

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003

z dnia 20 listopada 2003 r.

w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r.	L 122	17	9.5.2006
► <u>M2</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r.	L 94	18	4.4.2007
► <u>M3</u>	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r.	L 283	5	28.10.2008
► <u>M4</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 127/2010 z dnia 5 lutego 2010 r.	L 40	4	13.2.2010
► <u>M5</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 962/2010 z dnia 26 października 2010 r.	L 281	78	27.10.2010
► <u>M6</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1149/2011 z dnia 21 października 2011 r.	L 298	1	16.11.2011
► <u>M7</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 593/2012 z dnia 5 lipca 2012 r.	L 176	38	6.7.2012

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003****z dnia 20 listopada 2003 r.****w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego⁽¹⁾ (dalej zwane „rozporządzeniem podstawowym”), w szczególności jego art. 5 i 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie podstawowe ustanawia wspólne zasadnicze wymogi w celu zapewnienia wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska naturalnego; wymaga ono przyjęcia przez Komisję niezbędnych przepisów wykonawczych w celu zagwarantowania ich jednolitego stosowania; powołuje Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), zwaną dalej „Agencją”, która wspomże Komisję w opracowaniu takich przepisów wykonawczych.
- (2) Obowiązujące wymagania lotnicze w zakresie obsługi technicznej, określone w załączniku II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91⁽²⁾, zostaną uchylone z dniem 28 września 2003 r.
- (3) Konieczne jest przyjęcie wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych, części i wyposażenia objętych rozporządzeniem podstawowym.
- (4) Instytucje i personel zaangażowane w obsługę techniczną wyrobów, części i wyposażenia powinny spełniać pewne wymagania techniczne, aby zademonstrować swoje możliwości i środki wystarczające do wypełniania obowiązków i wykonywania związanych z nimi zadań; Komisja musi przyjąć środki w celu określenia warunków wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i unieważniania certyfikatów potwierdzających spełnienie takich wymagań.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1; rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 5).

⁽²⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4; rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 (Dz.U. L 333 z 29.12.2000, str. 47).

▼B

- (5) Konieczność zapewnienia jednolitego stosowania wspólnych wymagań technicznych w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdolności do lotu części lotniczych i wyposażenia wymaga, aby właściwe władze przestrzegały wspólnych procedur w celu oceny zgodności z tymi wymaganiami; Agencja powinna opracować warunki certyfikowania, aby ułatwić utrzymanie koniecznego stopnia ujednoczenia regulacji.
- (6) Branży lotniczej i administracji Państw Członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie nowych ram regulacyjnych; konieczne jest również zachowanie ważności certyfikatów wydanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 57 rozporządzenia podstawowego.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opinii wydanej przez Agencję ⁽¹⁾ zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b) i art. 14 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ⁽²⁾ utworzonego na podstawie art. 54 ust. 3 rozporządzenia podstawowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne w celu zapewnienia nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych, włącznie z wszystkimi podzespołami w nich montowanymi, które zarejestrowano:

- a) w Państwie Członkowskim; lub
- b) państwie trzecim i eksploatowane są przez użytkownika, nad którego działaniem nadzór zapewnia którekolwiek z Państw Członkowskich.

2. Ustęp 1 nie ma zastosowania do statków powietrznych, nad którymi nadzór pod kątem bezpieczeństwa został przekazany państwu trzeciemu, a które nie są eksploatowane przez użytkownika pochodzącego ze Wspólnoty, ani do statków powietrznych określonych w załączniku II do rozporządzenia podstawowego.

3. Przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące lotniczych przewozów handlowych są stosowane do licencjonowanych przewoźników lotniczych, określonych przez prawo wspólnotowe.

Artykuł 2

Definicje

W zakresie rozporządzenia podstawowego stosuje się następujące definicje:

- a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;

⁽¹⁾ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego 1/2003 z dnia 1 września 2003 r.

⁽²⁾ Opinia Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 23 września 2003 r.

▼ B

- b) „personel certyfikujący” oznacza personel odpowiedzialny za dopuszczenie statku lub podzespołu do eksploatacji po obsłudze technicznej;
- c) „podzespół” oznacza silnik, śmigło, część lub wyposażenie;
- d) „nieprzerwana zdatność do lotu” oznacza wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdatności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;
- e) „JAA” oznacza „Wspólne Władze Lotnicze”;
- f) „JAR” oznacza „Wspólne Wymagania Lotnicze”;
- g) „duży statek powietrzny” oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy;
- h) „obsługa techniczna” oznacza czynność lub zespół czynności obejmujących przegląd, naprawę, kontrolę, wymianę, modyfikację statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawę usterek, z wyjątkiem kontroli przed startem;
- i) „instytucja” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub jej część. Taka instytucja może zostać ustanowiona w więcej niż jednej lokalizacji na terytorium Państw Członkowskich lub poza nim;
- j) „kontrola przed startem” oznacza kontrolę przeprowadzaną przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu;

▼ M7

- k) „statek powietrzny ELA1” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
 - (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym;
 - (ii) szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;
 - (iii) balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m³ w przypadku balonów gazowych, 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
 - (iv) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m³ w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1 000 m³ w przypadku sterowców gazowych;

▼ M3

- l) „statek powietrzny LSA” oznacza lekki samolot sportowy o następującej charakterystyce:
 - (i) maksymalna masa startowa nie większa niż 600 kg;
 - (ii) maksymalna prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania (VS0) nie większa niż 45 węzłów prędkości CAS (CAS – prędkość po uwzględnieniu poprawki na konfigurację samolotu) przy maksymalnej certyfikowanej masie startowej statku powietrznego i najbardziej krytycznym położeniu środka ciężkości;

▼ M3

- (iii) maksymalna liczba miejsc nie większa niż dla dwóch osób, łącznie z pilotem;
- (iv) jeden silnik nieturbinowy wyposażony w śmigło;
- (v) kabina nieciśnieniowa;

▼ M4

- m) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przedsiębiorstwa, gdzie sprawowane są główne funkcje finansowe i prowadzona jest kontrola działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu.

▼ B*Artykuł 3***Wymogi nieprzerwanej zdatności do lotu**

1. Nieprzerwana zdatność do lotu statków powietrznych i ich podzespołów zapewniana jest zgodnie z przepisami załącznika I.
2. Instytucje i personel zaangażowane w zapewnianie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych i ich podzespołów, obejmujące obsługę techniczną, postępują zgodnie z przepisami załącznika I, a w miarę potrzeb także z przepisami art. 4 i 5.

▼ M2

3. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, nieprzerwana zdatność do lotu statków powietrznych posiadających zezwolenie na lot zapewniana jest na podstawie szczegółowych ustaleń w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu, określonych w zezwoleniu na lot wydanym zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003.

▼ M3

4. W przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub dokument równoważny wystawiony zgodnie z wymogami państwa członkowskiego i ważny w dniu 28 września 2008 r. zachowuje ważność do swojej daty wygaśnięcia lub do dnia 28 września 2009 r., w zależności od tego, która data będzie wcześniejsza. Po upływie ważności tego poświadczenia, właściwy organ może ponownie wystawić lub raz przedłużyć o jeden rok termin ważności poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego, o ile jest to dopuszczalne w ramach wymagań państwa członkowskiego. Po kolejnym wygaśnięciu, właściwy organ może kolejny raz wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub dokument równoważny, bądź przedłużyć termin jego ważności o jeden rok, o ile jest to dopuszczalne w ramach wymagań państwa członkowskiego. Kolejne wznowienie lub przedłużenie terminu ważności nie jest dopuszczalne. Jeśli przepisy niniejszego punktu miały zastosowanie, w razie przekazania rejestracji statku powietrznego w ramach UE, wystawia się nowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A. 904.

▼ B*Artykuł 4***Zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej**

1. Instytucje zaangażowane w obsługę techniczną dużych statków powietrznych lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz podzespołów przeznaczonych do zainstalowania w nich otrzymują zezwolenie zgodnie z przepisami załącznika II.

▼ B

2. Zezwolenia na obsługę techniczną wydawane lub uznawane przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami, które były ważne przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za zezwolenia wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W tym celu, w drodze odstępstwa od przepisów pkt 145.B.50 ppkt 2 załącznika II, nieprawidłowości poziomu 2 związane z różnicami występującymi między wymaganiami JAR 145 a załącznikiem II mogą zostać anulowane w ciągu jednego roku. Certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji i certyfikaty zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w tym okresie przez instytucję uprawnioną zgodnie z wymaganiami JAA, uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Personel uprawniony do przeprowadzania i/lub kontrolowania prób nieniszczących w zakresie zdadności do lotu konstrukcji statku powietrznego i/lub jego podzespołów, na podstawie dowolnej normy uznawanej przez Państwo Członkowskie przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, zapewniającej równoważny poziom kwalifikacji, może w dalszym ciągu przeprowadzać takie próby lub je kontrolować.

▼ M3

4. Poświadczenia obsługi i autoryzowane poświadczenia obsługi wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z wymogami państwa członkowskiego, uznaje się za równoważne z dokumentami wymaganymi zgodnie z odpowiednio przepisami pkt M.A.801 i M.A.802.

▼ B*Artykuł 5***Personel certyfikujący****▼ M3**

1. Personel poświadczający zostaje uprawniony zgodnie z przepisami załącznika III, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w przepisach pkt M.A.606 lit. h), M.A.607 lit. b), M.A. 801 lit. d) i pkt M.A.803 załącznika I oraz przepisach pkt 145.A.30 lit. j) załącznika II (część 145) i dodatku IV do tego załącznika.

▼ B

2. Każdą licencję przyznaną na obsługę techniczną statków powietrznych, a także ewentualne ograniczenia techniczne związane z tą licencją, wydaną lub uznawaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które były ważne w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za wydaną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

▼ M6

3. Członka personelu certyfikującego, posiadającego licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) w danej kategorii lub podkategorii, uznaje się za posiadającego przywileje, o których mowa w pkt 66.A.20 lit. a) niniejszego załącznika, odpowiadające danej kategorii lub podkategorii. Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy odpowiadające tym nowym przywilejom uznaje się za spełnione do celów rozszerzenia takiej licencji o nową kategorię lub podkategorię.

▼ M6

4. Członek personelu certyfikującego posiadający licencję obejmującą statki powietrzne, które nie wymagają uprawnień na typ, może nadal korzystać ze swoich przywilejów do momentu pierwszego przedłużenia ważności licencji lub pierwszej zmiany; w takim przypadku licencja podlega konwersji zgodnie z procedurą określoną w pkt 66.B.125 załącznika III (część 66), obejmując uprawnienia określone w pkt 66.A.45 niniejszego załącznika.

5. Raporty konwersji i raporty zaliczenia egzaminów, spełniające obowiązujące wymagania przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

6. Do tego czasu niniejsze rozporządzenie określa wymagania dla personelu certyfikującego:

- (i) w odniesieniu do statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce;
- (ii) w odniesieniu do podzespołów;

wymagania obowiązujące w danym państwie członkowskim nadal obowiązują, z wyjątkiem instytucji obsługi technicznej zlokalizowanych poza Unią Europejską, w których przypadku wymagania zatwierdza Agencja.

