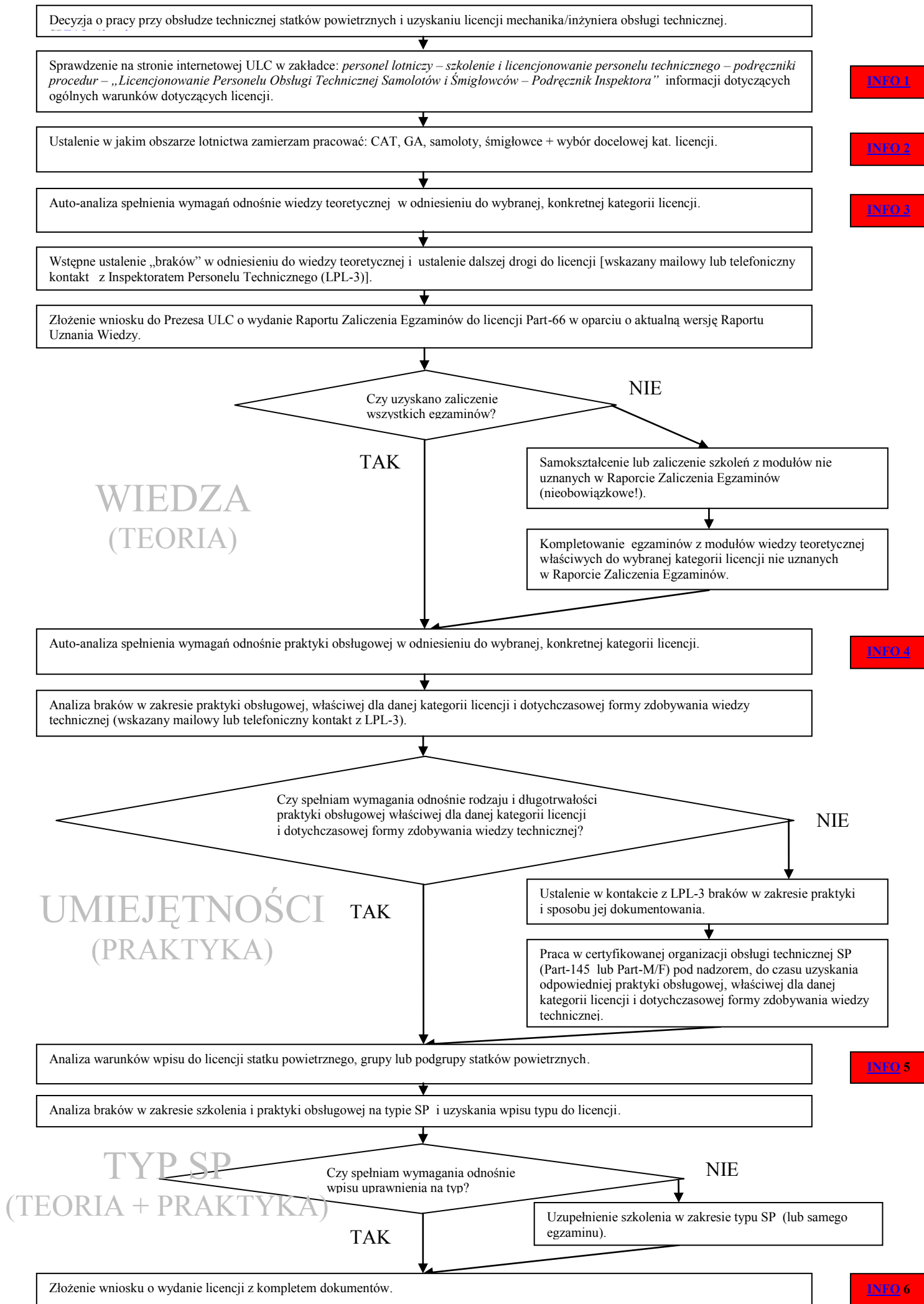


**Jak zostać licencjonowanym mechanikiem lotniczym – informacje dla absolwentów szkół średnich lub wyższych technicznych**



## Wiedza ogólna

Mechanicy wykonujący czynności obsługi technicznej statków powietrznych w organizacji obsługowej nie muszą posiadać licencji mechanika. Organizacje obsługowe mogą zatem we własnym zakresie ustanawiać wymagania, szkolić oraz upoważniać do wykonywania dokładnie określonych czynności obsługowych każdą osobę, o dowolnym przygotowaniu technicznym, która chce się zatrudnić jako mechanik lotniczy i spełnia wewnętrzne wymagania organizacji.

