

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 122

**WYTYCZNE NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lutego 2017 r.

w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań oraz materiałów zawierających wytyczne do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904, 1361 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie, wydanych przez Dyrektora Generalnego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2015/029/R z dnia 17 grudnia 2015 r. oraz decyzją nr 2016/011/R z dnia 11 lipca 2016 r.:

- 1) „Akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do załącznika III (Część 66) do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014”, stanowiących załącznik nr 1 do wytycznych;
- 2) „Akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do załącznika IV (Część 147) do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014”, stanowiących załącznik nr 2 do wytycznych.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

Załączniki do wytycznych nr 2
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 9 lutego 2017 r.

Załącznik nr 1

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

Akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań (AMC)

oraz materiały zawierające wytyczne (GM)

do

załącznika III (Część 66)

do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014¹

Wydanie 2

11.7.2016²

¹ Rozporządzenie Komisji Nr 1321/2014 z 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1).

² Data obowiązywania niniejszego wydania, patrz Decyzja 2016/011/R w Dzienniku Urzędowym Agencji.

SPIS TREŚCI

AMC 66.1 (a) Kompetentna władza	4
SEKCJA A WYMAGANIA TECHNICZNE	5
PODCZEŚĆ A – LICENCJA OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO	5
GM 66.A.3 Kategorie licencji	5
GM 66.A.10 Wniosek	5
GM 66.20(a) Przywileje	5
AMC 66.A.20(b)2 Przywileje	7
GM 66.A.20(b)2 Przywileje	9
AMC 66.A.20(b)3 Przywileje	9
GM 66.A.20(b)2 Przywileje	10
AMC 66.A.25 Wymagania dotyczące wiedzy podstawowej	10
GM 66.A.25(a) Wymagania dotyczące wiedzy podstawowej	10
AMC 66.A.30(a) Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia/praktyki	11
AMC 66.A.30(d) Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia/praktyki	11
AMC 66.A.30(e) Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia/praktyki	11
GM 66.A.40 Ciągła ważność licencji obsługi statku powietrznego	11
GM 66.A.45(b) Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny	12
AMC 66.A.45(e) Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny	12
AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 i (g)1 Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny	13
GM 66.A.45 Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny	13
AMC 66.A.50(b) Ograniczenia	16
GM 66.A.70 Postanowienia dotyczące konwersji	16
GM 66.A.70(c) Postanowienia dotyczące konwersji	17
GM 66.A.70(d) Postanowienia dotyczące konwersji	18
SEKCJA B PROCEDURY DLA KOMPETENTNYCH WŁADZ LOTNICZYCH	19
PODCZEŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE	19
AMC 66.B.20 Przechowywanie dokumentacji	19
PODCZEŚĆ B – WYDANIE LICENCJI OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO	20
AMC 66.B.100 Procedura wydawania licencji obsługi statku powietrznego przez kompetentną władzę	20
AMC 66.B.105 Procedura wydawania licencji obsługi statku powietrznego za pośrednictwem organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z Częścią-145	20
AMC 66.B.110 Procedura rozszerzania licencji obsługi statku powietrznego o dodatkowe kategorie lub podkategorie	20
AMC 66.B.115 Procedura zmiany licencji obsługi statku powietrznego w celu dodania dodatkowego typu statku powietrznego lub usunięcie ograniczeń	20
AMC 66.B.100 do 115	21
AMC 66.B.120 Procedura wznowienia ważności licencji obsługi statku powietrznego	21

AMC 66.B.130 Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego	21
PODCZEŚĆ C – EGZAMINY	23
GM 66.B.200 Egzaminowanie przez kompetentną władzę	23
PODCZEŚĆ D – KONWERSJA KWALIFIKACJI PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO	26
GM 66.B.300 Ogólne	26
AMC 66.B.305(a) Raport konwersji dla kwalifikacji narodowych	26
GM 66.B.305(b)3 Raport konwersji dla kwalifikacji narodowych	26
AMC 66.B.310(a) Raport konwersji dla upoważnień wydanych przez zatwierdzone organizacje obsługowe	26
GM 66.B.310(b)3 Raport konwersji dla upoważnień zatwierdzonych organizacji obsługowych	27
PODCZEŚĆ E – UZNANIE WAŻNOŚCI EGZAMINU	28
GM 66.B.410 Uznanie ważności egzaminu	28
AMC DO DODATKÓW DO Części 66	29
AMC do Sekcji 1 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	29
AMC do punktu 3.1(d) Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	30
AMC do punktów 1(b), 3.2 i 4.2 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	33
AMC do punktu 1(c) Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	34
AMC do Sekcji 5 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	34
AMC do Sekcji 6 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	34
AMC do Sekcji 6 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.	35
ZAŁĄCZNIKI DO AMC DO CZĘŚCI 66	37
ZAŁĄCZNIK I	37
ZAŁĄCZNIK II	95
ZAŁĄCZNIK III	108

AMC 66.1 (a) Kompetentna władza

Władzą kompetentną może być ministerstwo, krajowa władza lotnicza lub każdy, wyznaczony przez Państwo członkowskie podmiot lotniczy z siedzibą w tym Państwie członkowskim. Państwo członkowskie może wyznaczyć więcej niż jedną kompetentną władzę do zajmowania się różnymi obszarami odpowiedzialności, pod warunkiem, że decyzja wyznaczająca zawiera wykaz kompetencji każdej władzy i jest tylko jedna kompetentna władza odpowiedzialna za przyznany zakres odpowiedzialności.

Celem 66.1(a)2 jest umożliwienie osobie, która już posiada licencję Część 66 wydaną przez jedno z Państw członkowskich (np. Państwo członkowskie X) na wymianę jej na licencję Część 66 wydaną przez inne Państwo członkowskie (np. Państwo członkowskie Y). Może to być przydatne, np. w sytuacji, gdy osoba posiadająca licencję z „Państwa członkowskiego X” rozwija swoją karierę w organizacji obsługowej z siedzibą w „Państwie członkowskim Y”. Osoba w takiej sytuacji być może będzie chciała uzyskać wpis nowych uprawnień na typy w oparciu o szkolenia zatwierdzone bezpośrednio przez kompetentną władzę „Państwa członkowskiego Y” lub wpis nowych (pod) kategorii licencji w oparciu o podstawowe egzaminy przeprowadzone przez kompetentną władzę „Państwa członkowskiego Y”.

SEKCJA A WYMAGANIA TECHNICZNE

PODCZEŚĆ A – LICENCJA OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO

GM 66.A.3 Kategorie licencji

Posiadacze licencji obsługi statku powietrznego nie muszą być ograniczeni do pojedynczej kategorii. Dowolna kombinacja kategorii może być przyznana jeżeli wszystkie wymogi kwalifikacyjne zostaną spełnione.

GM 66.A.10 Wniosek

1. 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 proste stwierdzenie “Odbyto X lat praktyki obsługowej” jest nie do zaakceptowania. Zaleca się prowadzenie dziennika praktyk a niektóre kompetentne władze mogą tego wymagać. Uznaje się za akceptowalne umieszczanie w formularzu nr 19 EASA odniesień do innych dokumentów zawierających informacje o wykonywanej obsłudze technicznej.
2. Wnioskujący o maksymalne skrócenie wymaganej w 66.A.30(a) całkowitej praktyki obsługowej na podstawie ukończenia zatwierdzonego szkolenia podstawowego wymaganego punktem 147.A.200 dołącza Certyfikat Uznania Część 147 dla zatwierdzonego szkolenia podstawowego.
3. Wnioskujący o skrócenie wymaganej w 66.A.30(a) całkowitej praktyki obsługowej na podstawie ukończenia szkolenia technicznego w ośrodku lub szkole uznanej przez kompetentną władzę za kompetentny ośrodek lub szkołę dołącza odpowiednie świadectwa pozytywnego ukończenia stosownego szkolenia.

GM 66.20(a) Przywileje

1. Zastosowanie mają następujące definicje:

System elektryczny oznacza źródło zasilania statku powietrznego prądem elektrycznym, system przesyłania do różnych podzespołów znajdujących się na statku powietrznym, złącza elektryczne. Systemy oświetlenia są również włączone do definicji. W ramach prac wykonywanych na przewodach i złączach stanowiących część tych systemów elektrycznych, następujące typowe czynności włączone są do przywilejów :

- 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 bezprzewodowych lub innych nośników przekazywania danych i obejmuje komponenty systemowe oraz złącza. Poniżej przykłady systemów awioniki:

- autopilot;
- łączność, radar i nawigacja;
- instrumenty (patrz Uwaga poniżej);
- wewnętrzny system rozrywki;
- zintegrowana modułowa elektronika lotnicza (IMA);
- pokładowe systemy obsługi;
- systemy informacyjne;

- system komputerowego sterowania kierunkiem i statecznością samolotu (Fly by Wire) (związany z ATA27 „Stery”);
- system sterowania przy zastosowaniu techniki światłowodowej.

UWAGA: Przyrządy są formalnie włączone do przywilejów posiadacza licencji B2. Jednak prace obsługowe na podzespołach elektromechanicznych i instalacji odbiorników ciśnienia powietrza mogą również być poświadczane przez posiadacza licencji B1.

Prosty test/próba oznacza test/próby opisany/ą w zatwierdzonych danych obsługowych i spełniający/ą następujące kryteria:

- Sprawność/działanie systemu można zweryfikować przy użyciu sterów statku powietrznego, przełączników, wbudowanego wyposażenia sprawdzającego (BITE), Centralnego Komputera Obsługowego (CMC) lub zewnętrznego wyposażenia testującego, którego użycie nie wymaga specjalnego przeszkolenia.
- Wynik testu/próby jest unikalnym wskazaniem (odczytem) TAK/NIE lub parametrem, który może stanowić pojedynczą wartość lub wartość mieszczącą się w zakresie dopuszczalnej tolerancji. Nie zezwala się na interpretację wyników testu/próby lub współzależności 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, kłapy 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 zdolny do wykonania zamierzonego lotu. Może to obejmować:

- lokalizację usterek (troubleshooting);
- naprawę usterek;
- wymianę podzespołu przy użyciu zewnętrznych przyrządów testujących, w razie konieczności. Wymiana podzespołów może dotyczyć takich podzespołów jak silniki i śmigła;
- planowaną obsługę i/lub inspekcje obejmujące oględziny dla wykrycia ewidentnie niezadowolających stanów/niezdolności, ale nie wymagające 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 rozległego demontażu i mogą być wykonane przy zastosowaniu prostych środków;
- dla jednostkowych lub sporadycznych przypadków (dyrektywy zdolności, 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 ocenione w odniesieniu do tego punktu. Zasadniczo, decyzja czy zezwolić na wykonanie niektórych inspekcji „progresywnych” jest uzależniona od oceny czy zadania mieszczące się w konkretnej inspekcji mogą być bezpiecznie wykonane zgodnie z wymaganymi standardami w wyznaczonej organizacji obsługi liniowej.

2. Licencja kategorii B3 nie obejmuje żadnej podkategorii A. Mimo tego, to nie przeszkadza posiadaczowi licencji B3 poświadczenia zadań obsługowych typowych dla kategorii A2 wykonanych na samolotach z silnikiem tłokowym o maksymalnej masie startowej 2000 kg i mniej i kabiną nie ciśnieniową, w ramach ograniczeń zawartych w licencji B3.
3. Licencja kategorii C pozwala na poświadczenie planowej obsługi hangarowej przez wystawienie jednego 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, co będzie miało zastosowanie, poświadczył wykonanie zadań obsługowych w ramach swoich specjalizacji. Podstawową funkcją personelu poświadczającego kategorii C jest zapewnienie, że cała wymagana obsługa techniczna została zgłoszona i poświadczona przez personel wspomagający B1, B2 i B3 obsługi, który odpowiednio potwierdził wykonanie zadań obsługowych w ramach swoich specjalności. Tylko personel kategorii C, który posiada kwalifikacje kategorii B1, B2 i B3 może pełnić obydwie funkcje w obsłudze hangarowej.

AMC 66.A.20(b)2 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, typu operacji oraz obsługi.

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 poświadcza obsługę statku powietrznego zgodnie z M.A.801(b)2. Takie sytuacje dotyczą przypadków gdy posiadacz licencji jest równocześnie właścicielem statku powietrznego i sam na nim wykonuje prace obsługowe, lub gdy posiadacz licencji obsługuje mało użytkowany statek powietrzny co uniemożliwia posiadaczowi licencji zgromadzenie wymaganego doświadczenia/praktyki. Zmniejszenie wymaganego doświadczenia nie należy łączyć z dopuszczalnym zmniejszeniem o 20%, gdy wykonuje się techniczne czynności wspomagające lub planuje obsługę, zarządza się ciągłą zdadnością lub czynnościami technicznymi. Aby uniknąć długiego okresu bez praktyki, dni pracy należy rozłożyć w zamierzonym okresie 6-ciu miesięcy.

2. Charakter doświadczenia:

W zależności od kategorii licencji obsługi statku powietrznego, następujące czynności uznawane są jako odpowiednie dla doświadczenia obsługowego:

- serwisowanie;
- inspekcja;
- testy operacyjne i funkcjonalne;
- lokalizacja usterek (Troubleshooting);

- naprawy;
- modyfikacje;
- wymiana podzespołu;
- nadzorowanie tych czynności;
- poświadczanie obsługi statku powietrznego.

Doświadczenie/praktyka posiadacza licencji kategorii A powinna obejmować korzystanie z przywilejów poprzez wykonywanie zadań związanych z upoważnieniem na przynajmniej jednym typie statku powietrznego dla każdej podkategorii licencji. Oznacza to czynności, jak wymieniono w AMC 145.A.30(g) włącznie z serwisowaniem, wymianą podzespołu i prostą naprawą usterki.

Dla Kategorii B1, B2 i B3, dla każdego statku powietrznego wpisanego do upoważnienia, doświadczenie/praktyka powinna obejmować ten konkretny statek powietrzny lub podobny w ramach tej samej (pod) kategorii licencji. Można uznać dwa statki powietrzne za podobne, jeżeli mają podobną technologię, budowę i porównywalne systemy co znaczy, że są tak samo wyposażone w (odpowiednio dla kategorii licencji):

- systemy napędowe (łokowe, turbośmigłowe, turbowentylatorowe, turbowałowe, silnik odrzutowy lub śmigła pchające); i
- systemy sterowania lotem (tylko stery mechaniczne, stery napędzane hydromechanicznie lub elektromechanicznie); i
- systemy awioniki (systemy analogowe lub cyfrowe); i
- struktura (wyprodukowane z metalu, kompozytu lub drewna).

W przypadku licencji z wpisem uprawnień dla podgrupy:

- W przypadku licencji B1 z wpisem uprawnień dla (pod) grupy (albo podgrupa producenta albo pełna (pod)grupa), jak zdefiniowano w 66.A.45, posiadacz licencji musi wykazać posiadanie doświadczenia na przynajmniej jednym typie statku powietrznego dla każdej (pod) grupy i dla każdej struktury statku powietrznego (metal, kompozyt lub drewno).
- W przypadku licencji B2 z wpisem uprawnień dla podgrupy (albo podgrupa producenta albo pełna (pod)grupa), jak zdefiniowano w 66.A.45, posiadacz licencji musi wykazać posiadanie doświadczenia na przynajmniej jednym typie statku powietrznego dla każdej (pod)grupy.
- W przypadku licencji B3 z wpisem uprawnień „*samolot z silnikiem tłokowym, nie-ciśnieniową kabiną, o MTOM 2000kg lub mniej*”, jak zdefiniowano w 66.A.45, posiadacz licencji musi wykazać posiadanie doświadczenia na przynajmniej jednym typie statku powietrznego dla każdej struktury (metal, kompozyt lub drewno).

W przypadku licencji kategorii C doświadczenie powinno obejmować przynajmniej jeden z typów statku powietrznego wpisanego do licencji.

Dla kombinacji kategorii, doświadczenie/praktyka musi uwzględniać niektóre czynności o charakterze wymienionym w paragrafie 2 dla każdej kategorii.

Maksymalnie 20% czasu wymaganego okresu doświadczenia można zastąpić następującymi, odpowiednimi czynnościami wykonanymi na typie statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i z porównywalnymi systemami:

- szkolenie, w charakterze instruktora/oceniającego lub kandydata związane z obsługą statku powietrznego;
- wsparcie techniczne procesu obsługi/technicznego;
- zarządzanie obsługą/planowaniem.

Doświadczenie/praktyka musi być udokumentowana w osobistej książce mechanika lub innym systemie rejestrowania (który może być automatyczny) i zawierać następujące dane:

- datę;
- typ statku powietrznego;
- identyfikację statku powietrznego, np. numer rejestracyjny;
- rozdział ATA (opcjonalnie);
- wykonaną czynność, np. inspekcja po 100 FH, wymiana koła podwozia głównego (MLG), sprawdzenie oleju w silniku i uzupełnienie, wdrożenie biuletynu serwisowego (SB), lokalizacja usterki, naprawa strukturalna, wdrożenie STC...;
- 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.

GM 66.A.20(b)2 Przywileje

Zdanie „*spełnił wymaganiami dla wydania odpowiednich przywilejów*” znajdujące się w 66.A.20(b)2 oznacza, że dana osoba w okresie poprzedzających 2 lat spełniła wszystkie wymagania pozwalające na dokonanie wpisu odpowiedniego statku powietrznego (np. w przypadku statków powietrznych Grupy 1 element teoretyczny plus praktyczny plus, o ile dotyczy, szkolenie na stanowisku pracy). 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 poprzedzających 2 lat.

AMC 66.A.20(b)3 Przywileje

Stwierdzenie „*posiada odpowiednie kompetencje dla poświadczania obsługi na odpowiadającym statku powietrznym*” oznacza, że posiadacz licencji i, o ile dotyczy, organizacja, która taką osobę zatrudniła/zakontraktowała, 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 znajdujące się na obsługiwanym statku powietrznym mogły nie być objęte szkoleniem/egzaminem/doświadczeniem wymaganym dla uzyskania licencji i uprawnień.

Jest to typowy przypadek, między innymi, w następujących sytuacjach:

- Uprawnienia na typ wpisane do licencji zgodnie z załącznikiem I do AMC do Części 66 „Wykaz Uprawnień na Typ”, po uczestniczeniu w szkoleniu na typ/szkoleniu na stanowisku pracy, które nie uwzględniało wszystkich modeli/wariantów ujętych w uprawnieniu. Na przykład licencja z uprawnieniem na Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56) wpisana po uczestniczeniu w szkoleniu na typ/na stanowisku pracy obejmującym tylko Airbus 320 (CFM56).
- Uprawnienia na typ wpisane do licencji zgodnie z załącznikiem I do AMC do Części 66 „Wykaz Uprawnień na Typ”, po dodaniu nowego wariantu do uprawnienia wymienionego w załączniku I, bez odbycia szkolenia na różnice. Na przykład licencja z uprawnieniem na Boeing 737-600/700/800/900 dla osoby, która już posiadała uprawnienie na Boeing 737-600/700/800 bez odbycia żadnego szkolenia na różnice na 737-900.
- Prace wykonywane na modelu/wariacie, dla którego projekt techniczny i techniki obsługowe znacząco ewoluowały od pierwotnego modelu użytego w szkoleniu na typ/ na stanowisku pracy.
- Szczególne technologie i opcje wybrane przez każdego klienta, które mogły nie zostać ujęte w szkoleniu na typ/ na stanowisku pracy.
- Zmiany w wymaganiach z zakresu wiedzy podstawowej, jak podano w załączniku I do Części 66, nie wymagające od posiadaczy licencji ponownego przystąpienia do egzaminu (prawa dziadka).

- Wpisanie uprawnień dla grupy/podgrupy 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 w cyklu 2-letnim tylko na pewnej liczbie podobnych typów statków powietrznych, jak dopuszczono w AMC 66.A.20(b)2.
- Osoby posiadające licencję Część 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 ograniczenia). Wymagać to będzie dokładnej analizy, i jeżeli dotyczy, przeszkolenia takiej osoby z brakujących systemów.

Dodatkowe informacje można znaleźć w AMC 145.A.35(a).

GM 66.A.20(b)2 Przywileje

1. Posiadacze licencji obsługi statku powietrznego Część 66 mogą korzystać z przywileju poświadczania tylko wówczas, gdy posiadają ogólną znajomość języka używanego w środowisku obsługowym, włącznie ze znajomością ogólnych pojęć lotniczych w tym języku. Posiadany poziom wiedzy powinien pozwalać posiadaczowi licencji na:
 - czytanie i zrozumienie instrukcji i podręczników technicznych używanych dla wykonania obsługi;
 - dokonywanie pisemnych wpisów technicznych oraz wpisów do dokumentacji technicznej, zrozumiałych przez tych, z którymi muszą się na bieżąco komunikować;
 - czytanie i zrozumienie obsługowych procedur organizacji;
 - porozumiewania się na poziomie zapobiegającym powstawaniu nieporozumień, gdy korzysta się z uprawnień do poświadczania.
2. We wszystkich przypadkach poziom zrozumienia musi być zgodny z poziomem przyznanych uprawnień do poświadczania.

AMC 66.A.25 Wymagania dotyczące wiedzy podstawowej

1. Dla wnioskującego o wydanie licencji, posiadającego wykształcenie wyższe w specjalnościach lotniczych, mechanicznych lub elektronicznych, uzyskane w uznanej uczelni lub w innej placówce wyższego nauczania, konieczność zaliczenia dodatkowego egzaminu będzie zależała od porównania programu dotychczasowej nauki z wymaganiami podanymi w Dodatku 1 do Części 66.
2. Uzyskana wcześniej wiedza i zaliczone egzaminy w trakcie zdobywania dotychczasowego doświadczenia, np. w lotnictwie wojskowym lub podczas odbywania praktyk cywilnych będą brane pod uwagę tylko wtedy, jeżeli kompetentna władza uzna, że taka wiedza i egzaminy są ekwiwalentne do wymaganych przez Dodatek 1 do Części 66.

GM 66.A.25(a) Wymagania dotyczące wiedzy podstawowej

Poziomy wiedzy dla każdej (pod)kategorii licencji są ściśle powiązane ze złożonością czynności poświadczania odpowiadających (pod)kategorii licencji, co znaczy, że kategoria A musi wykazać posiadanie ograniczonego aczkolwiek odpowiedniego poziomu wiedzy, podczas gdy kategoria B1, B2 i B3 musi wykazać posiadanie kompletnego poziomu wiedzy z odpowiednich modułów przedmiotowych.

AMC 66.A.30(a) Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia/praktyki

1. Dla kandydata ubiegającego się o licencję kategorii C, a posiadającego wykształcenie wyższe, reprezentatywna grupa zadań powinna obejmować obserwację obsługi hangarowej, planowania

- obsługi, zapewnienia jakości, archiwizowania, zarządzania zatwierdzonymi częściami zamiennymi oraz prac technologicznych.
2. Kandydat ubiegający się o licencję kategorii C może zdobyć kwalifikacje w oparciu o 3-letnie doświadczenie jako personel poświadczający obsługę kategorii B1 lub B2 tylko w obsłudze liniowej jednak zaleca się, aby każdy kandydat ubiegający się o licencję kategorii C, a posiadający uprawnienia dla kategorii B1 lub B2 wykazał posiadanie co najmniej 12-to miesięcznej praktyki w charakterze personelu wspomagającego obsługę w kategorii B1 lub B2.
 3. Robotnik wykwalifikowany to osoba, która z wynikiem pozytywnym zaliczyła akceptowalne przez kompetentną władzę szkolenie w zakresie produkcji, napraw, przeglądów lub inspekcji wyposażenia mechanicznego, elektrycznego lub elektronicznego. Szkolenie powinno obejmować instruktaż w zakresie używania narzędzi i urządzeń pomiarowych.
 4. Doświadczenie obsługowe na użytkowanych statkach powietrznych:
 - oznacza doświadczenie wynikające z udziału w czynnościach obsługowych wykonywanych na statkach powietrznych użytkowanych przez linie lotnicze, organizacje przewozowe (taksówka powietrzna), właścicieli itp.;
 - powinno obejmować szeroki zakres czynności pod kątem czasu trwania, złożoności i różnorodności;
 - ma na celu zdobycie wystarczającego doświadczenia w rzeczywistym środowisku obsługowym w przeciwieństwie do doświadczenia tylko ze środowiska szkolnego;
 - może być zdobyte w różnych typach organizacji obsługowych (Część-145, M.A. Podczęść F, FAR-145, itp.) lub pod nadzorem niezależnego personelu poświadczającego;
 - może być połączone z zatwierdzonym szkoleniem Część 147, aby okresy szkolenia były przemieszane z okresami zdobywania doświadczenia, jak w przypadku stażu.

AMC 66.A.30(d) Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia/praktyki

Aby uznać jako świeżo zdobyte doświadczenie, przynajmniej 50% wymaganego aktualnego 12-to miesięcznego doświadczenia należy uzyskać w okresie ostatnich 12-tu miesięcy przed datą złożenia wniosku o licencję obsługi statku powietrznego. Resztę aktualnego doświadczenia należało zdobyć w okresie 7 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję. Należy pamiętać, że pozostającą część podstawowego doświadczenia wymaganego przez 66.A.30 należy zdobyć w ciągu 10 lat poprzedzających złożenie wniosku wymaganego przez 66.A.30(f).

AMC 66.A.30(e) Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia/praktyki

1. Dla kategorii A, dodatkowe doświadczenie w obsłudze cywilnych statków powietrznych powinno wynosić nie mniej niż 6 miesięcy. Dla kategorii B1, B2 lub B3 dodatkowa praktyka w obsłudze cywilnych statków powietrznych powinna wynosić nie mniej niż 12 miesięcy.
2. Doświadczenie w obsłudze statków powietrznych zdobyte poza środowiskiem obsługi cywilnych statków powietrznych może uwzględniać doświadczenie zdobyte w lotnictwie wojskowym, straży granicznej, policji itp. lub w zakładach produkujących statki powietrzne.

GM 66.A.40 Ciągła ważność licencji obsługi statku powietrznego

Aktualność doświadczenia obsługowego nie ma wpływu na ważność licencji obsługi statku powietrznego, natomiast ważność przywilejów przyznanych zgodnie z 66.A.20 jest uzależniona od doświadczenia obsługowego, jak podano w 66.A.20(a).

GM 66.A.45(b) Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny

Uprawnienie na typ statku powietrznego obejmuje wszystkie modele/warianty statku powietrznego wymienione w kolumnie 2 załącznika I do AMC do Części 66.

Jeżeli osoba ma już wpisane do licencji uprawnienie na typ i takie uprawnienie na typ jest zmienione w załączniku I do AMC do Części 66 w celu włączenia dodatkowych typów/modeli, nie zachodzi potrzeba

dotatkowego szkolenia na typ w celu dokonania zmiany wpisu w licencji. Na wniosek posiadacza licencji, uprawnienie powinno być zmienione, aby uwzględnić nowe warianty bez dodatkowych wymagań. Jednak obowiązkiem posiadacza licencji i, jeżeli dotyczy, organizacji obsługowej, w której taka osoba jest zatrudniona, jest spełnienie wymagań 66.A.20(b)3, 145.A.35(a) i M.A.607(a), co będzie miało zastosowanie, przed rozpoczęciem korzystania przez posiadacza z przywilejów poświadczania.

Analogicznie, szkolenia na typ obejmujące pewne, ale nie wszystkie modele/warianty włączone do uprawnienia na typ są ważne w celu dokonania wpisu pełnego uprawnienia na typ.

AMC 66.A.45(e) Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny

1. W celu przyznania uprawnień posiadaczom licencji B1 i C uprawnień w podgrupie producenta na statki powietrzne Grupy 2, zdanie „przynajmniej dwa typy statku powietrznego od tego samego producenta, jeżeli połączone, są reprezentatywne dla odpowiedniej podgrupy producenta” oznacza, że wybrane typy statków powietrznych powinny uwzględnić całą technologię dotyczącą podgrupy producenta w następujących obszarach:

- system sterowania lotem (stery mechaniczne/stery napędzane hydraulicznie/stery napędzane elektromechanicznie); i
- systemy awioniki (systemy analogowe/cyfrowe); i
- struktury (konstrukcja z metalu/kompozytu/drewna).

W przypadkach gdy w jednej podgrupie producenta występuje dużo różnych typów statków powietrznych, może okazać się niezbędne uwzględnienie więcej niż dwóch typów statków powietrznych, aby zagwarantować odpowiednią reprezentację.

W tym celu można wykorzystać typy statków powietrznych tego samego producenta zaklasyfikowanych jako Grupa 1, pod warunkiem, że wybrane statki powietrzne należą do tej samej pod kategorii, dla której wpisywane jest uprawnienie.

2. Dla przyznania posiadaczom licencji B1 i C uprawnień dla pełnej podgrupy statków powietrznych Grupy 2 zdanie „przynajmniej trzy typy statków powietrznych od różnych producentów, jeżeli łącznie, są reprezentatywne dla odpowiedniej podgrupy” oznacza, że wybrane typy statków powietrznych powinny obejmować całą technologię dotyczącą podgrupy w następujących obszarach:

- system sterowania lotem (stery mechaniczne/stery napędzane hydraulicznie/stery napędzane elektromechanicznie); i
- systemy awioniki (systemy analogowe/cyfrowe); i
- struktury (wyprodukowane z metalu/kompozytu/drewna).

W przypadkach gdy w podgrupie producenta występuje dużo różnych typów statków powietrznych, może okazać się niezbędne uwzględnienie więcej niż trzech typów statków powietrznych, aby zagwarantować odpowiednią reprezentację.

W tym celu można wykorzystać typy statków powietrznych od różnych producentów zaklasyfikowanych jako Grupa 1, pod warunkiem, że wybrane statki powietrzne należą do tej samej pod kategorii, dla której wpisywane jest uprawnienie.

3. W zakresie uprawnień dla podgrupy producenta pojęcie „producent” oznacza posiadacza TC wymienionego w arkuszu danych certyfikacyjnych, co jest odzwierciedlone na wykazie uprawnień na typ w załączniku I do AMC do Części 66.

W przypadku uprawnień na statek powietrzny, gdzie uprawnienie na typ odnosi się do posiadacza certyfikatu typu (TC), w skład którego wchodzi dwóch producentów produkujących podobne statki powietrzne (np. AUGUSTA/BELL HELICOPTER TEXTRON lub każdy inny przypadek podobnie zbudowanych statków powietrznych przez innego producenta), to takie połączenie należy uznać jako jeden producent.

W konsekwencji:

- Jeżeli posiadacz licencji uzyskuje uprawnienie na typ lub na podgrupę producenta w wyniku połączenia dwóch różnych producentów, to uprawnienie obejmuje obu połączonych producentów.
- Jeżeli posiadacz licencji zamierzający zdobyć uprawnienie dla całej pod grupy wybiera trzy statki powietrzne od różnych producentów, to oznacza, że od różnych połączonych producentów, co ma zastosowanie.

AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 i (g)1 Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny

1. „Doświadczenie praktyczne” powinno obejmować reprezentatywny przekrój przynajmniej 50% zadań zawartych w załączniku II do AMC, mających zastosowanie do kategorii licencji i przyznawanych uprawnień na typ statku powietrznego lub (pod)grupę. Doświadczenie powinno obejmować zadania dla każdego paragrafu wykazu z załącznika II. Inne zadania niż wymienione w załączniku II mogą być rozważane jako zastępcze, jeżeli są odpowiednie. W przypadku uprawnień dla (pod)grupy, doświadczenie można wykazać na jednym lub kilku typach statków powietrznych odnośnie (pod)grupy i może obejmować doświadczenie na statkach powietrznych zaklasyfikowanych do grupy 1, 2 i/lub 3, pod warunkiem, że takie doświadczenie jest odpowiednie. Doświadczenie praktyczne należy zdobyć pod nadzorem upoważnionego personelu poświadczającego.
2. W przypadku przyznania indywidualnych uprawnień dla Grupy 2 i 3 statków powietrznych, doświadczenie praktyczne dla drugiego typu statku powietrznego każdej (pod)grupy producenta powinno być zmniejszone do 30% zadań wymienionych w załączniku II do AMC dla danej kategorii licencji i odnośnego typu statku powietrznego. Dla kolejnych typów statków powietrznych dla każdej (pod)grupy producenta należy to zmniejszyć do 20%.
3. Posiadane doświadczenie praktyczne można udokumentować zapisami lub książką obsługi, w której odnotowane są wykonane przez kandydata zadania wymienione w załączniku II. Typowe dane, jakie należy odnotować są podobne do opisanych w AMC 66.A.20(b)(2).

GM 66.A.45 Przyznawanie uprawnień na statek powietrzny

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie wymagań zawartych w 66.A.45, 66.A.50 i Dodatku III do Części 66 a dotyczących uprawnień na statek powietrzny.

Tabela zawiera jak niżej:

- Różne grupy statków powietrznych;
- Jakie uprawnienia są dostępne dla każdej (pod) kategorii licencji (do wyboru przez kandydata):
 - Indywidualne uprawnienia na typ;
 - Uprawnienia pełne i/lub wg (pod)grupy producenta;
- Dla każdej opcji uprawnień jakie są dostępne opcje dla kwalifikacji;
- Dla licencji B1.2 (3 grupa statków powietrznych) i licencji B3 (samoloty z silnikami tłokowymi, z kabiną nie-ciśnieniową, o MTOM 2000 kg lub mniej), jakie są możliwe ograniczenie do wpisania do licencji w przypadku niemożności udokumentowania wystarczającego doświadczenia w tych obszarach.

Uwaga: OJT oznacza „szkolenie na stanowisku pracy” (Dodatek III do Części 66, Sekcja 6) i jest wymagane tylko w przypadku pierwszego uprawnienia na statek powietrzny wpisywanego do (pod) kategorii licencji.

Wymagania dotyczące przyznawania uprawnień na statek powietrzny			
Grupy statków powietrznych	Licencja B1/B3	Licencja B2	Licencja C
<p>Grupa 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Złożone st. pow. napędzane silnikiem Wielo-silnikowe śmigłowce Samoloty certyfikowane powyżej FL290 St. pow. wyposażone w system komputerowego sterowania kierunkowego i statecznością samolotu (fly-by-wire) Inne statki pow., gdy są zdefiniowane przez Agencję 	<p>(dla B1)</p> <p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>Szkolenie na typ: - teoria + egzamin - praktyka + ocena</p> <p>PLUS</p> <p>Praktyka na stanowisku (OJT) (dla pierwszego st. pow. w podkategorii licencji)</p>	<p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>Szkolenie na typ: - teoria + egzamin - praktyka + ocena</p> <p>PLUS</p> <p>Praktyka na stanowisku (OJT) (dla pierwszego st. pow. w kategorii licencji)</p>	<p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>Szkolenie na typ: - teoria + egzamin</p>
<p>Grupa 2:</p> <p>Podgrupy:</p> <p>2a: samoloty z jednym silnikiem turbośmigłowym(*)</p> <p>2b: śmigłowce z jednym silnikiem turbinowym(*)</p> <p>2c: śmigłowce z jednym silnikiem tłokowym(*)</p> <p>(*) Z wyjątkiem sklasyfikowanych w Grupie 1</p>	<p>(dla B1.1, B1.3, B1.4)</p> <p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>(szkolenie na typ+ OJT) lub (egz. na typ + dośw. praktyczne)</p> <p>Pełne UPRAWNIENIE NA PODGRUPĘ</p> <p>(szkolenie na typ+ OJT) lub (egz. na typ + dośw. praktyczne) przynajmniej na 3 st. pow. reprezentatywnych dla tej podgrupy</p> <p>UPRAWNIENIE NA PODGRUPĘ producenta</p> <p>(szkolenie na typ+ OJT) lub</p>	<p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>(szkolenie na typ+ OJT) lub (egz. na typ + dośw. praktyczne)</p> <p>Pełne UPRAWNIENIE NA PODGRUPĘ</p> <p>W oparciu o zademonstrowane doświadczenie praktyczne</p> <p>UPRAWNIENIE NA PODGRUPĘ producenta</p> <p>W oparciu o zademonstrowane</p>	<p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>szkolenie na typ <i>lub</i> egz. na typ</p> <p>Pełne UPRAWNIENIE NA PODGRUPĘ</p> <p>szkolenie na typ lub egz. na typ, przynajmniej na 3 st. pow. reprezentatywnych dla tej podgrupy</p> <p>UPRAWNIENIE NA PODGRUPĘ producenta</p> <p>szkolenie na typ lub egz. na typ, przynajmniej na 2 st.</p>

	(egz. na typ + dośw. praktyczne) przynajmniej na 2 st. pow. reprezentatywnych dla tej podgrupy	doświadczenie praktyczne	pow. reprezentatywnych dla tej podgrupy
Grupa 3: Samoloty z silnikami tłokowymi (Z wyjątkiem sklasyfikowanych w Grupie 1)	(dla B1.2) Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP (szkolenie na typ+ OJT) lub (egz. na typ + dośw. praktyczne) Pełne UPRAWNIENIE NA 3 GRUPĘ W oparciu o wykazane doświadczenie praktyczne Ograniczenia: <ul style="list-style-type: none"> • Hermetyzowane samoloty • Samoloty metalowe 	Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP (szkolenie na typ+ OJT) lub (egz. na typ + dośw. praktyczne) Pełne UPRAWNIENIE NA 3 GRUPĘ W oparciu o wykazane doświadczenie praktyczne	Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP szkolenie na typ lub egz. na typ Pełne UPRAWNIENIE NA 3 GRUPĘ W oparciu o wykazane doświadczenie praktyczne
Wymagania dotyczące przyznawania uprawnień na statek powietrzny			
Grupy statków powietrznych	Licencja B1/B3	Licencja B2	Licencja C
	<ul style="list-style-type: none"> • Samoloty kompozytowe • Samoloty drewniane • Samoloty z rurek metalowych i materiału 		
Samoloty z silnikami tłokowymi o MTOM 2000kg i poniżej, z nie hermetyczną kabiną.	(dla B3) PEŁNE UPRAWNIENIE „Samoloty z silnikami tłokowymi o MTOM 2000kg i poniżej, z nie hermetyczną kabiną” W oparciu o wykazane doświadczenie praktyczne Ograniczenia <ul style="list-style-type: none"> • Samoloty metalowe 	Nie dotyczy	Nie dotyczy

	<ul style="list-style-type: none"> • Samoloty kompozytowe • Samoloty drewniane • Samoloty z rurek metalowych i materiału 		
--	---	--	--

AMC 66.A.50(b) Ograniczenia

1. Odpowiednie doświadczenie potrzebne dla skreślenie ograniczeń, o których mowa w 66.A.45(f) i (g) musi składać się z wykonania, pod nadzorem upoważnionego personelu poświadczającego, różnorodnych zadań odpowiednich dla tych ograniczeń. Powinno to uwzględniać zadania z zakresu przeglądu rocznego. Alternatywnie i po uzgodnieniu z kompetentną władzą, takie doświadczenie można również zdobyć podczas teoretycznego i praktycznego szkolenia u producenta, pod warunkiem przeprowadzenia przez niego oceny kompetencji i odnotowania tego faktu.
2. Posiadanie doświadczenia tylko na jednym typie statku powietrznego może być akceptowalne pod warunkiem, że ten typ jest reprezentatywny dla podgrupy, w odniesieniu do której usuwane jest ograniczenie.
3. Wniosek o usunięcie ograniczenia należy poprzeć udokumentowanym zapisem posiadanego doświadczenia podpisanym przez upoważniony personel poświadczający lub oceną (egzaminem) podpisaną przez producenta po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego.

GM 66.A.70 Postanowienia dotyczące konwersji

1. Jak opisano w punkcie 66.A.70 postanowienia dotyczące konwersji mają zastosowanie do osoby posiadającej kwalifikacje personelu poświadczającego, ważnych w Państwie członkowskim przed wejściem w życie załącznika III (Część 66). Zdanie „osoba posiadająca kwalifikacje personelu poświadczającego, ważnego w Państwie członkowskim” oznacza każdą osobę, która miała ważne kwalifikacje w danym Państwie członkowskim upoważniające tę osobę do wykonywania identycznych czynności jak wynikające z uprawnień „personelu poświadczającego” zawarte w Rozporządzeniu (UE) 1321/2014. 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.

Nie należy tego mylić z odpowiedzialnością powiązaną z przeglądem zdatości, który wykonywany był w systemach krajowych w różnych okresach (zwykle w okresie od 6 miesięcy do 3 lat). Jest to czynność wykonywana w szczególnych momentach czasu i nie po każdej czynności obsługowej. Ponieważ przegląd zdatości (lub równoważne pojęcie stosowane w systemach krajowych) nie jest wykonywany po każdym zdarzeniu związanym z obsługą przed startem statku powietrznego, nie można go uważać za poświadczenie obsługi. Oznacza to, że postanowienia dotyczące konwersji opisane w 66.A.70 nie mają zastosowania do osób pełniących funkcje związane z analizą zdatości, chyba że ich podpis był wymagany po każdym zdarzeniu związanym z obsługą przed startem statku powietrznego.

2. Konwersja ma zastosowanie do „kwalifikacji personelu poświadczającego” takich jak, np.:
 - posiadających licencję krajową (lub ukończyli proces uzyskiwania licencji krajowej);
 - tych, którzy zakończyli pełen proces kwalifikacji na personel poświadczający, określony przez kompetentną władzę;
 - tych, 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 upoważniona tylko 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;
- 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 posiadanych kwalifikacji i uprawnień, które mieliby prawo posiadać w oparciu o posiadane kwalifikacje.

3. Jak opisano w punkcie 66.A.70 kwalifikacje personelu poświadczającego podlegające (mające prawo ubiegać się o) konwersji to te, które były ważne „przed wejściem w życie załącznika III (Część 66)”, to znaczy te kwalifikacje, które były ważne przed następującymi datami:

- 28 września 2005 r. dla statków powietrznych powyżej 5 700 kg MTOM (ref. EC2042/2003, artykuł 7, punkt 3(e));
- 28 września 2006 r. dla statków powietrznych 5 700 kg MTOM i poniżej (ref. 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 r., to jest przed terminem, w którym władza była zobowiązana do rozpoczęcia wydawania takich licencji zgodnie z (UE) 2042/2003, artykuł 7, punkt 3(h), poz. (i).

4. Pomimo faktu, że tylko te kwalifikacje personelu poświadczającego zdobyte przed wskazanymi datami mają prawo do konwersji nie oznacza to, że wniosek o konwersję musi być złożony przed podanymi terminami. Wnioskujący ma prawo do konwersji niezależnie od terminu, w którym o nią wystąpi.
5. Kwalifikacje personelu poświadczającego mogą być poddane więcej niż jednemu procesowi konwersji i mogą być również przeniesione do więcej niż jednej licencji (z odnośnymi ograniczeniami). Takim przypadkiem może być osoba, która już wcześniej posiadała kwalifikacje personelu poświadczającego, które zostały poddane konwersji na licencję B1.2 z ograniczeniami powiązаныmi z niektórymi brakującymi elementami standardu Część 66 Dodatek I i II (zgodnie z 66.A.70(c)). Taka osoba, w oparciu o 66.A.70(d), miałaby prawo wystąpić i dokonać konwersji posiadanych kwalifikacji personelu poświadczającego do licencji B1.2 lub B3 co oznacza, że nie ma potrzeby porównywania standardu Dodatku I i II Część 66, wpisując tylko ograniczenia konieczne dla utrzymania istniejących uprawnień.

GM 66.A.70(c) Postanowienia dotyczące konwersji

Na przykład ograniczeniem może być sytuacja, w której osoba posiada wcześniej wydane kwalifikacje personelu poświadczającego obejmujące wszystkie moduły/przedmioty na poziomie standardu Część 66 Dodatek I i II odpowiadające licencji B1, ale bez elektrycznego systemu zasilania. Taka osoba otrzymałaby licencję Część 66 zezwalającą na obsługę statku powietrznego w kategorii B1 z ograniczeniem (wyłączeniem) elektrycznego systemu zasilania.

Usunięcie ograniczenia, patrz 66.A.50(c).

GM 66.A.70(d) Postanowienia dotyczące konwersji

W przypadku statków powietrznych nie użytkowanych przez licencjonowanych przewoźników zgodnie z Rozporządzeniem (UE) Nr 1008/2008, innych niż skomplikowane statki powietrzne napędzane silnikiem, przykładem ograniczenia mogłaby być sytuacja, w której osoba posiada kwalifikacje uzyskane przed wejściem w życie Części 66 obejmujące uprawnienia do poświadczania prac obsługowych na strukturach, zespole napędowym, systemach mechanicznych i elektrycznych statku powietrznego, ale z wyłączeniem uprawnień na statki powietrzne z silnikiem turbinowym, powyżej 2000 kg MTOM, hermetyzowanych i wyposażonych w chowane podwozie. Taka osoba otrzymałaby licencję Część 66 zezwalającą na obsługę statku powietrznego w (pod) kategorii B1.2 lub B3 z następującymi ograniczeniami (wyłączenia):

- statki powietrzne użytkowane przez licencjonowanych przewoźników zgodnie z Rozporządzeniem (UE) Nr 1008/2008 (to ograniczenie zawsze występuje);
- statki powietrzne powyżej 2000kg MTOM;
- hermetyzowane statki powietrzne;
- statki powietrzne wyposażone w chowane podwozie.

Innym przykładem ograniczeń może być sytuacja, gdzie piloci-właściciele posiadają kwalifikacje sprzed Part-66 obejmujące uprawnienia do poświadczania prac obsługowych na strukturach, zespole napędowym, systemach mechanicznych i elektrycznych własnych statków powietrznych, ale ograniczone do własnych statków powietrznych i do konkretnego jego typu (np. Cessna 172). Taki pilot-właściciel otrzymałby licencję Part-66 zezwalającą na obsługę statku powietrznego w (pod) kategorii B1.2 lub B3 z następującymi ograniczeniami (wyłączenia):

- statki powietrzne użytkowane przez licencjonowanych przewoźników zgodnie z Rozporządzeniem (UE) Nr 1008/2008 (to ograniczenie zawsze występuje);
- statki powietrzne inne niż Cessna 172;
- statki powietrzne nie będące własnością posiadacza licencji.

Zasadniczo, ograniczenia ustanawiane są w celu utrzymania uprawnień wynikających z kwalifikacji uzyskanych przez obowiązywaniem Part-66, bez ich porównywania ze standardem Part-66 załącznik I i II.

Usunięcie ograniczenia, patrz 66.A.50(c).

SEKCJA B PROCEDURY DLA KOMPETENTNYCH WŁADZ LOTNICZYCH**PODCZEŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE****AMC 66.B.20 Przechowywanie dokumentacji**

1. System przechowywania dokumentacji powinien zapewniać stały i szybki dostęp do dokumentacji, gdy jest potrzebna. System przechowywania dokumentacji powinien być spójny w całej kompetentnej władzy (chronologicznie, alfabetycznie itp.).
2. Dokumentację zawierającą dane wrażliwe dotyczące wnioskujących lub organizacji należy przechowywać w sposób bezpieczny z kontrolowanym dostępem dla zapewnienia ich poufności.
3. Komputery służące jako zapasowy system zapisu danych należy przechowywać gdzie indziej niż komputery zawierające bieżące dane, w środowisku zapewniającym ich prawidłowe przechowanie. Zawsze gdy następują zmiany w komputerach lub oprogramowaniu, należy dopilnować, aby wszystkie niezbędne dane pozostawały dostępne, przynajmniej przez pełen okres podany w 66.B.20.

PODCZEŚĆ B – WYDANIE LICENCJI OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO

AMC 66.B.100 Procedura wydawania licencji obsługi statku powietrznego przez kompetentną władzę

- 1 Wnioskujący ubiegający się, w oparciu o pozytywne zaliczenie zatwierdzonego szkolenia podstawowego 147.A.200, o maksymalne zredukowanie doświadczenia/praktyki wymaganej przez 66.A.30(a) muszą do wniosku dołączyć certyfikat uznania zatwierdzonego szkolenia podstawowego Część 147.
2. Wykwalifikowani technicznie pracownicy wnioskujący o redukcję całkowitej praktyki obsługowej wymaganej przez 66.A.30(a), na podstawie pozytywnie ukończonego szkolenia technicznego uznanego za odpowiednie przez kompetentne władze muszą do wniosku dołączyć certyfikat potwierdzający pozytywne ukończenie odpowiedniego szkolenia.
3. Wnioskujący o częściowe zaliczenie doświadczenia/praktyki wymaganej przez 66.A.30(a) na podstawie praktyki 66.A.30(a) zdobytej w organizacjach poza lotnictwem cywilnym mogą ubiegać się o to zaliczenie tylko wtedy, jeżeli Państwo członkowskie uzna taką praktykę odbytą poza lotnictwem cywilnym. Kompetentne władze uznające doświadczenia/praktyki w obsłudze innych niż cywilne statki powietrzne powinny podać kto w środowisku nie cywilnym może poświadczyć odnośne doświadczenie obsługowe. Wnioskujący powinien załączyć do wniosku zaświadczenie o odbytej praktyce obsługowej, podpisane przez odpowiednią osobę z nadzoru nad lotnictwem cywilnym, zgodnie z warunkami określonymi przez kompetentne władze.
- 4 Kompetentne władze powinny sprawdzić, czy takie zaświadczenie o odbytej praktyce jest zgodne z wymaganiami niniejszego paragrafu w zakresie jego zawartości i odpowiednich podpisów poświadczających.

AMC 66.B.105 Procedura wydawania licencji obsługi statku powietrznego za pośrednictwem organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z Częścią-145

1. Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z Częścią-145 musi dołączyć do charakterystyki organizacji (Rozdział 3.16) odpowiednią procedurę, a jej realizacja będzie audytowana przez kompetentne władze co najmniej raz w ciągu każdego 12 miesięcy. Ta procedura powinna zawierać wpis o ograniczeniu jej stosowania tylko do przypadków, gdzie kompetentne władze są takie same dla zatwierdzenia według Części-145 i wydawania licencji według Części 66.
2. Organizacja zatwierdzona zgodnie z Częścią-145 powinna sprawdzić, czy dokumentacja doświadczenia/zdobytej praktyki jest prawidłowo poświadczona.
3. Organizacja obsługi zatwierdzona zgodnie z Częścią-145 może przechowywać dokumentację doświadczenia/zdobytej praktyki w innej formie niż Formularz EASA Nr 19, lecz ta odmienna forma lub sposób musi być zaakceptowana/y przez kompetentną władzę.

AMC 66.B.110 Procedura rozszerzania licencji obsługi statku powietrznego o dodatkowe kategorie lub podkategorie

W przypadku licencji wydawanych z wykorzystaniem systemu komputerowego, należy je ponownie wydać.

AMC 66.B.115 Procedura zmiany licencji obsługi statku powietrznego w celu dodania dodatkowego typu statku powietrznego lub usunięcie ograniczeń

- a) Jeżeli szkolenie na typ nie zostało przeprowadzone przez ośrodek Część 147, należy kompetentnej władzy przedstawić dowody potwierdzające, że:
 - szkolenie na typ zostało zatwierdzone przez kompetentne władze zgodnie z 66.B.130;
 - kandydat ukończył wszystkie elementy zatwierdzonego szkolenia na typ; i
 - kandydat został oceniony/przeegzaminowany z wynikiem pozytywnym.

- b) Szkolenie na typ statku powietrznego może być podzielone na szkolenie na typ w obszarze płatowiec i/lub zespół napędowy i/lub awionika/system elektryczny.
1. Szkolenie na typ płatowca oznacza szkolenie na typ włącznie z odnośną strukturą statku powietrznego i systemami elektrycznym i mechanicznym z wyłączeniem zespołu napędowego.
 2. Szkolenie na typ w zakresie zespołu napędowego oznacza szkolenie na samym silniku, włącznie z jego szybką wymianą.
 3. Połączenia (interface) pomiędzy systemami silnika/płatowca powinny być omówione podczas szkolenia na typ płatowca lub szkolenia na typ zespołu napędowego. W niektórych przypadkach, szczególnie w lotnictwie ogólnym, może okazać się odpowiedniejszym omówienie współzależności w trakcie szkolenia na typ płatowca w związku z olbrzymią różnorodnością statków powietrznych, które mogą mieć zabudowany taki sam typ silnika.
 4. Szkolenie na typ w zakresie awioniki/systemu elektrycznego oznacza szkolenie na typ z awioniki i systemów elektrycznych objętych, ale niekoniecznie ograniczonych do rozdziałów ATA nr 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 i 77, lub równoważne.
- c) Aby przyjąć program OJT, opisany w sekcji 6 załącznika III do Części 66, kompetentna władza licencjonująca powinna opracować odpowiednie procedury, które mogą być podobne do procedury opisanej w AMC 66.B.130 dotyczącej „bezpośredniego zatwierdzenia szkolenia na typ statku powietrznego”.

W przypadku, gdy kompetentna władza licencjonująca jest inną niż kompetentna władza dla organizacji obsługowej przedstawiającej OJT, władza licencjonująca może uwzględnić fakt, że organizacja obsługowa ma już przyjęty program OJT przez własną kompetentną władzę (rozdział 3.15 MOE, jak opisano w AMC 145.A.70(a)).

AMC 66.B.100 do 115

Wpisy w licencji, dotyczące typów statków powietrznych, powinny być zgodne ze standardowymi kodami zawartymi w załączniku 1 do AMC.

AMC 66.B.120 Procedura wznowienia ważności licencji obsługi statku powietrznego

Kompetentna władza nie powinna prowadzić żadnego dochodzenia w celu sprawdzenia czy posiadacz licencji posiada aktualną praktykę obsługową, gdyż nie stanowi to warunku dla wznowienia licencji. Zapewnienie ciągłej ważności przywilejów do poświadczania jest odpowiedzialnością zatwierdzonej organizacji obsługi Część-145 / Podczęść-F lub personelu poświadczającego, zgodnie z M.A.801(b)(2).

Celem zapewnienia ciągłej ważności przywilejów do poświadczania kompetentna władza może, podczas okresowego badania organizacji zgodnie z 145.B.30 lub M.B.604 lub w trakcie kontroli na miejscu poprosić posiadacza licencji korzystającego z przywilejów do poświadczania o przedstawienie udokumentowanych dowodów potwierdzających zgodność z 66.A.20(b).

AMC 66.B.130 Procedura bezpośredniego zatwierdzenia szkolenia na typ statku powietrznego

1. Procedura bezpośredniego zatwierdzenia przez kompetentną władzę szkolenia na typ musi zawierać wymóg opisu następujących zagadnień przez ośrodek prowadzący szkolenie:
 - treść i czas szkolenia teoretycznego i/lub praktycznego zgodnie z Dodatkiem III do Części 66, włącznie z analizą potrzeb szkoleniowych (TNA);
 - metodę nauczania i wyposażenie instruktorskie;
 - materiały i dokumentację przygotowaną dla uczestników szkolenia;
 - kwalifikacje instruktorów, egzaminatorów i/lub oceniających;
 - procedury egzaminowania i/lub oceny. Dodatkowe wytyczne w sprawie oceny i wyznaczonych oceniających można znaleźć w Dodatku III do AMC do Części 66;

- dokumentację i zapisy przekazywane uczestnikowi szkolenia dla uzasadnienia pozytywnego ukończenia szkolenia i związanych z tym egzaminów/ocen. Materiały powinny obejmować nie tylko certyfikat ukończenia, ale również wystarczającą dokumentację i zapisy udowadniające, że zatwierdzona treść i czas szkolenia zostały spełnione, a egzamin/uzyskana ocena jest pozytywna.
2. Powyższe kryteria mają zastosowanie do pełnego oraz częściowego szkolenia, takiego jak, np. element praktyczny szkolenia na typ i jego ocena.
 3. Procedura powinna również zawierać sposób/metodę jaką kompetentna władza zastosuje do przeprowadzenia audytu co do prawidłowego przeprowadzenia zatwierdzonego szkolenia.
 4. Bezpośrednie zatwierdzenie szkolenia na typ statku powietrznego przeprowadzane jest dla każdego przypadku indywidualnie i nie powinno być przyznawane na długie okresy, gdyż nie jest to przywilej organizacji świadczącej szkolenie.

PODCZEŚĆ C – EGZAMINY

GM 66.B.200 Egzaminowanie przez kompetentną władzę

1. Pytania mogą być opracowane w języku narodowym, ale zaleca się stosowanie lotniczego języka angielskiego wszędzie tam, gdzie jest to możliwe.
2. 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.
3. 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 spotkała się z potencjalnym personelem poświadczającym dla sprawdzenia czy rozumieją swoje obowiązki i odpowiedzialność, wynikające ze stosowania przepisów rozporządzenia 1321/2014 dotyczących obsługi.

4. W celu wystawienia właściwej oceny, pytania opisowe powinny być traktowane oddzielnie od pytań wielokrotnego wyboru.
5. Generowanie pytań wielokrotnego wyboru (MCQ)

Przy opracowywaniu pytań wielokrotnego wyboru należy stosować się do poniżej podanych zasad:

- a) Egzaminowanie powinno obejmować ściśle określony zakres wiedzy. Z tego powodu obszar i zakres ocenianej wiedzy w każdym z pytań powinien być w pełni identyfikowalny.
- b) Wszystkie pytania powinny być typu wielokrotnego wyboru, z wyborem jednej prawidłowej odpowiedzi z trzech podanych możliwości.
- c) Nie należy zadawać pytań wymagających wiedzy specjalistycznej w zakresie określonych typów statków powietrznych na egzaminie na licencję podstawową.
- d) Należy generalnie unikać stosowania skrótów i akronimów. Jednak, jeżeli potrzeba, można je użyć jeśli mają formy rozpoznawalne międzynarodowo. W przypadku wątpliwości należy użyć pełnej formy, np. kąt natarcia = 12 stopni zamiast $\alpha = 12^\circ$.
- e) Pytania i odpowiedzi należy formułować tak prosto, jak to tylko jest możliwe: egzamin nie jest sprawdzianem językowym. Należy unikać zdań złożonych, rzadko stosowanych układów gramatycznych oraz podwójnych zaprzeczeń.
- f) 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.
- g) Na każde pytanie powinna być tylko jedna, poprawna odpowiedź.
- h) Poprawna odpowiedź powinna być całkowicie prawidłowa i kompletna lub bez wątpliwości najbardziej poprawna. 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 (MCQ), jest łatwość i szybkość ich opracowywania, nie można tego osiągnąć jeżeli pojawiają się wątpliwości co do poprawnej odpowiedzi.
- i) 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 to być liczby przypadkowe.

- j) 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 $\sqrt{10}$.
- k) Pytania powinny odnosić się do programu egzaminacyjnego załącznika I do Części 66.
6. Tworzenie pytań opisowych:
- a) Celem pytań opisowych jest stwierdzenie przez kompetentną władzę czy kandydaci potrafią wyrażać się w sposób wyraźny i zwięzły w formie pisemnej, w formacie raportu technicznego stosując lotniczy język techniczny. Egzamin opisowy również pozwala na częściową ocenę wiedzy technicznej zdobytej przez kandydata oraz praktycznego zastosowania odpowiedniego dla scenariusza obsługowego.
- b) Pytania powinny być sformułowane w sposób wystarczająco ogólny, aby było możliwe udzielenie na nie odpowiedzi przez kandydatów na wszystkie kategorie i podkategorie licencji (CAT A, B1 i B2) i aby były zgodne z podanymi poniżej ogólnymi wytycznymi:
- wybrany temat pytań powinien być wystarczająco rodzajowy, dostosowany zarówno do mechanicznych jak i do awionicznych kategorii licencji oraz posiadać wspólny poziom trudności technicznej, jak podano w Dodatku I do Części 66;
 - obejmować zagadnienia technologiczne odpowiednie dla różnych obszarów obsługi technicznej;
 - odzwierciedlać powszechnie stosowane praktyki (standardy);
 - nie powinny dotyczyć konkretnych typów ani producenta i unikać tematów rzadko spotykanych w praktyce;
 - przy opracowywaniu pytania należy uwzględnić ograniczony zakres umiejętności praktycznych u większości kandydatów.
- c) Aby pytania i procedury oceny powinny być możliwie jak najbardziej spójne, każde pytanie i modelowa odpowiedź, z uwzględnieniem wymaganych kluczowych obszarów (patrz poniżej), powinno być niezależnie ocenione przez co najmniej 2 osoby personelu technicznego.
- d) Przy opracowywaniu pytań należy wziąć pod uwagę następujące elementy:
- Należy przeznaczyć 20 minut na odpowiedź na każde pytanie opisowe;
 - Na każde pytanie i odpowiedź przeznaczona jest jedna strona papieru w formacie A4 - jeżeli konieczne, odpowiedź należy kontynuować na drugiej stronie;
 - Pytanie powinno być tak sformułowane, aby spodziewana odpowiedź na to pytanie nie wykraczała poza poziom wskazany w programie nauczania danego modułu;
 - Pytanie nie powinno być niejednoznaczne, ale raczej dążyć do odpowiednio szerokiej odpowiedzi niż ograniczać jej zakres;
 - Pytanie powinno być tak sformułowane, aby nakłaniało do odpowiedzi w formie raportu technicznego ułożonego w logicznej sekwencji (wstęp, rozwinięcie i zakończenie), zawierającego jednocześnie odpowiednie i istotne określenia techniczne, niezbędne w odpowiedzi;
 - Nie należy wymagać szkiców i rysunków dla zilustrowania odpowiedzi;
 - Pytanie musi być odpowiednie dla kategorii i poziomu trudności określonych w programie, na przykład opis typowego systemu w lotnictwie ogólnym może nie być akceptowalny dla typowych dużych statków powietrznych;

- Uwzględniając oczywiste ograniczenia dotyczące tematu, pytanie powinno kłaść duży nacisk na praktyczną obsługę systemu/podzespołu, a odpowiedź powinna wykazać 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 podczas oceny. Jeżeli uznane zostaną za odpowiednie, wzorec odpowiedzi powinien zostać uzupełniony o te nowe elementy.
- e) Z powodu trudności w ocenie odpowiedzi na pytania opisowe wyłącznie w oparciu o zagadnienia kluczowe, istnieje potrzeba wzięcia również pod uwagę sposobu opracowania odpowiedzi (stylu).
- f) Ogólna ocena odpowiedzi będzie sumą cząstkowych ocen za część techniczną (zagadnienia kluczowe) oraz za styl opracowania i maksymalnie wynosić 100.
- g) Każde z zagadnień kluczowych będzie ocenione pod kątem jego ważność i będzie miało nadaną wagę w punktach. Suma wag dla zagadnień kluczowych będzie wynosiła 60% całkowitej oceny.
- h) 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, o ile dotyczy. Jednak zbyt dokładne odnoszenie się do podręczników obsługowych i zaleceń bezpieczeństwa może być uznane za niepotrzebne.
- i) Odpowiedź na pytanie opisowe będzie analizowana pod kątem przejrzystości i sposobu przedstawienia tematu. Waga nadana dla tego rodzaju oceny będzie wynosiła 40% oceny całkowitej.
- j) Odpowiedź powinna wykazać umiejętność kandydata do wyrażania się w języku technicznym. Obejmuje to czytelność, podstawową gramatykę i stosowanie terminologii.
- k) Raport rozpoczyna się wstępem i poprzez logiczny ciąg procesu dochodzi do wniosków.
- l) Nie należy zachęcać do stosowania pomocniczych schematów, ale jeżeli są użyte, mogą stanowić uzupełnienie, a nie zastępować wyczerpującą, tekstową odpowiedź.
- m) Raport nie powinien zawierać indeksów, wyszczególnień lub mieć formę wykazu.
- n) Kandydat nie powinien mieć obniżanej oceny za popełnione błędy ortograficzne (oczywiście w granicach rozsądku).
- o) Ocena zero punktów może być wystawiona tylko w wyjątkowych przypadkach. Nawet jeżeli kandydat źle zrozumiał pytanie i odpowiedział na zupełnie inne, należy podejść życzliwie do wystawianej oceny i ocenić odpowiedź np. tylko za styl w granicach dopuszczalnej liczby punktów.
- p) Należy zsumować obie części składowe oceny i zapisać na arkuszu odpowiedzi.
- q) Jeżeli w wyniku „pisemnych błędów w raporcie” odpowiedź na pytanie znajduje się na granicy zaliczenia egzaminu, ostateczna ocena powinna być poddana dyskusji i uzgodniona z innym egzaminatorem.

