



# *Inspektorat Personelu Technicznego*



## *Warunki uzyskania kategorii L. Przywileje, uprawnienia i ograniczenia wynikające z posiadania licencji kategorii L*

*Naczelnik – Tadeusz Gembski*

## Licencje kategorii L

- ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/1142 z dnia 14 sierpnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do wprowadzania niektórych kategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, zmiany procedury zatwierdzania podzespołów od dostawców zewnętrznych i zmiany przywilejów organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej

## Licencje kategorii L

- Ilość wydanych licencji:
- - L1 – 157,
- - L2 - 74

## 66.A.3 Kategorie i podkategorie licencji

Kategoria L, podzielona na następujące podkategorie:

- L1C: szybowce o konstrukcji kompozytowej,
- L1: szybowce,
- L2C: motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej,
- L2: motoszybowce i samoloty ELA1,
- L3H: balony na ogrzane powietrze,
- L3G: balony gazowe,
- *L4H: sterowce na ogrzane powietrze,*
- *L4G: sterowce gazowe ELA2,*
- *L5: sterowce gazowe inne niż ELA2.*

Podkategoria L2 obejmuje podkategorię L1. Wszelkie ograniczenia podkategorii L2 mają również zastosowanie do podkategorii L1.

Podkategoria L2C obejmuje podkategorię L1C.

## *Przywileje posiadaczy licencji* (66.A.20 Przywileje)

Licencja na obsługę techniczną kategorii L uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu wspomagającego kategorii L w zakresie:

- obsługi technicznej konstrukcji sp, zespołu napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych;
- zadań związanych z systemami radiowymi, awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT) i transpondera; oraz
- zadań związanych z innymi systemami elektroniki lotniczej wymagającymi prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności.

## *Przywileje posiadaczy licencji* (66.A.20 Przywileje

- „Personel wspomagający” oznacza personel posiadający licencję Part-66 kategorii B1, B2, B2L, B3 lub L z odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego, pracujący w środowisku hangarowej obsługi technicznej, który nie musi obowiązkowo posiadać przywilejów
- związanych z poświadczaniem obsługi.

## **Przywileje posiadaczy licencji** (66.A.20 Przywileje)

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

1. istnieje zgodność ze stosownymi wymaganiami załącznika I (Part M) i załącznika II (Part 145); oraz
2. w okresie poprzednich dwóch latach zdobył sześciomiesięczne doświadczenie w zakresie obsługi technicznej zgodnie z przywilejami przyznanymi na mocy licencji na obsługę techniczną sp lub spełnił wymagania dotyczące wydania właściwych przywilejów; oraz
3. posiada odpowiednie kompetencje, aby certyfikować obsługę techniczną odpowiednich sp; oraz
4. potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi.

## *Uprawnienia posiadaczy licencji* (66.A.20 Przywileje)

Wymaganą 6-cio miesięczną praktykę należy rozumieć jako składającą się z dwóch elementów: czasu trwania i charakteru zdobytego doświadczenia. Minimum dla spełnienia wymagań dla tych dwóch elementów może różnić się w zależności od wielkości i złożoności statku powietrznego.

### 1. Czas trwania:

W zatwierdzonej organizacji obsługi:

- 6 miesięcy ciągłej pracy w tej samej organizacji; lub
- 6 miesięcy podzielone na różne bloki, praca w tej samej lub

różnych organizacjach.

6-miesięczny czas trwania praktyki można zastąpić 100 dniami doświadczenia obsługowego nabytego zgodnie z posiadanymi przywilejami, niezależnie czy zdobyte w zatwierdzonej organizacji czy jako niezależny personel poświadczający zgodnie z **M.A. 801(b)2**, lub w dowolnej kombinacji powyższych.

W niektórych sytuacjach, uzgodnionych z wyprzedzeniem z kompetentną władzą, liczba dni może być pomniejszona nawet o 50% jeżeli posiadacz licencji obsługuje i poświadczają obsługę statku powietrznego

*Ostatnie rozważania EASA zmierzały do tego aby dla kategorii L ten czas do 25 dni, ale nie spotkało się to z aprobatą niektórych nadzorów.*

## *Uprawnienia posiadaczy licencji* (66.A.20 Przywileje)

Charakter doświadczenia:

- ⊙ serwisowanie;
- ⊙ - inspekcja;
- ⊙ - testy operacyjne i funkcjonalne;
- ⊙ - lokalizacja usterek (Troubleshooting);
- ⊙ - naprawy;
- ⊙ - modyfikacje;
- ⊙ - wymiana podzespołu;
- ⊙ - nadzorowanie tych czynności;
- ⊙ - dopuszczanie statku powietrznego do eksploatacji.

