznych

zmiany (tylko o nową kategorię/podkategorię) lub od dnia ostatniego przedłużenia ważności, przy czym okres od dnia utraty ważności lub od dnia zawieszenia świadectwa nie jest dłuższy **niż 6 miesięcy**.

UWAGA:

W przypadku dłuższego czasu nieważności świadectwa niż 6 miesięcy, obowiązuje pełna procedura wydawania świadectwa.

Wznowienia ważności świadectwa dokonuje Urząd Lotnictwa Cywilnego, na wniosek zainteresowanego. W celu wznowienia ważności świadectwa, wnioskujący wypełnia wniosek (Załącznik 16) i przedkłada go do ULC LPL-3.

Opłatę lotniczą za wznowienie ważności świadectwa, w wysokości odpowiadającej opłacie za wydanie po raz pierwszy (zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem w sprawie opłaty lotniczej) można wnieść bezpośrednio w kasie ULC lub przelewem na właściwy rachunek – zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie internetowej ULC.

W przypadku wznowiania ważności świadectwa możliwe jest tylko i wyłącznie wydanie go z wpisem tych samych uprawnień jakie miał wnioskujący w ostatniej wersji świadectwa.

UWAGA:

Warunkiem podstawowym wydania świadectwa poprzez wznowienie jest 6-o miesięczna praktyka obsługowa na SP pozostającym w eksploatacji, w trakcie ostatniego roku przed datą złożenia wniosku o wznowienie ważności świadectwa.

Wyznaczony Inspektor LPL-3 porównuje świadectwo z aktami zgromadzonymi w teczce mechanika, sprawdzając datę wygaśnięcia świadectwa oraz weryfikując wszystkie [zapisy pod kątem ew. ograniczeń, decyzji o cofnięciu, zawieszeniu lub zmianie](#) świadectwa.

Jeżeli weryfikacja akt wypadnie pozytywnie, świadectwo posiadacza może zostać wznowione na kolejne na pięć lat, a akta odpowiednio uzupełnione.

UWAGA:

Postępowanie administracyjne w przypadku świadectwa kwalifikacji opisuje procedura 14 /LPL-3 „Wymiana/wznawianie/przywrócenie ważności świadectwa kwalifikacji” ze Zbioru procedur licencjonowania personelu technicznego. Dokument: Z.LPL3.02.

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 08 ZAŁĄCZNIKI

DZIAŁ 08

ZAŁĄCZNIKI

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 08 ZAŁĄCZNIKI

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 08 ZAŁĄCZNIKI

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Z01. EASA Form 19 – Wniosek o wydanie licencji Part-66**
- Z02. ULC Form 19 - Wniosek o konwersję licencji krajowej do licencji Part-66**
- Z03. Wniosek o wydanie/wymianę licencji krajowej (ICAO) lub świadectwa kwalifikacji**
- Z04. Wniosek o egzamin teoretyczny-krajowe**
- Z05. Potwierdzenie praktyki w obsłudze statków powietrznych w lotnictwie państwowym**
- Z06. Wniosek o skierowanie na egzamin teoretyczny – Part-66 i egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego**
- Z07. Powiadomienie o brakach formalnych**
- Z08. Karta doświadczenia obsługowego**
- Z09. Karta doświadczenia obsługowego OJT**
- Z10. Formularz licencji Part-66 (stosowany wyłącznie przez ULC)**
- Z11. Formularz licencji krajowej (stosowany wyłącznie przez ULC)**
- Z12. Formularz świadectwa kwalifikacji (stosowany wyłącznie przez ULC)**
- Z13. Certyfikat z egzaminu z wiedzy podstawowej**
- Z14. Certyfikat z egzaminu na typ**
- Z15 .Raport Konwersji Krajowych Kwalifikacji dla SP o MTOM poniżej 5700 kg.**
- Z16. Raport Uznania Wiedzy wydanie III**
- Z17. „Tabele przejścia” przy dodawaniu nowej kategorii**
- Z18. Wniosek o zaliczenie nabytej wiedzy**

	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO	
	Licencjonowanie Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców - Podręcznik	DZIAŁ 08 ZAŁĄCZNIKI

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA