

Warszawa, dnia środa, 26 października 2022 r.

Poz. 60

**WYTYCZNE NR 19
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 26 października 2022 r.

**w sprawie raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla szybowców (TM(G)R),
motoszybowców (TM(MG)R) i balonów (TM(FB)R)**

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 2022 r. poz. 1235, 1715 i 1846) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie, sporządzonego na podstawie pkt 66.B.300 lit. c oraz pkt 66.B.305 załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 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, z późn. zm.), „Raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla szybowców TM(G)R, motoszybowców TM(MG)R i balonów TM(FB)R – wydanie IV”, stanowiącego załącznik do wytycznych.

§ 2. Tracą moc wytyczne nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 lutego 2020 r. w sprawie Raportu Konwersji krajowych kwalifikacji dla szybowców TM(G)R, motoszybowców TM(MG)R i balonów TM(FB)R (Dz. Urz. ULC poz. 9).

§ 3. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i podlegają publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

wz. Prezesa Urzędu
Lotnictwa Cywilnego
p.o. Wiceprezesa ds.
Infrastruktury Lotniczej

Michał Kozłowski

Załącznik do wytycznych nr 19
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 26 października 2022 r.

RAPORT KONWERSJI
KRAJOWYCH KWALIFIKACJI DLA SZYBOWCÓW (TM(G)R), MOTOSZYBOWCÓW (TM(MG)R) I BALONÓW (TM(FB)R)
(CONVERSION REPORT OF NATIONAL QUALIFICATIONS FOR SAILPLANES (TM(G)R), POWERED SAILPLANES (TM(MG)R)
AND BALLOONS (TM(FB)R))
– wydanie IV

Zgodnie z pkt. 66.A.70, 66.B.300 i 66.B.305 Załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr **1321/2014 z dnia 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, s. 1, z późn. zm.).

Zgodnie z pkt 66.A.70 kwalifikacje personelu poświadczającego podlegające konwersji to te, które były ważne „przed wejściem w życie Załącznika III (Part-66)”, to znaczy te kwalifikacje, które były ważne przed datą 1 października 2019 r. dla licencji kategorii L i 5 marca 2019 r. dla licencji kategorii B2L.

1. Raport Konwersji stanowi:

- porównanie kwalifikacji (uprawnień) lotniczych mechanika lotniczego uzyskanych w krajowym systemie licencjonowania z uprawnieniami wynikającymi z posiadania określonej kategorii licencji wg Part-66 (na podstawie Załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014, rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1986 r. w sprawie personelu lotniczego, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego;
- 2. W wyniku powyższego porównania w procesie konwersji mechanik lotniczy otrzymuje licencję wg Part-66 w odpowiedniej kategorii/podkategorii, z ograniczeniami technicznymi wynikającymi z licencji krajowych, zgodnie z tabelami 1÷9 zamieszczonymi poniżej;
- 3. Do licencji wpisywane są uprawnienia na statki powietrzne wynikające z wpisanych do osobistego dokumentu praktyki lotniczej indywidualnych uprawnień na statki powietrzne lub szkoleń na typ statku powietrznego, albo na podstawie świadectwa ze szkolenia na typ statku powietrznego. Typy statków powietrznych są porównywane z Załącznikiem I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w wyniku czego, do licencji Part-66 wpisywane są tylko uprawnienia, które odpowiadają typom statków powietrznych objętych tym rozporządzeniem. Jednocześnie analizowany jest zakres uprawnień krajowych przyznanych dla każdego typu statku powietrznego wpisanego do osobistego dokumentu praktyki lotniczej, a do licencji Part-66 wpisywane są ograniczenia techniczne zgodnie z właściwą tabelą spośród tabel 1 ÷ 9 tak, aby uprawnienia w licencji Part-66 były takie same jak konwertowane uprawnienia krajowe.
- 4. Uprawnienia wpisywane są do licencji zgodnie z warunkami określonymi w pkt. 66.A.45 Załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014.

Tab. 1

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(G)R	Szybowiec jako całość	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	tak	L1	Szybowce	N/D	N/D
		Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	nie			Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 4L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji metalowej	nie			Szybowce o konstrukcji metalowej.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 6L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji kompozytowej	nie			Szybowce o konstrukcji kompozytowej.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 5L oraz doświadczenie obsługowe.
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do szybowców z napędem, balonów i sterowców.
					Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Doświadczenie obsługowe

Tab. 2

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(G)R	Szybowiec jako całość	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	nie	L1	Szybowce	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 4L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	tak			N/D	N/D
		Szybowce o konstrukcji metalowej	nie			Szybowce o konstrukcji metalowej.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 6L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji kompozytowej	nie			Szybowce o konstrukcji kompozytowej.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 5L oraz doświadczenie obsługowe.
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do szybowców z napędem, balonów i sterowców.
					Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Doświadczenie obsługowe

Tab. 3

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(G)R	Szybowiec jako całość	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	nie	L1	Szybowce	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 4L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	nie			Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 4L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji metalowej	tak			N/D	N/D
		Szybowce o konstrukcji kompozytowej	nie			Szybowce o konstrukcji kompozytowej.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 5L oraz doświadczenie obsługowe.
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do szybowców z napędem, balonów i sterowców.
					Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Doświadczenie obsługowe

Tab. 4

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(G)R	Szybowiec jako całość	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	nie	L1C	Szybowce	Szybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 4L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	nie			Szybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 4L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji metalowej	nie			Szybowce o konstrukcji metalowej.	Egzamin ⁽²⁾ z modułu: 6L oraz doświadczenie obsługowe.
		Szybowce o konstrukcji kompozytowej	tak			N/D	N/D
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do szybowców z napędem, balonów i sterowców.
					Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców.	Doświadczenie obsługowe

Tab. 5

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(MG)R	Motoszybowiec jako całość.	Motoszybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	tak	L2	Szybowce z napędem i samoloty ELA 1	Samoloty ELA 1 o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	nie			Statki powietrzne o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji metalowej	nie			Statki powietrzne o konstrukcji metalowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 6L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej	nie			Statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 5L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do balonów i sterowców.
				Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.	Doświadczenie obsługowe	

Tab. 6

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(MG)R	Motoszybowiec jako całość.	Motoszybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	nie	L2	Szybowce z napędem i samoloty ELA 1	Statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	tak			Samoloty ELA 1 o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji metalowej	nie			Statki powietrzne o konstrukcji metalowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 6L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej	nie			Statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 5L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
						B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie
				Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.		Doświadczenie obsługowe

Tab. 7

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(MG)R	Motoszybowiec jako całość.	Motoszybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	nie	L2	Szybowce z napędem i samoloty ELA 1	Statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	nie			Statki powietrzne o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji metalowej	tak			Samoloty ELA 1 o konstrukcji metalowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 6L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej	nie			Statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 5L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do balonów i sterowców.
			Grupa 4		Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.	Doświadczenie obsługowe	

Tab. 8

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(MG)R	Motoszybowiec jako całość.	Motoszybowce o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną	nie	L2C	Szybowce z napędem o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA 1 o konstrukcji kompozytowej	Statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną	nie			Statki powietrzne o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 4L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji metalowej	nie			Statki powietrzne o konstrukcji metalowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 6L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
		Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej	tak			Samoloty ELA 1 o konstrukcji kompozytowej.	Egzaminy ⁽²⁾ z modułów: - 5L oraz doświadczenie obsługowe, - 7L, - 8L.
				B2L	Systemy płatowca Przyrządy Łączność/nawigacja Dozorowanie	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.	Egzaminy ⁽¹⁾ z modułów ⁽³⁾ : 13.1, 13.2, 13.4a), 13.4b), 13.5, 13.8, 13.9, 13.11-13.18, 14 dla rozszerzenia do balonów i sterowców.
					Grupa 4	Wszystkie statki powietrzne oprócz szybowców i szybowców z napędem.	Doświadczenie obsługowe

Tab. 9

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Uprawnienia lub szkolenia na typ balonu (tak/nie)		Kategoria Licencji Part- 66 (po konwersji)	Uprawnienie	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
TM(FB)R	Balon wolny jako całość	Balony na ogrzane powietrze	tak	L3H	Balony na ogrzane powietrze	N/D	N/D
		Balony gazowe	tak	L3G	Balony gazowe	N/D	N/D

UWAGA

- 1) Z egzaminu zwolnieni są mechanicy posiadający licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w kategorii B2 wydaną zgodnie z Załącznikiem III (Part-66) do rozporządzenia (UE) 1321/2014 bez ograniczeń dotyczących operacji zarobkowych.
- 2) Z egzaminu zwolnieni są mechanicy posiadający licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w podkategorii B1.2 wydaną zgodnie z Załącznikiem III (Part-66) do rozporządzenia (UE) 1321/2014, a w przypadku posiadania wpisu uprawnienia „Pełna Grupa 3” w podkategorii B1.2 bez ograniczenia dotyczącego SP o danej konstrukcji, zwolnieni są z konieczności wykazania doświadczenia obsługowego.
- 3) W przypadku rozszerzania uprawnień o samoloty i śmigłowce wymagane jest dodatkowo zdanie egzaminów z modułów nr: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7A, 8, 9A, 10 w zakresie wymaganym dla kategorii B2L.

Załącznik 1.

Wyciąg z rozporządzeń krajowych dotyczących licencjonowania mechaników lotniczych.

Licencje wydane na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2013 r. sprawie licencjonowania personelu lotniczego

6.2.1.1. Szkolenie teoretyczne. Szkolenie teoretyczne obejmuje następujące przedmioty:

- 1) prawo lotnicze – przepisy prawa międzynarodowego i krajowego, przepisy dotyczące licencjonowania odnoszące się do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej i uprawnień, które mogą zostać do nich wpisane, przepisy dotyczące obsługi technicznej statków powietrznych;
- 2) nauki techniczne – jednostki miar, atmosfera wzorcowa, podstawy aerodynamiki i mechaniki lotu;
- 3) technika lotnicza dotycząca statku powietrznego odpowiedniego do licencji i uprawnienia – rodzaje i parametry techniczne materiałów stosowanych w budowie statku powietrznego, podstawowe zespoły i układ konstrukcyjny statku powietrznego, wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego, techniki naprawy uszkodzeń;
- 4) obsługa techniczna statku powietrznego i bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego odpowiedniego do licencji i uprawnienia – program obsługi technicznej statku powietrznego, komponenty o ograniczonej żywotności, przygotowanie materiałów i wyposażenia obsługowego, przygotowanie stanowiska obsługowego, procedury wykonania obsługi technicznej, procedury bezpieczeństwa podczas wykonywania obsługi technicznej, dokumentowanie wykonania czynności obsługowych;
- 5) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy, chorób, higieny, środki ograniczające sprawność psychiczną lub fizyczną mechanika, czynnik ludzki w obsłudze statków powietrznych.

6.2.1.2. Szkolenie praktyczne. Kandydat powinien podczas szkolenia praktycznego nabyć umiejętności w zakresie:

- 1) wykorzystania instrukcji obsługi;
- 2) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i materiałami;
- 3) utrzymywania porządku na stanowisku pracy;
- 4) dbałości o zdatność statku powietrznego do lotu;
- 5) dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi statku powietrznego;
- 6) dokumentowania poszczególnych czynności przeglądu lub obsługi;
- 7) wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

6.2.2. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

- 1) elementów:
 - a) płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
 - b) awioniki i systemów elektrycznych samolotów albo śmigłowców nieobjętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn.zm) oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5700 kg – 1 rok pracy w charakterze mechanika obsługi płatowca i jego systemów lub awioniki;
- 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca nieobjętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5700 kg – 2 lata pracy w charakterze mechanika lotniczego obsługi technicznej wszystkich elementów statku powietrznego;
- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca i motoszybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi – 2 lata pracy.

Licencje wydane na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. sprawie licencjonowania personelu lotniczego**5.2.3.3. Wiadomości** w zakresie następujących przedmiotów na poziomie oraz w zakresie niezbędnym dla licencji i wpisanych do niej uprawnień lotniczych:

- 1) prawo lotnicze: prawo lotnicze międzynarodowe i krajowe, organizacje lotnicze międzynarodowe, przepisy licencjonowania mechaników poświadczenia obsługi, przepisy dotyczące certyfikacji typu i zdatności egzemplarza, organizacji obsługi technicznej i szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, dotyczące organizacji i wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego oraz jej poświadczania, przepisy dotyczące napraw strukturalnych;
- 2) nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym: matematyka, jednostki miar, fizyka i chemia w zakresie niezbędnym w obsłudze statku powietrznego, kategorie statków powietrznych, ich zasadnicze zespoły;
- 3) technika lotnicza (dotycząca kategorii statku powietrznego): rodzaje i właściwości materiałów stosowanych w konstrukcji statku powietrznego, zasady konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, łączenia zespołów statku powietrznego, zespoły napędowe i systemy z nimi współdziałające, systemy mechaniczne, hydrauliczne, powietrzne, elektryczne i elektroniczne, źródła mocy, systemy przyrządów, awionika, systemy kierowania lotem, systemy sterowania statkiem powietrznym, systemy ciśnieniowe i klimatyzacyjne, systemy awaryjne i ratownicze;

- 4) obsługa techniczna statku powietrznego: podstawowe technologie mające zastosowanie w obsłudze i drobnych naprawach statków powietrznych, czynności obsługowe wymagane dla zapewnienia ciągłej zdatności statku powietrznego do lotu, obejmujące również metody i procedury przeglądów, napraw, inspekcji, wymiany części, modyfikacji i usuwania usterek i wad w strukturze i w zespołach, częściach i systemach zgodnie z metodami opisanymi w instrukcjach obsługi technicznej i standardach zdatności do lotu;
- 5) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy przy obsłudze statku powietrznego, wysiłku fizycznego i umysłowego na wydolność, wpływie zmęczenia na możliwość popełniania błędów, sposobach ich unikania, o wpływie stanów chorobowych, używania medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, wpływie promieniowania na stan zdrowia, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 6) zasady lotu odpowiednie do kategorii statku powietrznego: aerodynamika i mechanika lotu samolotu, szybowca, wiroplątów, aerostatyka i mechanika lotu balonów wolnych i sterowców; obciążenia w locie statków powietrznych i zespołów, funkcjonowanie usterek i innych elementów statku powietrznego, wykorzystujących zjawiska aerodynamiki i aerostatyki;
- 7) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego: przeciwdziałanie zagrożeniom dla ludzi, obsługiwanego statku powietrznego lub jego zespołu i otoczenia ze strony procesu technologicznego, zastosowanych źródeł energii i zasilania, urządzeń i materiałów promieniotwórczych, wykorzystywanych innych materiałów, w tym paliw, zapobieganie pożarowi i eksplozji.

5.2.3.4. Umiejętności odpowiednie do rodzaju licencji lub uprawnienia:

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

5.2.3.5. Praktyka. Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

- 1) elementów (płatowca, zespołu napędowego, awioniki) samolotów albo śmigłowców, oraz wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5.700 kg, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:
 - a) wyłącznie osobiście - 1 rok,
 - b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 2 lata;
- 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca oraz wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej (MTOM) 5 700 kg - 4 lata w charakterze mechanika poświadczenia obsługi wszystkich elementów statku powietrznego, a jeżeli ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne w tym zakresie - 2 lata;
- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego, szybowca i motoszybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:
 - a) wyłącznie osobiście - 2 lata,
 - b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 4 lata.

5.2.3.5.1. Prezes Urzędu może zmniejszyć o 50 % wymaganie odnośnie do praktyki kandydatom, którzy posiadają wyższe wykształcenie techniczne lotnicze lub pokrewne, jednak praktyka wymagana nie może być mniejsza niż 1 rok.

Licencje wydane na mocy rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1986 r. w sprawie personelu lotniczego

1. Obowiązująca wiedza (osiągnięta podczas obowiązujących szkoleń do uzyskania licencji oraz szkoleń na typ statku powietrznego) zgodnie z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1986 r. w sprawie personelu lotniczego

MN - mechanik lotniczy napraw (pkt 4.2.1.2):

- a) podstawowe przepisy prawa lotniczego oraz określone w programie szkolenia lotniczego przepisy wykonawcze do tego prawa,
- b) konstrukcja i zasady działania statku powietrznego wraz z jego zespołami napędowymi, wyposażeniem i instalacjami,
- c) zasady pomiaru i weryfikacji części i zespołów, technologia napraw,
- d) zasady montażu, regulacji i kontroli działania,
- e) instrukcje i dokumentacja napraw sprzętu lotniczego oraz zasady jej prowadzenia,
- f) ogólne wiadomości o statkach powietrznych.

MO - mechanik lotniczy obsługi (pkt 4.1.1.2):

- a) klasyfikacja i podział statków powietrznych oraz ogólne zasady ich budowy i działania,
- b) konstrukcja i zasady działania statku powietrznego na którym ma wykonywać czynności, wraz z jego zespołami napędowymi, wyposażeniem i instalacjami,
- c) zasady montażu, regulacji i kontroli działania,
- d) zasady wykrywania i usuwania uszkodzeń, technologia drobnych napraw i wymiany części,
- e) zasady obsługi technicznej i konserwacji,
- f) instrukcje i technologie obsługi oraz zasady wypełniania i prowadzenia dokumentacji technicznej sprzętu lotniczego,
- g) podstawowe przepisy Prawa lotniczego oraz określone w programie szkolenia lotniczego przepisy wykonawcze do tego prawa.

2. Obowiązująca praktyka:

Kandydat powinien wykazać, że ukończył szkolenie lub szkołę zawodową o odpowiedniej specjalności i odbył pod nadzorem mechanika lotniczego obsługi 1 rok praktyki w obsłudze kompletnych szybowców, motoszybowców lub balonów wolnych.