▼ B*Artykuł 6***Wymagania dotyczące instytucji szkoleniowych**

1. Instytucje zaangażowane w szkolenia personelu określonego w art. 5 otrzymują zezwolenie zgodnie z załącznikiem IV na:

- a) przeprowadzanie zatwierdzonych podstawowych kursów szkoleniowych; i/lub
- b) przeprowadzanie kursów szkoleniowych dla danego typu; i
- c) przeprowadzanie egzaminów; i
- d) wydawanie zaświadczeń o odbyciu szkolenia.

2. Zezwolenie dla instytucji prowadzących szkolenia z zakresu obsługi technicznej wydane lub uznawane przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które jest ważne w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W tym celu, w drodze odstępstwa od przepisów pkt 147.B.130 lit. b) załącznika IV, różnice poziomu 2 występujące między wymaganiami JAR 147 a załącznikiem IV mogą zostać anulowane w ciągu jednego roku.

▼ M6

3. Podstawowe kursy szkoleniowe spełniające wymagania obowiązujące przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia mogą rozpocząć się do czasu upływu jednego roku od daty stosowania niniejszego rozporządzenia. Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy przeprowadzane w ramach tych kursów mogą spełniać wymagania obowiązujące przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia.

▼ M6

4. Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy, spełniające wymagania obowiązujące przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia i przeprowadzane przez właściwe organy lub przez instytucję szkoleniową z zakresu obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147), niebędące częścią podstawowego kursu szkoleniowego, mogą być przeprowadzane do czasu upływu jednego roku od daty stosowania niniejszego rozporządzenia.

5. Szkolenia na typ oraz egzaminy na typ spełniające wymagania obowiązujące przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia rozpoczynają i kończą się nie później niż do czasu upływu jednego roku od daty stosowania niniejszego rozporządzenia.

▼ B*Artykuł 7***Wejście w życie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

▼ M3

2. W drodze odstępstwa od ust. 1:

- a) przepisy załącznika I, z wyjątkiem pkt M.A.201 lit. h) ppkt 2 i M.A.708 lit. c) mają zastosowanie, począwszy od dnia 28 września 2005 r.;
- b) przepisy pkt M.A.201 lit. f) załącznika I mają zastosowanie do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych użytkowanych przez przewoźników z kraju trzeciego, począwszy od dnia 28 września 2009 r.

▼ B

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2, Państwa Członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:

▼ M3

- a) przepisów załącznika I w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do dnia 28 września 2009 r.;

▼ B

- b) przepisów pkt I załącznika I do statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do dnia 28 września 2008 r.;

c) następujących przepisów załącznika II, do dnia 28 września 2006 r.:

- pkt 145.A.30 lit. e), elementy związane z czynnikiem ludzkim,
- pkt 145.A.30 lit. g) w zastosowaniu do dużych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
- pkt 145.A.30 lit. h) pkt 1 w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
- pkt 145.A.30 lit. j) pkt 1, dodatek IV,
- pkt 145.A.30 lit. j) pkt 2, dodatek IV;

▼ B

- d) następujących przepisów załącznika II, do dnia 28 września 2008 r.:
- pkt 145.A.30 lit. g) w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg,
 - pkt 145.A.30 lit. h) pkt 1 w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg,
 - pkt 145.A.30 lit. h) pkt 2;
- e) przepisów załącznika III w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, do dnia 28 września 2005 r.;
- f) przepisów załącznika III w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg, do dnia 28 września 2006 r.;

▼ M5

- g) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych innych niż duże statki powietrzne, obowiązku zgodności z załącznikiem III (część 66) w następujących przepisach, do dnia 28 września 2011 r.:
- M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część M),
 - 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145);

▼ M6

- h) w odniesieniu do obsługi technicznej samolotów z kabiną nieciśnieniową wyposażonych w silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej, nieeksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym:
- (i) do dnia 28 września 2012 r. wymogu, aby właściwy organ wydawał licencje na obsługę techniczną statków powietrznych zgodnie z załącznikiem III (część 66), jako nowe lub poddane konwersji zgodnie z pkt 66.A.70 niniejszego załącznika;
 - (ii) do dnia 28 września 2014 r. wymogu, aby personel certyfikujący posiadał kwalifikacje zgodne z załącznikiem III (część 66), określone następującymi przepisami:
 - M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część M),
 - 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145);
- i) w odniesieniu do obsługi technicznej samolotów ELA1 nieeksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, do dnia 28 września 2015 r.:
- (i) wymogu, aby właściwy organ wydawał licencje na obsługę techniczną statków powietrznych zgodnie z załącznikiem III (część-66), jako nowe lub poddane konwersji zgodnie z pkt 66.A.70 niniejszego załącznika;

▼ M6

(ii) wymogu, aby personel certyfikujący posiadał kwalifikacje zgodne z załącznikiem III (część-66), określone następującymi przepisami:

- M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część M),
- 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145).

▼ B

4. Państwa Członkowskie mogą wydawać zezwolenia w odniesieniu do przepisów załączników II i IV na czas określony, do dnia ► **M1** 28 września 2007 r. ◀

5. Jeśli Państwo Członkowskie korzysta z przepisów ust. 3 lub 4, fakt ten notyfikuje Komisji i Agencji.

6. Do dnia 28 marca 2005 r. Agencja ocenia skutki wywoływane przez stosowanie przepisów załącznika I do niniejszego rozporządzenia w celu przedłożenia opinii Komisji, wraz z jego ewentualnymi zmianami.

▼ M4

7. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1:

- a) postanowienia pkt M.A.706 lit. k) załącznika I (część M) stosuje się od dnia 28 września 2010 r.;
- b) postanowienia ppkt 7.7 dodatku I do załącznika III (część 66) stosuje się od dnia 28 września 2010 r.;
- c) instytucje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z sekcją A podsekcji F załącznika I (część M) lub sekcją A załącznika II (część 145) mogą nadal wydawać certyfikaty zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, korzystając z formularza 1 EASA w pierwotnej wersji, określonej w dodatku II do załącznika I (część M) oraz w dodatku I do załącznika II (część 145), do dnia 28 września 2010 r.;
- d) właściwe organy mogą nadal wydawać certyfikaty w pierwotnej wersji, określonej w dodatkach III, V i VI do załącznika I (część M), w dodatku III do załącznika II (część 145), w dodatku V do załącznika III (część 66) lub w dodatku II do załącznika IV (część 147) do rozporządzenia 2042/2003 obowiązującego do momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do dnia 28 września 2010 r.;

▼ M6

8. Do celów ograniczeń czasowych określonych w pkt 66.A.25, 66.A.30 i dodatku III do załącznika III (część 66), związanych z egzaminami z zakresu podstawowej wiedzy, podstawowym doświadczeniem, szkoleniami teoretycznymi na typ i odpowiednimi egzaminami, szkoleniami praktycznymi i odpowiednią oceną, egzaminami na typ i szkoleniami w miejscu pracy zakończonymi przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, podstawą wyliczeń jest data stosowania niniejszego rozporządzenia.

▼ M6

9. Agencja przedstawia Komisji opinię zawierającą propozycje prostego i proporcjonalnego systemu licencjonowania personelu certyfikującego zaangażowanego w obsługę techniczną samolotów ELA1, a także statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

*Artykuł 8***Środki Agencji**

1. Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (zwane dalej „AMC“), które właściwe organy, organizacje i personel mogą stosować w celu wykazania zgodności z przepisami załączników do niniejszego rozporządzenia.

2. AMC wydane przez Agencję nie wprowadzają nowych wymogów ani też nie łagodzą wymogów określonych w załącznikach do niniejszego rozporządzenia.

3. Bez uszczerbku dla art. 54 i 55 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w przypadku zastosowania akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań, odpowiednie wymogi określone w załącznikach do niniejszego rozporządzenia uznaje się za spełnione bez konieczności dalszego wykazania zgodności.

▼ B

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

▼ B*ZAŁĄCZNIK I***(Część M)****▼ M4**

SPIS TREŚCI

M.1

SEKCJA A – WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A – PRZEPISY OGÓLNE

M.A.101 Zakres

PODSEKCJA B – ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.A.201 Odpowiedzialność

M.A.202 Sprawozdania dotyczące zdarzeń

PODSEKCJA C – NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.A.301 Zadania zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

M.A.302 Program obsługi technicznej

M.A.303 Wytyczne dotyczące zdatności do lotu

M.A.304 Dane odnoszące się do modyfikacji i napraw

M.A.305 System dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego

M.A.306 System technicznej rejestracji przewoźnika

M.A.307 Przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego

PODSEKCJA D – NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.401 Dane dotyczące obsługi technicznej

M.A.402 Prowadzenie obsługi technicznej

M.A.403 Usterki statku powietrznego

PODSEKCJA E – PODZESPOŁY

M.A.501 Montaż

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

M.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

PODSEKCJA F – INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.601 Zakres

M.A.602 Wniosek

M.A.603 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

M.A.604 Podręcznik instytucji obsługi technicznej

M.A.605 Obiekty

M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu

M.A.607 Personel certyfikujący

M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia

M.A.609 Dane dotyczące obsługi technicznej

▼ M4

- M.A.610 Zlecenia na prace obsługi technicznej
- M.A.611 Normy obsługi technicznej
- M.A.612 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji
- M.A.613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji
- M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej
- M.A.615 Uprawnienia organizacji
- M.A.616 Ocena instytucjonalna
- M.A.617 Zmiany wprowadzane w uprawnionej instytucji obsługi technicznej
- M.A.618 Zezwolenia bezterminowe
- M.A.619 Nieprawidłowości

PODSEKCJA G – INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- M.A.701 Zakres
- M.A.702 Wniosek
- M.A.703 Rozszerzenie zakresu zezwolenia
- M.A.704 Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu
- M.A.705 Obiekty
- M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu
- M.A.707 Personel ds. oceny zdatności do lotu
- M.A.708 Zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu
- M.A.709 Dokumentacja
- M.A.710 Przegląd zdatności do lotu
- M.A.711 Prawa instytucji
- M.A.712 System zapewnienia jakości
- M.A.713 Zmiany w instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu
- M.A.714 Prowadzenie dokumentacji
- M.A.715 Zezwolenia bezterminowe
- M.A.716 Nieprawidłowości

PODSEKCJA H – CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI – CDE

- M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji
- M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

PODSEKCJA I – CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

- M.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego
- M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu
- M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE
- M.A.904 Ocena zdatności do lotu statku powietrznego przywożonego do UE
- M.A.905 Nieprawidłowości

▼ M4*SEKCJA B – PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE WŁADZE*

PODSEKCJA A – PRZEPISY OGÓLNE

- M.B.101 Zakres
- M.B.102 Właściwy organ
- M.B.104 Prowadzenie dokumentacji
- M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

PODSEKCJA B – ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- M.B.201 Odpowiedzialność

PODSEKCJA C – NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

- M.B.301 Program obsługi technicznej
- M.B.302 Wyłączenia
- M.B.303 Monitorowanie nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego
- M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

PODSEKCJA D – NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

PODSEKCJA E – PODZESPOŁY

PODSEKCJA F – INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

- M.B.601 Wniosek
- M.B.602 Wstępne zezwolenie
- M.B.603 Wydanie zezwolenia
- M.B.604 Stały nadzór
- M.B.605 Nieprawidłowości
- M.B.606 Zmiany
- M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

PODSEKCJA G – INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- M.B.701 Wniosek
- M.B.702 Wstępne zezwolenie
- M.B.703 Wydanie zezwolenia
- M.B.704 Stały nadzór
- M.B.705 Nieprawidłowości
- M.B.706 Zmiany
- M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

PODSEKCJA H – CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI
– CDE

PODSEKCJA I – CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

- M.B.901 Ocena zaleceń
- M.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ
- M.B.903 Nieprawidłowości

▼ M4

Dodatek I – Umowa w sprawie zapewniania nieprzerwanej zdatości do lotu

Dodatek II – Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji – Formularz I EASA

Dodatek III – Poświadczenie przeglądu zdatości do lotu – Formularz 15 EASA

Dodatek IV – System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145).

Dodatek V – Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F

Dodatek VI – Certyfikat zatwierdzający dla instytucji zarządzającej ciągłą zdatością do lotu, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja G

Dodatek VII – Zadania kompleksowej obsługi technicznej

Dodatek VIII – Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela

▼ B**M.1**

Do celów niniejszej części, za właściwy organ uważa się:

1. w kwestii nadzoru nad nieprzerwaną zdatością do lotu poszczególnych statków powietrznych i wydawania certyfikatów — organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie rejestracji.
2. w kwestii nadzoru nad instytucją obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F,
 - i) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie, na terytorium którego znajduje się główna siedziba instytucji.
 - ii) Agencja, jeśli instytucja mieści się w państwie trzecim.
3. w kwestii nadzoru nad instytucją zarządzającą nieprzerwaną zdatością do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G,
 - i) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się główna siedziba instytucji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zezwolenia.
 - ii) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie przewoźnika, jeśli zezwolenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego.
 - iii) Agencja, jeśli instytucja mieści się w państwie trzecim.
4. w kwestii zatwierdzania programów obsługi technicznej,
 - i) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie rejestracji.
 - ii) w przypadku lotniczych przewozów handlowych, gdy Państwo Członkowskie przewoźnika nie jest Państwem Członkowskim rejestracji — organ uzgodniony między wyżej wspomnianymi dwoma państwami, przed udzieleniem zezwolenia na program obsługi technicznej.

▼ M3

- iii) w drodze odstępstwa od przepisów pkt 4 ppkt (i), w przypadku gdy ciągłą zdatością do lotu statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych zarządza organizacja zarządzania ciągłą zdatością do lotu, uprawniona na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), niepozostająca pod nadzorem państwa członkowskiego rejestracji i jedynie pod warunkiem dokonania uzgodnień z państwem członkowskim rejestracji przed udzieleniem zezwolenia na program obsługi technicznej:
 - a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad instytucją zarządzającą ciągłą zdatością do lotu; lub
 - b) Agencja, jeśli instytucja zarządzająca ciągłą zdatością do lotu mieści się w państwie trzecim.

▼ B*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE**

PODSEKCJA A

*PRZEPISY OGÓLNE***M.A.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie mają zostać przyjęte w celu zapewnienia utrzymania zdatności do lotu, włącznie z obsługą techniczną. Określa ona ponadto warunki, jakie muszą spełnić osoby lub instytucje zaangażowane w zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu.

PODSEKCJA B

*ODPOWIEDZIALNOŚĆ***M.A.201 Odpowiedzialność**

- a) Właściciel odpowiada za nieprzerwaną zdatność do lotu statku powietrznego oraz zapewnia, że żaden lot się nie odbędzie, o ile:
1. samolot nie jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu; oraz
 2. całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne nie jest prawidłowo zamontowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku; oraz
 3. certyfikat zdatności do lotu nie jest ważny; oraz
 4. obsługa techniczna statku nie jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi, określonym w pkt M.A.302.
- b) W stosunku do statku powietrznego w leasingu, odpowiedzialność przenoszona jest z właściciela na korzystającego, jeżeli korzystający jest:
1. określony w dokumencie rejestracyjnym; lub
 2. wyszczególniony w umowie leasingu.
- W przypadku odniesienia w niniejszej części do „właściciela”, termin ten oznacza w zależności od zastosowania właściciela lub korzystającego.
- c) Każda osoba lub instytucja prowadząca obsługę techniczną odpowiada za wykonane zadania.
- d) Pilot dowodzący lub, w przypadku lotniczych przewozów handlowych, przewoźnik, odpowiada za pomyślne zakończenie kontroli przed startem. Kontrola ta musi zostać przeprowadzona przez pilota lub inną uprawnioną osobę. Nie musi jej jednak dokonywać uprawniona instytucja obsługi technicznej ani personel certyfikujący określony w części 66.

▼ M3

- e) W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a),
- (i) właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu instytucji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu, uprawnionej na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M). W takim przypadku instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przyjmuje na siebie odpowiedzialność za prawidłową realizację tych zadań;

▼ M3

- (ii) właściciel, który na własną odpowiedzialność postanawia zarządzać ciągłą zdadnością do lotu, bez zawierania umowy zgodnie z dodatkiem I, może mimo tego zawrzeć z instytucją zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu, uprawnioną na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), ograniczoną umowę na opracowanie programu obsługi technicznej i jego zatwierdzenie zgodnie z pkt M.A.302. W takim przypadku ograniczona umowa przenosi odpowiedzialność za opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej na instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu, z którą zawarto tę umowę.

▼ B

- f) W przypadku dużych samolotów, w celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a), właściciel statku powietrznego zapewnia, że zadania związane z zapewnieniem nieprzerwanej zdadności do lotu są wykonywane przez uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdadnością do lotu. Podpisywana jest pisemna umowa zgodnie z dodatkiem I. Wówczas odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych zadań przyjmuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu.
- g) Obsługa techniczna dużych statków powietrznych, statków eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych i podzespołów prowadzi uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części 145.
- h) W przypadku lotniczych przewozów handlowych przewoźnik odpowiada za utrzymanie nieprzerwanej zdadności do lotu statku powietrznego, który eksploatuje, oraz:
1. uzyskuje zezwolenie, stanowiące część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydawanego przez właściwy organ, na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja G, dla eksploatowanego przez siebie statku powietrznego; oraz
 2. uzyskuje zezwolenie zgodnie z przepisami części 145 lub zawiera umowę z taką instytucją; oraz
 3. zapewnia przestrzeganie przepisów lit. a).
- i) ► **M3** Jeżeli państwo członkowskie żąda od przewoźnika posiadania certyfikatu w związku z jego działalnością handlową, inną niż lotnicze przewozy handlowe, przewoźnik ten: ◀
1. uzyskuje odpowiednie zezwolenie, na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja G, na zarządzanie nieprzerwaną zdadnością do lotu eksploatowanego przez siebie statku powietrznego lub zleca je takiej instytucji; oraz
 2. uzyskuje odpowiednie zezwolenie zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F lub części 145, względnie zawiera umowę z takimi instytucjami; oraz
 3. zapewnia przestrzeganie przepisów lit. a).
- j) Właściciel/przewoźnik odpowiada za zapewnienie dostępu właściwemu organowi do instytucji/statku powietrznego w celu stwierdzenia zachowania zgodności z przepisami niniejszej części.

M.A.202 Sprawozdania dotyczące zdarzeń**▼ M3**

- a) Każda osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt M.A.201 informuje właściwy organ wyznaczony przez państwo rejestracji, instytucję odpowiedzialną za projekt typu lub dodatkowy projekt typu oraz, w razie konieczności, państwo członkowskie przewoźnika o wystąpieniu takiego stanu statku powietrznego lub jego podzespołu, który zagraża bezpieczeństwu lotu.

▼ B

- b) Sprawozdania są składane w sposób określony przez Agencję i zawierają wszelkie stosowne informacje o wystąpieniu takiego stanu, znane osobie lub instytucji.

▼ B

- c) W przypadku gdy osoba lub instytucja zajmująca się obsługą statku powietrznego zawarła umowę na obsługę techniczną z właścicielem lub przewoźnikiem, składa ona sprawozdania także właścicielowi, przewoźnikowi lub instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu o każdym takim stanie dotyczącym samolotu lub jego podzespołu tego właściciela lub przewoźnika.
- d) Sprawozdania składane są w jak najkrótszym terminie, ale w każdym przypadku w ciągu 72 godzin od chwili zidentyfikowania przez osobę lub instytucję stanu, do którego sprawozdanie się odnosi.

PODSEKCJA C

*NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU***M.A.301 Zadania zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu**

Nieprzerwana zdatność do lotu statku powietrznego i zdatność do użytku wyposażenia eksploatacyjnego, jak i awaryjnego, zapewniania jest poprzez:

- 1. wykonanie kontroli przed startem;

▼ M4

- 2. naprawę, zgodnie z danymi określonymi w pkt M.A.304 lub w pkt M.A.401, zależnie od okoliczności, każdej usterki i uszkodzenia mających wpływ na bezpieczeństwo użytkowania, przy uwzględnieniu, w odniesieniu do wszystkich dużych statków lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, wykazu minimalnego wyposażenia oraz, w stosownych przypadkach dla danego typu statku powietrznego, wykazu odstępstw od określonego zestawu wyposażenia;

▼ B

- 3. wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi statku powietrznego na podstawie pkt M.A.302;
- 4. w odniesieniu do wszystkich dużych statków i statków eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, analizę zatwierzonego programu obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.302;
- 5. gdzie stosowne, realizację:
 - i) wytycznych dotyczących zdatności do lotu;
 - ii) operacyjnych wytycznych mających wpływ na nieprzerwaną zdatność do lotu;
 - iii) wymagania dotyczącego nieprzerwanej zdatności do lotu ustanowionego przez Agencję;
 - iv) środków nakazanych przez właściwy organ jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa;
- 6. przeprowadzanie modyfikacji i napraw zgodnie z przepisami pkt M.A.304;
- 7. w przypadku nieobowiązkowych modyfikacji i/lub kontroli, w odniesieniu do dużych statków powietrznych lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, ustanowienie polityki wprowadzania ich w życie;
- 8. w razie potrzeb przeprowadzanie obsługowych lotów kontrolnych.

▼ M3**M.A.302 Program obsługi technicznej statków powietrznych**

- a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z programem obsługi technicznej.

▼ M3

- b) Program obsługi technicznej statków powietrznych i wszelkie jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) W przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych zarządza instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), program obsługi technicznej statków powietrznych i zmiany do niego mogą zostać zatwierdzone w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.
 - (i) W takim przypadku instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu ustanawia procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, a właściwy organ odpowiedzialny za instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu zatwierdza tę procedurę.
 - (ii) Instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu nie stosuje procedury pośredniego zatwierdzenia, gdy instytucja ta nie podlega nadzorowi państwa członkowskiego rejestracji, chyba że zawarta została umowa zgodnie z pkt M.1 ust. 4 ppkt (ii) lub (iii), w zależności od przypadku, przenosząca odpowiedzialność za zatwierdzenie programu obsługi technicznej na właściwy organ odpowiedzialny za instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu.

▼ M7

- d) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:
 - (i) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;
 - (ii) instrukcjami w zakresie ciągłej zdatności do lotu:
 - wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, autoryzacji ETSO lub dowolnego innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i załącznikiem do niego (część 21); oraz
 - zawartymi – w stosownych przypadkach – w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003;
 - (iii) dodatkowymi lub alternatywnymi instrukcjami zaproponowanymi przez właściciela lub instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu, po ich zatwierdzeniu zgodnie z pkt M.A.302, z wyjątkiem przerw wynikających z zadań związanych z bezpieczeństwem określonych w lit. e), które mogą się zwiększać, pod warunkiem przeprowadzenia odpowiednich okresowych ocen zgodnie z lit. g) oraz wyłącznie pod warunkiem bezpośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. b).

▼ M3

- e) Program obsługi technicznej statków powietrznych zawiera informacje szczegółowe na temat całości obsługi technicznej, którą należy przeprowadzić, w tym częstotliwości, włącznie ze specjalnymi zadaniami związanymi z typem i szczególnym rodzajem eksploatacji.
- f) Dla dużych statków powietrznych, gdy program obsługi technicznej opiera się na procedurze grupy nadzoru obsługi lub na monitorowaniu stanu, program obsługi statków powietrznych obejmuje program niezawodności.
- g) Program obsługi technicznej statków powietrznych podlega okresowym ocenom i, jeśli to konieczne, są w nim wprowadzane zmiany. Oceny te gwarantują, że program jest stale aktualny, jeśli chodzi o doświadczenie eksploatacyjne i instrukcje właściwego organu, równocześnie uwzględniając nowe i/lub zmienione instrukcje obsługi technicznej ogłaszane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe instytucje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

▼ B**M.A.303 Wytyczne dotyczące zdatności do lotu**

O ile Agencja nie ustali inaczej, wszelkie stosowane wytyczne dotyczące zdatności do lotu muszą być realizowane w ramach wymagań wspomnianych wytycznych dotyczących zdatności do lotu.

▼ M7**M.A.304 Dane odnoszące się do modyfikacji i napraw**

Uszkodzenia są oceniane, a modyfikacje i naprawy przeprowadzane, z wykorzystaniem, stosownie do przypadku:

- a) danych zatwierdzonych przez Agencję; lub
- b) danych zatwierdzonych przez organizację projektującą uprawnioną zgodnie z przepisami części 21; lub
- c) danych zawartych w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

▼ B**M.A.305 System dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego****▼ M4**

- a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu dołączany jest certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.801 lub pkt 145.A.50. Każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, w żadnym razie nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługowych.

▼ M3

- b) Dokumentacja zdatności do lotu statku powietrznego zawiera informacje o:
 1. dzienniku pokładowym statku powietrznego, rejestrze pracy silników lub kartach rejestracyjnych zespołów silnikowych, rejestrze pracy śmigieł i kartach rejestrujących dla wszystkich urządzeń o ograniczonej żywotności, w zależności od przypadku; oraz
 2. dzienniku technicznym przewoźnika, jeśli pkt M.A.306 tak stanowi dla lotniczych przewozów handlowych lub państwo członkowskie dla działalności handlowej innej niż lotnicze przewozy handlowe.

▼ B

- c) Do dziennika pokładowego statku powietrznego wprowadza się typ statku powietrznego i jego znak rejestracyjny, datę, odpowiednio, wraz z łącznym czasem lotu i/lub liczbą cykli lotów i/lub lądowań.
- d) Dokumentacja zdatności do lotu statku powietrznego zawiera bieżące informacje o:
 1. statusie wytycznych dotyczących zdatności do lotu i środków nakazanych przez właściwy organ jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa;
 2. stanie modyfikacji i napraw;
 3. statusie zgodności z programem obsługi technicznej;
 4. stanie podzespołów o ograniczonej żywotności;
 5. masie i wyważeniu statku powietrznego;
 6. planowanej obsługi technicznej.

▼ M4

- e) W uzupełnieniu do dokumentu dopuszczenia do eksploatacji, formularza 1 EASA lub jego odpowiednika, do odpowiedniego rejestru pracy silnika lub śmigła, karty rejestracyjnej zespołu silnikowego lub podzespołu o ograniczonej żywotności dołącza się następujące informacje związane z wszelkimi zainstalowanymi podzespołami (silnikiem, śmigłem, zespołem silnikowym lub podzespołem o ograniczonej żywotności):
 1. identyfikację podzespołu; oraz
 2. typ, numer seryjny i odpowiednio wpis do rejestru statku powietrznego, silnika, śmigła, zespołu silnikowego lub podzespołu o ograniczonej żywotności, do którego określony podzespół jest instalowany, z odniesieniem do montażu i demontażu podzespołu; oraz

▼ M4

3. datę wraz z odpowiednio zsumowanym całkowitym czasem lub całkowitą liczbą cykli lotów i/lub lądowań, bądź dniami kalendarzowymi lotów przypadającymi na dany podzespół; oraz
4. bieżące informacje objęte lit. d), mające zastosowanie do podzespołu.

▼ B

- f) Osoba odpowiedzialna za zarządzanie zadaniami zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu na podstawie części M sekcja A podsekcja B kontroluje dokumentację, jak określono w przepisach niniejszego akapitu, i na żądanie przedstawia ją właściwemu organowi.
- g) Wszystkie dane dołączane do dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania wprowadzonych danych, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jakie były pierwotne dane.

▼ M4

- h) Właściciel lub przewoźnik ma obowiązek upewnić się, czy został wprowadzony system służący do przechowywania następujących danych we wskazanych okresach:
 1. całej szczegółowej dokumentacji dotyczącej obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności w nim instalowanych, do czasu zastąpienia zawartych w niej informacji przez nowe informacje o równoważnym zakresie i szczegółowości, przez co najmniej 36 miesięcy po dopuszczeniu statku powietrznego lub podzespołu do eksploatacji; oraz
 2. całkowitego czasu eksploatacji (liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań) statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności przez co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji; oraz
 3. czasu eksploatacji (liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań), odpowiednio, od czasu ostatnio przeprowadzonej regularnej obsługi technicznej podzespołu o ograniczonej żywotności, przynajmniej do momentu zastąpienia jej innego rodzaju regularną obsługą techniczną podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości; oraz
 4. obecnego statusu zgodności z programem obsługi technicznej, umożliwiającego stwierdzenie zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, przynajmniej do momentu zastąpienia regularnej obsługi statku powietrznego lub podzespołu innego rodzaju regularną obsługą o równoważnym zakresie prac i szczegółowości; oraz
 5. obecnego statusu wytycznych dotyczących zdatności do lotu, obowiązujących w odniesieniu do statków powietrznych i podzespołów, przynajmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji; oraz
 6. szczegółowych informacji dotyczących przeprowadzonych modyfikacji i napraw statku powietrznego, silnika(-ów), śmigła(-ieł) i pozostałych podzespołów mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lotu, przynajmniej 12 miesięcy po ich ostatecznym wycofaniu z eksploatacji.

▼ B**M.A.306 System technicznej rejestracji przewoźnika**

- a) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, obok wymagań ujętych w pkt M.A.305, przewoźnik wykorzystuje system technicznej rejestracji statku powietrznego obejmujący w odniesieniu do każdego ze statków powietrznych następujące informacje:
 1. informacje o każdym locie konieczne do zapewnienia trwałego bezpieczeństwa lotu; oraz

▼ B

2. bieżący certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji; oraz
 3. bieżący wykaz obsługi technicznej przedstawiający status obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie kolejnych regularnych i nieplanowanych czynności obsługowych do wykonania, pominiawszy fakt, że właściwy organ może postanowić o innym miejscu przechowywania wykazu obsługi technicznej; oraz
 4. wszystkie zaległe, zaplanowane na później naprawy usterek, które mają wpływ na eksploatację statku powietrznego; oraz
 5. wszelkie niezbędne wskazówki dotyczące warunków wsparcia obsługi technicznej.
- b) System rejestracji technicznej statku powietrznego i jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Przewoźnik zapewnia, że techniczny rejestr statku powietrznego jest przechowywany przez okres 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

M.A.307 Przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego

- a) Z chwilą ostatecznego przekazania statku powietrznego przez właściciela lub przewoźnika innemu podmiotowi właściciel lub przewoźnik zapewnia także przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu, ujętej w przepisach pkt M.A.305 i, gdzie stosowne, rejestru technicznego przewoźnika określonego w pkt M.A.306.
- b) W przypadku gdy właściciel zleca zadania zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu instytucji zarządzającej, gwarantuje on przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A.305 tej instytucji.
- c) Zalecane okresy przechowywania dokumentacji mają w dalszym ciągu zastosowanie wobec nowego właściciela, przewoźnika czy instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu.

PODSEKCJA D

*NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ***M.A.401 Dane dotyczące obsługi technicznej**

- a) Osoba lub instytucja prowadząca obsługę statku powietrznego ma dostęp do bieżących odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej i tylko takie dane wykorzystuje wykonując obsługę techniczną, włącznie z modyfikacjami i naprawami.
- b) Do celów niniejszej części odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej oznaczają:

▼ M4

1. wszelkie stosowne wymagania, procedury, normy bądź informacje dostarczane przez właściwy organ lub Agencję,

▼ B

2. stosowane wytyczne zdatności do lotu,

▼ B

3. stosowane instrukcje odnoszące się do nieprzerwanej zdatości do lotu, wydawane przez posiadaczy certyfikatów typu, dodatkowych certyfikatów typu i każdą inną instytucję, która publikuje takie dane zgodnie z przepisami części 21.
 4. wszelkie odpowiednie dane dostarczane zgodnie z przepisami pkt 145.A.45 lit. d).
- c) Osoba lub instytucja prowadząca obsługę techniczną statku powietrznego gwarantuje, że wszystkie odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej są aktualne i w razie potrzeby łatwo dostępne. Osoba lub instytucja zakłada system kart lub arkuszy kontrolnych i dokładnie przenosi dane dotyczące obsługi technicznej na te karty lub arkusze, bądź tworzy dokładne odnośniki do poszczególnych zadań obsługi technicznej ujętych w takich danych.

M.A.402 Prowadzenie obsługi technicznej

- a) Całość obsługi technicznej jest prowadzona przez uprawniony personel postępujący zgodnie z metodami, technikami, normami i instrukcjami określonymi w danych dotyczących obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.401. Ponadto, o ile w przepisach części 145 nie ustalono inaczej lub właściwy organ nie podjął odmiennej decyzji, prowadzone są niezależne kontrole po wykonaniu zadania obsługi technicznej szczególnie wrażliwego z punktu widzenia bezpieczeństwa.
- b) O ile w przepisach części 145 nie ustalono inaczej, całość obsługi technicznej prowadzona jest przy użyciu narzędzi, wyposażenia i materiałów określonych w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy.
- c) Teren, na którym przeprowadza się obsługę techniczną, jest właściwie zorganizowany i pozbawiony zanieczyszczeń.
- d) Całość obsługi technicznej prowadzona jest w ramach ograniczeń związanych z ochroną środowiska, określonych w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.401.
- e) W przypadku niepogody lub szczegółowej obsługi technicznej, wykorzystywana jest odpowiednia infrastruktura.
- f) Po zakończeniu całości obsługi technicznej należy przeprowadzić ogólną weryfikację w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego i podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części oraz materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane.

M.A.403 Usterki statku powietrznego

- a) Każda usterka statku powietrznego mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu jest naprawiana przed kolejnym lotem.
- b) ► **M3** Zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1, M.A.801 lit. b) ppkt 2, M.A.801 lit. c), M.A.801 lit. d) lub załącznikiem II (część 145) ◀ wyłącznie uprawniony personel certyfikujący, wykorzystując dane dotyczące obsługi technicznej ujęte w przepisach pkt M.A.401, może zdecydować, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, a więc kiedy i jakie naprawy przeprowadzić przed kolejnym lotem, które zaś mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, gdy:
 1. pilot wykorzystuje wykaz zatwierdzonego minimalnego wyposażenia nakazanego przez właściwy organ; lub
 2. usterki statku powietrznego określa się jako możliwe do zaakceptowania przez właściwy organ.

▼ B

- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, naprawiana jest w jak najkrótszym terminie po tym, jak została po raz pierwszy wykryta, w terminach określonych w danych dotyczących obsługi technicznej.
- d) Każda usterka nienaprawiona przed lotem jest odnotowywana odpowiednio w systemie dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z przepisami pkt M.A.305 lub systemie rejestracji technicznej przewoźnika ujętym w przepisach pkt M.A.306.

PODSEKCJA E

PODZESPOŁY

M.A.501 Montaż

- a) Nie wolno instalować podzespołów, których stan nie jest zadowalający bądź nie zostały one w odpowiedni sposób dopuszczone do eksploatacji przy użyciu formularza 1 EASA lub równoważnego, względnie nie zostały oznaczone zgodnie z przepisami części 21 podsekcja Q, chyba że ► **M3** ustalono inaczej w załączniku (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, załączniku II (część 145) lub sekcji A podsekcja F załącznika I do niniejszego rozporządzenia ◀.
- b) Przed montażem podzespołu w statku powietrznym osoba lub uprawniona instytucja obsługi technicznej zapewnia, że poszczególne podzespoły są kwalifikowane do instalacji w przypadku, gdy mogą być stosowane różnorodne modyfikacje i/lub odmienne zestawy wytycznych dotyczących zdolności do lotu.
- c) Znormalizowane części instalowane są w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie wtedy, gdy dane dotyczące obsługi technicznej wyszczególniają tę określoną część. Ponadto są one instalowane tylko wtedy, gdy towarzyszy im dowód zgodności ze stosowaną normą.
- d) Materiał będący surowcem lub materiałem konsumpcyjnym może być wykorzystywany w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie wtedy, gdy jego producent tak stwierdza w odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej lub gdy określono tak w przepisach części 145. Materiał taki może być używany wyłącznie wtedy, gdy spełnia wymaganą specyfikację i można odpowiednio łatwo prześledzić jego pochodzenie. Wszystkimi materiałom musi towarzyszyć dokumentacja wyraźnie odnosząca się do określonego materiału i zawierająca potwierdzenie zgodności z opisem specyfikacji i dodatkowo źródło produkcji i dostawy.

▼ M3**M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu****▼ M7**

- a) Z wyjątkiem podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez instytucje obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzone zgodnie z przepisami sekcji A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika II (część 145).

▼ M3

- b) W drodze odstępstwa od lit. a) obsługa techniczna podzespołu zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego lub, jeśli właściwy organ wyraził zgodę, zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być wykonywana przez organizację posiadającą kategorię klasy A, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145), a także przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, jedynie w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w statku powietrznym. Niemniej jednak instytucja ta lub personel certyfikujący mogą tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszej litery. Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.

▼ M3

- c) W drodze odstępstwa od lit. a) obsługa techniczna silnika/pomocniczego zespołu zasilającego (APU) zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika/APU lub, jeśli właściwy organ wyraził zgodę, zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być wykonana przez instytucję posiadającą kategorię klasy B, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145), jedynie w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w silniku/APU. Niemniej jednak instytucja posiadająca kategorię klasy B może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszej litery.
- d) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 obsługa techniczna zamontowanego podzespołu lub podzespołu tymczasowo wymontowanego ze statku powietrznego ELA1 niewykorzystywanego w lotniczych przewozach handlowych i przeprowadzana zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być przeprowadzana przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, z wyjątkiem:

1. przeglądu podzespołów innych niż silniki i śmigła; oraz
2. przeglądu silników i śmigieł dla statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-22 i LSA.

Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzana zgodnie z lit. d) nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.

▼ M7

- e) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, prowadzona jest przez organizację posiadającą kategorię klasy A zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub częścią 145, przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3, podczas gdy podzespół ten jest montowany w statku powietrznym lub tymczasowo z niego wymontowywany w celu ułatwienia dostępu. Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.

▼ M4**M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności**

- a) Zainstalowane podzespoły o ograniczonej żywotności nie mogą być eksploatowane po upływie zatwierzonego okresu zdatności do użytku, określonego w zatwierdzonym programie obsługi technicznej i wytycznych dotyczących zdatności do lotu, z wyjątkiem postanowień pkt M.A.504 lit. c).
- b) Zatwierdzony okres zdatności do użytku wyraża się odpowiednio w liczbie dni kalendarzowych, liczbie godzin lotu, liczbie lądowań lub cykli lotu.
- c) Po upływie okresu zdatności do użytku, podzespół należy wymontować ze statku powietrznego w celu przeprowadzenia obsługi technicznej lub, w przypadku podzespołów o kwalifikowanym czasie przydatności do użytku, w celu unieszkodliwienia.

▼ B**M.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku**

- a) Podzespół uznaje się za niezdatny do użytku w następujących okolicznościach:
1. upływ terminu zdatności do użytku określonego w programie obsługi technicznej;
 2. brak zgodności ze stosowanymi wytycznymi dotyczącymi zdatności do lotu i pozostałymi wymaganiami odnoszącymi się do nieprzerwanej zdatności do lotu zalecanymi przez Agencję;

▼ B

3. brak niezbędnych informacji do określenia stanu zdatności do lotu lub do montażu;
4. objawy usterek lub nieprawidłowego funkcjonowania;
5. udział w incydencie lub wypadku mogącym mieć potencjalny wpływ na zdatność do użytku.

▼ M3

- b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą uprawnionej organizacji obsługowej do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu. Niemniej jednak dla statków powietrznych niewykorzystywanych w lotniczych przewozach handlowych innych niż duże statki powietrzne, osoba lub organizacja, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, może przekazać pieczęć nad nim, po uznaniu go za niezdatny do użytku, właścicielowi statku powietrznego, pod warunkiem że informacja o tym znajdzie się w dzienniku pokładowym statku powietrznego lub rejestrze pracy silnika lub rejestrze pracy podzespołu.

▼ B

- c) Podzespoły, których kwalifikowany czas przydatności do użytku minął lub które zawierają usterki nienadające się do naprawy, są klasyfikowane jako nienaprawialne; nie jest dozwolone ponowne wprowadzanie ich do systemu zapasów, chyba że zostanie przedłużony kwalifikowany czas przydatności do użytku lub zatwierdzony został sposób naprawy zgodnie z pkt M.A.304.
- d) Każda osoba i instytucja ponosząca odpowiedzialność na podstawie przepisów części M, w przypadku podzespołów nienaprawialnych określonych w lit. c):
1. pozostawia taki podzespół w miejscu określonym w lit. b); lub
 2. przed zrzeczeniem się odpowiedzialności doprowadza do zniszczenia podzespołu w sposób, który gwarantuje, że jego odzyskanie lub naprawienie staje się nieekonomiczne.
- e) Nie naruszając przepisów lit. d), osoba lub instytucja ponosząca odpowiedzialność na podstawie przepisów części M może zrzec się odpowiedzialności za podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne na rzecz instytucji szkoleniowej lub badawczej, bez potrzeby ich niszczenia.

PODSEKCJA F

*INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ***▼ M3****M.A.601 Zakres**

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, jakie winna spełnić instytucja w celu zakwalifikowania się do otrzymania zatwierdzenia bądź uzyskania jego przedłużenia na obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów niewymienionych w pkt M.A.201 lit. g).

▼ M4**M.A.602 Wniosek**

Wniosek o wydanie lub zmianę zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej składa się na formularzu w sposób ustanowiony przez właściwy organ.

M.A.603 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

- a) Instytucja wykonująca czynności objęte niniejszą podsekcją nie ma prawa realizować swoich zadań, o ile nie uzyska zezwolenia od właściwego organu. Wzór takiego zezwolenia znajduje się w dodatku V do załącznika I (część M).

▼ M4

- b) Podręcznik instytucji obsługi technicznej, o którym mowa w pkt M.A.604, musi określać zakres prac, które obejmuje zezwolenie. Dodatek IV do załącznika I (część M) definiuje wszystkie możliwe klasy i kategorie utworzone na podstawie przepisów podsekcji F.
- c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej może wytwarzać, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej, ograniczony asortyment części do wykorzystania w trakcie prac prowadzonych w jej własnych obiektach określonych w podręczniku instytucji obsługi technicznej.

▼ B**M.A.604 Podręcznik instytucji obsługi technicznej**

- a) Organizacja obsługi technicznej dostarcza podręcznik obejmujący przynajmniej następujące informacje:
 1. oświadczenie podpisane przez dyrektora jako osoby odpowiedzialnej, które potwierdza ciągłą pracę instytucji w każdym okresie zgodnie z przepisami części M i podręcznikiem; oraz
 2. zakres pracy instytucji; oraz
 3. tytuły i nazwiska osób określonych w przepisach pkt M.A.606 lit. b); oraz
 4. schemat organizacyjny przedstawiający łańcuch powiązań w zakresie ponoszenia odpowiedzialności przez osoby określone w pkt M.A.606 lit. b); oraz

▼ M3

5. wykaz personelu certyfikującego wraz z posiadanym przez niego zakresem zatwierdzenia; oraz
6. wykaz obiektów, gdzie prowadzona jest obsługa techniczna, wraz z ich ogólnym opisem;

▼ B

7. procedury określające sposób zapewniania przez instytucję obsługi technicznej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
 8. procedury zmian podręcznika instytucji obsługi technicznej
- b) Podręcznik instytucji obsługi technicznej i jego zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
 - c) Nie naruszając przepisów lit. b), mniej znaczące zmiany w podręczniku mogą być zatwierdzane na drodze proceduralnej (zwanej dalej zatwierdzeniem pośrednim).

M.A.605 Obiekty

Institucja gwarantuje, że:

- a) Dla wszystkich planowanych prac przewidziane są obiekty, zaś warsztaty specjalistyczne i zatoki są odpowiednio oddzielone w celu zapewnienia ochrony przed zanieczyszczeniami i ochrony środowiska.
- b) Przewidziano pomieszczenia biurowe do zarządzania wszystkimi planowanymi pracami, obejmującego w szczególności sporządzanie dokumentacji obsługi technicznej.
- c) Przewidziano bezpieczne pomieszczenia magazynowe służące do przechowywania podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów. Warunki magazynowania zapewniają oddzielenie podzespołów i materiałów od pozostałych podzespołów, materiałów, wyposażenia i narzędzi. Warunki magazynowania muszą być zgodne z zaleceniami producentów, dostęp zaś musi być zastrzeżony dla uprawnionego personelu.

▼ B**M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu**

- a) Instytucja wyznacza dyrektora jako osobę odpowiedzialną, upoważnioną do zagwarantowania, że całość obsługi technicznej, jakiej wymaga klient, może zostać sfinansowana i przeprowadzona na poziomie wymaganym przepisami niniejszej części.
- b) Zostaną wyznaczone osoba lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że instytucja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed dyrektorem.
- c) Wszystkie osoby wymienione w lit. b) prezentują odpowiedni poziom wiedzy, wykształcenia i zdobyły stosowne doświadczenie związane z obsługą techniczną statków powietrznych i/lub podzespołów.
- d) Instytucja ma odpowiedni personel umożliwiający wykonanie prac przewidzianych w związku z umową. Wykorzystanie podwykonawców jest dozwolone w przypadkach większego natężenia prac niż wynikałoby to normalnie z umowy i tylko w odniesieniu do stanowisk, które nie obejmują wydawania certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji.
- e) Przedstawiane i rejestrowane są kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w obsługę techniczną.
- f) Personel wykonujący specjalistyczne zadania, takie jak spawanie, kontrole/badania nieniszczące inne niż z wykorzystaniem kontrastu barw, ma uprawnienia zgodnie z urzędowo uznaną normą.
- g) Instytucja obsługi technicznej posiada wystarczającą liczbę osób personelu certyfikującego do wydawania certyfikatów dopuszczenia statków powietrznych i podzespołów do eksploatacji zgodnie z przepisami pkt M.A.612 i pkt M.A.613. Spełniają one wymagania części 66.