W praktyce, organizacje obsługowe najchętniej zatrudniają absolwentów średnich szkół technicznych kształcących w zawodach mechanika lotniczego lub awionika lub absolwentów wyższych szkół technicznych o profilu lotniczym.

Niezależnie od powyższego, zgodnie z wymaganiami certyfikacyjnymi, każda organizacja obsługowa musi zatrudniać odpowiednio liczną, dopasowaną do skali i profilu działalności obsługowej, grupę mechaników licencjonowanych, w charakterze personelu poświadczającego. W średnich i dużych organizacjach obsługowych personel poświadczający stanowi od 70% do 20% wszystkich zatrudnionych mechaników.

Zgodnie z wymaganiami, warunkiem koniecznym do uzyskania upoważnienia członka personelu poświadczającego jest posiadanie przez mechanika licencji z wpisanym odpowiednim uprawnieniem, wydanej przez właściwy nadzór lotniczy.

Licencja jest przepustką do elitarniej w każdej organizacji obsługowej grupy personelu poświadczającego, a tym samym do większych zarobków i prestiżu zawodowego.

W praktyce, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydaje na wniosek zainteresowanych trzy różne rodzaje dokumentów potwierdzających spełnienie najwyższych wymagań stawianych lotniczemu personelowi technicznemu:

- europejskie licencje na obsługę statków powietrznych Part-66,
- krajowe licencje (ICAO) mechanika lotniczego obsługi technicznej
- świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych.

### 1. Licencje europejskie (wg Part-66)

Unijne, tzn. wydane w jednym z krajów członkowskich i ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich Unii Europejskiej licencje mechanika obsługi technicznej statków powietrznych Part-66 wydawane są w Polsce przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC), który w naszym kraju stanowi tzw. 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 (EASA) oraz Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2014 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.

Wymagania kwalifikacyjne niezbędne do spełnienia w celu uzyskania ww. licencji zawarte są w załączniku III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2014), nazwanym Part-66 i obowiązują w Polsce od dnia 1 maja 2004 r.

Posiadanie europejskiej licencji na obsługę statków powietrznych Part-66 jest warunkiem koniecznym, chociaż nie wystarczającym, do uzyskania statusu członka personelu poświadczającego w organizacji obsługowej.

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

### 2. Licencje krajowe (ICAO)

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 i rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego.

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**

Wydawanie świadectwa kwalifikacji mechanikom poświadczenia 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 i rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji.

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

Szczegółowych informacji w zakresie licencjonowania personelu technicznego udzielają inspektorzy Inspektoratu Personelu Technicznego (LPL-3) – osobiście - pok.30; telefonicznie: 520 74 46, 520 74 48, 520 74 97 lub mailowo: [tgembski@ulc.gov.pl](mailto:tgembski@ulc.gov.pl), [pkulec@ulc.gov.pl](mailto:pkulec@ulc.gov.pl), [apiszczek@ulc.gov.pl](mailto:apiszczek@ulc.gov.pl), [jszulc@ulc.gov.pl](mailto:jszulc@ulc.gov.pl)

## Rodzaje lotnictwa

1. „(Commercial Air Transport, CAT)” oznacza operację lotniczą, której celem jest przewóz pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego.

2. **Lotnictwo ogólne** (ang. *General Aviation* - GA) – obejmuje cały ruch lotniczy (prywatny i komercyjny) z wyłączeniem lotów rozkładowych oraz wojskowych. Jest to kategoria bardzo szeroka - zaliczają się do niej i loty parolotniami, z jednej strony, i kursy wynajmowanych na pojedyncze loty odrzutowych samolotów transportowych z drugiej.