PODCZEŚĆ D – KONWERSJA KWALIFIKACJI PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO

GM 66.B.300 Ogólne

Jak opisano w 66.B.300 kwalifikacje personelu poświadczającego podlegające konwersji to te ważne „przed wejściem w życie odnośnych wymagań niniejszego załącznika (Część 66)” co oznacza kwalifikacje ważne przed niżej wymienionymi datami:

- 28 września 2005 r. dla statków powietrznych powyżej 5700 kg MTOM (ref. EC 2042/2003, Artykuł 7, punkt 3(e));
- 28 września 2006 r. dla statków powietrznych poniżej 5700 kg MTOM (ref. EC 2042/2003, Artykuł 7, punkt 3(f));

Przed wymienionymi datami nie istniała licencja B3, tak więc kwalifikacje personelu poświadczającego podlegające konwersji na licencję B3 to te, które były ważne przed 20 września 2012 r., czyli datą, z którą władza lotnicza była zobowiązana do rozpoczęcia wydawania takich licencji zgodnie z (UE) 2042/2003, Artykuł 7, punkt 3(h) i (i).

AMC 66.B.305(a) Raport konwersji dla kwalifikacji narodowych

1. Raporty konwersji przygotowane w oparciu o punkt 66.A.70(c) muszą zawierać porównanie zakresu kwalifikacji krajowych (tzn. wymagania dla kwalifikacji krajowych) i zakresu kwalifikacji dla licencji Część 66 (tzn. wymagania dla kwalifikacji wg Części 66), które należy wykonać w oparciu o szczegółową analizę podstawowych standardów dla kwalifikacji krajowych i Część 66. W raporcie należy zidentyfikować miejsca występowania różnic pomiędzy oboma standardami i gdzie taka różnica spowoduje nałożenia ograniczenia na licencję Part-66.
2. Raporty konwersji przygotowane w oparciu o punkt 66.A.70(d), które są ograniczone do innych niż skomplikowane statki powietrzne napędzane silnikiem użytkowane przez licencjonowanych przewoźników zgodnie z Rozporządzeniem (UE) Nr 1008/2008, powinny uwzględniać przywileje związane z kwalifikacjami krajowymi. Raporty powinny wyszczególniać, które ograniczenia należy wpisać do licencji Część 66 dla utrzymania tych przywilejów.

GM 66.B.305(b)3 Raport konwersji dla kwalifikacji narodowych

Skoro celem konwersji wykonywanych w oparciu o 66.A.70(d) jest utrzymanie przywilejów wcześniejszych kwalifikacji krajowych, to ograniczenia wpisane do licencji Część 66 nie są powiązane z ewentualnymi różnicami występującymi pomiędzy zakresem kwalifikacji krajowych a kwalifikacji dla licencji Część 66. Konwersja nie uwzględnia takiego porównania.

Oznacza to, że aby usunąć takie ograniczenia, należy zademonstrować pełne spełnienie warunków Część 66.

AMC 66.B.310(a) Raport konwersji upoważnień wydanych przez zatwierdzone organizacje obsługowe

1. Raporty konwersji przygotowane w oparciu o punkt 66.A.70(c) muszą uwzględniać porównanie kwalifikacji żądanych dla każdego typu upoważnienia wydanego przez zatwierdzoną organizację oraz zakresu kwalifikacji licencji Część 66, które należy wykonać na podstawie szczegółowej analizy podstawowych standardów kwalifikacji organizacji i Część 66.. W raporcie należy zidentyfikować miejsca występowania różnic pomiędzy oboma standardami i gdzie taka różnica spowoduje nałożenia ograniczenia na licencję Część 66.
2. Raporty konwersji przygotowane w oparciu o punkt 66.A.70(d), ograniczone do innych niż skomplikowane statki powietrzne napędzane silnikiem użytkowane przez licencjonowanych przewoźników zgodnie z Rozporządzeniem (UE) Nr 1008/2008, powinny uwzględniać przywileje

związane z upoważnieniem wydanym przez organizację. Raporty powinny wyszczególniać, które ograniczenia należy wpisać do licencji Part-66 dla utrzymania tych przywilejów.

GM 66.B.310(b)3 Raport konwersji upoważnień zatwierdzonych organizacji obsługowych

Skoro celem konwersji wykonywanych w oparciu o 66.A.70(d) jest utrzymanie przywilejów już istniejących upoważnień organizacji, to ograniczenia wpisane do licencji Część 66 nie są powiązane z ewentualnymi różnicami występującymi pomiędzy kwalifikacjami wymaganymi dla upoważnienia organizacji a kwalifikacjami dla licencji Część 66. Konwersja nie uwzględnia takiego porównania.

Oznacza to, że aby usunąć takie ograniczenia, należy zademonstrować pełne spełnienie warunków Części 66.

PODCZEŚĆ E – UZNANIE WAŻNOŚCI EGZAMINU

GM 66.B.410 Uznanie ważności egzaminu

W przypadku, gdy, zgodnie z 66.A.25(d) i 66.B.410(b) uznania straciły swoją ważność, nowy wniosek o uznanie spowoduje konieczność wykonania nowej analizy zgodnie z 66.B.405 i 66.B.410 tylko w tych przypadkach, gdy wymagania zawarte w Dodatku I do Części 66 uległy zmianie. Może to spowodować konieczność przystąpienia do dodatkowych egzaminów z pojedynczych modułów/pod modułów/przedmiotów.

AMC DO DODATKÓW DO Części 66

AMC do Sekcji 1 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Szkolenie na typ statku powietrznego

1. Szkolenie na typ statku powietrznego może być podzielone na szkolenie na typ w obszarze płatowiec i/lub zespół napędowy i/lub awionika/system elektryczny:
 - Szkolenie na typ płatowca oznacza szkolenie na typ włącznie z odnośną strukturą statku powietrznego i systemami elektrycznym i mechanicznym z wyłączeniem zespołu napędowego.
 - Szkolenie na typ w zakresie zespołu napędowego oznacza szkolenie na typ na samym silniku, włączając zestaw do szybkiej wymiany zespołu silnikowego.
 - Połączenie (interface) pomiędzy systemami silnika/płatowca należy omówić podczas szkolenia na typ płatowca lub szkolenia na typ zespołu napędowego. W niektórych przypadkach, takich jak lotnictwo ogólne, może okazać się odpowiedniejszym omówienie współzależności w trakcie szkolenia na typ płatowca w związku z olbrzymią różnorodnością statków powietrznych, na których może być zabudowany ten sam typ silnika.
 - Szkolenie na typ awioniki/systemu elektrycznego oznacza szkolenie na typ awioniki i systemów elektrycznych objętych, ale niekoniecznie ograniczonych do rozdziałów ATA (Air Transport Association) nr 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 i 77, lub równoważne.
2. Szkolenie praktyczne może być wykonane albo bezpośrednio po lub zintegrowane z elementami teoretycznymi. Nie należy jednak przeprowadzać szkolenia praktycznego przed teoretycznym.
3. W treści szkolenia teoretycznego i praktycznego powinno znaleźć się:
 - omówienie różnych części statku powietrznego, które są reprezentatywne dla struktury, zabudowanych systemów/podzespołów oraz kabiny; i
 - szkolenie w zakresie korzystania z instrukcji technicznych, procedur obsługowych oraz ich relacje/wpływ na użytkowanie statku powietrznego.

Tak więc zawartość szkolenia powinna być oparta na następujących elementach:

- projekt typu włącznie z różnymi, odnośnymi projektami wariantów, nowe technologie i techniki;
- informacja na temat stwierdzonych problemów podczas użytkowania, zgłaszanie zdarzeń itp.;
- ważniejsze, mająca zastosowanie dyrektywy zgodności i biuletyny serwisowe;
- znane zagadnienia związane z czynnikiem ludzkim, a dotyczące konkretnego typu statku powietrznego;
- stosowanie wspólnej i konkretnej dokumentacji (o ile dotyczy, takiej jak MMEL, AMM, MPD, TSM, SRM, WD, AFM, podręcznik narzędzi), filozofię szukania usterek (troubleshooting), itp.;
- znajomość pokładowego systemu raportowania obsługi i warunków obsługi ETOPS, tam, gdzie ma zastosowanie;
- korzystanie ze specjalnego oprzyrządowania/narzędzi oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz stosowanie szczególnych praktyk obsługowych, włącznie z krytycznymi elementami bezpieczeństwa i środkami ostrożności;

- znajomość istotnych i krytycznych zadań/aspektów z MMEL, CDL, bezpieczeństwo zbiorników paliwowych (FTS), pozycje wpływające na ograniczenie zdolności do lotu (ALI) włącznie z Kontrolą Ograniczeń Krytycznej Konfiguracji Projektu (CDCCL), CMR i całą dokumentacją ICA, taką jak MRB, MPD, SRM, AMM itp., o ile dotyczy.
- czynności obsługowe i procedury, które muszą być przestrzegane jako konsekwencja istotnych wymagań poświadczenia, takich jak, ale nie ograniczonych do, RVSM (ograniczone minima separacji pionowej i NVIS (system noktowizyjny);
- znajomość odnośnych inspekcji i ograniczeń dotyczących skutków czynników środowiskowych lub procedur operacyjnych, takich jak zimne i gorące klimaty, wiatr, wilgoć, piasek, odladzania/zapobieganie oblodzeniu, itp.

Szkolenie na typ nie musi koniecznie uwzględniać wszystkich możliwych opcji klienta korespondujących z uprawnieniem na typ opisanym w załączniku I do AMC do Części 66.

4. W zakresie szkolenia na typ dla kategorii B1 należy uwzględnić ograniczone szkolenie z systemu awioniki, gdyż przywileje B1 obejmują obsługę systemu awioniki w zakresie prostych testów dla sprawdzenia ich działania.
5. W zakresie szkolenia na typ dla kategorii B1 i B2 należy uwzględnić systemy elektryczne.
6. Szkolenie teoretyczne i praktyczne powinno się wzajemnie uzupełniać i może być:
 - zintegrowane lub rozdzielone;
 - może być uzupełnione przez użycie pomocy szkoleniowych, takich jak samolot szkoleniowy, wirtualny statek powietrzny, podzespoły statku powietrznego, treningowe urządzenia symulacji (STD), komputerowe urządzenia symulacji (CBT), itp.

AMC do punktu 3.1(d) Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Analiza potrzeb szkoleniowych dla części teoretycznej szkolenia na typ statku powietrznego

1. Minimalny czas szkolenia teoretycznego na typ, jak opisano w Dodatku III do Części 66, został określony w oparciu o:
 - kategorie statków powietrznych i minimalne standardowe wyposażenie;
 - zakładany średni czas trwania standardowego szkolenia w Europie.
2. Celem analizy potrzeb szkoleniowych (TNA) jest przyjęcie i uzasadnienie czasu trwania szkolenia dla konkretnego typu statku powietrznego. Oznacza to, że TNA stanowi podstawę dla zdefiniowania czasu trwania szkolenia, niezależnie czy czas trwania jest dłuższy lub krótszy niż minimalna długość szkolenia opisana w Dodatku III do Części 66.

W konkretnych przypadkach szkoleń na typ, zatwierdzonych w oparciu o wymagania ważne przed wejściem w życie Rozporządzenia 1149/2011 (1.08.2012), w których czas trwania elementu teoretycznego jest równy lub dłuższy niż minimalny czas szkolenia opisany w punkcie 3.1(c) Dodatku III do Części 66, dopuszcza się, aby TNA objęło tylko różnice wprowadzone Rozporządzeniem 1149/2011 odnoszą się do punkt 3.1(e). „Treść” i kryteria wprowadzone w punkcie 3.1(d) „Uzasadnienie dla długości szkolenia” minimalnej wymaganej obecności i maksymalnej liczby godzin szkolenia dziennie. Opracowana TNA może skutkować zmianą czasu trwania szkolenia teoretycznego.

3. Treść szkolenia i jego czas wypracowany w oparciu o TNA można poprzeć analizą wykonaną przez posiadacza certyfikatu typu.
4. W celu zatwierdzenia skrócenia takiego minimalnego czasu trwania, analiza wykonywana przez kompetentną władzę powinna być przeprowadzana dla przypadku dotyczącego danego typu statku powietrznego. Na przykład sytuacją wyjątkową byłoby, aby szkolenie teoretyczne na skomplikowany statek powietrzny kategorii transportowej napędzany silnikiem jak A330 lub B757 było krótsze niż minimalny wymagany czas jego trwania, natomiast w przypadku lotnictwa

ogólnego (GA) i statku powietrznego typu Learjet 45 lub podobnego już niekoniecznie. Zazwyczaj TNA dla szkolenia na statek powietrzny GA wykazałoby, że krótsze szkolenie spełnia wymagania.

5. Przy opracowywaniu TNA należy rozważyć następujące:

- a) TNA musi zawierać analizę identyfikującą wszystkie obszary i elementy, gdzie zachodzi potrzeba szkolenia oraz związane z tym cele nauczania, uwzględniające typ statku powietrznego, środowisko operacyjne, wykonywane operacje i doświadczenie operacyjne. Analiza musi być przygotowana w sposób pozwalający na stosunkowo łatwe zrozumienie, które obszary i elementy wchodzi w skład szkolenia, a tym samym spełniają cel nauki.
- b) Jako minimum TNA musi uwzględnić wszystkie elementy zawarte w punkcie 3.1 Dodatku III do Części 66 i związanych AMC.
- c) TNA musi określać treść szkolenia, korzystając w tym celu z podanych w załączniku III założeń dla każdego poziomu szkolenia oraz wyznaczonych zagadnień w tabeli elementów teoretycznych, znajdującej się w punkcie 3.1 Dodatku III.
- d) Dla każdego rozdziału opisanego w tabeli elementów teoretycznych, a znajdującej się w punkcie 3.1 Część 66 Dodatku III, należy odnotować czas szkolenia.
- e) Typowe dokumenty, których należy używać dla zidentyfikowania obszarów i elementów, gdzie zachodzi potrzeba szkolenia to zazwyczaj, m. in. instrukcja obsługi statku powietrznego, meldunki MRB, CMR'y, ograniczenia zdatności, instrukcje lokalizacji usterek (troubleshooting), instrukcje napraw strukturalnych, ilustrowany katalog części, dyrektywy zdatności i biuletyny serwisowe.
- f) Podczas analizy tych dokumentów:
 - Należy rozważyć następujące typowe czynności:
 - Aktywację/ponowną aktywację;
 - Demontaż/montaż;
 - Testowanie;
 - Obsługę bieżącą;
 - Inspekcję, kontrolę i naprawy;
 - Lokalizację usterek (troubleshooting)/diagnostykę.
 - W celu zidentyfikowania poszczególnych elementów stanowiących podstawę szkolenia dopuszcza się zastosowanie metody filtrowania opartej na poniższych kryteriach:
 - Częstotliwość zadań;
 - Czynniki ludzkie związane z zadaniem;
 - Trudność zadania;
 - Krytyczność i wpływ zadania na bezpieczeństwo;
 - Doświadczenie w użytkowaniu;
 - Nowatorskie lub nietypowe cechy projektu (nie objęte przez Część 66 załącznik I);
 - Podobieństwo do innych typów statków powietrznych;
 - Specjalne testy/próby i narzędzia/wyposażenie.
 - Dopuszcza się zastosowanie podejścia opartego na:

- Zadaniach lub grupie zadań; lub
 - Systemach lub podsystemach lub podzespołach.
- g) TNA musi:
- Określić cel szkolenia dla każdego zadania, grupy zadań, systemu, podsystemu lub podzespołu;
 - Powiązać określone zadania, które mają być szkolone z wymaganiami prawnymi (tabela w punkcie 3.1 Dodatku III do Część 66);
 - Zaplanować szkolenie w formie modułów i ich logicznej sekwencji (odpowiednia kombinacja rozdziałów jak zdefiniowano Dodatku III do Część 66);
 - Określić kolejność nauczania (w ramach lekcji i dla całego programu);
 - Zidentyfikować zakres informacji i poziom szczegółowości w odniesieniu do minimalnego standardu, do którego zagadnienia TNA mają być nauczane, zgodnie z ustalonymi założeniami.
 - Zawierać :
 - Opis każdego systemu/podzespołu włącznie ze strukturą (tam, gdzie ma to zastosowanie);
 - Działanie systemu/podzespołu z uwzględnieniem:
 - (a) Złożoności systemu (np. konieczność dalszego podziału na podsystemy, itp.);
 - (b) Właściwości projektu, które mogą wymagać bardziej szczegółowej prezentacji lub mogą mieć wpływ na błędy obsługowe;
 - (c) Działania normalnego i awaryjnego;
 - (d) Lokalizacji usterek (troubleshooting);
 - (e) Interpretacji wskazań i nieprawidłowego działania;
 - (f) Korzystanie z publikacji obsługowych;
 - (g) Identyfikacji specjalnych narzędzi i wyposażenia niezbędnego do obsługi serwisowej i obsługi technicznej statku powietrznego;
 - (h) Praktyk obsługowych;
 - (i) Rutynowych inspekcji, testów funkcjonalnych lub operacyjnych, pozycjonowanie/regulowanie, itp.
 - Opisywać :
 - Metody szkolenia oraz wyposażenie, metody nauczania oraz połączenia metod nauczania celem zapewnienia skuteczności szkolenia;
 - Dokumentację/materiały dotyczące szkolenia z obsługi, które mają być przekazane uczestnikowi szkolenia;
 - Sposoby sprzyjania dyskusji, zadawania pytań, dodatkowe szkolenie z ukierunkowaniem na praktykę, itp.;
 - Pracę domową, jeżeli określona;
 - Środki posiadane przez świadczącego szkolenie dostępne dla uczestnika szkolenia.
- h) Dopuszcza się możliwość rozdzielenia zagadnień, które muszą być prowadzone przez instruktora, a tymi które mogą być nauczane przy użyciu szkoleniowych interaktywnych

urządzeń symulacyjnych i/lub omówionych przy wykorzystaniu sieciowych systemów komputerowych. Całkowity czas takiego szkolenia będzie odpowiednio przydzielony.

- i) Maksymalna liczba godzin szkolenia w ciągu jednego dnia dla elementu teoretycznego w szkoleniu na typ nie może być większa niż 6 godzin. Godzina szkolenia oznacza 60 minut nauczania, z wyłączeniem przerw, egzaminów, powtórzeń, przygotowania i wizyty na statku powietrznym. W wyjątkowych przypadkach, kompetentna władza może zezwolić na odstępstwo od tego standardu, jeżeli odpowiednio uzasadniono, że proponowana liczba godzin jest zgodna z zasadami pedagogicznymi i uwzględnia zasady czynnika ludzkiego. Zasady te są szczególnie ważne w takich przypadkach, gdzie:
- Szkolenie teoretyczne i praktyczne realizowane jest w tym samym czasie,
 - Szkolenie i normalne obowiązki obsługowe/praktyki wykonywane są w tym samym czasie.
- j) Aby spełnić założenia nauczania, minimalny czas obecności uczestnika szkolenia nie może być mniejszy niż 90% wszystkich godzin nauczania podczas szkolenia teoretycznego. Ośrodek szkolenia może zapewnić dodatkowe szkolenie celem spełnienia wymogu minimalnej obecności. Jeżeli wymóg minimalnej obecności nie będzie spełniony, nie należy wystawiać certyfikatu uznania.
- k) TNA jest żywym procesem i należy go analizować/uaktualniać w oparciu o informacje operacyjne, zdarzenia obsługowe, dyrektywy zdatowności, istotniejsze biuletyny serwisowe, czynności obsługowe mające znaczący wpływ lub wymagające od mechaników nowych kompetencji, alarmowe biuletyny serwisowe, informacje o zadowoleniu uczestników szkolenia lub klientów, rozwój dokumentacji obsługowej takiej jak MRB, MPD, MM itp. Częstotliwość analizy/uaktualniania TNA pozostaje w gestii organizacji prowadzącej szkolenia.

UWAGA: Egzamin nie jest częścią TNA. Należy go jednak przygotować zgodnie z założeniem nauczania opisanym w TNA.

AMC do punktów 1(b), 3.2 i 4.2 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Element praktyczny w szkoleniu na typ statku powietrznego

1. Szkolenie praktyczne może być prowadzone w sali wykładowej lub na symulatorze, ale część szkolenia praktycznego musi być przeprowadzona w prawdziwym środowisku obsługowym lub u producenta.
2. Zadania należy wybrać w oparciu o częstotliwość ich występowania, złożoność, różnorodność, jako krytyczne dla bezpieczeństwa, nowatorskie itp. Wybrane zadania muszą obejmować wszystkie rozdziały opisane w tabeli zawartej w punkcie 3.2 Dodatku III do Części 66);
3. Czas trwania szkolenia praktycznego musi gwarantować, że przeprowadzony jest pełen zakres szkolenia wymagany punktem 3.2 Dodatku III do Części 66);
Czas szkolenia praktycznego na typ samolotu o MTOM równej lub większej niż 30 000 kg nie powinien być krótszy niż dwa tygodnie, chyba że krótszy czas trwania szkolenia z jednoczesnym spełnieniem jego założeń oraz uwzględniający aspekty pedagogiczne (maksymalna długość w ciągu dnia) jest odpowiednio uzasadniony przez kompetentną władzę.
4. Organizacja prowadząca szkolenie praktyczne na typ musi dostarczyć uczestnikom szkolenia harmonogram lub plan z wykazem czynności, które muszą być wykonane zgodnie z instruktażem lub pod nadzorem. Zapis wykonanych zadań należy wprowadzić do książki obsługi, która musi być tak zaprojektowana, aby każde zadanie lub grupa zadań mogła być poświadczona podpisem przez wyznaczonego oceniającego. Format książki obsługi i sposób jej stosowania należy jednoznacznie określić.

5. W punkcie 4.2 Dodatku III do Części 66) pojęcie „wyznaczeni oceniający odpowiednio wykwalifikowani” oznacza, że oceniający muszą wykazać się posiadaniem odpowiedniego szkolenia i doświadczenia w podejmowanym procesie oceny i być upoważnionym do tego przez organizację.

Dodatkowe wytyczne dotyczące oceny i wyznaczonych oceniających można znaleźć w Dodatku II do AMC do Części 66.

6. Zatwierdzony ośrodek Części 147 może zlecić podwykonawcy szkolenie praktyczne na typ (dla zespołów napędowych i systemów awioniki) w oparciu o swój system jakości, zgodnie z postanowieniami 147.A.145(d)3 i korespondującym materiałem pomocniczym.

AMC do punktu 1(c) Dodatku III do Części 66); „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Szkolenie z różnic

W celu wpisania uprawnienia na typ do licencji obsługi statku powietrznego nie wymaga się zatwierdzonego szkolenia z różnic dla różnych wariantów w ramach uprawnienia na ten sam typ statku powietrznego (jak podano w Dodatku I do AMC Część 66).

Jednak nie oznacza to, że przed wydaniem upoważnienia przez organizację obsługi (patrz AMC 66.A.20(b)3) nie jest wymagane szkolenie personelu poświadczającego.

AMC do Sekcji 5 Dodatku III do Części 66) „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Standard egzaminu na typ

Sekcja 5 „Standard egzaminu na typ” nie ma zastosowania do egzaminu przeprowadzanego w ramach szkolenia na typ. Ta sekcja ma zastosowanie tylko do tych przypadków, gdzie egzamin na typ wykonywany jest w zastępstwie szkolenia na typ.

AMC do Sekcji 6 Dodatku III do Części 66); „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Szkolenie na stanowisku pracy (OJT)

1. „Organizacja obsługowa odpowiednio zatwierdzona do wykonywania obsługi konkretnego typu statku powietrznego” oznacza zatwierdzoną organizację obsługi Część-145 lub M.A. Podczęść F posiadającą uprawnienie A na taki statek powietrzny.
2. Szkolenie OJT powinno obejmować każde zadanie i wykonania faktycznych czynności na statku powietrznym/podzespołach obejmujących liniowe i/lub hangarowe czynności obsługowe.
3. Podczas szkolenia OJT nie wolno używać symulatorów.
4. OJT musi obejmować co najmniej 50% zadań wyszczególnionych w Dodatku II do AMC do Części 66. Należy wybrać kilka zadań z każdego punktu wyszczególnionego w Dodatku II. Zadania należy wybrać spośród tych dotyczących typu statku powietrznego i wnioskowanej kategorii (podkategorii) licencji. Można, zastępczo, rozważyć inne zadania niż wymienione w Dodatku II.. Zwykle, dodatkowo do różnorodności i złożoności, zadania ćwiczone na stanowisku pracy powinny być wybrane w oparciu o ich częstotliwość, bezpieczeństwo, nowatorstwo itp.
5. Przed rozpoczęciem szkolenia teoretycznego na typ statku powietrznego można przeprowadzić do 50% zadań z zakresu wymaganego szkolenia OJT.
6. Organizacje prowadzące szkolenie na stanowisku pracy powinny wyposażyć uczestników szkolenia w harmonogram lub plan z wykazem zadań do wykonania pod nadzorem. Zapis wykonanych zadań należy wprowadzić do książki obsługi, która musi być tak zaprojektowana, aby każde zadanie lub grupa zadań mogła być poświadczona podpisem przez wyznaczonego oceniającego. Format książki obsługi i sposób jej stosowania należy jednoznacznie określić.

7. W odniesieniu do codziennego nadzoru nad programem szkolenia OJT w zatwierdzonej organizacji obsługowej i roli osoby nadzorującej należy rozważyć jak niżej:
- Wystarczy, aby wykonanie indywidualnych zadań OJT zostało potwierdzone przez osobę(-y) bezpośrednio nadzorującą, która(-e) nie musi/(muszą) być egzaminatorem(-ami) oceniającym (-ymi).
 - Podczas codziennego nadzoru OJT celem jest nadzorowanie kompletnego procesu, włącznie z ukończeniem zadania, korzystaniem z podręczników i procedur, przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa, ostrzeżeń i rekomendacji oraz odpowiednie zachowanie w środowisku obsługowym.
 - Osoba(-y) nadzorująca(-e) musi osobiście obserwować wykonywanie pracy w celu zapewnienia jej bezpiecznego ukończenia i być łatwo dostępna do przeprowadzenia konsultacji, jeżeli zajdzie taka konieczność w trakcie realizacji szkolenia na stanowisku.
 - Osoba(-y) nadzorująca(-e) musi/(muszą) poświadczyć wykonanie zadań obsługowych, ponieważ osoba(-y) szkolona(-e) nie jest/(są) odpowiednio do tego wykwalifikowana(-e).
 - Tak więc osoba(-y) nadzorująca(-e) powinna(-y):
 - posiadać przywileje personelu poświadczającego lub personelu wspomagającego, odpowiednie dla zadań wykonywanych podczas szkolenia OJT;
 - być kompetentna(-e) w zakresie wybranych zadań;
 - być wyczulona(-e) na bezpieczeństwo;
 - umieć szkolić (opracowanie celów, nauczanie, prowadzenie nadzoru, ocenianie, prawidłowe reagowanie na reakcje uczestnika szkolenia oraz zagadnienia kulturowe, omówienie w sposób obiektywny i pozytywny wykonanych czynności, określanie potrzeby dodatkowego szkolenia lub zmiany kierunku szkolenia, sprawozdania itp.)
 - być wyznaczona(-e) przez zatwierdzoną organizację obsługową do prowadzenia takiego nadzoru.
8. W odniesieniu do egzaminatora oceniającego należy rozważyć jak niżej:
- Funkcją egzaminatora oceniającego, jak opisano w Sekcji 6 Dodatku III do Części 66, jest przeprowadzenie końcowej oceny zakończonego szkolenia OJT. Taka ocena powinna obejmować potwierdzenie ukończenia szkolenia o wymaganej różnorodności i ilości OJT i być oparta na sprawozdaniach i opiniach osoby (osób) nadzorującej(-ych).
 - W sekcji 6 Dodatku III do Części 66 „wyznaczona osoba oceniająca odpowiednio wykwalifikowana” oznacza, że osoba oceniająca jest w stanie udokumentować posiadanie szkolenia i doświadczenia w prowadzonym procesie oceny i musi być upoważniona do tego przez organizację. Dodatkowe wytyczne w sprawie sposobu prowadzenia oceny i wyznaczonych oceniających można znaleźć w Dodatku III do AMC Część 66.
9. Procedury dotyczące szkolenia OJT należy włączyć do Charakterystyki zatwierdzonej organizacji obsługowej (rozdział 3.15, jak podano w AMC 145.A.70(a)).
- Ponieważ procedury zawarte w Charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługowej są zatwierdzane przez kompetentną władzę właściwą dla tej organizacji obsługowej, a prowadzenie szkolenia nie jest jednym z przywilejów tej organizacji, to użyć tych procedur można tylko wówczas, gdy władza licencjonująca jest tą samą co kompetentna władza właściwa dla organizacji obsługowej. W innych przypadkach, decyzja dotycząca akceptacji takich procedur pod kątem zatwierdzenia szkolenia na stanowisku pozostaje w gestii władzy licencjonującej (patrz AMC 66.B.115).

AMC do Sekcji 6 Dodatku III do Części 66 „Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie na stanowisku pracy”.

Szkolenie na typ statku powietrznego i na stanowisku pracy (OJT)

Organizacje oferujące szkolenia teoretyczne i praktyczne oraz szkolenie na stanowisku pracy (OJT) mogą zakontraktować usługi tłumacza w przypadku gdy szkolenie dostarczane jest uczestnikom szkolenia nie posługującym się językiem, w którym opracowany jest materiał szkolenia. Niemniej jednak, niezbędne jest, aby studenci rozumieli odnośną dokumentację obsługową.

W trakcie egzaminów i oceny posiadanej wiedzy, udział tłumacza powinien być ograniczony do tłumaczenia pytań; tłumacz nie powinien wyjaśniać ani udzielać pomocy w zakresie zadawanych pytań.

ZAŁĄCZNIKI DO AMC DO Części 66

ZAŁĄCZNIK I

UPRAWNIENIA NA TYP STATKÓW POWIETRZNYCH

DLA POTRZEB LICENCJI WYDAWANYCH WEDŁUG CZĘŚCI 66

W celu utrzymania jednolitych standardów w Państwach członkowskich należy powszechnie stosować niżej podane oznaczenia dla uprawnień na typy statków powietrznych.

Wpisanie typu statku powietrznego do licencji nie oznacza, że typ statku powietrznego uzyskał Certyfikat Typu zgodnie z Rozporządzeniem (UE) Nr 216/2008 i jego zasadami wdrożenia; ten wykaz przeznaczony jest tylko dla celów obsługowych.

W celu utrzymania aktualności tej listy i jednolitości oznaczeń uprawnień na typ, w przypadku gdy Państwo członkowskie potrzebuje wydać uprawnienia na typ nie ujęte na liście w pierwszej kolejności należy wysłać taką informację do Agencji przy użyciu formularza zapytania Rulemaking (<http://easa.europa.eu/webgate/rulemaking-enquiry/>).

Uwagi odnoszące się do sytuacji gdy licencje powinny być zmodyfikowane:

Jeżeli niniejsza decyzja wprowadza modyfikację do uprawnienia na typ lub do oznaczenia silnika w uprawnieniu, co ma wpływ na już wydane licencje, uprawnienia w licencjach AML mogą zostać zmodyfikowane przy następnym przedłużeniu lub wznowieniu, chyba, że zachodzi pilna potrzeba zmodyfikowania takiej licencji.

Uwagi dotyczące statku powietrznego, który został zmodyfikowany w wyniku Uzupełniającego Certyfikatu Typu (STC):

- Celem niniejszego załącznika I jest włączenie uprawnień na typ statków powietrznych będących wynikiem STC dla zabudowy silnika. STC to te zatwierdzone przez Agencję i te zatwierdzone przez Państwo Członkowskie przed 2003 z uznanymi „prawami dziadka” przez Agencję. Inne STC poza STC dla silników nie są brane pod uwagę.
 - o Na przykład: STC od Jet Aviation Basel zatwierdzone przez LBA dla wymiany GE CF 700 przez Honeywell TFE731 na Fan Jet Falcon Series E skutkuje nowym uprawnieniem zwanym Fan Jet Falcon E (Honeywell TFE731).
- Jednak uprawnienia będące skutkiem STC na zabudowę silnika:
 - o na niektórych oryginalnych modelach płatowca, lub
 - o od tego samego producenta, ale o bardzo podobnym typie do oryginalnego,nie zostały dodane, gdyż pojawiłyby się już w istniejącym uprawnieniu.

Przykłady:

- o STC od SILVERHAWK CONVERSIONS zatwierdzone przez EASA do zabudowy PT6A-135A na Beech C90, C90A i E90 skutkowałoby uprawnieniem Beech C90/C90A/E90 (PWC PT6), ale takie uprawnienie nie jest ujęte na liście, ponieważ jest już ujęte w pierwotnym uprawnieniu Beech 90 Series (PWC PT6).
- o STC od Air-Service Wildgruber GmbH zatwierdzone przez LBA na zastąpienie PWC PT6A-20 przez PWC PT6A-27 skutkowałoby uprawnieniem De Havilland DHC-6-100 (PWC PT6), ale takie uprawnienie nie jest ujęte na liście, ponieważ jest już ujęte w tabeli uprawnień De Havilland DHC-6-100 (PWC PT6).

- W chwili publikacji niniejszej decyzji, Agencja nie otrzymała informacji dotyczącej STC wcześniej zatwierdzonych przez Państwa członkowskie. Tak więc, nie wszystkie STC zostały uwzględnione w niniejszej publikacji.
- Jeżeli STC dotyczy zabudowy silnika, który wchodzi do innej podkategorii, np. wymiana silnika tłokowego na turbośmigłowy (silnik turbinowy), to nowe uprawnienie na typ musi znaleźć się na liście jako nowa podkategoria.
- W przypadku uprawnienia na typ wynikającego z STC jeszcze nie zdefiniowanego przez Agencję, kompetentna władza skontaktuje się z tym ostatnim w celu uzgodnienia nowego uprawnienia na typ, które ma być stosowane.

W następujących tabelach:

- Kolumna „Posiadacz TC” obejmuje posiadacza TC jak zdefiniowano w Arkuszu Danych Certyfikatu Typu (TCDS) (EASA, FAA lub inne) lub w Szczególnych Specyfikacjach Zdatości (SAS).
- Kolumna „Posiadacz TC” obejmuje posiadacza STC jak zdefiniowano w Uzupełniającym Arkuszu Danych Certyfikatu Typu (TCDS) (EASA, FAA lub inne).
- Oznaczenia posiadaczy TC zostały skorygowane, aby dodać informację: „Statek powietrzny z SAS”, to znaczy, że statek powietrzny wymieniony pod tym oznaczeniem posiadacza TC jest traktowany jako „sierota”.
- W Grupie 3 dodano trzecią kolumnę nazwaną „Typ struktury”, której celem jest wsparcie kompetentnych władz przy określaniu doświadczenia wymaganego dla tego typu z założeniem skreślenia w licencji istniejących ograniczeń.
- Struktura drewniana kryta tkaniną mieści się w strukturze drewnianej. Dla samolotów o różnych strukturach, np. płatowiec z metalowych rur i drewniane skrzydła wymagane jest doświadczenie w „metalowych rurach krytych tkaniną” i w „strukturach drewnianych”.
- W Grupie 3 dodano czwartą kolumnę nazwaną „MTOM”, której celem jest wsparcie kompetentnych władz przy określaniu typów samolotów, gdzie Maksymalna Masa do Startu (MTOM) wynosi:
 - powyżej 2 ton i wymaga posiadania licencji B1.2, lub
 - 2 tony i poniżej, dla których wymaga się posiadania licencji B1.2 lub B3.

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
328 Support services	328-100 series		Dornier 328-100 (PWC PW 119)
	328-100 series		Dornier 328-100 (PWC PW 119)
AIR TRACTOR	AT-802 Series		Air Tractor AT-800 Series (PWC PT 6)
AIRBUS (statek powietrzny z SAS)	SN 601	Corvette	Aerospatiale SN-601 (PWC JT15D)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
AIRBUS	A300 B1 A300 B2-1A A300 B2-1C A300 B2-202 A300 B2-203 A300 B2K-3C A300 B4-102 A300 B4-103 A300 B4-203 A300 B4-2C A300 C4-203 A300 F4-203		Airbus A300 basic model (GE CF6)
	A300 B2-320 A300 B4-120 A300 B4-220		Airbus A300 basic model (PW JT9D)
	A300 B4-601 A300 B4-603 A300 B4-605 R A300 C4-605 R Variant F A300 F4-605 R		Airbus A330-600 (GE CF6)
	A300 B4-622 A300 B4-622 R A300 F4-622 R		Airbus A330-600 (PW 4000)
	A300 B4-620 A300 C4-620		Airbus A300- 600(PW JT9D)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	A300 F4-608ST	Beluga	Airbus A300- 600ST(GE CF6)
	A310-203 A310-203C A310-221 A310-304 A310-308		Airbus A310 (GE CF6)
	A310-324 A310-325		Airbus A310 (PW 4000)
	A310-204 A310-222 A310-322		Airbus A310(PW JT9D)
	A318-120 series		Airbus A318 (PW 6000)
	A318-110 series A319-110 series A320-111 series A320-210 series A321-110 series A321-210 series		Airbus A318/A319/A320/A321 (CFM56)
	A319-130 series A320-230 series A321-130 series A321-230 series		Airbus A319/A320/A321 (IAE V2500)
	A319-170 A320-270	A319 NEO A3230 NEO	Airbus A319/A320/A321 (IAE PW1100G)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	A321-270	A321 NEO	
	A319-150 A320-250 A321-250	A319 NEO A320 NEO A321 NEO	Airbus A319/A320/A321 (CFM LEAP-1A)
	A330-200 series A330-300 series		Airbus A330 (GE CF6)
	A330-220 series A330-320 series		Airbus A330 (RPW 4000)
	A330-240 series A330-340 series		Airbus A330 (RR RB 211 Trent 700)
	A340-210 series A340-310 series		Airbus A340 (CFM56)
	A340-540 series A340-640 series		Airbus A340 (RR RB 211 Trent 500)
	A350-900 series		Airbus A350 (RR Trent XWB)
	A380-860 series		Airbus A380 (EA GP7200)
	A380-840 series		Airbus A380 (RR RB 211 Trent 900)
Airbus Military Sociedad Limitada (AMSL)	A400M-180		Airbus A400M (EPI TP400)
AIRCRAFT INDUSTRIES	L-410 M/UVP L-410 UVP-E L-410 UVP-E20 L-410 UVP-E20	Turbolet Turbolet Turbolet Turbolet	Let L-410 (Walter M601)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	CARGO L-410 UVP-E9 L-410 UVP-E-LW L-410 UVP-LW	Turbolet Turbolet Turbolet	
	L-410 UVP-E20 L-410 UVP-E20 CARGO	Turbolet Turbolet	
	L-420		Let L-420 (Walter M601)
ALENIA AERMACCHI	C-27J		Alenia C-27 (Allison/RR AE2100)
ANTONOV	AN-26 AN-26B		Antonov AN26 (Ivchenko AI-24)
ANTONOV Aeronautical Scientific and Technical Complex (Aircraft with SAS)	AN-28		Antonov AN-28 (ТБД)
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 42-200 ATR 42-300 ATR 42-320		ATR 42-200/300 series (PWC PW120)
	ATR 42-400 ATR 42-500 ATR 42-500 ATR 72-212 A ATR 72-212 A	42-500 42-600 72-500 72-600	ATR 42-400/500/72-212A (PWC PW120)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	ATR 72-101 ATR 72-102 ATR 72-201 ATR 72-202 ATR 72-211 ATR 72-212		ATR 72-100/200 series (PWC PW120)
BAE SYSTEMS (OPERATIONS) Ltd	BAe ATP		ATP (PWC PW120)
	AVRO 146-RJ100 AVRO 146-RJ115 AVRO 146-RJ70 AVRO 146-RJ85 BAe 146 Series 100 BAe 146 Series 200 BAe 146 Series 300		BAe 146/ AVRO 146-RJ (Honeywell ALF500 Series)
	HP.137 Jetstream Mk.1	Jetstream 1	HP.137 (Turbomeca Astazou)
	HP.137 Jetstream Mk.1	Jetstream 2	
	HS 748 Series 2A HS 748 Series 2B HS.748 Series 1 HS.748 Series 2		HS748 (RRD Dart)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	Jetstream 200		Jetstream 200 (Turbomeca Astazou)
	Jetstream 3100 Jetstream 3200	Jetstream 31 Jetstream 32/32EP	Jetstream 31/32 (Honeywell TPE331)
	Jetstream 4100		Jetstream 41 (Honeywell TPE331)
BEECHCRAFT Corporation	65-90 65-A90 65-A90-1 65-A90-2 65-A90-4 B90 C90 C90A C90GT C90GTi E90 F90 H90	King Air	Beech 90 Series (PWC PT6)
	200/A200 200C/A200C 200CT/A200CT 200T B200 B200C B200CGT		Beech 90 Series (PWC PT6)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	B200CT B200GT B200T		
	390	Premier 1, 1A	Beech 390 (Williams FJ44)
	99 100 99A A100 A100A/C A99 A99A B99 C99	King Air King Air King Air Airliner Airliner Airliner Airliner	Beech 99/100 Series (PWC PT6)
	B100		Beech B100 (Honeywell TPE331)
	1900 1900C 1900D	Airliner Airliner Airliner	Beech 1900 (PWC PT6)
	300 300LW B3400 B300C	Super King Air Super King Air Super King Air 350 Super King Air 350C	Beech 300 Series (PWC PT6)
BERIEV Aircraft Company	Be-200ES-E		Beriev 200 (Ivchenko D-436TP)
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	BN2T/-2/-2R/-4R/-4S	Turbine Islander	Britten-Norman BN2T Series (RR Corp 250)

GRUPA 1 SAMOLOTY				
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	
BOEING COMPANY (THE)	B707-200 B707-200B B707-300 Series		Boeing 707 (PW JT4)	
	B707-400 Series		Boeing 707 (RR Conway)	
	B707-100 B707-100B B707-100B B707-300B Series B707-300C Series B720 B720B	Long Body Long Body Short Body	Boeing 707/720 (PW JT3D)	
	B727 Series B727-100 Series B727-100C Series B727-200 Series B727C Series		Boeing 727 (PW JT8D)	
	B737-100 B737-200 B737-200C		Boeing 737-100/200 (PW JT8D)	
	B737-300 B737-400 B737-500		Boeing 737-300/400/500 (CFM56)	

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	B737-600 B737-700 B737-800 B737-900 B737-900ER		Boeing 737-600/700/800/900 (CFM56)
	B747-100		Boeing 747-100 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (GE CF6)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (PW JT9D)
	B747-200B B747-200C B747-200F B747-300		Boeing 747-200/300 (RR RB211)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (GE CF6)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (PW 4000)
	B747-400 B747-400F/SF(BCF)		Boeing 747-400 (RR RB211)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	B747-8F B747-8I	Freighter Intercontinental	Boeing 747-8 (GE GENx)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (PW 2000)
	B757-200 B757-200PF B757-300		Boeing 757-200/300 (RR RB211)
	B767-200 B767-300 B767-300BCF		Boeing 767-200/300 (PW 4000)
	B767-200 B767-300 B767-300F B767-300BCF B767-400ER		Boeing 767-200/300/400 (GE CF6)
	B767-300		Boeing 767-300 (RR RB211)
	B777-200 B777-200LR B777-300ER B777F	Freighter	Boeing 777-200/300 (GE 90)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (PW 4000)
	B777-200 B777-300		Boeing 777-200/300 (RR RB211 Trent 800)
	B787-8 B787-9	Dreamliner	Boeing 787-8/-9 (GE GENx)
	B787-8 B787-9	Dreamliner	Boeing 787-8/-9 (RR RB 211 Trent 1000)
BOMBARDIER	BD-100-1A10	Challenger 300 Challenger 350	Bombardier BD-100-1A10 (Honeywell AS907)
	BD-500-1A10 BD-500-1A11	CSeries CS100 CSeries CS300	Bombardier BD-500 Series (PW PW1500G) Bombardier BD-500 Series (PW PW1500G)
	BD-700-1A10 BD-700-1A11	Global Express Global 6000 Global 5000 Global 5000 GVFD	Bombardier BD-700 Series (RRD BR710)
	CL600-1A11	Challenger 600	Bombardier CL-600-1A11 (Honeywell ALF502)
	CL-600-2A12 (601 Variant) CL-600-2B16 (601-3A Variant) CL-600-2B16 (601-3R Variant)	Challenger 601 Challenger 601- 3A Challenger 601- 3R	Bombardier CL-600-2A12/-2B16 (variant CL 601/601-3A/3R) (GE CF34)
	CL-600-2B16	Challenger-604	Bombardier CL-600-2B16 (variant

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	(CL 604 Variant) CL-600-2B16 (CL 604 Variant)	(MSN < 5701) Challenger-605 (MSN > 5701)	CL 604) (GE CF34)
	CL-600-2B19	Regional Jet Series 100	Bombardier CL-600-2B19 (GE CF34)
	CL-600-2C10 CL-600-2D15 CL-600-2D24 CL-600-2E25	Regional Jet Series 700/701/702 Regional Jet Series 705 Regional Jet Series 900 Regional Jet Series 1000	Bombardier CL-600-2C10/-2D15/- 2D24/-2E25 (GE CF34)
	DHC-8-102 DHC-8-103 DHC-8-106 DHC-8-201 DHC-8-202 DHC-8-301 DHC-8-311 DHC-8-314 DHC-8-315	DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 100 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 200 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300 DHC-8 Series 300	Bombardier DHC-8-100/200/300 (PWC PW120)
	DHC-8-401 DHC-8-402	DHC-8 Series 400 DHC-8 Series 400	Bombardier DHC-8-400 (PWC PW150)
	CL-215-1A10		Canadair CL-215 (PWC R2800)
	CL-215-6B11 (CL-215T Variant)		Canadair CL-215 (PWC PW120)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	CL-215-6B11 (CL-415 Variant)		Canadair CL-415 (PWC PW123)
CESSNA AIRCRAFT Company	401/402 404 411 414 421		Cessna 401 Series (Continental)
	425	Corsair/ Conquest I	Cessna 425 (PWC PT6)
	441		Cessna 441 (Honeywell TPE331)
	500 501	Citation/Citation I Citation I	Cessna 500/ 501 (PWC JT15D)
	510		Cessna 510 (PWC PW615)
	525 525A	Citation Jet CJ1 Citation M2 Citation Jet CJ2	Cessna 525/525A (Williams FJ 44)
	525B	Citation Jet CJ3	Cessna 525B/C (Williams FJ 44)
	525C	Citation Jet CJ4	Cessna 525B/C (Williams FJ 44)
	550 560 560 S550 551	Citation II Citation V Citation Ultra Citation S/II Citation II	Cessna 550/551/560 (PWC JT15D)
	550	Citation Bravo	Cessna 550/560 (PWC PW530/535)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	560 560	Citation Encore Citation Encore +	
	560 XLS 560 XLS 560 XL	Citation XLS Citation XLS+ Citation Excel	Cessna 560XL/XLS (PWC PW545)
	650 650	Citation III, VI Citation VII	Cessna 650 (Honeywell TFE731)
	680	Sovereign Sovereign+	Cessna 680 (PWC PW306)
	750	Citation X	Cessna 750 (RR Corp AE3007C)
DASSAULT AVIATION	Falcon 10		Falcon 10 (Honeywell TFE731)
	Fan Jet Falcon Fan Jet Falcon Series C Fan Jet Falcon Series D Fan Jet Falcon Series E Fan Jet Falcon Series F	(Basic) Fan Jet Falcon	Falcon 20 (GE CF700)
	Fan Jet Falcon Series G Mystère Falcon 200 Mystère Falcon 20GF		Falcon 200 (Honeywell ATF 3-6)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	Falcon 2000		Falcon 2000 (CFE 738)
	Falcon 2000EX		Falcon 2000EX (PWC PW308)
	Falcon 2000EX	F2000EX EASy F2000DX F2000LX F2000LXS F2000S	Falcon 2000EX EASy (PWC PW308)
	Mystère Falcon 20-C5 Mystère Falcon 20-D5 Mystère Falcon 20-E5 Mystère Falcon 20-F5		Falcon 20-5 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 50		Falcon 50 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 50	F50EX	Falcon 50EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 7X		Falcon 7X (PWC PW307A)
	Mystère Falcon 900 Mystère Falcon 900	F900B	Falcon 900 (Honeywell TFE731)
	Mystère Falcon 900	F900C	Falcon 900C (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX		Falcon 900EX (Honeywell TFE731)
	Falcon 900EX Falcon 900EX Falcon 900EX	F900EX EASy F900DX F900LX	Falcon 900EX EASy (Honeywell TFE731)
DORNIER Seastar	Seastar CD2		Dornier Seastar CD2 (PWC PT6)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
EADS CASA	C-212-CB	Aviocar	CASA C-212 (Honeywell TPE331)
	C-212-CC	Aviocar	
	C-212-CD	Aviocar	
	C-212-CE	Aviocar	
EADS CASA	C-212-CF	Aviocar	CASA C-212 (PWC PT6)
	C-212-DD	Aviocar	
	C-212-DF	Aviocar	
	C-212-EE	Aviocar	
EADS CASA	C-212-VA	Aviocar	CASA C-295 (PWC PW127)
	C-212-DE	Aviocar	
	C-295		
	CN-235		
EADS CASA	CN-235-100		CASA CN-235 (GE CT7)
	CN-235-200		
	CN-235-300		
ECLIPSE AEROSPACE Inc.	EA500		Eclipse EA500 (PWC PW610)
EMBRAER	EMB-110P1	Bandeirante	Embraer EMB-110 (PWC PT6)
	EMB-110P2	Bandeirante	
	EMB-121A	Xingu I	Embraer EMB-121 (PWC PT6)
	EMB-121A1	Xingu II	
EMBRAER	EMB-120	Brasilia	Embraer EMB-120 (PWC PW110 Series)
	EMB-120ER	Brasilia	
	EMB-120RT	Brasilia	
EMB-135BJ	Legacy 600 Legacy 650	Embraer EMB-135/145 (RR Corp AE3007A)	

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	EMB-135ER EMB-135LR EMB-145 EMB-145EP EMB-145ER EMB-145EU EMB-145LR EMB-145LU EMB-145MK EMB-145MP		
	EMB-500	Phenom 100	Embraer EMB-500 (PWC PW617)
	EMB-505	Phenom 300	Embraer EMB-505 (PWC PW535)
	ERJ 170-100 LR ERJ 170-100STD ERJ 170-200 LR ERJ 170-200STD	ERJ-170 ERJ-170 ERJ-175 ERJ-175	Embraer ERJ-170 Series (GE CF34)
	ERJ 190-100 ECJ ERJ 190-100 IGW ERJ 190-100 LR ERJ 190-100 SR ERJ 190-100 STD ERJ 190-200 IGW	Lineage 1000 ERJ-190 AR ERJ-190 ERJ-190 ERJ-190 ERJ-195 AR	Embraer ERJ-190 Series (GE CF34)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	ERJ 190-200 LR ERJ 190-200 STD	ERJ-195 ERJ-195	
MARYLAND AIR INDUSTRIES (FOKKER- FAIRCHILD)	F-27A to -M FH-227 FH-227B FH-227C FH-227D FH-227E		Fokker F27/Fairchild F-27/FH-227 (RRD Dart)
FOKKER SERVICES	F27 Mark 100 F27 Mark 200 F27 Mark 300 F27 Mark 400 F27 Mark 500 F27 Mark 600 F27 Mark 700	Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship Friendship	
FOKKER SERVICES	F27 Mark 050 F27 Mark 0502 F27 Mark 0604	Fokker 50 Fokker 50 Fokker 60	Fokker 50/60 Series (PWC PW 125/127)
	F28 Mark 0070 F28 Mark 0100	Fokker 70 Fokker 100	Fokker 70/100 (RRD Tay)
	F28 Mark 1000 F28 Mark 1000C F28 Mark 2000	Fellowship Fellowship Fellowship	Fokker F28 Series (RRD Spey)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	F28 Mark 3000 F28 Mark 3000C F28 Mark 3000R F28 Mark 3000RC F28 Mark 4000	Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship Fellowship	
GOVERNMENT AIRCRAFT FACTORIES (ASTA)	N22/N22A to N22S N24/N24A		Nomad N22/24 Series (RR Corp 250)
GROB Aircraft AG			Grob G 520 Series (Honeywell TPE331)
GULFSTREAM AEROSPACE Corporation	G-1159 G-1159A G-1159B	Gulfstream II Gulfstream IIB Gulfstream III	Gulfstream G-1159 Series (RRD Spey)
	G-159	Gulfstream I	Gulfstream G-159 (RRD Dart)
	GIV (G300) GIV (G400) G-IV/GIV-SP	Gulfstream G300 Gulfstream G400 Gulfstream G-IV/GIV-SP	Gulfstream G-IV Series (RRD Tay)
	GIV-X (G350) GIV-X (G450)	Gulfstream G350 Gulfstream G450	Gulfstream GIV-X Series (RRD Tay)
	GV	Gulfstream GV	Gulfstream GV basic model (RRD BR710)
	GV-SP (G500) GV-SP (G550)	Gulfstream G500 Gulfstream G550	Gulfstream GV-SP Series (RRD BR710)
	GVI	G650	Gulfstream GVI (RRD BR725)
GULFSTREAM AEROSPACE LP (GALP) c/o Israel	1125 Westwind Astra		Gulfstream (IAI) 100/1125/Astra SPX (Honeywell TFE731)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
Aircraft Industries	Astra SPX G100	Gulfstream 100	
	Gulfstream 200 / IAI Galaxy	Galaxy 200	Gulfstream (IAI) 200/Galaxy (PWCPW306)
	Gulfstream G150	Gulfstream G150	Gulfstream (IAI) G150 (Honeywell TFE731)
	Gulfstream G280	Gulfstream G280	Gulfstream (IAI) G280 (Honeywell TAS907)
HAWKER BEEHCRAFT Corporation	400 400A 400T MU-300 MU-300-10	Beechjet Beechjet (Hawker 400XP) Beechjet Diamond I/IA Diamond II	Beech 400/Mitsubishi MU-300 (PWC JT15)
	BH.125 series 400 BH.125 series 600 DH.125 series 1 DH.125 series 3 DH.125 series 400 HS.125 series 1 HS.125 series 3 HS.125 series 400	'Beechcraft Hawker' 'Beechcraft Hawker' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley'	BAe 125 Series (RR Viper)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	HS.125 series 600 HS.125 series F3 HS.125 series F400 HS.125 series F600	'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley'	
	BAe.125 series 800 BH.125 series 400 BH.125 series 600 DH.125 series 1 DH.125 series 3 DH.125 series 400 Hawker 800 HS.125 series 3 HS.125 series 600 HS.125 series 700 HS.125 series F3 HS.125 series F400 HS.125 series F600	'Beechcraft Hawker' 'Beechcraft Hawker' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley' 'Hawker Siddeley'	BAe 125 Series 700/800 (Honeywell TFE731)
	BAe.125 series		BAe 125 Series 1000 (PWC PW305)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	Hawker 1000		
	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	BAe 125 Series 750/800XP/850XP/900XP (Honeywell TFE731)
	4000	Hawker 4000	Hawker 4000 (PWC PW308)
ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES	IAI 1121 IAI 1121A IAI 1121B IAI 1123	Jetcommander Jetcommander Jetcommander Commodore Jet	IAI 1121/1123 (GE CJ610)F
	IAI 1124 IAI 1124A	Westwind Westwind	IAI 1124 (Honeywell TFE731)
JSC Sukhoi Civil Aircraft	RRJ-95B	Superjet 100	RRJ-95 (PowerJet SaM146)
KELOWNA (Convair)	440		Convair 580 (RR Corp 501)
LEARJET	LJ 23		Learjet 23 (GE CJ610)
	24 /24A 24B / 24B-A 24C 24D / 24D-A 24E 24F / 24F-A 25		Learjet 24/25 (GE CJ610)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	25A 25B 25C 25D 25F		
	31 / 31A		Learjet 31 (Honeywell TFE731)
	35 / 35A 36 / 36A		Learjet 35/36 (Honeywell TFE731)
	55 / 55B / 55C		Learjet 55 (Honeywell TFE731)
	Learjet 60	LJ60 LJ60XR	Learjet 60 (PWC PW305)
	Learjet 40 Learjet 45 Learjet 70 Learjet 75	LJ45 LJ40XR LJ45 LJ40XR LJ70 LJ75	Learjet Model 45 (Honeywell TFE731)
LOCKHEED MARTIN Corporation	1329-25	JetStar II	Lockheed 1329 (Honeywell TFE731)
	1329-23D	JetStar	Lockheed 1329 PW (PW JT12)
	Model 188C Model L188A	Electra Electra	Lockheed 188 (RR Corp 501)
	382G	Hercules	Lockheed 382 (RR Corp 501)
	L-1011-385-1 L-1011-385-1-15 L-1011-385-3	TriStar TriStar TriStar	Lockheed L-1011 (RR RB211)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
M7 AEROSPACE	SA-26-T		Fairchild SA26-T (PWC PT6)
	SA26AT		Fairchild SA26 AT (Honeywell TPE331)
	SA226-AT SA226-T SA226-T(B) SA226-TC		Fairchild SA226 (Honeywell TPE331)
	SA227-AC SA227-AT SA227-BC SA227-CC SA227-DC SA227-TT	Swearingen Metro Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (Honeywell TPE331)
	SA227-PC	Swearingen Metro	Fairchild SA227 Series (PWC PT6)
	McDONNELL DOUGLAS Corporation BOEING COMPANY	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	
DC-8 Series 70 DC-8 Series 70F			DC-8 (CFM56)
DC-8 Series 50 DC-8 Series 60 DC-8 Series 60F DC-8F			DC-8 (PW JT3D)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	DC-8 Series 40		DC-8 (RR Conway)
	DC-9-10 Series DC-9-20 Series DC-9-30 Series DC-9-40 Series DC-9-50 Series		DC-9 (PW JT8D)
	717-200		MD 717-200 (RRD BR700-715)
	MD-11 MD-11F		MD-11 (GE CF6)
	MD-11		MD-11 (PW 4000)
	DC-9-81 (MD-81) Series DC-9-82 (MD-82) Series DC-9-83 (MD-83) Series DC-9-87 (MD-87) Series MD-88	MD-81 MD-82 MD-83 MD-87	MD-80 Series (PW JT8D)
	MD-90 Series		MD-90 (IAE V2500)
MITSUBISHI Heavy Industries	MU-2B-26A MU-2B-36A MU-2B-40 MU-2B-60		Mitsubishi MU-2B (Honeywell TPE331)
PIAGGIO Aero Industries	P.166 DP1		Piaggio P166 (PWC PT6)
	P180	Avanti	Piaggio P180 Avanti/Avanti II (PWC PT6)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	P180	Avanti II	
PILATUS AIRCRAFT	PC-12 PC-12/45 PC-12/47 PC-12/47E		Pilatus PC-12 (PWC PT6)
PIPER AIRCRAFT	PA31T to T3	Cheyenne	Piper PA-31T Series (PWC PT6)
	PA-42-1000	Cheyenne 400LS	Piper PA-42 (Honeywell TPE-331)
	PA-42 PA-42-720 PA-42-720R	Cheyenne III Cheyenne IIIA	Piper PA-42 (PWC PT6)
	PA-46-500TP	Malibu Meridian	Piper PA-46-500TP (PWC PT6)
POLSKIE ZAKŁADY LOTNICZE	PZL M28 00 PZL M28 02 PZL M28 05		PZL M 28 (PWC PT6)
ASI AVIATION	F 406	Caravan II	Reims-Cessna F 406 (PWC PT6)
RUAG Aerospace Services GmbH	DO 28 D-6 Dornier 128-6		Dornier Do 28 Series (PWC PT6)
	228-100 series 228-200 series		Dornier 228 (Honeywell TPE331)
SAAB AB, SAAB Aerosystems	340A(SF340A) 340B	Saab-Fairchild 340A	Saab (SF) 340 (GE CT7)
	2000		Saab 2000 (RR Corp AE2100)
SABRELINER Corporation	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (Honeywell TFE731)
	NA-265-65		Sabreliner NA-265 (PW JT12)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
SHORT BROTHERS	SC7 Series 3	Sjyvan	Shorts SC7 (Honeywell TPE331)
	SD3-30 SD3-60 SD3-60 SHERPA SD3-SHERPA	Variant 200 Variant 200 Variant 200 Variant 200	Shorts SD3 Series-30/SD3-60 (PWC PT6)
SOCATA	TBM 700 A TBM 700 B TBM 700 C1 TBM 700 C2 TBM 700 N	TBM 850 TBM 900	Socata TBM 700 Series (PWC PT6)
TUPOLEV PSC	TU 204-120CE		Tupolev TU 204 (RR RB211)
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	681 690 695 680-T 680-V 680-W 690A 690B 690C 690D 695A 695B		Twin Commander 680/681/690/695 Series (Honeywell TPE331)
VIKING AIR	DHC-6-1	Twin Otter	De Havilland DHC-6 (PWC PT6)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
(Bombardier) (De Havilland)	DHC-6-100/110 DHC-6-200/210 DHC-6-300/310/320 DHC-6-400		
	DHC-7-100 DHC-7-101 DHC-7-102 DHC-7-103 DHC-7-110 DHC-7-111		De Havilland DHC-7 (PWC PT6)
VULCANAIR	AP68TP300 AP68TP600	Spartacus Viator	Vulcanair AP68TP Series (RR Corp 250)
	SF600 SF600A		Vulcanair SF600 (RR Corp 250)

STC w SAMOLOTACH GRUPY 1

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz STC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
GOMOLZIG FLUGZEUG-UND MASCHINENBAU	Dornier Do 28 D-2		Dornier Do 28 (Walter M601)
JET AVIATION AG	Fan Jet Falcon Series E		Falcon 20E (Honeywell TFE731)

GRUPA 1 SAMOLOTY			
Posiadacz STC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
NEXTANT AEROSPACE, L.L.C.	Beech 400A		Beech 400A (Williams FJ44)

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części-66
AGUSTAWESTLAND	A109E A109N A109S AW109SP		Agusta A109 Series (PWC PW206/207)
	A109 A109A A109AII A109C		Agusta A109 Series (RR Corp 250)
	A109K2		Agusta A109 (Turbomeca Arriel 1)
	A109E A109LUH		Agusta A109 Series (Turbomeca Arrius 2)
	AB139 AW139		Agusta AB139/AW139 (PWC PT6)
	EH101-500 Series EH101-510 Series EH101-300		Agusta/Westland EH-101 (GE CT7)
	AW169		AW169 (PWC 210)
	AW189		AW189 (GE CT7)

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	AB 212		Bell 212/Agusta AB212 (PWC PT6)
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	212		
AGUSTA	AB 204 BSeries AB 205 A1		Agusta AB204, AB205/Bell 204, 205 (Honeywell T53)
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC.	204B 205A-1		
BELL HELICOPTER TEXTRON, INC	412 412EP 412CF		Bell 412/Agusta AB412 (PWC PT6)
AGUSTA	AB 412 AB 412 EP		
BELL HELICOPTER TEXTRON	214B 214B-1		Bell 214 (Honeywell T5508)
	214ST		Bell 214ST(GE CT7)
BELL HELICOPTER CANADA	222 222B 222U		Bell 222 (Honeywell LTS 101)
	230	230 Executive	Bell 230 (RR Corp 250)
	230	230 Utility	
	230	230 EMS	
427		Bell 427 (PWC PW207D)	

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	429		Bell 429 (PWC PW207D)
	430		Bell 430 (RR Corp 250)
ERICKSON AIRCRANE	EAC S-64F		Erickson S-64 (PW JFTD 12)
AIRBUS HELICOPTERS	SA 330 J		Eurocopter SA 330 (Turbomeca Turmo)
	AS 332 C AS 332 L AS 332 C1 AS 332 L1		Eurocopter AS 332 (Turbomeca Makila AS 332 L 1A/1A1)
	AS 332 L2		Eurocopter AS 332 L2 (Turbomeca Makila 1A2)
	AS 355 E AS 355 F AS 355 F1 AS 355 F2		Eurocopter AS 355 (RR Corp 250)
	AS 355 N AS 355 NP		Eurocopter AS 355 (Turbomeca Arrius 1)
	SA 365 N SA 365 N1 AS 365 N2	Dauphin Dauphin Dauphin	Eurocopter SA 365 N/N1, AS 365 N2 (Turbomeca Arriel 1)
	AS 365 N3	Dauphin	Eurocopter AS 365 N3 (Turbomeca Arriel 2C)
	EC 155 B EC 155 B1		Eurocopter EC 155 (Turbomeca Arriel 2)
	EC 175 B		Eurocopter EC 175 (PWC PT6C)

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	EC 225 LP		Eurocopter EC 225 (Turbomeca Makila 2A)
	SA 365 C SA 365 C1 SA 365 C2 SA 365 C3	Dauphin Dauphin Dauphin Dauphin	Eurocopter SA 365 C Series (Turbomeca Arriel 1)
	SA 366 G1	Dauphin	Eurocopter SA 366 G1 Series (Lycoming LTS101)
Philippine Aerospace Development Corp	P-BO 105 C P-BO 105 S		BO 105 series (RR Corp 250)
AIRBUS HELICOPTERS DEUTSCHLAND GmbH	BO 105 A BO 105 C BO 105 D Series BO 105 LS A-1 BO 105 LS A-3 BO 105 S		
	EC 135 P1 EC 135 P2 EC 135 P2+ EC 135 P3 EC 635 P2+ EC 635 P3		Eurocopter EC 135 (PWC PW206)
	EC 135 T1 EC 135 T2		Eurocopter EC 135 (Turbomeca Arrius 2B)

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	EC 135 T2+ EC 135 T3 EC 635 T1 EC 635 T2+ EC 635 T3		
	MBB-BK 117 A Series MBB-BK 117 B Series		Eurocopter MBB-BK 117 A/B (Honeywell LTS 101)
	MBB-BK 117 C1		Eurocopter MBB-BK 117 C1 (Turbomeca Arriel 1)
	MBB-BK 117 C2	EC145	Eurocopter MBB-BK 117 C2 (Turbomeca Arriel 1)
	MBB-BK117 D2	EC145 T2 H145	Eurocopter MBB-BK 117 D2 (Turbomeca Arriel 2)
KAMAN AEROSPACE CORPORATION	K-1200		Kaman K-1200 (Honeywell T5317)
KAMOV	Ka-32A11BC		Kamov Ka 32 (Klimov)
MD HELICOPTERS, Inc.	MD900		MD Helicopters MD900 (PWC PW206/207)
PZL-ŚWIDNIK	W-3A W-3AS		PZL-Swidnik W-3A/W-3AS (Rzeszow PZL-10W)
AGUSTA	AS61N AS61NI		Agusta AS61N/Sikorsky S-61N (GE CT58)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-61N		

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	S-61NM		
	S-58 BT to JT		Sikorsky S-58 (PWC PT6T)
	S-76A		Sikorsky S-76A (RR Corp 250)
	S-76A S-76A	S-76A+ S-76A++	Sikorsky S-76 (Turbomeca Arriel 1)
	S-76B	S-76B	Sikorsky S-76B (PWC PT6)
	S-76C		Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 1)
	S-76C S-76C	S-76C+ S-76C++	Sikorsky S-76C (Turbomeca Arriel 2)
	S-76D		Sikorsky S-76D (PW210S)
	S-92A		Sikorsky S-92A (GE CT7-8)

STC w ŚMIGŁOWCACH GRUPY 1

GRUPA 1 ŚMIGŁOWCE			
Posiadacz STC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
Heli-Air Inc.	Bell 222		Bell 222 (RR Corp 250)

PODGRUPA 2a: SAMOLOTY Z JEDNYM SILNIKIEM TURBO-ŚMIGŁOWYM (Inne niż te w Grupie 1)	
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
AERO VODOCHODY	Aero Ae-270 (PWC PT6)
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-302 (Lycoming LTP-101) Air Tractor AT-400/500/600 Series (PWC PT6)
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi SF260 (RR Corp 250)

PODGRUPA 2a: SAMOLOTY Z JEDNYM SILNIKIEM TURBO-ŚMIGŁOWYM (Inne niż te w Grupie 1)	
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (PWC PT6)
CESSNA AIRCRAFT Company	Cessna (Soloy) 206/207 (RR Corp 250) Cessna 208 Series (PWC PT6) Cessna 210 (RR Corp 250)
EADS PZL "WARSZAWA-OKECIE"	EADS PZL PZL-106 BT (Walter M601) EADS PZL PZL-106 BTU (PWC PT6)
EXTRA Flugzeugproduktions- und Vertriebs-GmbH	Extra EA-400-500 (RR Corp 250)
GROB Aircraft AG	Grob G 120TP (RR Corp 250)
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule MX-7 (RR Corp 250)
PACIFIC AEROSPACE Corporation	PAC 750XL (PWC PT6)
PILATUS AIRCRAFT	Pilatus PC-6 Series (Turbomeca Astazou) Pilatus PC-6 (PWC PT6) Pilatus PC-6 Series (Honeywell TPE 331)
THRUSH AIRCRAFT	Ayres S2R Series (PWC PT6)
VIKING AIR (Bombardier) (De Havilland)	De Havilland DHC-2 (PWC PT6)
ZLIN AIRCRAFT	Zlin Z-37 T Series (Walter M601)

STC w SAMOLOTACHACH PODGRUPY 2a

PODGRUPA 2a: SAMOLOTY Z JEDNYM SILNIKIEM TURBO-ŚMIGŁOWYM (Inne niż te w Grupie 1)	
Posiadacz STC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
AERO TWIN, Inc. / SUPERVAN SYSTEMS, LTD.	Cessna 208/208B (Honeywell TPE331)

PODGRUPA 2a: SAMOLOTY Z JEDNYM SILNIKIEM TURBO-ŚMIGŁOWYM (Inne niż te w Grupie 1)	
Posiadacz STC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
JETPROP, LLC.	Piper PA-46 z hermetyzacją (PWC PT6)
SOLOY, LLC	Cessna 206 (RR Corp 250)
SOLOY, LLC	Cessna 207 (RR Corp 250)
WEST PACIFIC AIR, LLC	Beech 36TC (PWC PT6)

PODGRUPA 2B: ŚMIGŁOWCE Z JEDNYM SILNIKIEM TURBINOWYM (inne niż te w Grupie 1)			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
AGUSTA	A119 AW119 MkII	Koala Koala	Agusta A119/ Agusta AW119MkII (PWC PT6)
BELL HELICOPTER CANADA	407		Bell 407 (RR Corp 250)
AGUSTA	AB 206A AB 206B		Agusta AB206 / Bell 206 (RR Corp 250)
BELL HELICOPTER TEXTRON CANADA LIMITED	206 Series from A to L		
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	480		Enstrom 480 (RR Corp 250)
AIRBUS HELICOPTER	AS 350 B AS 350 B1 AS 350 B2 AS 350 BA AS 350 BB	Écureuil	Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 1)

PODGRUPA 2B: ŚMIGŁOWCE Z JEDNYM SILNIKIEM TURBINOWYM (inne niż te w Grupie 1)			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
	AS 350 B3		Eurocopter AS 350 (Turbomeca Arriel 2)
	AS 350 D		Eurocopter AS 350 (Honeywell LTS 101)
	EC 120 B	Colibri	Eurocopter EC 120 (Turbomeca Arrius 2F)
	EC 130 B4 EC 130 T2		Eurocopter EC 130 (Turbomeca Arriel 2)
	SA 315 B	Lama	Eurocopter SA 315B (Turbomeca Artouste)
	SA 3180 SA 318 B SA 318 C	Alouette- Astazou	Eurocopter SA 318 (Turbomeca Astazou)
	SA 319 B	Alouette III	Eurocopter SA 319 (Turbomeca Astazou XIV)
	SA 341 G	Gazelle	Eurocopter SA 341 (Turbomeca Astazou)
	SA 342 J	Gazelle	Eurocopter SA 342 J (Turbomeca Astazou XIV)
	SE 3160 SA 316 B SA 316 C	Alouette III	Eurocopter SA 316 B/SA 316 C (Turbomeca Artouste)
MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	369 H series 369 D, E and FF		MD Helicopters 369 Series/SEI NH-500D (RR Corp 250)
Mecaer Aviation Group	NH-500D		

PODGRUPA 2B: ŚMIGŁOWCE Z JEDNYM SILNIKIEM TURBINOWYM (inne niż te w Grupie 1)			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
MD HELICOPTERS INC. (MDHI)	500N 600N		MD Helicopters 500N/600N AMD500N (RR Corp 250)
Mecaer Aviation Group	AMD-500N		
PZL-ŚWIDNIK	SW-4		PZL SW-4 (RR Corp 250)
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R66		Robinson R66 (RR Corp 250)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269D		Schweizer 269D (RR Corp 250)

PODGRUPA 2c: ŚMIGŁOWCE Z JEDNYM SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
ANTARES INTERNATIONAL	SH-4		Silvercraft SH-4 (Franklin)
BRANTLY INTERNATIONAL, INC.	B-2		Brantly B2 (Lycoming)
HELICOPTÈRES GUIMBAL	G2	Cabri	Cabri G2 (Lycoming)
THE ENSTROM HELICOPTER CORPORATION	F-28 series 280 series		Enstrom F-28/280 (Lycoming) Enstrom F-28/280 (Lycoming)

PODGRUPA 2c: ŚMIGŁOWCE Z JEDNYM SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)			
Posiadacz TC	Model	Oznaczenie handlowe	Wpis uprawnień na typ wg Części 66
Mecaer Aviation Group	NH 300C	Model 300C	Schweizer/Breda Nardi 269/300 (Lycoming)
SCHWEIZER AIRCRAFT CORPORATION	269A	Model 300C	
	269B 269C 269C-1	Model 300C Model 300C Model 300C	
ROBINSON HELICOPTER COMPANY	R22 R22 ALPHA R22 BETA R22 MARINER R44 R44 II		Robinson R22/R44 Series (Lycoming)
SIKORSKY AIRCRAFT	S-58 A to J		Sikorsky S-58 (Wright Cyclone)

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
AD Holdings, Inc	Thorp T-211 (Continental)	Metal	X	
	Thorp T-211 (Jabiru)	Metal	X	
AERO Sp.z.o.o	Aero AT-3 (Rotax)	Metal	X	
AERODIF (Dyn'aviation)	CAP 10 (Lycoming)	Wood	X	
	CAP 20/21 (Lycoming)	Wood	X	
	CAP 230 Series (Lycoming)	Kompozyt + Drewno	X	
AEROSTAR AIRCRAFT	Piper PA-60/61 Series	Metal		X

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
Corporation	(Lycoming)			
	Piper PA-60/61 hermetyzowany (Lycoming)	Metal+ hermetyzacja		X
AIR TRACTOR	Air Tractor AT-250/300 (PW R985)	Metal		X
	Air Tractor AT-301/401/501 (PW R1340)	Metal		X
	Air Tractor AT-401 (PZL-3S)	Metal		X
Air Transport Group Holdings, Inc	Lake C/LA Series (Lycoming)	Metal	X	
AIRCRAFT Design and Certification	(WD) D4 Fascination (Rotax)	Kompozyt	X	
	Lightwing AC4 (Rotax)	Kompozyt	X	
AIRCRAFT INDUSTRIES	Let L 200 (LOM)	Metal	X	
	Let Z-37 Series (LOM)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
ALENIA AERMACCHI	Aermacchi F260 Series (Lycoming)	Metal	X	
	SIAI-Marchetti S.205 (Franklin)	Metal	X	
	SIAI-Marchetti S.205/S.208 (Lycoming)	Metal	X	
ALEXANDRIA Aircraft LLC	Bellanca 14-19 Series (Continental)	Drewno + Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Bellanca 17-30-(Continental)	Drewno + Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Bellanca 17-31 Series	Drewno +	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	(Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem		
ALLIED AG CAT Productions	Grumman G-164 (Continental)	Metal	X	
	Grumman G-164 (Jacobs)	Metal	X	
	Grumman G-164 (PW R Series)	Metal	X	
ALPHA AVIATION	Robin HR 200/ R 2000 series (Lycoming)	Metal	X	
AMERICAN CHAMPION Aircraft Corp.	Champion 7 (Superior)	Drewno + Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Champion 7 (Lycoming)	Drewno + Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Champion 7 (Continental)	Drewno + Metal tubing fabric	X	
	Champion 8 Series (Lycoming)	Drewno + Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
AQUILA Aviation by Excellence AG	Aquila AT01 (Rotax)	Kompozyt Metal	X	
AUGUSTAIR	VARGA 2150/2180 (Lycoming)	Metal	X	
BEEHCRAFT Corporation	Beech 19 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Beech 23 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Beech 24 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Beech 33 Series (Continental)	Metal	X	
	Beech 35 Series (Continental)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	Beech 36 Series (Continental)	Metal	X	
	Beech 50 Series (Lycoming)	Metal		X
	Beech 55 Series (Continental)	Metal		X
	Beech 56 Series (Lycoming)	Metal		X
	Beech 58 Series (Continental)	Metal		X
	Beech 58P (Continental)	Metal + hermetyzacja		X
	Beech 58TC (Continental)	Metal		X
	Beech 60 Series (Lycoming)	Metal		X
	Beech 65-80 Series (Lycoming)	Metal		X
	Beech 76 (Lycoming)	Metal	X	
	Beech 77 (Lycoming)	Metal	X	
	Beech 95 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Beech 95 Series (Continental)	Metal		X
	Beech A23 (Continental)	Metal	X	
BERIEV	Beriev Be-103 (Continental)	Metal		X
B-N GROUP Ltd. (Britten-Norman)	Britten-Norman BN.2A Mark III (Lycoming)	Metal		X
	Britten-Norman BN2A Series (Lycoming)	Metal		X
	Britten-Norman BN2B Series (Lycoming)	Metal		X
CEAPR	Robin ATL/ATL S (JPX 4T60)	Drewno+Kompozyt	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	Robin ATL L (Limbach L2000)	Drewno+Kompozyt	X	
	Robin DR 200 series (Potez)	Drewno	X	
	Robin DR 220 series (Continental)	Drewno	X	
	Robin DR 221 series (Lycoming)	Drewno	X	
	Robin DR 250 series (Lycoming)	Drewno	X	
	Robin DR 253 series (Lycoming)	Drewno	X	
	Robin DR 300 series (Lycoming)	Drewno	X	
	Robin DR 400 series (Lycoming)	Drewno	X	
	Robin DR 400 Series (Technify)	Drewno	X	
	Robin DR 400RP (Porsche)	Drewno	X	
	Robin HR 100 series (Continental)	Metal	X	
	Robin HR 100 series (Lycoming)	Metal	X	
	Robin R 1180 series (Lycoming)	Metal	X	
	Robin R 3000 series (Lycoming)	Metal	X	
CESSNA AIRCRAFT Company				
	Cessna 175 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna 177 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Cessna 180 Series	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	(Continental)			
	Cessna 185 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna 188 (Continental)	Metal	X	
	Cessna 206 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna 206 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Cessna 207 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna 210 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna P210 (Continental)	Metal+hermetyzacja	X	
	Cessna 310/320 Series (Continental)	Metal		X
	Cessna 321 (Continental)	Metal	X	
	Cessna 335 (Continental)	Metal+hermetyzacja		X
	Cessna 336 (Continental)	Metal	X	
	Cessna 340 (Continental)	Metal+hermetyzacja		X
	Cessna T303 (Continental)	Metal		X
	Cessna/Reims-Cessna 150/F150 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna/Reims-Cessna 152/F152 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Continental)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	Cessna/Reims-Cessna 172/F172 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Continental)	Metal	X	
	Cessna/Reims-Cessna 182/F182 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (nie hermetyzowany)	Metal		X
	Cessna/Reims-Cessna 337 Series (Continental) (hermetyzowany)	Metal+hermetyzacja		X
	Cessna C300/C350/C400 (Continental)	Kompozyt	X	
	Cirrus SR20/SR22/SR22T Series (Continental)	Kompozyt	X	
CIRRUS Design Corporation				
	Commander 112 (Lycoming)	Metal	X	
COMMANDER PREMIER AIRCRAFT CO.	Commander 114 (Lycoming)	Metal	X	
	Czech Sport PS-28 (Rotax)	Metal	X	
Czech Sport Aircraft a.s.	Beagle B.121 series 1 (Continental)	Metal	X	
DE HAVILLAND Support (Aircraft with SAS)	Beagle B.121 series 2/3 (Lycoming)	Metal	X	
	Decourt DMS 884 (Franklin)	Drewno	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
DECOURT (Aircraft with SAS)	Diamond DA20 (Continental)	Kompozyt	X	
DIAMOND AIRCRAFT Industries	Diamond DA20/DV20 (Rotax)	Kompozyt	X	
	Diamond DA40 (Austro Engine)	Kompozyt	X	
	Diamond DA40 (Lycoming)	Kompozyt	X	
	Diamond DA40 D (Technify)	Kompozyt	X	
	Diamond DA42 Series (Austro Engine)	Kompozyt	X	
	Diamond DA42 Series (Technify)	Kompozyt	X	
	Diamond DA62 (Austro Engine)	Kompozyt	X	
	Aerocommander 100 (Lycoming)	Metal	X	
DYNAC AEROSPACE Corporation	Bólkow BO 208 (Continental)	Metal	X	
EADS Deutschland Military Air Syst	Bólkow BO 209 (Lycoming)	Metal	X	
	Bólkow BO 207 (Lycoming)	Drewno	X	
	SIAT 223 (Lycoming)	Metal	X	
	PZL-104 Wilga (Lycoming)	Metal	X	
EADS PZL 'WARSZAWA- OKECIE'	PZL-104 Wilga Series (PZL)	Metal	X	
	PZL-104A Wilga (Ivchenko)	Metal	X	
	PZL-110 Koliber (Franklin)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	PZL-Kolibr 150 Series (Lycoming)	Metal	X	
	PZL-Kolibr 160 (Lycoming)	Metal	X	
	PZL-106 Series (PZL)	Metal		X
EADS PZL 'WARSZAWA-OKECIE' (Aircraft with SAS)	RS 180 (Lycoming)	Drewno	X	
E.I.S Aircraft GmbH	Evektor EV-97 VLA (Rotax)	Metal	X	
EVEKTOR	SportStar RTC (Rotax)	Metal	X	
	Extra EA-200/300 Series (Lycoming)	Kompozyt	X	
EXTRA Flugzeugproduktions- und Vertriebs-GmbH	Extra EA-400 (Continental)	Kompozyt+hermetyzacja	X	
	AS202 Series (Lycoming)	Metal	X	
FFA ALTENRHEIN	SC01 Series (Lycoming)	Kompozyt	X	
FFT GYROFLUG (Aircraft with SAS)	CTLS-ELA (Rotax)	Kompozyt	X	
Flight Design GmbH	Club Sprint/Sprint 160 (Lycoming)	Metal	X	
FLS AEROSPACE (Aircraft with SAS)	OA7 Optica Series (Lycoming)	Metal	X	
	RF 47 (Limbach)	Drewno	X	
Fournier, Rene	RF 6B (Continental)	Drewno	X	
	RF 6B (Lycoming)	Drewno	X	
	Fuji FA-200 Series (Lycoming)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
FUJI Heavy Industries	Gippsland GA8 (Lycoming)	Metal	X	
GA8 Airvan Pty Ltd	Gardan GY 80 (Lycoming)	Metal	X	
GARDAN (Aircraft with SAS)	General Avia F.22 (Lycoming)	Metal	X	
GENERAL AVIA Costruzioni Aeronautiche (Aircraft with SAS)	General Avia F20 Series (Continental)	Metal		X
	Ruschmeyer R90-230RG (Lycoming)	Kompozyt	X	
Bernd Hager/Anatoli Stobbe GbR	Grob G115/120 Series (Lycoming)	Kompozyt	X	
GROB Aircraft AG	H 40 (Lycoming)	Kompozyt	X	
Hoffmann GmbH & Co. KG	III Sky Arrow 650/710 (Rotax)	Kompozyt	X	
Magnaghi Aeronautica S.p.A. (INIZIATIVE INDUSTRIALI ITALIANE)	Instytut Lotnictwa I-23 Manager (Lycoming)	Kompozyt	X	
INSTYTUT LOTNICTWA	Aerocommander 200 (Continental)	Metal	X	
INTERCEPTOR AIRCRAFT Corporation	Issoire APM 20/30 (Rotax)	Kompozyt	X	
ISSOIRE AVIATION	Issoire APM 40 (Continental)	Kompozyt	X	
	Piper PA-25 Series (Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
LAVIA ARGENTINA S.A. (LAVIASA)	Liberty XL-2 (Continental)	Kompozyt	X	
LIBERTY AEROSPACE Incorporated	Maule M4 (Continental)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
MAULE AEROSPACE TECHNOLOGY	Maule M4 (Franklin)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule M4 (Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule M5 (Continental)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule M5 (Franklin)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule M5 (Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule M6 (Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule M7 Series (Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Maule MX-7 (Lycoming)	Rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Mooney M18L (Continental)	Metal + drewno	X	
MOONEY AIRPLANE Company	Mooney M20 (Continental)	Metal	X	
	Mooney M20/M20A (Lycoming)	Metal+ drewno	X	
	Mooney M20B to M20S/M22 (Lycoming)	Metal	X	
	Nipper T-66 (Stark)	Drewno + rurki metalowe obciążone materiałem	X	
NIPPER	SKYCAR (Lycoming)	Metal	X	
OMA SUD SPA Sky Technologies	Piaggio P166 (Lycoming)	Metal		X
PIAGGIO Aero Industries	Pilatus PC-6 Series (Lycoming)	Metal		X
PILATUS AIRCRAFT	Piper PA-23 Aztec (Lycoming)	Metal	X	
PIPER AIRCRAFT	PIPER AIRCRAFT	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
	Piper PA-28 Series (Continental)	Metal	X	
	Piper PA-28 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-28 Series (Thielert)	Metal		
	Piper PA-30 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-31 Series (Lycoming)	Metal		X
	Piper PA-31P (Lycoming)	Metal+ hermetyzacja		X
	Piper PA-32 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-34 Series (Continental)	Metal	X	
	Piper PA-34 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-36 Series (Continental)	Metal	X	
	Piper PA-36 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-38 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-39/40 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-44 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Piper PA-46 Pressurised (Continental)	Metal+ hermetyzacja	X	
	Piper PA-46 Pressurised (Lycoming)	Metal+ hermetyzacja	X	
	Piper PA-46 Series (Lycoming)	Metal	X	
	PZL M 18 (PZL)	Metal		X

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o.	PZL M 26 (Lycoming)	Metal	X	
	PZL-M20 (PZL)	Metal		X
Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o. o. (Aircraft with SAS)		Metal		
	REVO C/LA-4 Series (Lycoming)	Metal	X	
REVO, Inc	Do 28 Series (Lycoming)	Metal		X
RUAG AEROSPACE Services GmbH	IAR-46 (Rotax)	Metal	X	
S.C.Construcții Aeronautice S.A	SF 23 Series (Continental)	Drewno + rurki metalowe obciążone materiałem	X	
SCHEIBE Flugzeugbau	SF 23 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe obciążone materiałem	X	
SCHEIBE Flugzeugbau (Aircraft with SAS)	TSC Series (Lycoming)	Kompozyt	X	
SEASTAR CORP	Aviat Husky A (Lycoming)	Metal	X	
SKY INTERNATIONAL	Pitts S-1 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Pitts S-2 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe obciążone materiałem	X	
	Pitts S-2 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
Skyfox Aviation Ltd	Slingsby T67A (Lycoming)	Drewno	X	
SLINGSBY Aviation	Slingsby T67B/T67C/T67M Series (Lycoming)	Kompozyt	X	
	Grumman GA-7 (Lycoming)	Metal	X	
SOCATA	SOCATA MS 881 (Potez)	Metal	X	
	SOCATA MS 884/894/PZL Koliber (Franklin)	Metal	X	
	SOCATA Rallye Series (Continental)	Metal	X	
	SOCATA Rallye Series (Lycoming)	Metal	X	
	SOCATA TB Series (Lycoming)	Metal	X	
	SOCATA ST10 (Lycoming)	Metal	X	
SOCATA (Aircraft with SAS)	Sportavia Putzer RS180 (Lycoming)	Drewno + kompozyt	X	
Sportavia Putzer (Aircraft with SAS)	Republic UC-1 (Lycoming)	Metal	X	
STOL AIRCRAFT Corporation	Stemme ASP S15 (Rotax)	Kompozyt	X	
STEMME AG	Sukhoi Su-29/31 (MGA)	Kompozyt	X	
SUKHOI	Sukhoi SU-29(Vedeneyev)	Kompozyt	X	
SUKHOI (Aircraft with SAS)	Sukhoi SU-31 (Vedeneyev)	Kompozyt	X	
	Symphony OMF-100-160 (Lycoming)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
Symphony Aircraft Industries Inc	Taylorcraft 19 Series (Continental)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
TAYLORCRAFT 2000	Taylorcraft F21/F22 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
	Tecnam P2006T (Rotax)	Metal	X	
TECNAM Costruzioni Aeronautiche	Tecnam P92 (Rotax)	Metal	X	
	Tecnam P2002 (Rotax)	Metal	X	
	Tecnam P2008 (Rotax)	Kompozyt + metal	X	
	Tecnam P2010 (Lycoming)	Kompozyt + metal	X	
	Ayres S2R (PW R-985)	Rurki metalowe pokryte materiałem	X	
THRUSH Aircraft	Grumman/American AA-1 Series (Lycoming)	Metal	X	
TRUE FLIGHT Holdings	Grumman/American AA-5 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Commander 500 Series/680 Series (Lycoming)	Metal		X
TWIN COMMANDER AIRCRAFT Corporation	Commander 680P (Lycoming)	Metal+ hermetyzacja		X
	Commander 685 (Continental)	Metal+ hermetyzacja		X
	Rockwell 700 (Lycoming)	Metal+ hermetyzacja		X
	Commander 720 (Lycoming)	Metal+ hermetyzacja		X
	Partenavia P.64 (Lycoming)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
VULCANAIR	Partenavia P.66 (Lycoming)	Metal	X	
	Vulcanair P.68 Series (Lycoming)	Metal	X	
	Waco YMF (Jacobs)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
WACO Aircraft Company	Waco 2T Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
WACO Classic Aircraft Corp	CERVA CE43 (Lycoming)	Metal	X	
WASSMER (Aircraft with SAS)	CERVA CE44 (Continental)	Metal	X	
	WA4/21 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
	WA40 Series (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
	WA41 (Lycoming)	Drewno + rurki metalowe pokryte materiałem	X	
	XtremeAir XA42 (Lycoming)	Kompozyt	X	
XtremeAir GmbH	Yakovlev YAK-18T (Vedeneyev)	Metal	X	
YAKOVLEV (Aircraft with SAS)	EM-11 (Lycoming)	Kompozyt	X	
ZAKŁADY LOTNICZE	Zenair CH2000 (Lycoming)	Metal	X	
ZENAIR LTD	Zlin Z-143 L (Lycoming)	Metal	X	
ZLIN AIRCRAFT	Zlin Z-242 L (Lycoming)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz TC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
(MORAVAN AVIATION)				
	Zlin Z-26 Series (Walter Minor/AVIA)	Metal	X	
	Zlin Z-42 Series (LOM)	Metal	X	
	Zlin Z-43 Series (LOM)	Metal	X	
	Zlin Z-50 Series (LOM)	Metal	X	
	Zlin Z-50L Series (Lycoming)	Metal	X	
	Zlin Z-526 L (Lycoming)	Metal	X	

STC w SAMOLOTACH GRUPY 3

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz STC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
BARBARA AND ROBERT WILLIAMS	Cessna 150 Series (Lycoming)	Metal	X	
HOFFMANN GmbH & Co. KG	Cessna 150/A150/F150/FA150 (Rotax)	Metal	X	
LTB SAMMET GmbH	Cessna 150 (Rotax)	Metal	X	
PORSCHE AG	Cessna 182Q/F182Q (Porsche)	Metal	X	
SMA ENGINES INC.	Cessna 182Q/182R (SMA)	Metal	X	

GRUPA 3: SAMOLOTY Z SILNIKIEM TŁOKOWYM (inne niż te w Grupie 1)				
Posiadacz STC	Wpis uprawnień na typ wg Części 66	Rodzaj struktury	MTOM	
			2tony i poniżej	Powyżej 2 ton
SPERL TECHNIK & ENTWICKLUNGEN	Cessna 150/A150/F150/FA150 (Rotax)	Metal	X	
TECHNIFY MOTORS GmbH	Robin DR 400 (Technify)	Drewno	X	
	Cessna 172/F172 (Technify)	Metal	X	
	Piper PA-28-140/150/151/160/161/180/181 (Technify)	Metal	X	
	Cirrus SR22 (Technify)	Kompozyt	X	
	Cessna 206 (Technify)	Metal	X	

ZAŁĄCZNIK II
PRAKTYKA NA STANOWISKU PRACY I DOŚWIADCZENIE PRAKTYCZNE W
ZAKRESIE TYPÓW STATKÓW POWIETRZNYCH
LISTA ZADAŃ

Ograniczenia czasowe/prze glądy obsługowe

Prze gląd po 100 godzinach lotu (lotnictwo ogólne).
Prze glądy „B” lub „C” (transportowe statki powietrzne).
Udział w planowej inspekcji obsługowej zgodnie z AMM.
Prze gląd zapisów w książce obsługi statku powietrznego pod kątem ich prawidłowości.
Prze gląd zapisów z obsługi w celu sprawdzenia zgodności z dyrektywami zdatności.
Prze gląd 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 kozłów 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.
Sprawdzenie/uzupełnienie poziomu płynu hydraulicznego.
Sprawdzenie/uzupełnienie ciśnienia w hydroakumulatorach.
Ładowanie instalacji pneumatycznej.
Smarowanie elementów statku powietrznego.
Podłączanie naziemnego zasilania elektrycznego.
Obsługa instalacji wodnej i sanitarnej.
Wykonanie przeglądu przed lotem i codziennego.

Analiza wibracji i hałasu

Wykonanie analizy wibracji śmigłowca.
Wykonanie analizy widma hałasu.
Wykonanie analizy wibracji silnika.

Instalacja klimatyzacji

Wymiana ogrzewacza kabinowego.
Wymiana zaworu przepływu.
Wymiana zaworu upustowego.
Wymiana zaworu bezpieczeństwa.
Wymiana nawilżacza obiegowego.
Wymiana turbochłodnicy.
Wymiana dmuchawy kabinowej.
Wymiana wymiennika ciepła.
Wymiana sterownika regulacji ciśnienia.
Czyszczenie zaworu upustowego.
Dezaktywacja/aktywacja zaworu izolującego ładunek.
Dezaktywacja/aktywacja zaworu elementów wentylacji awioniki.
Sprawdzenie pracy instalacji klimatyzacji/ogrzewania.
Sprawdzenie instalacji regulacji ciśnienia.
Usuwanie usterek w instalacji.

Automatyczne sterowanie statkiem powietrznym

Montowanie mechanizmu wykonawczego AP.
Regulowanie naciągu linek.
Wymiana urządzenia sterującego.
Wymiana wzmacniacza.
Wymiana systemu LRU auto pilota w przypadku samolotu z komputerowym systemem sterowania kierunkiem i statecznością.
Sprawdzenie pracy pilota automatycznego.
Sprawdzenie pracy automatu regulacji mocy/ciągu.
Sprawdzenie pracy tłumika myśzkowania.
Sprawdzenie i regulacja sprzęgła mechanizmu wykonawczego.

Wykonanie regulacji wzmocnienia AP.
Sprawdzenie układu wyważania w zależności od liczby Macha.
Usuwanie usterek w układzie AP.
Sprawdzenie układu automatycznego lądowania.
Sprawdzenie układu zarządzania lotem.
Sprawdzenie układu zwiększania stateczności.

Urządzenia komunikacyjne

Wymiana urządzeń VHF.
Wymiana urządzeń HF.
Wymiana istniejącej anteny.
Wymiana odgromników.
Sprawdzenie działania urządzeń radiowych.
Sprawdzenie anteny VSWR.
Sprawdzenie działania układu SELCAL.
Operacyjne sprawdzenie układu komunikacji z pasażerami.
Sprawdzenie działania zintegrowanego układu audio.
Naprawa przewodów koncentrycznych.
Usuwanie usterek w układach komunikacji radiowej.

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.
Wykonanie poprawek do analizy obciążenia elektrycznego.
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.

Wyposażenie wnętrza/wyposażenie awaryjne

Wymiana dywanów.
Wymiana foteli załogi.
Wymiana foteli pasażerskich.
Sprawdzenie przewodnic foteli.
Sprawdzenie foteli/pasów pod kątem bezpieczeństwa.
Sprawdzenie wyposażenia awaryjnego.
Sprawdzenie radiostacji awaryjnej na zgodność z przepisami.
Naprawa pojemników na odpadki w toaletach.
Demontaż i montaż paneli sufitowych i ścian bocznych.
Naprawy tapicerskie.
Zmiana konfiguracji kabiny pasażerskiej.

Wymiana aktywatora systemu ładowania towaru.
Sprawdzenie systemu ładowania towaru.
Wymiana zjeżdżalni ewakuacyjnych/sznurów.

Instalacja przeciwpożarowa

Sprawdzenie napełnienia stałych butli przeciwpożarowych.
Sprawdzenie/testowanie działania układu ostrzegania i wykrywania ognia/dymu..
Sprawdzenie napełnienia przenośnych butli przeciwpożarowych.
Sprawdzenie układu wykrywania dymu w toaletach.
Sprawdzenie szczelności paneli w przedziale towarowym.
Montowanie nowych butli przeciwpożarowych.
Wymiana zapłonników w butlach przeciwpożarowych.
Usuwanie usterek w instalacji przeciwpożarowej.
Sprawdzenie pętli przeciwpożarowych silników.

Stewowanie statkiem powietrznym

Inspekcja pierwszorzędowych układów sterowania lotem i odnośnych komponentów zgodnie z AMM.
Wypuszczanie/chowanie klap i skrzeli.
Wymiana statecznika poziomego.
Wymiana spojlera/ tłumik drgań .
Wymiana steru wysokości.
Dezaktywacja/aktywacja kontroli serwomechanizmu lotki.
Wymiana lotki.
Wymiana steru kierunku.
Wymiana trymerów.
Montowanie linek i ich prowadzeń.
Wymiana slat.
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 pierwszorzędowych układów sterowania lotem.
Sprawdzenie działania systemu klap.
Sprawdzenie działania zespołu side stick.
Sprawdzenie działania THS.
Sprawdzenie zużycia systemu THS.

Instalacja paliwowa

System odprowadzania wody (działanie).
Wymiana pomp paliwowych.
Wymiana paliwowego układu rozdzielczego.
Wymiana elementów zbiorników paliwowych.
Wymiana/sprawdzenia zaworów kontroli paliwa.
Wymiana magnetycznych wskaźników poziomu paliwa.

Wymiana zaworu drenażu wody.
Ręczne sprawdzenie/obliczenie ilości paliwa.
Sprawdzenie filtrów paliwowych.
Sprawdzenie układu pomiaru przepływu paliwa.
Sprawdzenie regulacji paliwomierzy.
Sprawdzenie działania systemu spuszczenia/zrzucania paliwa.
Przemieszczanie paliwa między zbiornikami.
Ciśnienie podczas zlewania paliwa.
Ciśnienie podczas tankowania paliwa (kontrola ręczna).
Deaktywacja/aktywacja zaworów paliwowych (przemieszczania, X-feed, zlewanie, tankowanie).
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 przeciwoblodzeniowa i przeciwdeszczowa

Wymiana pompy.
Wymiana wyłącznika czasowego.
Kontrola naprawy śmigła zasilania układu odladzania.
Sprawdzenia działanie systemu odladzania.
Kontrola/sprawdzenia działania zasilania systemu odladzania krawędzi natarcia skrzydła.
Wymiana zaworu przeciw oblodzeniowego/odladzającego.
Montowanie silnika wycieraczek.
Sprawdzenia działania systemów.
Próba działania przeciw oblodzeniowej sondy Pitot'a.
Próba działania przeciw oblodzeniowego TAT.
Próba działania systemu przeciw oblodzeniowego skrzydła.
Udział w próbie działania systemu przeciw oblodzeniowego kanałów wlotowych powietrza do silnika (na działających silnikach).
Usuwanie usterek w instalacji przeciwoblodzeniowej i przeciwdeszczowej.

Układy wskazań/zapisów

Wymiana rejestratora parametrów lotu.
Wymiana rejestratora rozmów załogi.
Wymiana zegara czasowego.
Wymiana zespołu sterującego ostrzeganiem.
Wymiana taśmy/kasety rejestratora parametrów.

Odczytanie/odzyskiwanie danych zapisanych w rejestratorze parametrów lotu.
Usunięcie usterek w układach wskazań/rejestracji.
Wykonanie procedury zabezpieczania urządzeń przed ładunkami statycznymi (ESDS).
Sprawdzenia wpływu silnych pól magnetycznych na działanie urządzeń (HIRF).
Wykonanie procedury start/stop EIS.
Próba BITE CFDIU.
Skanowanie na ziemi centralnego systemu ostrzegania.

Podwozie

Zmontowanie koła.
Wymiana koła podwozia głównego.
Wymiana koła podwozia przedniego.
Wymiana aktywatora urządzenia sterującego.
Wymiana aktywatora przechyłu samochodów ciężarowych.
Wymiana aktywatora układu chowania podwozia.
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.
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.
Usunięcie usterek w układzie podwozia.
Sprawdzenie automatycznego systemu hamowania.
Wymiana płóz śmigłowca.
Wymiana wytrzymałych pokryć (shoes) płóz śmigłowca.
Zapakowanie i sprawdzenie pływaków.
Urządzenia unoszące się na wodzie.
Sprawdzenie/próba działania awaryjnego wysuwania (wysuwanie podczas awaryjnego lądowania).
Próba działania drzwi podwozia.

Oświetlenie

Naprawa/wymiana obrotowej lampy ostrzegawczej.
Naprawa/wymiana oświetlenia do lądowania.
Naprawa/wymiana oświetlenia nawigacyjnego.
Naprawa/wymiana oświetlenia wewnętrznego.
Wymiana oświetlenia kadłuba (światła na kadłubie pozwalające na dokonanie inspekcji skrzydeł pod kątem oblodzenia).
Naprawa/wymiana oświetlenia logo.
Naprawa/wymiana oświetlenia awaryjnego.
Sprawdzenie układu oświetlenia awaryjnego.

Usuwanie usterek w układzie oświetlenia.

Urządzenia nawigacyjne

Kalibracja wskaźnika busoli magnetycznej.

Wymiana wskaźnika prędkościomierza.

Wymiana wysokościomierza.

Wymiana komputera danych aerodynamicznych.

Wymiana urządzenia VOR.

Wymiana urządzenia ADI.

Wymiana urządzenia HSI.

Sprawdzenie szczelności układu pomiaru ciśnienia statycznego.

Sprawdzenie działania girobusoli.

Sprawdzenie funkcjonalne radaru pogodowego.

Sprawdzenie funkcjonalne radaru Doppler'a.

Sprawdzenie funkcjonalne układu TCAS.

Sprawdzenie funkcjonalne układu DME.

Sprawdzenie funkcjonalne układu Transpondera ATC.

Sprawdzenie funkcjonalne nakazowego układu pilotażowego.

Sprawdzenie funkcjonalne układu nawigacji bezwładnościowej.

Sprawdzenie i korekcja błędów ćwiartkowych w układzie ADF.

Uaktualnianie bazy danych układu zarządzania lotem.

Sprawdzenie kalibracji wskaźników zasilanych z nadajnika Pitot'a.

Sprawdzenie kalibracji ciśnieniowego układu pomiaru wysokości lotu.

Usuwanie usterek w układach nawigacyjnych.

Sprawdzenie układu markera.

Wymiana busoli bezpośredniej/pośredniej.

Sprawdzenie układu SATCOM.

Sprawdzenie układu GPS.

Testowanie układu AVM.

Wyposażenie tlenowe

Inspekcja pokładowego wyposażenia tlenowego.

Opróżnianie i ładowanie instalacji tlenowej.

Wymiana regulatora ciśnienia.

Wymiana wytwornicy tlenu.

Testowanie instalacji tlenowej załogi.

Sprawdzenie automatycznego działania instalacji tlenowej kabiny pasażerskiej.

Usuwanie usterek w instalacji tlenowej.

Instalacja powietrzna

Wymiana filtra.

Wymiana zaworu odcinającego powietrze.

Wymiana zaworu regulującego ciśnienie.

Wymiana sprężarki.

Wymiana zawartości odwilżacza.

Regulacja sterownika.

Sprawdzenie szczelności instalacji.

Usuwanie usterek w instalacji powietrznej.

Instalacja podciśnieniowa

Sprawdzenia systemu podciśnieniowego zgodnie z AMM.
Wymiana pompy podciśnieniowej.
Sprawdzenie/wymiana filtra.
Regulacja sterownika.
Usuwanie usterek w instalacji podciśnieniowej.

Instalacja wodna i sanitarna

Wymiana pompy wodnej.
Wymiana zaworu umywalki.
Wymiana pompy w toalecie.
Wykonanie próby działania podgrzewacza wody.
Usuwanie usterek w instalacji wodnej i sanitarnej.
Sprawdzenie kłapy zamknięcia śmietnika.

Zcentralizowany układ obsługowy (CMS)

Odczytywanie danych z układu CMS.
Wymiana urządzenia CMU.
Wykonanie testu BITE.
Usuwanie usterek w CMS.

Pokładowe zasilanie pomocnicze

Zabudowa APU.
Inspekcja sekcji gorącej.
Usuwanie usterek w systemie pokładowego zasilania zapasowego.

Struktury

Ocena uszkodzeń.
Naprawy blacharskie.
Naprawy szkła akrylowego.
Naprawy elementów drewnianych.
Naprawa materiałów.
Odnowienie pokrycia płóciennego powierzchni sterowych.
Usuwanie korozji.
Nałożenie pokrycia zabezpieczającego.

Drzwi

Sprawdzenie drzwi pasażerskich zgodnie z AMM.
Regulacja mechanizmu ryglującego.
Regulacja schodków integralnych.
Sprawdzenie działania wyjść awaryjnych.
Sprawdzenie układu ostrzegania drzwi.
Usuwanie usterek drzwi.
Demontaż i montaż drzwi pasażerskich zgodnie z AMM.
Demontaż i montaż drzwi awaryjnych zgodnie z AMM.
Sprawdzenie drzwi komory bagażowej zgodnie z AMM.

Okna

Wymiana osłony wiatru.
Wymiana oszklenia kabiny załogi.

Wymiana okien kabiny pasażerskiej.
Polerowanie szyb.

Skrzydło

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

Śmigło

Montowanie śmigła po transporcie.
Wymiana śmigła.
Wymiana regulatora skoku.
Regulacja regulatora skoku.
Funkcjonalne sprawdzenie statyczne.
Sprawdzenie działania podczas pracy silnika na ziemi.
Sprawdzenie płaszczyzn obrotu (torowanie) łopat.
Sprawdzenie regulacji mikro wyłączników.
Ocena uszkodzenia łopaty zgodnie z AMM.
Wyważanie dynamiczne śmigła.
Usuwanie usterek śmigła.

Wirniki główne

Montaż wirnika głównego.
Wymiana łopat.
Wymiana tłumika drgań.
Sprawdzenie płaszczyzn obrotu (torowanie) łopat.
Sprawdzenie wyważenia statycznego.
Sprawdzenie wyważenia dynamicznego.
Usuwanie usterek wirnika głównego.

Przekładnie napędu wirnika głównego

Wymiana głównego wału napędowego.
Wymiana sprzęgła napędu.
Wymiana sprzęgła/układu wolnego biegu.
Wymiana paska napędu.
Montaż przekładni głównej.
Remont przekładni głównej.
Sprawdzenie filtrów magnetycznych przekładni.

Wirnik ogonowy

Montaż wirnika ogonowego.
Wymiana łopat wirnika ogonowego.
Usuwanie usterek wirnika ogonowego.

Przekładnie napędu wirnika ogonowego

Wymiana przekładni kątowej.
Wymiana uniwersalnych przegubów połączeniowych.

Remont przekładni kątovej.
Montaż napędu wirnika.
Sprawdzenie detektorów opiłków.
Sprawdzenie/montaż łożysk i zawieszek.
Sprawdzenie/obsługa/montaż giętych połączeń.
Sprawdzenie ustawienia wałów napędowych.
Montaż i regulacja wałów napędowych.

Sterowanie śmigłowcem

Montowanie tarczy sterującej.
Montowanie zespołu synchronizatora.
Regulacja połączeń układu sterowania pochyleniem.
Regulacja układu sterowania skokiem ogólnym.
Regulacja układu sterowania skokiem cyklicznym.
Regulacja układu równoważenia momentu reakcji od wirnika głównego.
Sprawdzenie układu sterowania w zakresie montażu i zabezpieczeń.
Sprawdzenie działania i czułości układu sterowania.
Usuwanie usterek układu sterowania.

Zespół napędowy

Montowanie ECU (FADEC).
Wymiana silnika.
Naprawa zasłonek chłodzenia.
Naprawa obudowy.
Regulacja masek.
Naprawa wiązek elektrycznych.
Usuwanie usterek zespołu napędowego.
Udział w próbie rozruchu symulowanego.
Udział w próbie rozruchu faktycznego.
Udział w uruchomieniu silnika (tryb ręczny).

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.

Silniki turbinowe

Wymiana modułu.
Wymiana łopatki wiatraka.
Inspekcja sekcji gorącej/próba boroskopowa.
Umycie silnika/sprężarki
Wykonanie cyklu symulowanego.
Próba silnika na ziemi.

Określić moc referencyjną.

Monitorowanie trendów/analiza przepływu gazu.

Usuwanie usterek silnika turbinowego

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.

Sterowanie i zasilanie paliwem (silniki turbinowe)

Wymiana FCU.

Wymiana zespołu elektronicznego sterowania silnikiem (FADEC).

Wymiana zespołu dozującego (sterującego) paliwo (FADEC).

Wymiana pompy napędzanej od silnika.

Czyszczenie/sprawdzanie wtryskiwaczy paliwowych.

Czyszczenie/wymiana filtrów paliwowych.

Regulacja FCU.

Usuwanie usterek sterowania silnikiem turbinowym.

Próba funkcjonalna FADEC

Układ zapłonowy (silniki tłokowe)

Wymiana magneto.

Wymiana iskrownika.

Wymiana świec zapłonowych.

Sprawdzenie świec zapłonowych.

Sprawdzenie styków przerywacza.

Montaż nowych styków przerywacza.

Sprawdzenie wyprzedzenia zapłonu.

Sprawdzenie połączeń układu.

Usuwanie usterek układu zapłonowego.

Układ zapłonowy (silniki turbinowe)

Wykonanie próby funkcjonalnej układu zapłonowego

Sprawdzenie iskrzenia świece/układ zapłonowy.

Sprawdzenie przerywacza.

Sprawdzenie układu zapłonowego.

Wymiana układu zapłonowego.

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.

Układ wydechowy (silniki turbinowe)

Wymiana dyszy wylotowej.
Wymiana osłony dyszy wylotowej.
Montaż elementów regulacyjnych dyszy.
Sprawdzenie /wymiana urządzenia ciągu wstecznego.
Wymiana podzespołu urządzenia ciągu wstecznego.
Wyłączenie/uruchomienie urządzenia ciągu wstecznego.
Próba operacyjna systemu ciągu wstecznego.

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.

Silniki turbinowe, tłokowe

Wymiana PRT.
Wymiana wentylatora turbosprężarki.
Wymiana osłony cieplnej.

Wymiana przepustnicy spalin.
Nastawianie regulatora gęstości.

Wtrysk wody do silnika

Wymiana pompy mieszanki woda-metanol.
Sprawdzenie przepływu mieszanki woda-metanol.
Nastawianie regulatora mieszanki woda-metanol.
Sprawdzanie jakości mieszanki.
Usuwanie usterek układu wtrysku wody.

Skrzynka napędu agregatów

Wymiana skrzynki napędów.
Wymiana wału napędu.
Sprawdzenie filtrów magnetycznych.

Pomocniczy zespół napędowy (APU)

Demontaż/montaż APU.
Demontaż/montaż „gorącej części” APU.
Usuwanie usterek APU.

ZAŁĄCZNIK III

Ocena kompetencji: ocena umiejętności praktycznych i oceniających

Niniejszy załącznik zajmuje się oceną kompetencji wykonywaną przez wyznaczonych oceniających (i ich kwalifikacji).

1) Co znaczy „kompetencja” oraz obszary objęte oceną umiejętności praktycznych

Ocena umiejętności praktycznych powinna mieć na celu zmierzenie kompetencji poprzez analizę trzech podstawowych czynników związanych z nauczaniem:

- wiedza;
- umiejętności;
- postawa/podejście.

Zazwyczaj wiedzę ocenia się w oparciu o egzamin. Celem niniejszego dokumentu nie jest opisanie procesu egzaminacyjnego: niniejszy materiał głównie omawia sposoby oceny „umiejętności” i „postawy/podejścia” po szkoleniu zawierającym elementy praktyczne. Jednak uczestnik szkolenia musi zademonstrować posiadanie dostatecznej wiedzy dla wykonania żądanych zadań.

„Postawa/podejście” jest nieodłączne od „umiejętności”, gdyż ma to olbrzymi wpływ na bezpieczne wykonanie zadań.

Ocena kompetencji powinna być oparta na przyjętych założeniach dotyczących nauczania podczas szkolenia, a w szczególności:

- żądane (możliwe do zaobserwowania) umiejętności. Obejmuje to umiejętność wykonania tego czego oczekuje się od uczestnika szkolenia i sposób w jaki będzie się zachowywał po zakończeniu szkolenia;
- (mierzalny) standard umiejętności, który należy osiągnąć aby potwierdzić poziom kompetencji kandydata w formie tolerancji, odporności, możliwości, tempa realizacji lub oświadczeń jakościowych; i
- warunki, w których uczestnik szkolenia wykaże się posiadanymi kompetencjami. Warunki to metody szkolenia, czynniki środowiskowe, sytuacyjne i prawne.

Ocena powinna koncentrować się na kompetencjach związanych z typem statku powietrznego i jego obsługą włączając, ale nie ograniczając się do:

- Świadomość środowiskowa (działać bezpiecznie, stosować zasady bezpieczeństwa i unikać sytuacji niebezpiecznych);
- Integracja systemów (wykazywać znajomość współzależności systemów statku powietrznego – zidentyfikować, opisać, wyjaśnić, planować, wykonać);
- Znajomość i zrozumienie obszarów wymagających szczególnej uwagi lub innowacyjnego podejścia (obszary specyficzne dla typu statku powietrznego, domeny nie objęte przez Część 66 załącznik I, praktyczne elementy szkolenia, które nie mogą być przećwiczone w symulatorach itp.);
- Korzystania z raportów i wskazań (umiejętność czytania i interpretacji);
- Znajdywanie i korzystanie z dokumentacji statku powietrznego (zidentyfikować odpowiednią dokumentację dla statku powietrznego, poruszać się po niej, wykonać i przestrzegać procedur obsługowych);
- Wykonywanie czynności obsługowych (demonstrować bezpieczne obchodzenia się ze statkiem powietrznym, silnikami, podzespołami i narzędziami);

- Zamknięcie/zakończenie prac na statku powietrznym i raport (wykonanie zamknięcia, inicjowanie odpowiednich działań/sprawdzenie (follow-up) / dokumentacja prób/testów, przygotowanie i podpisanie dokumentacji obsługowej/dziennika pokładowego).

2) Jak dokonać oceny

Na ile jest to możliwe, ocena powinna być związana z procesem nauczania i poziomem pozwalającym na zaliczenie; oznacza to, że należy ustanowić obiektywne, na ile to możliwe, kryteria, pozwalające na dokonanie, w oparciu o obserwację, oceny umiejętności.

Główne właściwości skutecznej oceny to: obiektywność, elastyczność, akceptowalność, kompletność, konstruktywność, zorganizowanie i rozważność. Podsumowując, uczestnik szkolenia nie powinien mieć żadnych wątpliwości co do tego co wykonał dobrze, słabo i jak można to poprawić.

Poniżej nie wyczerpana lista pytań, które można zadać dla ułatwienia przeprowadzenia oceny:

- Jakie czynniki są potrzebne, aby praca była skuteczna?
- Jakie są typowe cechy prawidłowego zachowania przy wykonywaniu zadania?
- Jakie kryteria należy przestrzegać?
- Jaki jest oczekiwany poziom umiejętności?
- Czy jest jakiś dostępny standard?
- Ile wynosi ocena zaliczająca? Np.
 - Sytuacja „tak-nie”
 - W jaki sposób przyznawać punkty? Minimalna ilość zaliczająca;
 - „Musi wiedzieć czy musi wykonać” czy „Dobrze wiedzieć czy dobrze wykonać” czy „Nie oczekuj od kandydata, że będzie ekspertem”.
- Minimalny czy maksymalny czas na osiągnięcie? Skuteczne i wydajne korzystanie z czasu.
- Co się stanie gdy uczestnik szkolenia nie zda? Ile razy uczestnik szkolenia może nie zaliczyć?
- Kiedy i w jaki sposób przygotować uczestnika szkolenia do procesu oceny?
- Jaki stopień samodzielnej wiedzy podczas etapu oceny przez instruktora musi posiadać uczestnik szkolenia?

Ocena może być:

- rozpoznawcza (przed szkoleniem), kształtująca (przeorganizować szkolenie na obszary, które należy wzmocnić) lub podsumowująca (ocena częściowa lub końcowa).
- prowadzona przy każdym zadaniu, za grupę zadań lub jako ocena końcowa.

Jedną z metod może być samodzielna ocena wstępna wykonana przez uczestnika szkolenia, a następnie dyskusja nad obszarami, gdzie ocena umiejętności wykonana przez kandydata różni się od oceny oceniającego celem:

- wytworzenie nawyku samo-oceny;
- umożliwienie łatwiejszej akceptacji i zrozumienia procesu oceny przez obie strony.

Odhaczanie kwadracików jest bezcelowe. Doświadczenie wykazało, że arkusze ocen bardzo zmieniły się na przestrzeni czasu i przeorientowały się na ocenę grupy „umiejętności”, gdyż w praktyce takie działanie w końcu przestało służyć założeniom szkolenia i oceny: ocenić w danym momencie, zachęcić i ukierunkować potrzeby szkoleniowe, usprawnić bezpieczeństwo i ostatecznie ocenić zdolność ludzi do wykonywania ich obowiązków.

Podczas procesu oceny należy również rozważyć wiele innych aspektów takich jak stres i warunki środowiskowe, trudność testu, historię oceniania (takie jak wyraźne postępy lub nagłe i nieoczekiwane załamanie uczestnika szkolenia), czas potrzebny dla zbudowania kompetencji, itp.

Wszystkie te powody kładą większy nacisk na oceniającego i podkreślają znaczenie zatwierdzenia organizacji.

3) Kto powinien oceniać

W celu zakwalifikowania się, oceniający powinien:

- Być biegły i posiadać wystarczające doświadczenie lub wiedzę z:
 - umiejętności człowieka i kultury bezpieczeństwa;
 - typu statku powietrznego (konieczność posiadania przywilejów personelu poświadczającego w przypadku wydawania CRS);
 - szkolenia/nauczania/sprawdzania umiejętności;
 - korzystania z narzędzi nauczania;
- Rozumieć cel i zakres elementów szkolenia praktycznego, które są oceniane;
- Posiadać umiejętności interpersonalne pozwalające na prowadzenie procesu oceny (profesjonalizm, szczerść, obiektywność i neutralność, umiejętności analityczne, umiejętność osądu, elastyczność, zdolność oceny sprawozdań przygotowanych przez osobę nadzorującą lub instruktora, umiejętność kulturalnego przyjęcia reakcji uczestnika szkolenia w przypadku niezaliczenia, konstruktywność itp.);
- Być wyznaczonym przez organizację do prowadzenia procesu oceny.

Następujące role mogą być połączone:

- oceniający i instruktor, dla elementów praktycznych w szkoleniu na typ; lub
- oceniający i nadzorujący szkolenia na stanowisku

pod warunkiem, że rola każdej funkcji jest w pełni zrozumiała oraz, że dana osoba spełnia kryteria dotyczące kompetencji i kwalifikacji dla obu funkcji, jak podano w procedurach organizacji. Zawsze, o ile możliwe (w zależności od wielkości organizacji) zaleca się rozdzielenie tych funkcji (dwie różne osoby) celem uniknięcia konfliktu interesów.

Gdy funkcje nie są połączone, rola każdej funkcji musi być w pełni zrozumiała.

Załącznik nr 2

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

**Akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań
(AMC)****oraz materiały zawierające wytyczne (GM)****do****załącznika IV (Część 147)****do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014¹**

Wydanie 2

17.12.2015²

¹ Rozporządzenie Komisji Nr 1321/2014 z 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1).

² Data obowiązywania niniejszego wydania, patrz Decyzja 2015/029/R w Dzienniku Urzędowym Agencji.

AMC 147.1	4
SEKCJA A WYMAGANIA TECHNICZNE	5
PODCZEŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE	5
GM 147.A.10 Ogólne	5
AMC 147.A.15 Wniosek	5
PODCZEŚĆ B WYMAGANIA ORGANIZACYJNE	6
AMC 147.A.100(i) Wymagania w zakresie infrastruktury	6
GM 147.A.100(i) Wymagania w zakresie infrastruktury	6
AMC 147.A.105 Wymagania dotyczące personelu	6
AMC 147.A.105(b) Wymagania dotyczące personelu	6
AMC 147.A.105(f) Wymagania dotyczące personelu	6
AMC 147.A.105(h) Wymagania dotyczące personelu	7
GM 147.A.105(c) Wymagania dotyczące personelu	7
GM 147.A.105(f) Wymagania dotyczące personelu	7
GM 147.A.105(g) Wymagania dotyczące personelu	7
GM 147.A.105(h) Wymagania dotyczące personelu	6
AMC 147.A.110 Dokumentacja dotycząca instruktorów, egzaminatorów z wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktycznych	7
GM 147.A.110 Dokumentacja dotycząca instruktorów, egzaminatorów z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych	7
AMC 147.A.115(c) Wyposażenie instruktazowe	7
GM do 147.A.115(a) Wyposażenie instruktazowe	8
AMC 147.A.120(a) Materiały szkoleniowe	8
AMC 147.A.130(b) Procedury prowadzenia szkoleń i system jakości	8
GM do 147.A.130(b) Procedury prowadzenia szkoleń i system jakości	8
AMC 147.A.135 Egzaminy	9
GM do 147.A.135 Egzaminy	9
AMC 147.A.140 Charakterystyka ośrodka szkolenia mechaników (MTOE)	9
AMC 147.A.145(d) Przywileje ośrodka szkolenia mechaników	10
GM do 147.A.145(d) Przywileje ośrodka szkolenia mechaników	10
GM do 147.A.145(d)3 Przywileje ośrodka szkolenia mechaników	10
AMC 147.A.145(f) Przywileje ośrodka szkolenia mechaników	10
PODCZEŚĆ C – ZATWIERDZONE SZKOLENIA Z ZAKRESU WIEDZY PODSTAWOWEJ	12

AMC 147.A.200(b) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej	12
AMC 147.A.200(d) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej	12
AMC 147.A.200(f) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej	12
AMC 147.A.200(g) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej	12
AMC 147.A.205 Egzamin y z wiedzy podstawowej	13
AMC 147.A.210(a) Ocenianie podstawowej wiedzy praktycznej	13
AMC 147.A.210(b) Ocenianie podstawowej wiedzy praktycznej	13
PODCZEŚĆ D – SZKOLENIA NA TYP STATKU POWIETRZNEGO I SZKOLENIE Z ZADAŃ	14
AMC 147.A.300 Szkolenia na typ statku powietrznego i szkolenie z zadań	14
DZIAŁ B PROCEDURY DLA KOMPETENTNEJ WŁADZY LOTNICZEJ	15
PODCZEŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE	15
AMC 147.B.10(a) Kompetentna władza lotnicza	15
AMC 147.B.10(b) Kompetentna władza lotnicza	15
AMC 147.B.10(c) Kompetentna władza lotnicza	16
AMC 147.B.20 Utrzymywanie dokumentacji archiwalnej	16
PODCZEŚĆ B – WYSTAWIENIE ZATWIERDZENIA	17
AMC 147.B.110(a) Procedury zatwierdzania i zmiany do zatwierdzenia	17
AMC 147.B.110(b) Procedury zatwierdzania i zmiany do zatwierdzenia	17
GM 147.B.110 Procedury zatwierdzania i zmiany do zatwierdzenia	17
AMC 147.B.120(a) Procedura ciągłej ważności	18
AMC 147.B.130(b) Niezgodności	18
AMC DO DODATKÓW DO Części 147	19
AMC do Dodatku II do Części 147 „Zatwierdzenie Ośrodka Szkolenia Mechaników, o którym mowa w załączniku IV (Część 147)”	19
AMC do Dodatku III do Części 147 „Certyfikaty Uznania, o którym mowa w załączniku IV (Część 147) – Formularza 148 i 149 EASA”	19
ZAŁĄCZNIKI DO AMC DO Części 147	20
ZAŁĄCZNIK I Charakterystyka Ośrodka Szkolenia Mechaników (MTOE)	20
ZAŁĄCZNIK II FORMULARZ NR 4 EASA	22
ZAŁĄCZNIK III FORMULARZ NR 22 EASA	23
ZAŁĄCZNIK IV FORMULARZ NR 12 EASA	30

AMC 147.1

Władzą kompetentną może być ministerstwo, krajowa władza lotnicza lub każdy, wyznaczony przez Państwo członkowskie podmiot lotniczy z siedzibą w tym Państwie członkowskim. Państwo członkowskie może wyznaczyć więcej niż jedną kompetentną władzę do zajmowania się różnymi zakresami odpowiedzialności, pod warunkiem, że decyzja wyznaczająca zawiera wykaz kompetencji każdej władzy i jest tylko jedna kompetentna władza odpowiedzialna za przyznany zakres odpowiedzialności.

SEKCJA A WYMAGANIA TECHNICZNE**PODCZEŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE****GM 147.A.10 Ogólne**

Ośrodek może prowadzić działalność pod więcej niż jednym adresem i posiadać zatwierdzenie dla więcej niż jednej Części wymagań.

AMC 147.A.15 Wniosek

Wniosek musi zawierać informację żadaną w Formularzu nr 12 EASA.

PODCZEŚĆ B – WYMAGANIA ORGANIZACYJNE

AMC 147.A.100(i) Wymagania w zakresie infrastruktury

1. Dla zatwierdzonych szkoleń z zakresu obsługi podstawowej oznacza to posiadanie i zapewnienie łatwego dostępu do kopii wszystkich załączników do Rozporządzenia (EU) 1321/2014 i krajowego prawa lotniczego, przykłady typowych instrukcji obsługi statku powietrznego oraz biuletynów serwisowych, dyrektyw zdatowności, dokumentacji statku powietrznego i jego podzespołów, dokumentacji poświadczającej, podręczników procedur i programów obsługi statku powietrznego.
2. Z wyjątkiem ww. załączników i krajowych przepisów lotniczych, pozostała dokumentacja powinna reprezentować typowe przykłady dla dużych i małych statków powietrznych i obejmować zarówno samoloty jak i śmigłowce, co będzie miało zastosowanie. Dokumentacja dotycząca awioniki powinna obejmować reprezentatywny zakres dostępnego wyposażenia. Cała dokumentacja powinna być analizowana i na bieżąco aktualizowana.

GM 147.A.100(i) Wymagania w zakresie infrastruktury

Jeżeli ośrodek posiada już bibliotekę z przepisami, podręcznikami i dokumentacją wymaganą przez inną Część nie ma konieczności tworzenia drugiej, pod warunkiem, że dostęp studenta do niej jest zapewniony i kontrolowany.

AMC 147.A.105 Wymagania dotyczące personelu

1. Większy ośrodek szkolenia mechaników (ośrodek z możliwością szkolenia 50 kandydatów lub więcej) musi wyznaczyć kierownika szkolenia odpowiedzialnego za codzienne zarządzanie ośrodkiem. Taka osoba może równocześnie być kierownikiem odpowiedzialnym. Ponadto, ośrodek musi wyznaczyć kierownika ds. jakości odpowiedzialnego za zarządzanie systemem jakości, jak podano w 147.A.130(b) oraz kierownika ds. egzaminów odpowiedzialnego za zarządzanie systemem egzaminacyjnym Części 147 Podczęść C lub Podczęść D. Taka osoba(y) może(mogą) być równocześnie instruktorem i/lub egzaminatorem.
2. Mniejszy ośrodek szkolenia mechaników (ośrodek z możliwością szkolenia do 50 kandydatów) może dowolnie połączyć stanowiska wymienione w punkcie (1) pod warunkiem, że kompetentna władza lotnicza zweryfikuje i stwierdzi, że wszystkie funkcje danej kombinacji mogą być realizowane prawidłowo.
3. Jeżeli ośrodek posiada zatwierdzenie według innych załączników do Rozporządzenia (EU) 1321/2014, które posiadają podobne funkcje, niektóre z nich mogą być połączone.

AMC 147.A.105(b) Wymagania dotyczące personelu

Należy wypełnić Formularz nr 4 EASA dla każdej nominowanej do pełnienia funkcji wymaganej w 147.A.105(b) osoby z wyjątkiem kierownika odpowiedzialnego. Przykład Formularza nr 4 EASA znajduje się w załączniku II do AMC.

AMC 147.A.105(f) Wymagania dotyczące personelu

Każda osoba na chwilę obecną zaakceptowana przez kompetentną władzę lotniczą zgodnie z przepisami krajowymi obowiązującymi przed wejściem w życie Część 147 może nadal być akceptowana zgodnie z 147.A.105(f).

Paragraf 3 załącznika III do AMC do Części 66 zawiera kryteria, które należy przyjąć do kwalifikowania oceniających.

AMC 147.A.105(h) Wymagania dotyczące personelu

Szkolenie uaktualniające powinno zazwyczaj trwać ok. 35 godzin, ale można je dostosować do zakresu szkolenia prowadzonego przez ośrodek i konkretnego instruktora/egzaminatora.

GM 147.A.105(c) Wymagania dotyczące personelu

Ośrodek szkolenia mechaników musi zatrudniać na stałe odpowiednią grupę pracowników do prowadzenia oferowanej, minimalnej ilości szkolenia z obsługi, ale może również zakontraktować, jako pracowników nieetatowych, instruktorów w przedmiotach, które są rzadko nauczane.

GM 147.A.105(f) Wymagania dotyczące personelu

Zaleca się, aby ewentualni instruktorzy zostali przeszkoleni w technikach instruktażu.

GM 147.A.105(g) Wymagania dotyczące personelu

Egzaminatorzy muszą wykazać się pełnym zrozumieniem standardu egzaminacyjnego wymaganego przez Część 66 i odpowiedzialnością przy prowadzeniu egzaminów aby utrzymać najwyższy poziom wiarygodności.

GM 147.A.105(h) Wymagania dotyczące personelu

1. Dokumentacja archiwalna powinna zawierać zapisy odbytego i planowanego szkolenia odświeżające dla każdego instruktora / egzaminatora.
2. Szkolenia odświeżające mogą być podzielone na kilka części w ciągu każdego 24 miesięcy i mogą zawierać w sobie udział w odpowiednich sympozjach i wykładach.

AMC 147.A.110 Dokumentacja dotycząca instruktorów, egzaminatorów z wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktycznych

1. W teczce osobowej każdego instruktora, egzaminatora z wiedzy teoretycznej i oceniającego umiejętności praktyczne należy przechowywać, jako minimum, niżej wymienioną informację odnoszącą się do zakresu jego działalności:
 - a) imię i nazwisko;
 - b) data urodzenia;
 - c) numer osobisty;
 - d) doświadczenia;
 - e) kwalifikacje;
 - f) historia dotychczasowego szkolenia (przed przyjęciem);
 - g) kolejne szkolenia;
 - h) zakres działalności;
 - i) data przyjęcia do pracy/data zawarcia kontraktu;
 - j) jeżeli ma zastosowanie – data odejścia z pracy/zakończenia kontraktu.
2. Teczka personalna może przyjąć dowolną formę, ale powinna być pod kontrolą systemu jakości ośrodka.
3. Liczba osób posiadających dostęp do systemu powinna być ograniczona do minimum, aby zapewnić, iż dokumentacja nie zostanie zmieniona w nieupoważniony sposób lub poufne informacje nie staną się dostępne dla nieupoważnionych osób.
4. Kompetentna władza jest organem upoważnionym do badania zapisów systemu dla pierwszego i dalszego zatwierdzenia lub, gdy ma powody aby wątpić w kompetencję konkretnej osoby.

GM 147.A.110 Dokumentacja dotycząca instruktorów, egzaminatorów z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych

Instruktorzy oraz egzaminatorzy z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych powinni otrzymać kopie swoich zakresów obowiązków.

AMC 147.A.115(c) Wyposażenie instruktażowe

1. Odpowiedni wybór części statków powietrznych oznacza właściwy dla określonego, wykładanego modułu lub pod-modułu Części 66. Przykładowo, odpowiedni wybór części do modułu dotyczącego silników turbinowych oznacza części pochodzące z różnych typów silników turbinowych, pozwalające na zademonstrowanie jak takie części wyglądają, jakie mają krytyczne elementy z punktu widzenia obsługi technicznej i przeciwiczenie ich demontażu / montażu.

2. Odpowiednie statki powietrzne, silniki, części statków powietrznych i wyposażenie awioniczne oznacza odpowiednie, w odniesieniu do konkretnego modułu lub pod-modułu Część 66, którego dotyczy szkolenie. Na przykład szkolenie z awioniki na kategorię B2 wymaga, oprócz innych elementów wyposażenia, dostępu do co najmniej jednego typu działającego pilota automatycznego i układu nakazowego, aby studenci mogli obserwować obsługę i działanie systemu i w ten sposób lepiej ją rozumieli w środowisku pracy.
3. Określenie „dostęp” może być interpretowane, w połączeniu z wymaganiem dotyczącym infrastruktury w 147.A.100(d), jako możliwość zawarcia umowy z organizacją obsługową zatwierdzoną zgodnie z Częścią-145 o udostępnienie takich części itp.

GM do 147.A.115(a) Wyposażenie instruktazowe

1. Syntetyczne urządzenia szkoleniowe są to działające modele konkretnych systemów lub podzespołów i obejmują symulacje komputerowe.
2. Syntetyczne urządzenie szkoleniowe jest uznane za bardzo użyteczne do celów zrozumienia działania i poszukiwania niesprawności.

AMC 147.A.120(a) Materiały szkoleniowe

Teksty, schematy oraz wszystkie inne materiały szkoleniowe powinny być dokładne. Jeżeli nie jest zapewniona usługa aktualizacji materiałów szkoleniowych, należy w związku z tym wydać pisemne ostrzeżenie.

AMC 147.A.130(b) Procedury prowadzenia szkoleń i system jakości

1. Niezależna procedura audytowa powinna zapewniać sprawdzenie pełnej zgodności z Częścią-147 co najmniej raz w okresie 12 miesięcy. Audyt można wykonać jednorazowo lub podzielić na audyty o mniejszych zakresach do realizacji, zgodnie z planem audytów, w okresie 12-tu miesięcy.
2. W małym ośrodku szkolenia mechaników funkcję prowadzenia niezależnego audytu można zlecić innemu ośrodkowi szkolenia mechaników zatwierdzonego według Części 147 lub kompetentnej osobie akceptowalnej przez kompetentną władzę. W przypadku zakontraktowania przez mały ośrodek szkolenia mechaników funkcji audytu to taki audyt musi być wykonany dwukrotnie w okresie 12-tu miesięcy, w tym jeden audyt niezapowiedziany.
3. Jeżeli ośrodek szkolenia mechaników jest jednocześnie zatwierdzony zgodnie z innym załącznikiem do rozporządzenia (EU) 1321/2014, wymagającym posiadania systemu jakości, systemy te mogą zostać połączone.
4. Jeżeli szkolenie lub egzamin jest realizowany w oparciu o system kontroli podwykonawcy:
 - (i) należy opracować procedurę audytu wstępnego, podczas którego ośrodek szkolenia mechaników, zatwierdzony zgodnie z Częścią 147, sprawdzi potencjalnego podwykonawcę w celu określenia, czy oferowane usługi będą zgodne ze standardami wymaganymi przez Część 147,
 - (ii) audyt przedłużający u podwykonawcy powinien być wykonany przynajmniej raz w okresie 12 miesięcy w celu zapewnienia ciągłej zgodności ze standardami Części 147,
 - (iii) procedura nadzorowania podwykonawcy powinna zawierać konieczność rejestrowania audytów oraz opracowania planu działań naprawczych.
5. Niezależność systemu audytów powinna opierać się na zapewnieniu, że audyty będą zawsze wykonywane przez osoby, które nie są odpowiedzialne za funkcje przez nich sprawdzane.

GM do 147.A.130(b) Procedury prowadzenia szkoleń i system jakości

1. Podstawowym celem systemu jakości jest umożliwienie ośrodkowi uzyskania pewności, że jest w stanie prawidłowo szkolić kandydatów oraz że ośrodek pozostaje w ciągłej zgodności z Częścią 147.

2. Niezależny audyt jest procesem badania, z zastosowaniem rutynowego próbkowania, wszystkich aspektów zdolności ośrodka szkolenia do prowadzenia szkoleń i egzaminów zgodnie z wymaganymi standardami. Audyt stanowi przegląd pełnego systemu szkolenia i nie oznacza zwolnienia instruktorów z konieczności (obowiązku) prowadzenia szkolenia zgodnie z wymaganymi standardami.
3. Każdorazowo po przeprowadzonym audycie należy sporządzić raport z opisem co było sprawdzone i stwierdzonymi niezgodnościami. Raport powinien zostać przekazany do zainteresowanej(ych) komórki(ek) której(ych) dotyczy, w celu podjęcia działań naprawczych, podając datę ich zamknięcia. Wskazane daty zamknięcia działań naprawczych mogą być przedyskutowane z zainteresowaną(y)mi komórką(ami) przed ostatecznym ich wpisaniem do raportu przez wydział jakości. Zainteresowana(e) komórka(i) powinna(y) usunąć niezgodności i poinformować o tym wydział jakości.
4. Duży ośrodek szkolenia (ośrodek z możliwością szkolenia 50 lub więcej słuchaczy) powinien stworzyć dedykowaną grupę audytorów, których podstawowym zadaniem jest prowadzenie audytów, opracowywanie raportów niezgodności oraz śledzenie procesu ich usuwania dla zapewnienia ich usunięcia. Dopuszcza się, aby mały ośrodek szkolenia (ośrodek z możliwością szkolenia mniej niż 50 słuchaczy) korzystał z personelu wydziału/departamentu do audytowania innego pod warunkiem, że audytujący nie są odpowiedzialni za kontrolowaną funkcję lub proces, a planowanie i realizacja audytów jest nadzorowana przez kierownika jakości.
5. Nie należy osobom z zewnątrz ośrodka zlecać zarządzania i monitorowania procesu usuwania niezgodności. Podstawową funkcją systemu jest zapewnienie, aby wszystkie niezgodności stwierdzone podczas niezależnych audytów zostały w terminie usunięte i umożliwienie kierownikowi odpowiedzialnemu pozostawanie odpowiednio poinformowanym o stanie zgodności. Niezależnie od działań naprawczych, kierownik odpowiedzialny powinien organizować regularne spotkania w celu sprawdzania postępów w usuwaniu niezgodności. W dużym ośrodku szkolenia organizowanie takich codziennych spotkań może być delegowane na kierownika jakości natomiast kierownik odpowiedzialny co najmniej raz w roku powinien spotkać się z personelem kierowniczym w celu przedyskutowania całości działań.

AMC 147.A.135 Egzaminy

1. Egzaminy mogą być przeprowadzone komputerowo lub na papierze lub mogą być kombinacją obu powyższych metod.
2. Egzaminator wybiera pytania, które będą wykorzystane podczas konkretnego egzaminu.

GM do 147.A.135 Egzaminy

Kompetentna władza określi czy i kiedy zdyskwalifikowany egzaminator może zostać przywrócony na stanowisko.

AMC 147.A.140 Charakterystyka ośrodka szkolenia me chaników (MTOE)

1. Rekomendowana zawartość charakterystyki znajduje się w załączniku I.
2. Jeśli ośrodek szkolenia jest zatwierdzony zgodnie z inną Częścią, który wymaga również posiadania charakterystyki, charakterystyka wymagana przez inną Część może stanowić podstawę charakterystyki ośrodka szkolenia zawartej w powiązonym dokumencie pod warunkiem, że charakterystyka zawiera informacje wymagane przez 147.A.140 włącznie z wykazem odniesień opracowanym w oparciu o załącznik 1.
3. Jeżeli szkolenie lub egzamin prowadzony jest w oparciu o system kontroli podwykonawcy to charakterystyka ośrodka szkolenia mechaników musi zawierać konkretną procedurę nadzorowania podwykonawców, jak podano w załączniku 1, punkt 2.18 oraz listę podwykonawców jak wymaga tego punkt 147.A.140(a)12, a szczegółowo opisano w załączniku 1, punkt 1.7.
4. Kompetentna władza może zaakceptować system wewnętrznego zatwierdzania zmian w charakterystyce innych niż mających wpływ na zatwierdzenie.

AMC 147.A.145(d) Przywileje ośrodka szkolenia mechanicznych

1. Jeżeli szkolenie lub egzamin prowadzony jest w oparciu o system kontroli podwykonawcy oznacza to, że na czas prowadzenia szkoleń lub egzaminów zatwierdzenie według Części 147 zostaje czasowo rozszerzone w celu objęcia podwykonawcy. Konsekwentnie, oznacza to, że na czas szkolenia lub egzaminu, części infrastruktury, personelu i procedur podwykonawcy wykorzystywane do prowadzenia zleconego szkolenia muszą spełniać standardy wymagane przez Część 147, a odpowiedzialność za spełnienie tych wymagań leży po stronie ośrodka zatwierdzonego według Części 147.
2. Nie wymaga się posiadania przez ośrodek szkolenia mechanicznych zatwierdzony zgodnie z Częścią 147 kompletnej infrastruktury i personelu dla zakontraktowanego szkolenia, ale oczekuje się, że ośrodek przeprowadzi własną ocenę podwykonawcy dla stwierdzenia czy spełnia standardy Części 147. Należy zwrócić szczególną uwagę czy prowadzone przez podwykonawcę szkolenia spełniają jednocześnie wymagania Część 66, a technologie statków powietrznych są odpowiednie.
3. Umowa zawarta między ośrodkiem szkolenia mechanicznych zatwierdzonym zgodnie z Częścią 147 a podwykonawcą powinna zawierać:
 - zapis zapewniający prawo wstępu Agencji (EASA) i kompetentnej władzy na teren podwykonawcy;
 - zapis zobowiązujący podwykonawcę do informowania ośrodka szkolenia mechanicznych zatwierdzonego zgodnie z Częścią 147 o wszelkich zmianach, które mogą mieć wpływ na jego zatwierdzenie, przed ich wprowadzeniem.

GM do 147.A.145(d) Przywileje ośrodka szkolenia mechanicznych

1. Procedura audytu wstępnego powinna być ukierunkowana na ustalenie zgodności szkoleń i egzaminów ze standardami określonymi w Części 66 i Części 147.
2. Podstawowym powodem udzielenia zezwolenia ośrodkowi szkolenia mechanicznych, zatwierdzonego zgodnie z Częścią 147 na zlecenie określonych szkoleń teoretycznych innym ośrodkom jest umożliwienie uzyskania zatwierdzenia tym ośrodkom szkolenia mechanicznych, które nie mają możliwości prowadzenia szkoleń ze wszystkich modułów Części 66.
3. Powodem udzielenia zezwolenia na zlecenie szkoleń tylko w zakresie modułów od 1 do 6 i od 8 do 10 jest, że większość tematów tych modułów może być nauczana w ośrodkach szkolenia nie specjalizujących się w obsłudze statków powietrznych, a szkolenie praktyczne według 147.A.200 nie dotyczy tych modułów. W przeciwieństwie do wymienionych uprzednio, moduły 7 i od 11 do 17 są specyficzne dla obsługi technicznej statków powietrznych i zawierają elementy szkoleń praktycznych, jak to ustala 147.A.200. Intencją opcji „ograniczonego zlecenia”, jak podano w 147.A.145 jest wydawanie zatwierdzeń zgodnie z Częścią 147 tylko tym ośrodkom, które mają zdolność nauczania tematów specyficznych dla obsługi statków powietrznych.

GM do 147.A.145(d)3 Przywileje ośrodka szkolenia mechanicznych

Powodem udzielenia zezwolenia na zlecenie szkoleń z zakresu zespołu napędowego i systemów awioniki w przypadku szkolenia i egzaminowania na typ jest to, że powiązane przedmioty mogą być również prowadzone przez pewne organizacje specjalizujące się w tych obszarach, takie jak posiadacz certyfikatu typu dla zespołu napędowego lub OEM'y takich systemów awioniki. W takim przypadku szkolenie na typ musi wyraźnie wskazywać jak to jest połączone z płatowcem i przez kogo (zakontraktowana organizacja czy sam ośrodek zatwierdzony według Części 147).

AMC 147.A.145(f) Przywileje ośrodka szkolenia mechanicznych

Jeżeli ośrodek zatwierdzony do prowadzenia szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej lub na typ jest również zatwierdzony do prowadzenia egzaminów na typ, w przypadku gdy takie szkolenie nie jest wymagane, należy opracować i zatwierdzić odpowiednie procedury w MTOE, włącznie z:

- przygotowaniem i przeprowadzeniem egzaminu na typ;

- kwalifikacjami egzaminatorów i aktualnością posiadanych przez nich kwalifikacji.

Szczególny nacisk należy położyć, gdy takie egzaminy nie są regularnie prowadzone lub gdy egzaminatorzy nie mają codziennego kontaktu ze statkiem powietrznym lub czynnościami technologicznymi dotyczącymi typu statku powietrznego będącego przedmiotem egzaminu. Przykładem może być ośrodek prowadzący szkolenie z zakresu wiedzy podstawowej tylko na licencję B1.1. Taki ośrodek musi przedstawić sposób przeprowadzenia egzaminów na typ śmigłowców z jednym silnikiem tłokowym na licencję B1.4.

PODCZEŚĆ C – ZATWIERDZONE SZKOLENIA Z ZAKRESU WIEDZY PODSTAWOWEJ**AMC 147.A.200(b) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej**

Szkolenie z wiedzy podstawowej dla każdej kategorii lub podkategorii licencji może być podzielone na moduły lub podmoduły i przemieszane z elementami szkolenia praktycznego pod warunkiem, że czas trwania elementów szkolenia odpowiada wymaganiom 147.A.200(f) i (g).

AMC 147.A.200(d) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej

1. Jeżeli ośrodek szkolenia mechaników zatwierdzony zgodnie z Częścią 147 zleca, zgodnie z 147.A.100(d), realizację praktycznej części szkolenia w całości lub w części innej ośrodkowi, to ośrodek zlecający jest odpowiedzialny za zapewnienie prawidłowego przeprowadzenia elementów szkolenia praktycznego.
2. Co najmniej 30% szkolenia praktycznego powinno być prowadzone w rzeczywistym środowisku obsługowym.

AMC 147.A.200(f) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej

1. W celu zachowania zasad pedagogicznych i czynnika ludzkiego, maksymalna liczba godzin szkolenia teoretycznego nie powinna przekroczyć 6 godzin w ciągu dnia. Godzina szkolenia to 60 minut nauki z wyłączeniem przerw, egzaminu, powtórki, przygotowania i wizyty na statku powietrznym. W wyjątkowych sytuacjach kompetentna władza może wyrazić zgodę na odstępstwo od tego standardu, jeżeli sensownie uzasadniono, że proponowana liczba godzin przestrzega zasad pedagogicznych i czynnika ludzkiego. Te zasady są szczególnie ważne w następujących sytuacjach:
 - szkolenie teoretyczne i praktyczne realizowane jest równolegle;
 - szkolenie i normalne obowiązki obsługowe/praktyki realizowane są równolegle.
2. W celu spełnienia założeń szkolenia kandydat musi uczestniczyć w przynajmniej 90% zajęć. Ośrodek szkolenia może zapewnić dodatkowe szkolenie celem spełnienia minimalnego wymogu uczestnictwa. Jeżeli wskazany minimalny wymóg uczestnictwa nie jest spełniony nie powinno się wydawać świadectwa uczestnictwa.

AMC 147.A.200(g) Zatwierdzone szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej

Typowe czasy trwania szkoleń na konwersję podano poniżej:

- (a) Zatwierdzone szkolenie z zakresu wiedzy podstawowej pozwalające na konwersję licencji obsługi statku powietrznego Część 66 z podkategorii A1 na podkategorię B1.1 lub B2 powinno być nie krótsze niż 1600 godzin, a na konwersję licencji obsługi statku powietrznego Część 66 z podkategorii A1 na podkategorię B1.1 połączoną z B2 powinno być nie krótsze, niż 2200 godzin i powinno zawierać między 60% a 70% godzin nauczania z wiedzy teoretycznej.
- (b) Zatwierdzone szkolenie z zakresu wiedzy podstawowej pozwalające na konwersję licencji obsługi statku powietrznego Część 66 z podkategorii B1.1 na B2 lub z kategorii B2 na B1.1 powinno być nie krótsze niż 600 godzin i powinno zawierać między 80% a 85% godzin nauczania z wiedzy teoretycznej.
- (c) Zatwierdzone szkolenie z zakresu wiedzy podstawowej pozwalające na konwersję licencji obsługi statku powietrznego Część 66 z podkategorii B1.2 na podkategorię B1.1 powinno być nie krótsze, niż 400 godzin i powinno zawierać między 50% a 60% godzin nauczania z wiedzy teoretycznej.
- (d) Zatwierdzone szkolenie z zakresu wiedzy podstawowej pozwalające na konwersję licencji obsługi statku powietrznego Część 66 z jednej podkategorii A na inną podkategorię A powinno być nie krótsze niż 70 godzin i powinno zawierać między 30% a 40% godzin nauczania z wiedzy teoretycznej.

AMC 147.A.205 Egzaminy z wiedzy podstawowej

Kompetentna władza może wyrazić zgodę na prowadzenie egzaminów przez ośrodek szkolenia mechaników zatwierdzony zgodnie z Częścią 147 dla osób, które nie uczestniczyły w zatwierdzonym szkoleniu z wiedzy podstawowej prowadzonym przez ten ośrodek.

AMC 147.A.210(a) Ocenianie podstawowej wiedzy praktycznej

Jeżeli ośrodek szkolenia mechaników zatwierdzony zgodnie z Częścią 147 zleca, zgodnie z 147.A.100(d), realizację praktycznej części szkolenia w całości lub w części innemu ośrodkowo i decyduje się mianować osoby oceniające umiejętności praktyczne zatrudnione w innym ośrodku, to zlecający ośrodek musi dopilnować prowadzenia oceny praktycznej wiedzy podstawowej.

AMC 147.A.210(b) Ocenianie podstawowej wiedzy praktycznej

Każdemu kandydatowi można wystawić pozytywną ocenę z praktycznej wiedzy podstawowej, jeżeli osoba oceniająca umiejętności praktyczne uzna, że uczestnik szkolenia spełnia kryteria podane w 147.A.200(e). Oznacza to, że uczestnik szkolenia wykazał się umiejętnościami użycia odpowiednich narzędzi / wyposażenia / urządzeń testowych zgodnie z instrukcjami ich producentów, korzystania z podręczników obsługowych w celu przeprowadzenia wymaganych inspekcji / prób bez pominięcia żadnej istniejącej niesprawności oraz łatwo znajduje podzespoły i jest w stanie prawidłowo zdemontować / zamontować / wyregulować takie podzespoły. Od uczestnika szkolenia wymaga się wykonania tylko niezbędnej liczby inspekcji / prób oraz demontażu / montażu / regulacji podzespołów dla wykazania posiadanych umiejętności. Uczestnik szkolenia powinien również wykazać się umiejętnościami utrzymania czystości w miejscu pracy oraz przestrzegania środków ostrożności pod kątem praktykanta i wyrobu. Dodatkowo, uczestnik szkolenia powinien wykazać się odpowiednią postawą wobec zagadnień związanych z bezpieczeństwem lotu i zdolnością do lotu statku powietrznego.

Załącznik III do AMC do Części 66 zawiera kryteria dla oceny kompetencji wykonywanej przez osoby wyznaczone do wykonania oceny (i ich kwalifikacje).

PODCZEŚĆ D – SZKOLENIA NA TYP STATKU POWIETRZNEGO I SZKOLENIE Z ZADAŃ**AMC 147.A.300 Szkolenia na typ statku powietrznego i szkolenie z zadań**

Szkolenie na typ statku powietrznego może być podzielone na szkolenie w zakresie płatowca i/lub zespołów napędowych i/lub układów awioniki/elektrycznych. Ośrodek szkolenia mechaników zatwierdzony zgodnie z Częścią 147 może być zatwierdzony do prowadzenia szkolenia tylko w zakresie płatowca, tylko w zakresie zespołów napędowych, tylko w zakresie układów awioniki/elektrycznych lub dowolnej ich kombinacji.

1. Szkolenie na typ w zakresie płatowca oznacza szkolenie ze wszystkich tematów dotyczących konstrukcji statku powietrznego oraz jego systemów i instalacji, z wyjątkiem zespołów napędowych.
2. Szkolenie na typ w zakresie zespołów napędowych oznacza szkolenie z tematów dotyczących samego silnika, włączając w to elementy obudowy oraz zestawów do szybkiej wymiany (QEC).
3. Połączenie (interface) pomiędzy systemami silnika/systemów płatowca należy omówić w trakcie szkolenia na typ płatowca lub silnika. W niektórych przypadkach jak lotnictwo ogólne, ze względu na dużą różnorodność statków powietrznych, na których zabudowany może być taki sam typ silnika, bardziej odpowiednim będzie omówienie połączenia podczas szkolenia z płatowca.
4. Szkolenie na typ w zakresie układów awioniki/elektrycznych oznacza szkolenie obejmujące, ale nie ograniczone tylko do grup ATA (Stowarzyszenie Transportu Lotniczego) rozdziały 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 i 77 lub ich ekwiwalentów.

DZIAŁ B PROCEDURY DLA KOMPETENTNEJ WŁADZY LOTNICZEJ**PODCZEŚĆ A – INFORMACJE OGÓLNE****AMC 147.B.10(a) Kompetentna władza lotnicza**

1. Decydując o wymaganej strukturze organizacyjnej, kompetentna władza lotnicza powinna wziąć pod uwagę liczbę certyfikatów, które będą wydawane, liczbę i rozmiary potencjalnych ośrodków szkolenia mechaników zatwierdzonych według Części 147 jak również aktywność lotnictwa cywilnego, liczbę i złożoność statków powietrznych oraz wielkość przemysłu lotniczego w Państwie Członkowskim.
2. Kompetentna władza lotnicza powinna zachować skuteczną kontrolę nad swoimi najważniejszymi funkcjami i nie delegować ich w taki sposób, aby ośrodki zatwierdzone zgodnie z Częścią 147 mogły praktycznie same regulować swoje wewnętrzne sprawy związane ze zdolnością do lotu.
3. Ustanowiona struktura organizacyjna powinna zapewniać, że różne zadania i obowiązki kompetentnej władzy lotniczej nie są zależne tylko od pojedynczych osób. Oznacza to, że ciągle i niezakłócone realizowanie zadań i obowiązków kompetentnej władzy lotniczej powinno być zagwarantowane również w przypadku chorób, wypadków lub zwolnienia z pracy poszczególnych pracowników.

AMC 147.B.10(b) Kompetentna władza lotnicza

1. Inspektorzy kompetentnej władzy lotniczej powinni legitymować się:
 - 1.1. wiedzą praktyczną i umiejętnościami w zakresie stosowania standardów bezpieczeństwa lotniczego i praktyk zapewniających bezpieczne operacje;
 - 1.2. wyczerpującą wiedzą w zakresie:
 - a) odpowiednich części obowiązujących przepisów, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów przewodnych;
 - b) procedur kompetentnej władzy lotniczej;
 - c) praw i obowiązków inspektorów;
 - d) systemów jakości;
 - e) zarządzania systemami ciągłej zdolności do lotu.
 - 1.3. szkoleniem w zakresie technik audytowania;
2. Odpowiednią, pięcioletnią praktyką umożliwiającą pracę jako samodzielny inspektor. Można do tego włączyć praktykę uzyskaną podczas szkoleń w celu zdobycia kwalifikacji określonych w podpunkcie 1.5;
3. Odpowiednim wykształceniem wyższym technicznym lub kwalifikacjami w zakresie obsługi statków powietrznych lub szkolenia wraz z dodatkowym wykształceniem. „Odpowiedni dyplom inżyniera” oznacza dyplom inżyniera w zakresie specjalności lotniczych, mechanicznych, elektrycznych, elektronicznych, awioniki lub innych, studiów związanych z obsługą techniczną i ciągłą zdolnością do lotu statków powietrznych / podzespołów statków powietrznych;
 - 3.1. znajomością przykładowych typów statków powietrznych;
 - 3.2. znajomością standardów szkolenia z zakresu obsługi.
4. Poza kompetencjami technicznymi, inspektor powinien posiadać wysoki poziom uczciwości, być bezstronnym podczas wykonywania swoich zadań, taktownym oraz posiadać wysoki poziom zrozumienia natury ludzkiej.
5. Należy tak opracować program szkoleń odświeżających, aby zapewnić ciągle utrzymanie przez inspektorów kompetencji do wykonywania powierzonych im zadań.

AMC 147.B.10(c) Kompetentna władza lotnicza

Udokumentowane procedury muszą zawierać następującą informację:

- (a) Desygnowanie kompetentnej władzy lotniczej(ych) przez Państwo Członkowskie.
- (b) Stanowisko(a) i nazwisko(a) kierownika(ów) kompetentnej władzy lotniczej, jego(ich) obowiązki i odpowiedzialność.
- (c) Schemat(y) organizacyjny(e) odzwierciedlający(e) wzajemne zależności między personelem kierowniczym.
- (d) Procedurę określającą kwalifikacje personelu oraz zawierającą listę personelu upoważnionego do podpisywania certyfikatów.
- (e) Ogólny opis infrastruktury.
- (f) Procedury opisujące jak kompetentna(e) władza(e) lotnicza(e) zapewnia(ją) spełnianie wymagań Części 147.

AMC 147.B.20 Utrzymywanie dokumentacji archiwalnej

1. System przechowywania dokumentacji archiwalnej powinien zapewniać dostępność, gdy zachodzi taka potrzeba, do wszystkich dokumentów archiwalnych w rozsądnym czasie. Dokumentacja powinna być zorganizowana w całej kompetentnej władzy lotniczej w sposób uporządkowany (chronologicznie, alfabetycznie, itp.).
2. Wszystkie dokumenty archiwalne, zawierające dane dotyczące osób wnioskujących lub ośrodka należy przechowywać w bezpieczny sposób, z odpowiednio ograniczonym dostępem, w celu zapewnienia poufności tego rodzaju danych.
3. Wszystkie urządzenia komputerowe wykorzystywane do przechowywania kopii danych należy umieścić w innym miejscu niż dane robocze i w warunkach, które zapewniają utrzymywanie ich w dobrym stanie. Jeśli urządzenia komputerowe lub oprogramowanie jest zmieniane, należy specjalnie zadbać o kontynuację dostępności danych przez co najmniej pełny okres podany w 147.B.20.

PODCZEŚĆ B – WYSTAWIENIE ZATWIERDZENIA

AMC 147.B.110(a) Procedury zatwierdzania i zmiany do zatwierdzenia

1. Audyty powinny polegać na sprawdzeniu zgodności infrastruktury z wymaganiami, rozmowach z personelem i próbkowaniu odpowiednich szkoleń w zakresie sposobu ich prowadzenia oraz zgodności ze standardami.
2. Raporty z audytów należy sporządzić na Formularzach Nr 22 EASA (patrz załącznik III).

AMC 147.B.110(b) Procedury zatwierdzania i zmiany do zatwierdzenia

W raporcie należy odnotować datę usunięcia każdej z niezgodności wraz z dokumentami odniesienia.

GM 147.B.110 Procedury zatwierdzania i zmiany do zatwierdzenia

1. Należy zorganizować spotkanie pomiędzy wnioskującym a Państwem członkowskim wydającym zatwierdzenia według Części 147 celem określenia, czy działalność szkoleniowa wnioskującego uzasadnia przeprowadzenie dochodzenia dla wydania zatwierdzenia według Części 147 i sprawdzenia, czy wnioskujący rozumie co musi być wykonane dla uzyskania zatwierdzenia według Części 147. Celem spotkania nie jest ustalenie zgodności, ale sprawdzenie czy proponowana działalność jest działalnością Części 147.
2. Zakładając, że działalność wnioskującego mieści się w zakresie zatwierdzenia według Części 147, należy wysłać instrukcję do pracowników kompetentnej władzy z żądaniem wykonania audytu u wnioskującego, a po uzyskaniu zgodności złożyć rekomendację pracownikom kompetentnej władzy, która wystawiła zatwierdzenie, chyba że jest to ten sam personel. Kompetentna władza ustali jak i kto ma wykonać audyt. Na przykład jeżeli wnioskujący jest dużym ośrodkiem szkolenia, koniecznym będzie określenie co jest bardziej odpowiednie dla danego przypadku: jeden duży zespół audytowy lub seria krótkich audytów zespołowych lub seria długich audytów prowadzonych przez jedną osobę. W przypadku połączonej organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z Częścią-145 i ośrodka szkolenia zatwierdzonego zgodnie z Częścią 147 należy również rozważyć możliwość połączonych audytów.
3. Jeżeli ośrodek szkolenia mechaników, zgodnie z 147.A.145(c), zamierza prowadzić szkolenia i egzaminy poza adresem ośrodka macierzystego kompetentna władza wykonywać będzie od czasu do czasu audyty próbkujące proces dla sprawdzania przestrzegania procedur. Z przyczyn praktycznych takie próbkowanie będzie wykonywane podczas prowadzonego szkolenia poza ośrodkiem macierzystym.
4. Inspektor prowadzący audyt musi pilnować, aby zawsze towarzyszył mu przedstawiciel kierownictwa ośrodka wnioskującego o zatwierdzenie według Części 147. Zazwyczaj powinna to być osoba proponowana do funkcji kierownika jakości. Udział przedstawiciela ośrodka jest konieczny, aby ośrodek miał pełną wiedzę o wszelkich niezgodnościach stwierdzonych podczas audytu. W każdym razie na zakończenie audytu, proponowany kierownik jakości/przedstawiciel kierownictwa musi zostać poinformowany o wszelkich niezgodnościach stwierdzonych w trakcie audytu.
5. Mogą zdarzyć się sytuacje, w których inspektor prowadzący audyt nie będzie pewny czy wnioskujący ośrodek spełnia odnośne wymagania. W takim przypadku należy ośrodek poinformować o stwierdzeniu możliwej niezgodności w momencie prowadzenia audytu i że dana sytuacja zostanie jeszcze przeanalizowana przed podjęciem decyzji. W ciągu dwóch tygodni należy na piśmie powiadomić ośrodek czy podjęta decyzja jest potwierdzeniem niezgodności. Jeżeli decyzja potwierdza zgodność wystarczy ośrodek powiadomić ustnie.
6. W przypadku zmiany nazwy ośrodka szkolenia mechaników należy pilnie złożyć nowy wniosek podając, że zmianie uległa tylko nazwa ośrodka wraz z kopią charakterystyki z nową nazwą. Po otrzymaniu wniosku i charakterystyki kompetentna władza wyda nowy certyfikat zatwierdzający z dotychczasową datą ważności.

7. Zmiana tylko nazwy ośrodka nie jest powodem przeprowadzenia przez kompetentną władzę audytu, chyba że są dowody na inne zmiany w ośrodku szkolenia mechaników.
8. Zmiana na stanowisku kierownika odpowiedzialnego wymaga od ośrodka szkolenia mechaników pilnego poinformowania kompetentnej władzy lotniczej o tym fakcie oraz dostarczenia poprawki do deklaracji kierownika odpowiedzialnego.
9. Zmiana na stanowisku osoby zarządzającej określonej w 147.A.105(b) wymaga od ośrodka szkolenia mechaników poinformowania o tym fakcie w odniesieniu do konkretnej osoby kompetentnej władzy lotniczej na Formularzu nr 4. Jeżeli kompetentna władza lotnicza upewni się, że posiadane kwalifikacje i doświadczenie spełniają standard określony w Części 147 poinformuje o tym ośrodek szkolenia mechaników na piśmie.
10. Zmiana w charakterystyce ośrodka szkolenia mechaników wymaga, aby kompetentna władza lotnicza sprawdziła, czy wymienione w charakterystyce procedury są zgodne z Częścią 147, a następnie czy są takie same jak te, które zamierza się stosować w obiekcie szkolenia.
11. Każda zmiana adresu ośrodka szkolenia mechaników wymaga złożenia przez ośrodek nowego wniosku do kompetentnej władzy lotniczej wraz z egzemplarzem skorygowanej charakterystyki. Zgodnie z procedurą w 147.B.110(a) i (b) kompetentna władza lotnicza przed wydaniem nowego certyfikatu zatwierdzającego według Części 147, prześle czy proponowana zmiana ma wpływ na tę procedurę.
12. Całkowita lub częściowa reorganizacja ośrodka szkolenia wymaga przeprowadzenia audytu w zmienionych obszarach.
13. Wprowadzenie dodatkowych szkoleń podstawowych lub na typ wymaga złożenia przez ośrodek szkolenia mechaników nowego wniosku do kompetentnej władzy lotniczej wraz z egzemplarzem skorygowanej charakterystyki. Dla rozszerzenia szkolenia podstawowego należy złożyć dodatkowe przykłady nowych pytań egzaminacyjnych dla modułów, których dotyczy rozszerzenie. Kompetentna władza lotnicza prześle procedurę zawartą w paragrafie 11 celem stwierdzenia w jakim stopniu zmiana ma na nią wpływ, chyba że ośrodek szkolenia mechaników posiada zadawalającą kompetentną władzę, dobrze kontrolowaną procedurę kwalifikowania takiej zmiany, co pozwala na zaniechanie przeprowadzenia audytu elementów wymienionych w procedurze w paragrafie 11.

AMC 147.B.120(a) Procedura ciągłej ważności

1. Audyty należy wykonywać w celu zapewnienia ciągłości zatwierdzenia; nie ma konieczności próbkowania wszystkich szkoleń podstawowych i na typ, ale kompetentna władza powinna sprawdzić jedno szkolenie podstawowe i jedno na typ celem stwierdzenia czy szkolenie prowadzone jest w odpowiedni sposób. Czas próbkowania każdego szkolenia nie powinien być krótszy niż 3 godziny. Jeżeli w trakcie audytu nie jest prowadzone żadne szkolenie, należy uzgodnić powrót w późniejszym terminie celem skontrolowania szkolenia.
2. Nie ma konieczności próbkowania wszystkich egzaminów związanych ze szkoleniem, ale kompetentna władza powinna sprawdzić jeden egzamin ze szkolenia podstawowego i jeden ze szkolenia na typ.

AMC 147.B.130(b) Niezgodności

1. W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 2, kompetentna władza lotnicza może wyznaczyć do 6 miesięcy termin ich usunięcia. W zależności od powagi niezgodności poziomu 2, kompetentna władza lotnicza może zastosować krótszy niż 6-miesięczny termin ich usunięcia.
2. Jeżeli kompetentna władza lotnicza wyznaczy 6-miesięczny termin usunięcia niezgodności, pierwsza notyfikacja do kierownika jakości wysyłana jest po 3 miesiącach, a po następnych 3 miesiącach do kierownika odpowiedzialnego.

AMC DO DODATKÓW DO Części 147

AMC do DODATKU II do Części 147 „Zatwierdzenie Ośrodka Szkolenia Mechaników, o którym mowa w załączniku IV (Część 147)”

Należy wypełnić następujące pola na stronie 2 „Programu zatwierdzenia szkolenia i egzaminowania mechaników” w certyfikacie zatwierdzającym ośrodek szkolenia i egzaminowania:

- Datę pierwszego wydania: Dotyczy daty pierwszego wydania charakterystyki ośrodka szkolenia mechaników.
- Datę ostatniej zatwierdzonej zmiany: Dotyczy daty ostatniej zmiany charakterystyki ośrodka szkolenia mechaników mającej wpływ na treść certyfikatu. Zmiany w charakterystyce ośrodka szkolenia mechaników nie wpływające na treść certyfikatu nie wymagają jego ponownego wydania.
- Nr zmiany: Dotyczy numeru zmiany ostatniej zmiany charakterystyki ośrodka szkolenia mechaników mającej wpływ na treść certyfikatu. Zmiany w charakterystyce ośrodka szkolenia mechaników nie wpływające na treść certyfikatu nie wymagają jego ponownego wydania.

AMC do DODATKU III do Części 147 „Certyfikaty Uznania, o których mowa w załączniku IV (Część 147) – Formularza 148 i 149 EASA”

Jak podano Dodatku II do Części 147 Formularz 148 EASA „Certyfikat Uznania dla podstawowego szkolenia/egzaminowania” może być wydany po ukończeniu szkolenia podstawowego, zaliczenia egzaminu podstawowego lub obu: szkolenia podstawowego i egzaminu podstawowego.

Przykłady sytuacji, w których można wydać Formularz 148 EASA:

- Po pozytywnym ukończeniu pełnego szkolenia podstawowego w jednej (pod) kategorii licencji, włącznie z przystąpieniem do egzaminu we wszystkich odnośnych modułach.
- Po pozytywnym ukończeniu pełnego szkolenia podstawowego w jednej (pod) kategorii licencji bez przystąpienia do egzaminu. Do egzaminu można przystąpić w innym ośrodku Część 147 (ten ośrodek wystawi odpowiedni Certyfikat Uznania dla tych egzaminów) lub w siedzibie kompetentnej władzy.
- Po pozytywnym zaliczeniu wszystkich modułów egzaminacyjnych odpowiadających (pod) kategorii licencji.
- Po pozytywnym zaliczeniu pewnych modułów/pod modułów/przedmiotów. Należy zaznaczyć, że „pozytywne ukończenie szkolenia” (bez modułu egzaminacyjnego) oznacza pozytywne ukończenie szkolenia teoretycznego i praktycznego, włącznie z odpowiednią oceną umiejętności praktycznych.

ZAŁĄCZNIKI DO AMC DO Części 147

ZAŁĄCZNIK I Charakterystyka Ośrodka Szkolenia Mechaników (MTOE)

1. Wymienione poniżej tytuły rozdziałów stanowią podstawę MTOE, wymaganej przez 147.A.140.
2. Układ ten jest rekomendowany, ale nie ma obowiązku opracowanie MTOE w proponowanym układzie pod warunkiem, że do MTOE zostanie załączona lista odniesień a elementy Części 1 pozostaną w Części 1.
3. Części 2, 3 i 4 mogą być opracowane jako oddzielne szczegółowe podręczniki pod warunkiem, że główny dokument będzie zawierał podstawowe zasady i politykę dotyczącą każdego zagadnienia stanowiącego wymaganą treść Części 2, 3 i 4. Dopuszcza się jednoczesne delegowanie uprawnień do zatwierdzania tych części na kierowników poszczególnych obszarów działalności, ale w sekcji 1.10 należy opisać i zamieścić procedurę opisującą sposób postępowania.
4. Jeżeli dany ośrodek jest zatwierdzony zgodnie z załącznikami do rozporządzenia (EU) 1321/2014, dla której również wymagana jest charakterystyka, dopuszczalne jest połączenie wymagań dla tych charakterystyk, przez opracowanie wspólnej części 1 i dodanie części 2, 3 i 4. Jeżeli taka metoda zostanie zastosowana, należy w części 4 dodać listę wzajemnych odniesień jako sekcję 4.3.

CZEŚĆ 1 – ZARZĄDZANIE

- 1.1. Deklaracja kierownika odpowiedzialnego
- 1.2. Wykaz personelu kierowniczego
- 1.3. Obowiązki i odpowiedzialność personelu kierowniczego, instruktorów, egzaminatorów i osób oceniających umiejętności praktyczne
- 1.4. Schemat organizacyjny personelu kierowniczego
- 1.5. Listy instruktorów i egzaminatorów
Uwaga: Można przywołać oddzielny dokument
- 1.6. Lista zatwierdzonych lokalizacji
- 1.7. Lista podwykonawców zgodnie z 147.A.145(d)
- 1.8. Ogólny opis infrastruktury w lokalizacjach według adresów podanych w punkcie 1.6
- 1.9. Lista szkoleń i egzaminów na typ zatwierdzonych przez kompetentną władzę lotniczą
- 1.10. Procedury powiadamiania o zmianach organizacyjnych
- 1.11. Procedura wprowadzania zmian do MTOE i dokumentów związanych

CZEŚĆ 2 – PROCEDURY PROWADZENIA SZKOLEŃ I EGZAMINOWANIA

- 2.1. Organizowanie szkoleń
- 2.2. Przygotowanie materiałów szkoleniowych
- 2.3. Przygotowanie sal wykładowych i ich wyposażenia
- 2.4. Przygotowanie warsztatów / infrastruktury obsługowej i wyposażenia
- 2.5. Prowadzenie szkoleń z zakresu wiedzy podstawowej oraz szkoleń praktycznych (podczas szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej i na typ/szkolenia zadaniowego)
- 2.6. Dokumentacja przeprowadzonych szkoleń
- 2.7. Przechowywanie zapisów ze szkoleń

- 2.8. Szkolenia prowadzone w lokalizacjach nie wymienionych w punkcie 1.6
- 2.9. Organizowanie egzaminów
- 2.10. Zabezpieczenie i przygotowywanie materiałów egzaminacyjnych
- 2.11. Przygotowywanie sal egzaminacyjnych
- 2.12. Przeprowadzanie egzaminów (egzaminów z wiedzy podstawowej, egzaminy po szkoleniu na typ/zadania i egzaminów na typ)
- 2.13. Prowadzenie oceny umiejętności praktycznych w zakresie wiedzy podstawowej (podczas szkolenia z wiedzy podstawowej i szkolenia na typ/zadania)
- 2.14. Ocenianie prac egzaminacyjnych i dokumentacja egzaminów
- 2.15. Przechowywanie dokumentacji z egzaminów
- 2.16. Egzaminy przeprowadzane w lokalizacjach nie wymienionych w punkcie 1.6
- 2.17. Przygotowywanie, sprawdzanie i wystawianie Świadectw Ukończenia szkoleń z wiedzy podstawowej
- 2.18. Nadzorowanie podwykonawców

CZEŚĆ 3 – PROCEDURA JAKOŚCI SYSTEMU SZKOLEŃ

- 3.1. Audytowanie szkoleń
- 3.2. Audytowanie egzaminów
- 3.3. Analiza wyników egzaminów
- 3.4. Działania korygujące wyniki z audytów i analizy wyników egzaminów
- 3.5. Sprawozdania roczne kierownika odpowiedzialnego
- 3.6. Kwalifikowanie instruktorów
- 3.7. Kwalifikowanie egzaminatorów i oceniających
- 3.8. Dokumentacja archiwalna instruktorów i egzaminatorów

CZEŚĆ 4 – ZAŁĄCZNIKI

- 4.1 Przykłady stosowanych dokumentów i formularzy
- 4.2 Programy wszystkich szkoleń
- 4.3 Lista wzajemnych odniesień – o ile dotyczy

ZAŁĄCZNIK II FORMULARZ NR 4 EASA

[KOMPETENTNA WŁADZA LOTNICZA]

Szczegółowe dane personelu kierowniczego, wymagającego akceptacji zgodnie z Częścią

1. Nazwisko:

2. Stanowisko:

3. Kwalifikacje (odpowiednie do pozycji 2 – Stanowisko):

4. Doświadczenie zawodowe (odpowiednie do pozycji 2 – Stanowisko):

Podpis: Data:

Po wypełnieniu wysłać formularz jako poufny, do kompetentnej władzy

Do wykorzystania tylko przez kompetentną władzę lotniczą

Nazwisko i podpis osoby uprawnionej do akceptowania członka personelu kierowniczego:

Podpis: Data:

Nazwisko: Biuro:

ZAŁĄCZNIK III FORMULARZ NR 22 EASA**RAPORT REKOMENDUJĄCY ZATWIERDZENIE WEDŁUG CZĘŚCI 147
FORMULARZ NR 22 EASA****Część 1 - Ogólne**

Nazwa ośrodka:

Numer Certyfikatu Zatwierdzenia:

Zgłoszony zakres zatwierdzenia/
Formularz Nr 11 z dnia*:

Inne posiadane zatwierdzenia (jeśli dotyczy):

Adres audytowanej lokalizacji:

Okres audytu: od

do:

Data(y) audytu(ów):

Odniesienia do audytów:

Pracownicy ośrodka, z którymi przeprowadzono rozmowy:

Inspektor kompetentnej władzy lotniczej:

Podpis(y):

Biuro kompetentnej władzy lotniczej:

Data wypełnienia Części 1 Formularza Nr 22

* niepotrzebne skreślić

147.A.210	Ocena podstawowej wiedzy praktycznej										
147.A.300	Szkolenia na typ / zadanie										
147.A.305	Egzaminy na typ /ocena zadania praktyczna										

Inspektor(rzy) kompetentnej władzy lotniczej: _____ Podpis(y): _____

Biuro kompetentnej władzy lotniczej: _____ Data wypełnienia Części 2 Formularza Nr 22 : _____

**RAPORT REKOMENDUJĄCY ZATWIERDZENIE WEDŁUG CZĘŚCI 147
FORMULARZ NR 22 EASA**

Część 3: Zgodność Charakterystyki Ośrodka Szkolenia Mechaników (MTOE) z Częścią 147

Przy każdej Sekcji postawić znak (✓) jeśli zgodność jest zadowalająca lub wpisać odniesienie do niezgodności wyspecyfikowanych na stronie 4 lub wpisać skrót N/A (Not Applicable – nie dotyczy) lub wpisać skrót N/R (Not Reviewed – nie sprawdzano) jeśli dotyczy a nie sprawdzano:

Część 1 ZARZĄDZANIE

- | | | |
|------|--------------------------|---|
| 1.1 | <input type="checkbox"/> | Deklaracja kierownika odpowiedzialnego |
| 1.2 | <input type="checkbox"/> | Wykaz personelu kierowniczego |
| 1.3 | <input type="checkbox"/> | Obowiązki i odpowiedzialność personelu kierowniczego, instruktorów, egzaminatorów z wiedzy teoretycznej i praktycznej |
| 1.4 | <input type="checkbox"/> | Schemat personelu zarządzającego |
| 1.5 | <input type="checkbox"/> | Listy instruktorów i egzaminatorów |
| 1.6 | <input type="checkbox"/> | Lista zatwierdzonych lokalizacji |
| 1.7 | <input type="checkbox"/> | Lista podwykonawców zgodnie z 147.A.145(d) |
| 1.8 | <input type="checkbox"/> | Ogólny opis infrastruktury w lokalizacjach wg punktu 1.6 |
| 1.9 | <input type="checkbox"/> | Lista szkoleń i egzaminów na typ zatwierdzonych przez kompetentną władzę |
| 1.10 | <input type="checkbox"/> | Procedury powiadamiania o zmianach organizacyjnych |
| 1.11 | <input type="checkbox"/> | Wprowadzanie zmian do MTOE i dokumentów powiązanych |

Część 2 PROCEDURY PROWADZENIA SZKOLEŃ I EGZAMINOWANIA

- | | | |
|-----|--------------------------|--|
| 2.1 | <input type="checkbox"/> | Organizowanie szkoleń |
| 2.2 | <input type="checkbox"/> | Przygotowanie materiałów szkoleniowych |

2.3		Przygotowanie sal wykładowych i ich wyposażenia
2.4		Przygotowanie warsztatów / infrastruktury obsługowej i wyposażenia
2.5		Prowadzenie szkoleń z zakresu wiedzy podst. oraz szkoleń prakt. (podczas szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej i na typ/ zadania)
2.6		Zapisy z prowadzonych szkoleń
2.7		Przechowywanie dokumentacji ze szkoleń
2.8		Szkolenia prowadzone w lokalizacjach nie wymienionych w punkcie 1.6
2.9		Organizowanie egzaminów
2.10		Zabezpieczenie i przygotowywanie materiałów egzaminacyjnych
2.11		Przygotowywanie sal egzaminacyjnych
2.12		Przeprowadzanie egzaminów (egzaminów z wiedzy podstawowej, szkolenia na typ/zadania i egzaminów na typ)
2.13		Prowadzenie oceny umiejętności praktycznych (podczas szkolenia z wiedzy podstawowej i szkolenia na typ/ zadania)
2.14		Ocenianie prac egzaminacyjnych i dokumentacja z egzaminów
2.15		Przechowywanie dokumentacji z egzaminów
2.16		Egzaminy w lokalizacjach nie wymienionych w punkcie 1.6
2.17		Przygotowanie, kontrola i wystawianie Świadectw Ukończenia szkoleń podstawowych
2.18		Nadzorowanie/kontrola podwykonawców
Część 3 PROCEDURY JAKOŚCI SYSTEMU SZKOLEŃ		
3.1		Audytowanie szkoleń
3.2		Audytowanie egzaminów
3.3		Analiza wyników egzaminów
3.4		Audytowanie i analiza działań korekcyjnych
3.5		Przegląd roczny kierownika odpowiedzialnego
3.6		Kwalifikowanie instruktorów

3.7	<input type="text"/>	Kwalifikowanie egzaminatorów i oceniających
3.8	<input type="text"/>	Dokumentacja kwalifikowanych instruktorów i egzaminatorów
Część 4 ZAŁĄCZNIKI		
4.1	<input type="text"/>	Przykłady stosowanych dokumentów i formularzy
4.2	<input type="text"/>	Programy zatwierdzonych szkoleń
4.3	<input type="text"/>	Lista odniesień – jeśli dotyczy
Odniesienia do MTOE:		Załączniki do MTOE:
Audytorujący personel kompetentnej władzy lotniczej:		Podpis(y):
Biuro kompetentnej władzy lotniczej: EASA		Data wypełnienia Części 3 Formularza Nr 22

RAPORT REKOMENDUJĄCY ZATWIERDZENIE WEDŁUG CZĘŚCI 147 FORMULARZ NR 22 EASA					
Część 4: Wykaz niezgodności z Części 147					
Wymienić wszystkie niezgodności poziomu 1 i 2 niezależnie od tego, czy zostały usunięte czy nie i zidentyfikować je przez odniesienia do wymagań paragrafów wymienionych w Części 2. Wszystkie nieusunięte niezgodności powinny być przekazane na piśmie audytowanemu ośrodkowi w celu podjęcia przez ten ośrodek niezbędnych działań naprawczych.					
Odniesienia do Części 2 lub 3	Odniesienie(a) do audytu(ów): Nie zgodności	P o z i o m	Działania naprawcze		
			Wyznaczona data	Data zamknięcia	Odniesienie

--	--	--	--	--	--

RAPORT REKOMENDUJĄCY ZATWIERDZENIE WG CZĘŚCI 147**FORMULARZ NR 22 EASA****Część 5: Rekomendacja zatwierdzenia lub kontynuacji zatwierdzenia lub zmiany zatwierdzenia wg Części 147**

Nazwa ośrodka:

Odniesienie do zatwierdzenia:

Odniesienie(a) do audytu(ów):

Obowiązująca zmiana do Części 147:

Rekomenduję wydanie temu ośrodkowi następującego zakresu zatwierdzenia według Części 147:

Lub rekomenduję kontynuację zakresu zatwierdzenia podaną w Formularza Nr 11 EASA
.....

Inspektor kompetentnej władzy lotniczej udzielający rekomendacji:

Podpis inspektora kompetentnej władzy lotniczej:

Biuro kompetentnej władzy lotniczej:

Data wydania rekomendacji:

Formularz Nr 22 EASA sprawdzono:

Data sprawdzenia:

ZALĄCZNIK IV FORMULARZ NR 12 EASA

FORMULARZ NR 12 EASA Strona 1	WNIOSEK O PIERWSZE WYDANIE/ ZMIANĘ ZATWIERDZENIA WEDŁUG CZĘŚCI 147
<p>Zarejestrowana nazwa wnioskującego i adres:</p> <p>Nazwa handlowa (jeżeli inna):</p> <p>Adresy, które mają być zatwierdzone:</p> <p>Nr tel: Nr faxu: Email:</p>	
<p>Wnioskowany zakres zatwierdzenia według Części 147 odpowiedni do niniejszego Pierwszego wydania*/ Zmiany* (Patrz wymagane oznaczenia szkoleń na stronie 2)</p> <p>Szkolenia w zakresie wiedzy podstawowej:</p> <p>Szkolenia dla typów statków powietrznych:</p> <p>Czy ośrodek posiada zatwierdzenia zgodnie z Część-21*/ Część-145*/ Część-M*</p> <p>* Wykreślić, które nie dotyczą</p>	
<p>Nazwisko, imię i stanowisko kierownika odpowiedzialnego:</p> <p>Podpis kierownika odpowiedzialnego:</p> <p>Data złożenia wniosku:</p> <p>Wysłać ten formularz wraz z należną opłatą do swojej kompetentnej władzy lotniczej</p>	<p>Miejsce na oficjalne adnotacje</p>