▼ M3

- h) W drodze odstępstwa od lit. g) instytucja może wykorzystać personel certyfikujący, którego kwalifikacje są zgodne z poniższymi przepisami, świadcząc wsparcie w zakresie obsługi technicznej dla przewoźników prowadzących działalność handlową, pod warunkiem zatwierdzenia odpowiednich procedur jako części podręcznika instytucji:
 1. W przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności do lotu przed lotem, która stanowi w szczególności, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać tego rodzaju dyrektywę zdatności do lotu, instytucja może wydać ograniczone zezwolenie dotyczące personelu certyfikującego dla kapitana statku powietrznego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego, pod warunkiem że instytucja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że osoba ta może wykonać dyrektywę zdatności do lotu zgodnie z wymaganymi normami;
 2. W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem wsparcia, instytucja może wydać ograniczone zezwolenie dotyczące personelu certyfikującego dla kapitana statku powietrznego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego, pod warunkiem że instytucja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że osoba ta może wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.

M.A.607 Personel certyfikujący

- a) W uzupełnieniu do przepisów pkt M.A.606 lit. g) personel certyfikujący może wykonywać swoje obowiązki tylko wówczas, gdy instytucja zagwarantowała, że:
 1. personel certyfikujący może wykazać, że spełnia wymagania pkt 66.A.20 lit. b) załącznika III (część 66), z wyjątkiem przypadku, kiedy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji państwa członkowskiego i wówczas personel certyfikujący wykazuje, że spełnia wymagania tych regulacji; oraz

▼ M3

2. personel certyfikujący ma właściwy poziom wiedzy na temat odpowiednich statków powietrznych i/lub podzespołów, które ma obsługiwać, oraz związanych z tym procedur instytucji.
- b) W następujących nieprzewidzianych przypadkach, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu innym niż główna baza i nie ma dostępu do personelu certyfikującego, instytucja, z którą podpisana jest umowa na obsługę techniczną, może wystawić jednorazowe upoważnienie do certyfikacji:
1. jednemu z pracowników mającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach; lub
 2. jakiegokolwiek osobie posiadającej nie mniej niż trzy lata doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą rodzajowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie znajduje się żadna instytucja należycie zatwierdzona na mocy niniejszej części, a związana umową instytucja otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

Wszystkie takie przypadki muszą zostać zgłoszone właściwemu organowi w ciągu siedmiu dni od daty wystawienia takiego upoważnienia do certyfikacji. Uprawniona organizacja obsługowa, wystawiająca jednorazowe upoważnienie do certyfikacji, zapewnia powtórne sprawdzenie tak przeprowadzonej obsługi technicznej, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

- c) Uprawniona organizacja obsługowa rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu certyfikującego i prowadzi na bieżąco wykaz całego personelu certyfikującego, z uwzględnieniem posiadanego przez niego zakresu zatwierdzenia jako część podręcznika instytucji zgodnie z pkt M.A.604 lit. a) ppkt 5.

▼ B**M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia**

- a) Instytucja:

▼ M3

1. ma wyposażenie i narzędzia określone w danych dotyczących obsługi technicznej określonych w pkt M.A.609 lub sprawdzone zamienniki wymienione w podręczniku organizacji obsługowej, niezbędne do wykonania bieżącej obsługi w ramach posiadanego zezwolenia; oraz

▼ B

2. przedstawia możliwości korzystania z pozostałego wyposażenia i narzędzi używanych doraźnie.
- b) Wyposażenie i urządzenia są sprawdzane i kalibrowane zgodnie z urzędowo uznaną normą. Dokumentacja związana z przeprowadzeniem takiej kalibracji i wykorzystywaną normą jest przechowywana przez instytucję.
- c) Instytucja kontroluje, klasyfikuje i odpowiednio rozdziela wszystkie gromadzone podzespoły.

M.A.609 Dane dotyczące obsługi technicznej

Wykonując obsługę techniczną obejmującą modyfikacje i naprawy, uprawniona instytucja obsługi technicznej posiada i wykorzystuje bieżące odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401. W przypadku danych dotyczących obsługi technicznej dostarczanych przez klienta konieczne jest posiadanie takich danych w trakcie prowadzenia prac.

▼ M3**M.A.610 Zlecenia na prace związane z obsługą techniczną**

Przed rozpoczęciem obsługi technicznej instytucja i instytucja zlecająca obsługę techniczną potwierdzają pisemne zlecenie w celu wyraźnego ustalenia zakresu obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.

▼ B**M.A.611 Normy obsługi technicznej**

Całość obsługi technicznej jest przeprowadzana zgodnie z wymaganiami części M sekcja A podsekcja D.

M.A.612 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji

Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.801.

M.A.613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji**▼ M7**

a) Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.802. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.502 lit. b), pkt M.A.502 lit. d) lub pkt M.A.502 lit. e) oraz podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt M.A.603 lit. c).

▼ B

b) Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, formularz 1 EASA, może być drukowany z komputerowej bazy danych.

M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej

a) Uprawniona instytucja obsługi technicznej rejestruje szczegółowo wszystkie informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Zachowywana jest dokumentacja niezbędna do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania konieczne do wystawienia certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, włącznie z dokumentami podwykonawcy dotyczącymi dopuszczenia.

▼ M7

b) Uprawniona instytucja obsługi technicznej dostarcza kopie wszystkich certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji właścicielowi statku powietrznego, włącznie z kopią wszelkich konkretnych danych dotyczących naprawy/modyfikacji, wykorzystanych do przeprowadzenia naprawy/modyfikacji.

▼ M4

c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej przechowuje kopie całej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą techniczną przez trzy lata od daty dopuszczenia przez tę instytucję do eksploatacji statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace.

1. Dokumentację, o której mowa w tym ustępie, przechowuje się w sposób, który gwarantuje jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
2. Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowuje się w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymanie ich w dobrym stanie.
3. W przypadku gdy uprawniona instytucja obsługi technicznej zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja obsługi technicznej obejmująca ostatnie trzy lata jest przekazywana ostatniemu właścicielowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź klientowi, względnie jest przechowywana w sposób określony przez właściwy organ.

▼ M3**M.A.615 Uprawnienia organizacji**

Organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M), może:

- a) prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego i/lub podzespołu, na który posiada zezwolenie, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzającym i w podręczniku organizacji obsługowej;
- b) dokonywać uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej instytucji posiadającej odpowiednie kwalifikacje i pod kontrolą organizacji obsługowej, zgodnie z procedurami ustanowionymi jako część podręcznika organizacji obsługowej bezpośrednio zatwierdzonego przez właściwy organ;
- c) prowadzić obsługę wszelkich statków powietrznych i/lub podzespołów, na które posiada zezwolenie, w każdym miejscu, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania doraźnej obsługi, zgodnie z warunkami określonymi w podręczniku organizacji obsługowej;
- d) wydawać poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.612 lub pkt M.A.613.

▼ B**M.A.616 Ocena instytucjonalna**

Aby zapewnić, że uprawniona instytucja obsługi technicznej nieprzerwanie spełnia wymagania niniejszej podsekcji, systematycznie organizuje ona ocenę instytucjonalną.

M.A.617 Zmiany wprowadzane w uprawnionej instytucji obsługi technicznej

W celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części, uprawniona instytucja obsługi technicznej powiadamia go o każdej propozycji przeprowadzenia następujących zmian, zanim takie zmiany mają miejsce:

1. nazwy instytucji;
2. siedziby instytucji;
3. dodatkowych siedzib instytucji;
4. dyrektora jako osoby odpowiedzialnej;
5. którejkolwiek z osób określonych w pkt M.A.606 lit. b);
6. obiektów, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, zakresu prac i personelu certyfikującego, które mogą mieć wpływ na udzielenie zezwolenia.

W przypadku proponowanych zmian personelu na osoby, które nie były wcześniej znane kierownictwu, zmiany te są zgłaszane przy najbliższej sposobności.

M.A.618 Zezwolenia bezterminowe

- a) Zezwolenie jest wydawane na czas nieokreślony. Zachowuje ważność pod warunkiem, że:
 1. instytucja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi podejmowania działań wobec wykrytych nieprawidłowości określonymi w pkt M.A.619; oraz
 2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do instytucji w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
 3. nie zrzeczono się ani nie cofnięto zezwolenia.

▼ B

- b) Wobec zrzeczenia się zezwolenia lub jego cofnięcia zaświadczenie o zezwoleniu zwracane jest właściwemu organowi.

M.A.619 Nieprawidłowości

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych nieprawidłowościach zgodnie z pkt M.B.605 posiadacz zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODSEKCJA G

*INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU***M.A.701 Zakres**

Przepisy niniejszej podsekcji ustanawiają wymagania, jakie musi spełnić instytucja, aby kwalifikować się do otrzymania zezwolenia lub uzyskania jego przedłużenia na zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego.

▼ M4**M.A.702 Wniosek**

Wniosek o wydanie lub zmianę zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu składa się na formularzu w sposób ustalony przez właściwy organ.

▼ B**M.A.703 Rozszerzenie zakresu zezwolenia****▼ M3**

- a) Udzielenie zatwierdzenia jest potwierdzane przez właściwy organ wydaniem certyfikatu zawartego w dodatku VI.

▼ B

- b) Bez względu na przepisy lit. a), w odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych, zezwolenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez właściwy organ dla danego eksploatowanego statku powietrznego.

▼ M3

- c) W charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu jest określony, zgodnie z pkt M.A.704, zakres prac koniecznych do uzyskania zatwierdzenia.

▼ B**M.A.704 Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu**

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu dostarcza warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu zawierające następujące informacje:

1. oświadczenie podpisane przez dyrektora jako osobę odpowiedzialną, które potwierdza prowadzenie przez instytucję prac w każdym okresie, zgodnie z przepisami niniejszej części i warunkami; oraz
2. zakres prac instytucji; oraz

▼ M3

3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. a), pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) oraz pkt M.A.706 lit. i); oraz

▼ M4

4. schemat organizacyjny przedstawiający łańcuch powiązań w zakresie ponoszenia odpowiedzialności przez wszystkie osoby określone w pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) i pkt M.A.706 lit. i); oraz
5. wykaz personelu ds. oceny zdatności do lotu, o którym mowa w pkt M.A.707, ze wskazaniem, w stosownych przypadkach, personelu upoważnionego do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c); oraz

▼ B

6. ogólny opis i lokalizację obiektów; oraz
7. procedury określające sposób zapewniania zgodności z przepisami niniejszej części przez instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu; oraz
8. procedury zmian warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu; oraz

▼ M3

9. wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej lub, dla statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, wykaz „rodzajowych” i „bazowych” programów obsługi technicznej.