ICAO definiuje operacje lotnictwa ogólnego jako operacje z wykorzystaniem statków powietrznych, inne niż te wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub w ramach usług lotniczych.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) definiuje lotnictwo ogólne jako operacje niezarobkowe wykonywane z wykorzystaniem statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym, takie jak: loty zapoznawcze, akrobatyczne i zawodnicze/pokazowe; zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców, loty motoszybowcami turystycznymi.

Licencje unijne wydawane są w następujących kategoriach:

Kategoria licencji wg Part-66	Podkategoria licencji		Przywileje wynikające z licencji
<b>A</b>	A1	samoloty z silnikami turbinowymi	Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację. Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację.
	A2	samoloty z silnikami tłokowymi	
	A3	śmigłowce z silnikami turbinowymi	
	A4	śmigłowce z silnikami tłokowymi	
<b>B1</b>	B1.1	samoloty z silnikami turbinowymi	Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi w odniesieniu do: — obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, urządzenia 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.
	B1.2	samoloty z silnikami tłokowymi	
	B1.3	śmigłowce z silnikami turbinowymi	
	B1.4	śmigłowce z silnikami tłokowymi	
<b>B2</b>	-	samoloty i śmigłowce	Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na: (i) wydawanie poświadczeń obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2 w zakresie: — obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej i elektrycznych, oraz — zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniką lotniczej oraz systemów mechanicznych, wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one do eksploatacji, oraz - wydawania poświadczeń obsługi po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację. Ten przywilej certyfikacyjny jest ograniczony do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację, oraz do uprawnień już wyszczególnionych w licencji B2. Licencja kategorii B2 nie obejmuje żadnej podkategorii A.
<b>B3</b>	-	samoloty o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej, z kabiną nieciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy.	Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B3 pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B3 w zakresie: — obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji samolotu, urządzenia napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych, — zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one eksploatacji i niewymagających wykrywania usterek.
<b>C</b>	-		Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi po dokonaniu bazowej obsługi technicznej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do statków powietrznych w całości.

### Podstawowa wiedza techniczno-lotnicza

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

Nr modułu	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
11A	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje samolotów z silnikami turbinowymi	V					
11B	Aerodynamika, konstrukcja i instalacje samolotów z silnikami tłokowymi		V				
11C	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	
17a	Śmigła	V	V				
17b	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 [patrz pkt 66.A.25, ppkt b Załącznika III (Part-66)].**

Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy ogólnolotniczej prowadzone są przez organizacje szkoleniowe Part-147 lub przez ULC.

Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną lub dodanie kategorii/podkategorii może wystąpić do ULC o pełne lub częściowe zaliczenie egzaminów dotyczących wymagań z zakresu podstawowej wiedzy w odniesieniu do:

- 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 1321/2014 (Part-66).

ULC może przyznać zaliczenie wyłącznie na podstawie aktualnego wydania Raportu Uznania Wiedzy zatwierdzonego przez Prezesa ULC.

Zaliczenia tracą ważność po upływie dziesięciu lat od nich przyznania.

**Raport Uznania Wiedzy**  
**(dostępny na str. Internetowych ULC**

<http://edziennik.ulc.gov.pl/#/legalact/2016/80/>

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.

**Raport Uznania Wiedzy** opracowany zgodnie z punktami wymagań: 66.A.25, 66.B.400 i 66.B.405 Załącznika III (Part-66) do rozporządzenia Komisji (WE) NR 1321/2014 jest dokumentem niezbędnym na etapie uznawania wiedzy nabytej w szkole lub uczelni przez kandydatów ubiegających się o licencję 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 lub wyższej na ocenę 4 (dobry) i powyżej.

## Doświadczenie obsługowe

Uwaga.

**Robotnik wykwalifikowany („skilled worker”) to osoba, która z wynikiem pozytywnym zaliczyła akceptowalne przez ULC szkolenie w zakresie produkcji, napraw, przeglądów lub inspekcji wyposażenia mechanicznego, elektrycznego lub elektronicznego. Szkolenie powinno być właściwe do kategorii/podkategorii i obejmować instruktaż w zakresie stosowania narzędzi i metodyki wykonywania pomiarów.**

**Mechanik obsługi - kategoria „A”**

Od wnioskującego po raz pierwszy o licencję kategorii A, który ukończył przed wydaniem licencji, pełne szkolenie w organizacji MTO Part-147 wymaga się 1-roczonej praktyki obsługowej na statku powietrznym pozostającym w eksploatacji oraz odpowiednio - 2 lata dla innego uznanego szkolenia technicznego (*robotnik wykwalifikowany*) 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. Tym niemniej, w przypadku wnioskowania o licencję kategorii A, **wymaga się dodatkowo 0,5 roku doświadczenia w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego.**

**Technik-mechanik - kategoria „B1”**

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 wymiennalnych 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	<b>3 lata</b>	<b>2 lata</b>	<b>1 rok</b>
B1.1 B1.3	<b>5 lat</b>	<b>3 lata</b>	<b>2 lata</b>

## Technik-mechanik - kategoria „B3”

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	<b>3 lata</b>	<b>2 lata</b>	<b>1 rok</b>

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. 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.**

## Technik-awionik - kategoria „B2”

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 ogólnolotnicze w Organizacji Part-147
B2	<b>5 lat</b>	<b>3 lata</b>	<b>2 lata</b>

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 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.

### **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.

#### **Personel poświadczający z licencją kategorii B1 lub B2:**

##### **Skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym**

- 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 inne niż skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym**

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 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.

<b>Kategoria C</b>	Wymagane minimalne doświadczenie jako personel poświadczający lub personel wspomagający (w tym min. 12 miesięcy jako personel wspomagający obsługę hangarową)	
Skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym	B1 tłokowy (B1.2 lub B1.4)	5 lat
	B1 turbinowy (B1.1 lub B1.3)	3 lata
	B2	3 lata
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym	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.

## Wpisywanie uprawnień

### Uwaga.

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,
  - podgrupa 2c: śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym,
- **Grupa 3:** samoloty z silnikiem tłokowym inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1.

### 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.

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.

#### 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.

##### 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.

## 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.

## 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.

## 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.**

### 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.

## **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.

## **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. 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.

## **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,
- 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 (Part-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.

## **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.

**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.

**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.**



Wnoszę wydanie / zmianę / przedłużenie licencji na obsługę techniczną statków powietrznych (AML) określonej w Part-66, jak to zaznaczyłem powyżej i potwierdzam, że wszystkie informacje zawarte w tym wniosku są zgodne z prawdą w momencie jego składania.

Jednocześnie oświadczam, że:

1. Nie jestem posiadaczem licencji AML określonej w Part-66 wydanej w innym Państwie Członkowskim,
2. Nie wnioskowałem wydania licencji AML określonej w Part-66 w innym Państwie Członkowskim
3. Nigdy nie byłem posiadaczem licencji AML określonej w Part-66 wydanej w innym Państwie Członkowskim, która została zawieszona lub unieważniona.

Mam jednocześnie świadomość, że podanie jakichkolwiek nieprawdziwych informacji w tym wniosku dyskwalifikuje mnie jako posiadacza licencji AML określonej w Part-66.

Podpis: ..... Imię i Nazwisko: .....

Data: .....



**POŚWIADCZENIE PRAKTYKI OBSŁUGOWEJ\***

( Certificate of practical maintenance experience )

w przypadku wykonywania pracy u różnych pracodawców, poświadczenia praktyki załączyć na oddzielnych stronach  
( if applicant has been working in other Organizations, he should add confirmation of maintenance experience on separate pages)

Niniejszym poświadczam, że Pan(i) ..... przepracował(a) jako mechanik lotniczy przy obsłudze liniowej/ hangarowej\* niżej wymienionych, pozostających w eksploatacji statków powietrznych w zakresie objętym kategorią/podkategorią B1..... licencji AML Part 66 , wykonując rutynowe działania obsługowe, w tym. m.in.: inspekcje oraz usuwanie defektów, zgodnie z zatwierdzonymi danymi statków powietrznych i zatwierdzonymi procedurami Organizacji Obsługowej.

I hereby certify that Mr/Ms ..... has been working within the scope of functions covered by category B1.....\*\* of AML Part 66 License as an aircraft engineer on operating aircraft carrying out routine line/base maintenance tasks, including inspections and defects rectification duties in accordance with the aircraft approved data and maintenance organization procedures.