## *Uprawnienia posiadaczy licencji* (66.A.20 Przywileje)

- Dla kategorii B1, B2, B2L, B3 i L, dla każdego sp wpisanego do upoważnienia, doświadczenie powinno obejmować ten konkretny sp lub podobny w ramach tej samej kategorii licencji. Można uznać dwa sp za podobne, jeżeli mają podobną technologię, budowę i porównywalne systemy co znaczy, że są tak samo wyposażone :
  - - systemy napędowe (tłokowe, turbośmigłowe, turbowentylatorowe, turbowałowe, silnik odrzutowy);
  - - systemy sterowania lotem (tylko stery mechaniczne, stery napędzane hydromechanicznie lub elektromechanicznie);
  - - systemy awioniki (systemy analogowe lub cyfrowe);
  - - strukturę (wyprodukowane z metalu, kompozytów lub drewna).

## **Warunki uzyskania licencji** (66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy)

Składający wniosek o licencję w kategorii L wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych:

- 1L wiedza podstawowa,
- 2L czynniki ludzkie,
- 3L przepisy dotyczące lotnictwa,
- 4L konstrukcja drewniana lub z rur metalowych pokrytych tkanin
- 5L konstrukcja kompozytowa,
- 6L konstrukcja metalowa,,
- 7L systemy ogólne, mechaniczne i elektryczne,
- 8L zespół napędowy,
- 9L balony na ogrzane powietrze,
- 10L balony gazowe,
- 11L sterowce,
- 12L łączność radiowa/ELT/transponder/przyrządy
-

## Warunki uzyskania licencji (66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

| Podkategorie                                                                                     | Moduły wymagane dla każdej podkategorii<br>(zob. tabela z programem poniżej) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| L1C: szybowce o konstrukcji kompozytowej                                                         | 1L, 2L, 3L, 5L, 7L i 12L                                                     |
| L1: szybowce                                                                                     | 1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L i 12L                                             |
| L2C: szybowce z napędem o konstrukcji kompozytowej i samoloty<br>ELA1 o konstrukcji kompozytowej | 1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L i 12L                                                 |
| L2: szybowce z napędem i samoloty ELA1                                                           | 1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L i 12L                                         |
| L3H: balony na ogrzane powietrze                                                                 | 1L, 2L, 3L, 9L i 12L                                                         |
| L3G: balony gazowe                                                                               | 1L, 2L, 3L, 10L i 12L                                                        |
| L4H: sterowce na ogrzane powietrze                                                               | 1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L i 12L                                                |
| L4G: sterowce gazowe ELA2                                                                        | 1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L i 12L                                               |

## **Warunki uzyskania licencji** (66.A.30 Wymagania z zakresu doświadczenia obsługowego)

Składający wniosek o licencję w kategorii L wykazuje doświadczenie obsługowe:

- 2 lata (230 dni) praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej sp w eksploatacji, które obejmuje **reprezentatywny zespół działań** z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej podkategorii;
- w drodze odstępstwa, 1 rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej podkategorii, pod warunkiem wprowadzenia ograniczenia określonego w pkt **66.A.45(h) (ii) (3)**. *»złożone zadania obsługi technicznej określone w **Dodatku VII do Załącznika I (Część M)**, standardowe zmiany określone w pkt 21.A.90B Załącznika I (Część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 oraz standardowe naprawy określone w pkt 21.A.431B Załącznika I (Część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012«.*

Dopuszczalne jest, aby doświadczenie obejmowało obsługę techniczną wykonywaną tylko w weekendy, o ile wnioskodawca osiągnął wystarczający poziom kompetencji co z o potwierdza(ją) odpowiednie oświadczenie(a) wydane przez organizację(e) obsługową(we) lub niezależny personel poświadczający, który nadzorował mechanika.

ULC-Personel lotniczy-szkolenie i licencjonowanie personelu technicznego—wzory dokumentów-Wniosek o wydanie licencji Part-66 – Załącznik 3

[Załącznik 3.docx](#)

## **Warunki uzyskania licencji** (66.A.30 Wymagania z zakresu doświadczenia obsługowego

- Doświadczenie w zakresie obsługi: — oznacza doświadczenie w wykonywaniu zadań na statkach powietrznych, które są obsługiwane przez linie lotnicze, organizacje obsługowe, właścicieli itp., w zależności od kategorii licencji; — powinno obejmować szeroki zakres zadań pod względem długości, złożoności i różnorodności; — ma na celu zdobycie wystarczającego doświadczenia w rzeczywistym środowisku obsługowych, — może być zdobyte w różnych typach organizacji obsługowych (część 145, M.A. Podczęść F, część CAO, FAR-145 itp.) lub pod nadzorem niezależnego personelu certyfikującego;.