▼ B

- b) Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu i ich zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.

▼ M3

- c) Z zastrzeżeniem lit. b) drobne zmiany charakterystyki mogą być zatwierdzane pośrednio w drodze procedury pośredniego zatwierdzania. Procedura pośredniego zatwierdzania określa dopuszczalne drobne zmiany i jest ustanawiana przez instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu jako część charakterystyki, a następnie zatwierdzana przez właściwy organ odpowiedzialny za instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu.

▼ B**M.A.705 Obiekty**

Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zapewnia personelowi określonymu w pkt M.A.706 stosowne pomieszczenia biurowe w odpowiedniej lokalizacji.

M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu

- a) Instytucja wyznacza dyrektora jako osobę odpowiedzialną, upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania związane z zarządzaniem nieprzerwaną zdatnością do lotu mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie z przepisami niniejszej części.
- b) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych dyrektor, jako osoba odpowiedzialna określona w lit a), jest także osobą upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania przewoźnika mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone na poziomie wymaganym do wydania certyfikatu przewoźnika lotniczego.
- c) Zostają wyznaczone osoba lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że instytucja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed dyrektorem.
- d) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych dyrektor jako osoba odpowiedzialna wyznacza pracownika mianowanego. Osoba ta odpowiada za zarządzanie i nadzór nad działaniami związanymi z zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu na podstawie lit. c).
- e) Pracownik mianowany określony w lit. d) nie jest zatrudniany przez uprawnioną instytucję określoną w części 145 w ramach umowy z przewoźnikiem, chyba że właściwy organ podejmie w tej sprawie indywidualną decyzję.

▼ B

- f) Instytucja posiada wystarczającą liczbę osób odpowiednio wykwalifikowanego personelu do wykonania przewidzianych prac.
- g) Wszystkie osoby określone w lit. c) i d) prezentują odpowiedni poziom wiedzy i wykształcenia oraz zdobyły stosowne doświadczenie związane z zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych.
- h) Rejestrowane są kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu.

▼ M3

- i) Instytucje przedłużające poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, zgodnie z pkt M.A.711 lit. a) ppkt 4 i M.A.901 lit. f), mianują osoby upoważnione do tego, podlegające zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- j) Instytucja określa i aktualizuje w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. a), pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) oraz pkt M.A.706 lit. i).

▼ M4

- k) Dla wszystkich dużych statków powietrznych oraz statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, instytucja ustala i kontroluje kompetencje osób zaangażowanych w zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu, ocenę zdatności do lotu i/lub kontrolę jakości zgodnie z procedurą i normą ustaloną przez właściwy organ.

▼ B**M.A.707 Personel ds. oceny zdatności do lotu****▼ M4**

- a) Aby uzyskać zezwolenie na przeprowadzanie oceny zdatności do lotu, oraz ewentualnie na wydawanie zezwoleń na lot, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. oceny zdatności do lotu w celu wydawania certyfikatów lub zaleceń, o których mowa w sekcji A podsekcja I oraz, jeżeli ich to dotyczy, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c):
 1. Dla wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:
 - a) posiadają co najmniej pięć lat doświadczenia w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
 - b) posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne; oraz
 - c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
 - d) zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;
 - e) niezależnie od postanowień lit. a)–d), wymóg określony w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. b) można zastąpić wymogiem posiadania pięcioletniego doświadczenia w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu, obowiązującym wraz z wymogami określonymi w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. a).
 2. Dla statków powietrznych, które nie są eksploatowane w lotniczych przewozach handlowych o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, członkowie personelu:
 - a) posiadają co najmniej trzyletnie doświadczenie w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz

▼ M4

- b) posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne; oraz
- c) ukończyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d) zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;
- e) niezależnie od postanowień lit. a)–d), wymóg określony w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. b) można zastąpić wymogiem posiadania czteroletniego doświadczenia w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu, obowiązującym wraz z wymogami określonymi w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a).

▼ B

- b) Personel ds. oceny zdatności do lotu nominowany przez uprawnioną instytucję działającą w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu może otrzymać upoważnienie od tej instytucji wyłącznie wtedy, gdy został formalnie zaakceptowany przez właściwy organ, po zadowalającym przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu pod nadzorem.
- c) Instytucja zapewnia, że personel ds. oceny zdatności do lotu statku powietrznego może wykazać się odpowiednim, ostatnio zdobytym doświadczeniem w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- d) Personel ds. oceny zdatności do lotu jest identyfikowany poprzez wymienienie wszystkich jego członków w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu wraz z numerem referencyjnym uzyskanego przez nich upoważnienia w zakresie oceny zdatności do lotu.
- e) Instytucja przechowuje kartoteki całego personelu ds. oceny zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu oraz szkoleń, a także kopie upoważnienia. Kartoteki są przechowywane przez okres dwóch lat od chwili opuszczenia instytucji przez personel ds. oceny zdatności do lotu.

M.A.708 Zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu

- a) Zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu jest prowadzone w całości zgodnie z zaleceniami części M sekcja A podsekcja C.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu:
 1. opracowuje i kontroluje program obsługi technicznej, włącznie z odpowiednim programem zapewniania wiarygodności,

▼ M3

2. przedstawia program obsługi technicznej statku powietrznego i jego zmiany właściwemu organowi do zatwierdzenia (chyba że dany statek jest objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego zgodnie z pkt M.A.302 lit. c)) i dostarcza kopię programu właścicielowi statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych,

▼ B

3. zarządza zatwierdzaniem modyfikacji i napraw,
4. zapewnia, że całość obsługi technicznej jest przeprowadzana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej i realizowana zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja H,
5. gwarantuje, że są stosowane wszystkie odpowiednie wytyczne dotyczące zdatności do lotu i operacyjne wytyczne mające wpływ na nieprzerwaną zdatność do lotu,
6. zapewnia, że wszelkie usterki wykryte podczas przeprowadzania regularnej obsługi technicznej lub zgłoszone są naprawiane przez odpowiednio uprawnioną instytucję obsługi technicznej,

▼ B

7. zapewnia, że w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, statek powietrzny jest przekazywany do odpowiednio uprawnionej instytucji obsługi technicznej,
 8. koordynuje wykonanie regularnej obsługi technicznej, stosowanie wytycznych dotyczących zdatności do lotu, wymianę części o ograniczonej żywotności oraz przeprowadzanie kontroli podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania prac,
 9. administruje całą dokumentacją nieprzerwanej zdatności do lotu i/lub technicznym rejestrem przewoźnika i je archiwizuje,
 10. gwarantuje, że sprawozdanie na temat masy i wyważenia odzwierciedla aktualny stan statku powietrznego.
- c) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, jeśli przewoźnik nie ma odpowiednich uprawnień zgodnie z częścią 145, zawiera pisemną umowę na obsługę techniczną z instytucją uprawnioną zgodnie z przepisami części 145 lub innym przewoźnikiem, opisując szczegółowo funkcje wymienione w ramach pkt M.A.301 ppkt 2, M.A.301 ppkt 3, M.A.301 ppkt 5 i M.A.301 ppkt 6, zapewniając, że całość obsługi technicznej zostanie ostatecznie przeprowadzona przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej zgodnie z przepisami części 145 i określając wsparcie funkcji zapewniania jakości wymienionych w pkt M.A.712 lit. b). Umowy dotyczące regularnej obsługi technicznej w bazie i na trasie statków powietrznych oraz obsługi technicznej silnika, wraz z wszelkimi zmianami, są zatwierdzane przez właściwy organ. Jednakże w przypadku:
1. statku powietrznego wymagającego nieplanowanej obsługi technicznej umowa może przyjąć postać indywidualnych zamówień na wykonanie prac, kierowanych do instytucji obsługi technicznej określonej w przepisach części 145;
 2. obsługi technicznej podzespołów, w tym także silnika, umowa określona w lit. c) może przyjąć postać indywidualnych zamówień na wykonanie prac, kierowanych do instytucji obsługi technicznej wymienionej w przepisach części 145.

▼ M3**M.A.709 Dokumentacja**

- a) Wykonując zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu wymienione w pkt M.A.708, uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przechowuje i wykorzystuje aktualne dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401. Dane te może dostarczyć właściciel lub przewoźnik, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub przewoźnikiem. W takim przypadku instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, z wyjątkiem przypadków określonych w pkt M.A.714.
- b) W przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie i/lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawartych umów, o których mowa w dodatku I do niniejszego załącznika (część M), instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu może opracować „bazowe” i/lub „rodzajowe” programy obsługi technicznej. Te „bazowe” i/lub „rodzajowe” programy obsługi technicznej nie wykluczają jednak konieczności ustanowienia stosownego programu obsługi technicznej statków powietrznych zgodnie z pkt M.A.302, w odpowiednim czasie przed skorzystaniem z praw, o których mowa w pkt M.A.711.

▼ M4**M.A.710 Przegląd zdatności do lotu****▼ M7**

- a) W celu spełnienia wymagań w zakresie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.901, uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przeprowadza pełny udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, aby stwierdzić, czy:
 1. właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów; oraz

▼ M7

2. instrukcja użytkowania w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian; oraz
3. cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej; oraz
4. wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub, w stosownych przypadkach, naprawa została odłożona na późniejszy termin w kontrolowany sposób; oraz
5. wszystkie obowiązujące wytyczne dotyczące zdatności do lotu zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane; oraz
6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami załącznika (części 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz
7. wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności zamontowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie upłynął termin ich zdatności do użytku; oraz
8. całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z przepisami załącznika I (część M); oraz
9. sprawozdanie dotyczące aktualnej masy i wyważenia nie straciło ważności i odzwierciedla wyposażenie statku; oraz
10. stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję; oraz
11. jeżeli istnieje taki wymóg, statek powietrzny posiada certyfikat hałasu odpowiadający jego obecnemu wyposażeniu, zgodnie z przepisami podsekcji I załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

▼ M4

- b) Personel ds. oceny zdatności do lotu uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu przeprowadza fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu, personelowi ds. oceny zdatności do lotu nieposiadającemu odpowiednich kwalifikacji, zgodnie z przepisami załącznika III (części 66), towarzyszą pracownicy posiadający takie kwalifikacje.
- c) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. oceny zdatności do lotu sprawdza, czy:
 1. wszystkie wymagane oznaczenia i tablice zostały prawidłowo zamontowane; oraz
 2. stan statku powietrznego jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie; oraz
 3. wyposażenie statku odpowiada zatwierdzonej dokumentacji; oraz
 4. nie występują żadne oczywiste usterki, które nie zostały potraktowane zgodnie z przepisami pkt M.A.404; oraz
 5. nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego, a udokumentowaną oceną dokumentacji, o której mowa w lit. a).
- d) W drodze odstępstwa od pkt M.A.901 lit. a), ocenę zdatności do lotu można przyspieszyć maksymalnie o 90 dni, zachowując przy tym ciągłość schematu oceny zdatności do lotu, aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas kontroli obsługi technicznej.