\* - wykreślić zbędne / delete as applicable  
\*\* - wpisać podkategorię / insert subcategory

Lp.	Typ statku powietrznego /silnik/wyposażenie/ <i>Aircraft / powerplant</i>	Płatowiec <i>Airframe</i>	Zespół napędowy <i>Powerplant</i>	Systemy elektryczne <i>Electrical systems</i>	Systemy awioniki/ <i>Avionics</i>	Okres czasu <i>From-to</i>	Liczba miesięcy praktyki <i>Number of months</i>

Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli **TAK** - jeśli dotyczy. (Insert „YES”, if applicable.)

Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli **NIE** - jeśli nie dotyczy. (Insert „NO” if not )

Wykonane czynności obsługowe odnotowane są w niżej wymienionych dokumentach (systemach elektronicznych) organizacji:

All the service activities are noted in the below listed documents (electronic systems) of the organization:

Dane osoby poświadczającej/ Employer Details :

Nazwa Organizacji obsługowej/ Nr. Zatwierdzenia:.....  
Name of Maintenance Organization/ AMO approval Reference

Stanowisko: .....  
Position: Production Manager/ Quality Manager.( Match appropriate position )

Imię i Nazwisko: .....  
Name

Podpis( pieczęć) .....  
Signature( stamp )

Miejscowość, data:

Place , date: .....

( APPLICATION FORM )

POŚWIADCZENIE PRAKTYKI OBSŁUGOWEJ\*

( Certificate of practical maintenance experience )

w przypadku wykonywania pracy u różnych pracodawców, poświadczenia praktyki załączyć na oddzielnych stronach  
( if applicant has been working in other Organizations, he should add confirmation of maintenance experience on separate pages)

Niniejszym poświadczam, że Pan(i) ..... przepracował(a) jako mechanik lotniczy przy obsłudze liniowej/ hangarowej niżej wymienionych, pozostających w eksploatacji statków powietrznych w zakresie objętym kategorią B2 licencji AML Part 66, wykonując rutynowe działania obsługowe, w tym. m.in.: inspekcje oraz usuwanie defektów, zgodnie z zatwierdzonymi danymi statków powietrznych i zatwierdzonymi procedurami Organizacji Obsługowej.

I hereby certify that Mr/s ..... has been working within the scope of functions covered by category B2 of AML Part 66 License mechanic on operating aircraft carrying out routine line/base maintenance tasks and defects rectification duties in accordance with the aircraft approved data and maintenance organization procedures.

\* - wykreślić zbędne / delete as applicable

Lp.	Typ statku powietrznego /silnik/wyposażenie/ <i>Aircraft / powerplant</i>	Płatowiec <i>Airframe</i>	Zespół napędowy <i>Powerplant</i>	Systemy elektryczne <i>Electrical systems</i>	Systemy awioniki/ <i>Avionics</i>	Okres czasu <i>From-to</i>	Liczba miesięcy praktyki <i>Number of months</i>
		NIE	NIE				
		NIE	NIE				
		NIE	NIE				

Uwaga: Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli TAK - jeśli dotyczy. (Insert „YES”, if applicable.)

Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli NIE - jeśli nie dotyczy. ( Insert „NO” if not )

Wykonane czynności obsługowe odnotowane są w niżej wymienionych dokumentach (systemach elektronicznych) organizacji:

All the service activities are noted in the below listed documents (electronic systems) of the organization:

Dane osoby poświadczającej/ Employer Details :

Nazwa Organizacji obsługowej/ Nr. Zatwierdzenia:.....  
Name of Maintenance Organization/ AMO approval Reference

Stanowisko: .....  
Position: Production Manager/ Quality Manager.( Match appropriate position )

Imię i Nazwisko: .....  
Name

Podpis( pieczęć) .....  
Signature( stamp )

Miejscowość, data:

Place , date: .....