## *Warunki uzyskania licencji* (66.A.30 Wymagania z zakresu doświadczenia obsługowego

- Aby uznać jako ostatnie doświadczenie, co najmniej 50% (115 dni) wymaganego 12-to miesięcznego ostatniego doświadczenia należy zdobyć w okresie ostatnich 12-tu miesięcy przed datą złożenia wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Pozostałą część ostatniego doświadczenia należało zdobyć w okresie 7 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję. Należy zauważyć, że pozostałą część podstawowego doświadczenia wymaganego zgodnie z 66.A.30 należy uzyskać w ciągu 10 lat poprzedzających złożenie wniosku, zgodnie z wymogami określonymi w 66.A.30(f).

## **Warunki uzyskania licencji** (66.A.30 Wymagania z zakresu doświadczenia obsługowego

- **Podkategoria L2 została ustanowiona zarówno dla szybowców z napędem, jak i samolotów ELA1, na zasadzie, że charakter czynności obsługowych wykonywanych na obu typach statków powietrznych będzie podobny.** Zasada wymaga, aby podstawowe doświadczenie było reprezentatywne dla podkategorii L2 → EASA wyraziła wcześniej opinię, że „nie oczekuje się, że doświadczenie obejmie wszystkie statki powietrzne (np. szybowiec z napędem turbinowym), ale te, dla których posiadacz licencji może poświadczyć wykonaną obsługę. Dlatego projekt załącznika nie proponuje, aby wnioskodawca licencji L2, był wyraźnie zobowiązany do posiadania doświadczenia w zakresie samolotów elektrycznych (na przykład)” → Przepis nie wskazuje wprost, czy wymagane jest doświadczenie w zakresie obu/wszystkich typów statków powietrznych, czy też doświadczenie w zakresie jednego typu statku powietrznego jest wystarczające, co doprowadziło do różnic w wdrożeniu wyżej wymienionego przepisu UE przez państwa

## 66.A.45 Uprawnienia dotyczące statku powietrznego

Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi konkretnego typu sp, posiadacz licencji musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące sp.

Zatwierdzenie uprawnień wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji. ULC-Pesronel lotniczy-szkolenie i licencjonowanie personelu technicznego- wzory dokumentów- karta doświadczenia praktycznego

o [Karta doświadczenia-balony i sterowce.docx](#)

; [karta doswiadczenia praktycznego szybowce szybowce z napędem 2.doc](#)

Dla **kategorii L** odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:

- ◉ L1C, uprawnienie »szybowce o konstrukcji kompozytowej«;
- ◉ L1, uprawnienie »szybowce,
- ◉ L2C, uprawnienie »szybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej,
- ◉ L2, uprawnienie »motoszybowce i samoloty ELA1,
- ◉ L3H, uprawnienie »balony na ogrzane powietrze,
- ◉ L3G, uprawnienie »balony gazowe,
- ◉ L4H, uprawnienie »sterowce na ogrzane powietrze,
- ◉ L4G, uprawnienie »sterowce gazowe ELA2,
- ◉ L5, odpowiednie uprawnienie na typ sterowca.

## 66.A.45 Zatwierdzanie uprawnień dotyczących statku powietrznego

Dla wszystkich podkategorii **licencji L**, z wyjątkiem L5:

- zatwierdzenie uprawnień wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
- o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienia podlegają następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:

1. dla uprawnień »szybowce« oraz »motoszybowce i samoloty ELA1«:

- ⦿ statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną,
- ⦿ statki powietrzne o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną,
- ⦿ statki powietrzne o konstrukcji metalowej,
- ⦿ statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej;

## Ograniczenia - usuwanie

- a) Ograniczenia wprowadzone do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego stanowią wykluczenie z przywilejów certyfikacyjnych oraz, w przypadku ograniczeń określonych w pkt **66.A.45**, dotyczą statków powietrznych w całości.
- b) Jeśli chodzi o ograniczenia wymienione w pkt 66.A.45, usuwa się je po:
  - 1. wykazaniu odpowiedniego doświadczenia; lub
  - 2. po pozytywnej ocenie praktycznej przeprowadzonej przez właściwy organ.
- c) Jeśli chodzi o ograniczenia wymienione w pkt **66.A.70**, usuwa się je po pozytywnym zaliczeniu egzaminu