**POŚWIADCZENIE PRAKTYKI OBSŁUGOWEJ\***

( Certificate of practical maintenance experience )

w przypadku wykonywania pracy u różnych pracodawców, poświadczenia praktyki załączyć na oddzielnych stronach  
( if applicant has been working in other Organizations, he should add confirmation of maintenance experience on separate pages)

Niniejszym poświadczam, że Pan(i) ..... przepracował(a) jako mechanik lotniczy przy obsłudze liniowej/ hangarowej\* niżej wymienionych, pozostających w eksploatacji statków powietrznych w zakresie objętym kategorią/podkategorią B3 licencji AML Part 66 , wykonując rutynowe działania obsługowe, w tym. m.in.: inspekcje oraz usuwanie defektów, zgodnie z zatwierdzonymi danymi statków powietrznych i zatwierdzonymi procedurami Organizacji Obsługowej.

I hereby certify that Mr/Ms ..... has been working within the scope of functions covered by category B1.....\*\* of AML Part 66 License as an aircraft engineer on operating aircraft carrying out routine line/base maintenance tasks, including inspections and defects rectification duties in accordance with the aircraft approved data and maintenance organization procedures.

\* - wykreślić zbędne / delete as applicable  
\*\* - wpisać podkategorię / insert subcategory

Lp.	Typ statku powietrznego /silnik/wyposażenie/ <i>Aircraft / powerplant</i>	Płatowiec <i>Airframe</i>	Zespół napędowy <i>Powerplant</i>	Systemy elektryczne <i>Electrical systems</i>	Systemy awioniki/ <i>Avionics</i>	Okres czasu <i>From-to</i>	Liczba miesięcy praktyki <i>Number of months</i>

Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli **TAK** - jeśli dotyczy. (Insert „YES”, if applicable.)

Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli **NIE** - jeśli nie dotyczy. (Insert „NO” if not )

Wykonane czynności obsługowe odnotowane są w niżej wymienionych dokumentach (systemach elektronicznych) organizacji:

All the service activities are noted in the below listed documents (electronic systems) of the organization:

Dane osoby poświadczającej/ Employer Details :

Nazwa Organizacji obsługowej/ Nr. Zatwierdzenia: .....  
Name of Maintenance Organization/ AMO approval Reference

Stanowisko: .....  
Position: Production Manager/ Quality Manager.( Match appropriate position )

Imię i Nazwisko: .....  
Name

Podpis( pieczęć) .....  
Signature( stamp )

Miejscowość, data:

Place , date: .....

( APPLICATION FORM )

POŚWIADCZENIE PRAKTYKI OBSŁUGOWEJ\*

( Certificate of practical maintenance experience )

w przypadku wykonywania pracy u różnych pracodawców, poświadczenia praktyki załączyć na oddzielnych stronach  
( if applicant has been working in other Organizations, he should add confirmation of maintenance experience on separate pages )

Niniejszym poświadczam, że Pan(i) ..... przepracował(a) jako mechanik lotniczy przy obsłudze liniowej niżej wymienionych, pozostających w eksploatacji statków powietrznych w zakresie objętym kategorią/ podkategorią A..... licencji AML Part 66, wykonując czynności w ramach prostej planowej obsługi liniowej, w tym m.in.: inspekcje oraz usuwanie prostych usterek, w zakresie wyszczególnionym w AMC145A.30 (g) oraz zgodnie z zatwierdzonymi danymi statków powietrznych i zatwierdzonymi procedurami Organizacji Obsługowej.

I hereby certify that Mr/s ..... has been working within the scope of functions covered by cat/subcat. A ..... of AML Part 66 License mechanic on operating aircraft carrying out routine line maintenance tasks and simple defects rectification duties in accordance with AMC145A.30. (g) and the aircraft approved data and company procedures.

\*\* - wpisać podkategorię / insert subcategory

Lp.	Typ statku powietrznego /silnik/wyposażenie/ <i>Aircraft / powerplant</i>	Płatowiec <i>Airframe</i>	Zespół napędowy <i>Powerplant</i>	Systemy elektryczne <i>Electrical systems</i>	Systemy awioniki/ <i>Avionics</i>	Okres czasu <i>From-to</i>	Liczba miesięcy praktyki <i>Number of months</i>

Uwaga: Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli TAK - jeśli dotyczy. (Insert „YES”, if applicable.)

Zaznaczyć w odpowiednim obszarze powyższej tabeli NIE - jeśli nie dotyczy. ( Insert „NO” if not )

Wykonane czynności obsługowe odnotowane są w niżej wymienionych dokumentach (systemach elektronicznych) organizacji:

All the service activities are noted in the below listed documents (electronic systems) of the organization:

Dane osoby poświadczającej/ Employer Details :

Nazwa Organizacji obsługowej/ Nr. Zatwierdzenia:.....  
Name of Maintenance Organization/ AMO approval Reference

Stanowisko: .....  
Position: Production Manager/ Quality Manager.( Match appropriate position )

Imię i Nazwisko: .....  
Name

Podpis( pieczęć) .....  
Signature( stamp ) .

Miejscowość, data:

Place , date: .....

**POŚWIADCZENIE PRAKTYKI OBSŁUGOWEJ\***  
( Certificate of practical maintenance experience )

w przypadku wykonywania pracy u różnych pracodawców, poświadczenia praktyki załączyć na oddzielnych stronach  
( if applicant has been working in other Organizations, he should add confirmation of maintenance experience on separate pages)

**Niniejszym poświadczam, że Pan(i) .....ubiegający(a) się o kategorię C  
licencji AML Part-66, wykonywał(a) czynności wykazane w poniższej tabeli:**

*I hereby certify that Mr/Ms ..... apply for cat. C Part-66 AML license, has been carrying out the tasks described below:*

Lp	Typ statku powietrznego/ silnik  Aircraft type)/ powerplant	Ścieżka „akademicka” do kategorii C „Academic” path to cat .C				Ścieżka do kategorii C dla personelu poświadczającego kategorii B1 lub B2 Path from Cat. B1; B2 to Cat. C			
		Praktyka w obsłudze statku powietrznego  Experience as maintenance staff		Obserwacja zadań obsługi bazowej  Observation of base maintenance tasks		Poświadczanie obsługi w kategorii B1 lub B2  Experience as a cat. B1 or B2 certifying staff		Praca w charakterze personelu wspomagającego kategorii B1 lub B2  Experience as a category B1 or B2 support staff	
		Tak/nie Yes/ No	Liczba Miesiące Number of months	Tak/nie Yes/ No	Liczba Miesiące Number of months	Tak/nie Yes/ No	Liczba Miesiące Number of months	Tak/nie Yes/ No	Liczba miesiące Number of months
1									
2									
3									
4									
5									

Wykonane czynności obsługowe odnotowane są w niżej wymienionych dokumentach (systemach elektronicznych) organizacji:

All the service activities are noted in the below listed documents (electronic systems) of the organization:

Dane osoby poświadczającej/ Employer Details :

Nazwa Organizacji obsługowej/ Nr. Zatwierdzenia:.....  
Name of Maintenance Organization/ AMO approval Reference

Stanowisko: .....  
Position: Production Manager/ Quality Manager.( Match appropriate position )

Imię i Nazwisko: .....  
Name

Podpis( pieczęć) .....  
Signature( stamp )

Miejscowość, data:

Place , date: .....

**WNIOSEK O WYDANIE / ZMIANĘ / PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI \* LICENCJI NA  
OBSŁUGĘ TACHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W Part-66  
( APPLICATION FORM)**

EASA FORM 19

Ubiegam się o zaliczenie (w stosownych przypadkach):

.....  
.....  
.....

Doświadczenia zdobytego podczas szkolenia w Part-147

.....  
.....  
.....

Równoważnych egzaminów zgodnie z posiadanymi świadectwami

.....  
.....  
.....

Należy załączyć odpowiednie świadectwa.

**REKOMENDACJA ORGANIZACJI OBSŁUGOWEJ Part-145 (jeśli dotyczy):**

Zaświadczamy, że wnioskodawca Pan(i).....  
posiada wiedzę i doświadczenie zawodowe wymagane przez Part-66 w zakresie niezbędnym do  
wydania mu wnioskowanej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego (AML) określonej  
w Part-66 i rekomendujemy wydanie mu przez Nadzór Lotniczy ww. licencji.

Imię i Nazwisko: ..... Podpis: .....

Stanowisko: ..... Data: .....