▼ M4

- e) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15b EASA) lub zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA), o których mowa w dodatku III do załącznika I (część M) mogą zostać wydane wyłącznie:
1. przez właściwie upoważniony personel ds. oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.707, działający w imieniu uprawnionej instytucji zarządzającej zdatnością do lotu lub przez personel certyfikujący w przypadkach określonych w pkt M.A.901 lit. g); oraz
 2. po stwierdzeniu przeprowadzenia kompletnej oceny zdatności do lotu oraz niewystępowania nieprawidłowości, które mogłyby zagrazać bezpieczeństwu lotu.
- f) Kopię nowego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla danego statku powietrznego przesyła się do państwa członkowskiego rejestracji tego statku w ciągu 10 dni.
- g) Zadania oceny zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- h) W przypadku gdy wyniki oceny zdatności do lotu są nieprzekonujące, należy poinformować o tym fakcie właściwy organ najszybciej, jak to możliwe, ale w żadnym razie nie później niż w ciągu 72 godzin od stwierdzenia przez instytucję problemu w ramach przeprowadzanej oceny.

▼ M3**M.A.711 Prawa instytucji**

- a) Instytucja zarządzająca obsługą techniczną, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), może:

▼ M4

1. zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu statków powietrznych poza statkami eksploatowanymi w lotniczych przewozach handlowych, wymienionych w certyfikacie zatwierdzającym;

▼ M3

2. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych w przypadku gdy zostaną one wymienione zarówno w certyfikacie zatwierdzającym, jak i w certyfikacie przewoźnika lotniczego;
 3. organizować przeprowadzenie zadań związanych z ciągłą zdatnością do lotu wspólnie z inną instytucją będącą podwykonawcą, która działa zgodnie z jej systemem zapewniania jakości, wymienioną w certyfikacie zatwierdzającym;
 4. przedłużyć, na warunkach określonych w pkt M.A.901 lit. f), ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wydanego przez właściwy organ lub przez inną instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M);
- b) Uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zarejestrowana w jednym z państw członkowskich może zostać dodatkowo upoważniona do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu określonych w pkt M.A.710; oraz
1. wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 lub pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2; oraz
 2. wydawania zaleceń w sprawie przeglądu zdatności do lotu właściwemu organowi w państwie członkowskim rejestracji.

▼ M4

- c) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, której kompetencje obejmują uprawnienia, o których mowa w pkt M.A.711 lit. b) może dodatkowo uzyskać prawo wydawania zezwoleń na lot, zgodnie z częścią 21A.711 lit. d) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 dla konkretnego statku powietrznego, dla którego ma prawo wydawać poświadczenie przeglądu lotu, w ramach potwierdzania zgodności z zatwierdzonymi warunkami lotu, zgodnie z odpowiednią zatwierdzoną procedurą przewidzianą w warunkach, o których mowa w pkt M.A.704.

▼ B**M.A.712 System zapewnienia jakości**

- a) Aby zagwarantować, że uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu stale spełnia wymagania niniejszej podsekcji, ustanawia ona system zapewniania jakości i powołuje dyrektora ds. jakości, który monitoruje zgodność z procedurami koniecznymi do zagwarantowania zdatności do lotu statków powietrznych, a także odpowiedniość tych procedur. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania dyrektora jako osoby odpowiedzialnej, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych.
- b) System zapewniania jakości monitoruje działania określone w części M sekcja A podsekcja G. Zawiera on przynajmniej następujące funkcje:
1. monitorowanie zgodności wszystkich działań określonych w części M sekcja A podsekcja G z zatwierdzonymi procedurami; oraz
 2. monitorowanie zgodności całości zlecanej obsługi technicznej z umową; oraz
 3. monitorowanie stałej zgodności z wymaganiami niniejszej części.
- c) Dokumentacja obejmująca wymienione działania przechowywana jest przez okres co najmniej dwóch lat.
- d) W przypadku gdy uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu otrzymała uprawnienia zgodnie z przepisami innej części, system zapewniania jakości może zostać połączony z wymaganiami nałożonymi w innej części.
- e) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, system zapewniania jakości określony w części M sekcja A podsekcja G stanowi zintegrowaną część systemu zapewniania jakości przewoźnika.

▼ M3

- f) W przypadku małej instytucji, która nie zarządza ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami instytucji, pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwy organ, chyba że instytucja wystawia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg innych niż balony. W przypadku braku systemu jakości instytucja nie zleca zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu innym instytucjom.

▼ B**M.A.713 Zmiany w instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu**

W celu zagwarantowania właściwemu organowi możliwości stwierdzenia, czy zachowana jest stała zgodność z przepisami niniejszej części, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu powiadamia ten organ o propozycjach następujących zmian przed ich przeprowadzeniem:

1. nazwy instytucji,
2. siedziby instytucji,

▼ B

3. dodatkowych siedzib instytucji,
4. dyrektora jako osoby odpowiedzialnej,
5. osób określonych w pkt M.A.706 lit. c),
6. obiektów, procedur, zakresu prac i personelu, które mogą mieć wpływ na wydanie zezwolenia.

W przypadku proponowanych zmian personelu, który nie był wcześniej znany kierownictwu, zmiany te są zgłaszane przy najbliższej sposobności.

▼ M4**M.A.714 Prowadzenie dokumentacji**

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu rejestruje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Przechowywana jest dokumentacja wymagana przepisami pkt M.A.305, a także, w stosownych przypadkach, przepisami pkt M.A.306.
- b) Jeżeli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu posiada prawo określone w pkt M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych lub ewentualnie przedłużonych poświadczeń przeglądu zdatności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi dokumentami uzupełniającymi. Ponadto instytucja przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu, które zostały przez nią przedłużone na mocy prawa, o którym mowa w pkt M.A.711 lit. a) ppkt 4.
- c) Jeżeli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu posiada prawo określone w pkt M.A.711 lit. c), przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z postanowieniami pkt 21A.729 załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.
- d) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu przechowuje kopie całej dokumentacji, o której mowa w lit. b) i c) przez okres dwóch lat od ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- e) Dokumentacja jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
- f) Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowuje się w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
- g) W przypadku gdy zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego zostaje przekazane innej instytucji lub osobie, całość przechowywanej dokumentacji zostaje przekazana do wspomnianej instytucji. Okresy przechowywania dokumentacji mają dalej zastosowanie do wspomnianej instytucji lub osoby.
- h) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.

▼ B**M.A.715 Zezwolenia bezterminowe**

- a) Zezwolenie jest wystawiane na czas nieokreślony. Zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że:
 1. instytucja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi postępowania wobec wykrytych nieprawidłowości określonymi w pkt M.B.705; oraz
 2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do instytucji w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
 3. nie zrzeczono się ani nie cofnięto zezwolenia.

▼ B

- b) Wobec zrzeczenia się zezwolenia lub jego cofnięcia, zaświadczenie o zezwoleniu zwracane jest właściwemu organowi.

M.A.716 Nieprawidłowości

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych nieprawidłowościach zgodnie z przepisami pkt M.B.705 posiadacz zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODSEKCJA H

*CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI — CDE***▼ M3****M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego**

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), wydawane jest poświadczenie obsługi zgodnie z niniejszą podsekcją.
- b) Nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego statku powietrznego bez poświadczenia obsługi wydanego, po zakończeniu obsługi technicznej, w ramach której stwierdzono, że całość wymaganej obsługi technicznej została przeprowadzona prawidłowo, przez:
1. odpowiedni personel certyfikujący w imieniu organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M); lub
 2. personel certyfikujący zgodnie z wymogami załącznika III (część 66), z wyjątkiem kompleksowych zadań obsługi technicznej wymienionych w dodatku VII do niniejszego załącznika, do których stosuje się pkt 1; lub
 3. pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.803;
- c) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych kompleksowe zadania obsługi technicznej statków powietrznych wymienione w dodatku VII mogą być wykonane przez personel certyfikujący określony w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2.
- d) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.801 lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu, gdzie brak jest organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem lub załącznikiem II (część 145), lub właściwego personelu certyfikującego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, posiadającą co najmniej 3 lata odpowiedniego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do przeprowadzenia obsługi technicznej zgodnie z normami ustalonymi w podsekcji D niniejszego załącznika i do dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji. W takim przypadku właściciel:
1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wszelkich wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej poświadczenie i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego; oraz

▼ M3

2. zapewnia powtórne sprawdzenie i zatwierdzenie wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej przez posiadającą odpowiednie zezwolenie osobę określoną w pkt M.A.801 lit. b) bądź instytucję zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M), lub załącznikiem II (część 145), jak najszybciej, lecz w terminie nieprzekraczającym 7 dni; oraz
 3. powiadamia instytucję odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, jeżeli zawarł umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. e), lub – w razie braku tego rodzaju umowy – właściwy organ, w terminie 7 dni od wystawienia tego rodzaju upoważnienia do certyfikacji.
- e) W przypadku dopuszczenia do eksploatacji na podstawie pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt M.A.801 lit. c), w wykonywaniu zadań obsługi technicznej personel certyfikujący może wspomagać jedna osoba lub więcej pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.
- f) Poświadczenie obsługi zawiera przynajmniej następujące informacje:
1. podstawowe dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej; oraz
 2. datę zakończenia obsługi technicznej; oraz
 3. dane identyfikacyjne instytucji i/lub osoby wystawiającej dopuszczenie do eksploatacji, zawierające:
 - (i) numer referencyjny zezwolenia organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) oraz personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat; lub
 - (ii) w przypadku poświadczenia obsługi określonego w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt M.A.801 lit. c), dane identyfikacyjne i, gdzie stosowne, numer licencji personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat;
 4. ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia eksploatacyjne, jeśli występują.
- g) W drodze odstępstwa od przepisów lit. b) i niezależnie od przepisów lit. h), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać poświadczenie obsługi w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. Fakt ten, wraz z wszelkimi stosownymi ograniczeniami zdadności do lotu lub ograniczeniami eksploatacyjnymi jest rejestrowany w poświadczeniu obsługi statku powietrznego przed wydaniem takiego certyfikatu, jako część informacji wymagana na podstawie lit. f) ppkt 4.
- h) Poświadczenie obsługi nie jest wydawane w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który zagraża bezpieczeństwu lotu.

M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

- a) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.502.

▼ M7

- b) Autoryzowany certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, określany jako formularz 1 EASA, stanowi certyfikat zezwolenia na dopuszczenie podzespołu do eksploatacji, z wyjątkiem sytuacji, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z pkt M.A.502 lit. b), pkt M.A.502 lit. d) lub pkt M.A.502 lit. e), w którym to przypadku obsługa techniczna podlega procedurom dopuszczania do eksploatacji statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801.

▼ M3**M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela**

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
1. posiadać ważną licencję pilota (lub dokument równoważny), wystawioną lub zatwierdzoną przez państwo członkowskie na statki powietrzne odpowiedniego typu lub klasy; oraz
 2. posiadać statek powietrzny, jako wyłączny właściciel lub współwłaściciel; właściciel musi być:
 - (i) jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym; lub
 - (ii) członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną o charakterze niekomercyjnym, w przypadku gdy ten podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub użytkownik oraz gdy dana osoba bezpośrednio uczestniczy w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i jest przez niego wyznaczona do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.
- b) W odniesieniu do każdego prywatnie eksploatowanego silnikowego statku powietrznego o prostej konstrukcji i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, pilot-właściciel może wystawić poświadczenie obsługi po przeprowadzeniu ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określonej w dodatku VIII.
- c) Zakres ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określony jest w programie obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w pkt M.A.302.
- d) Poświadczenie obsługi należy wpisać do dziennika pokładowego. Musi on zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, dane dotyczące obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz tożsamość, podpis i numer licencji pilota-właściciela wystawiającego taki certyfikat.

▼ B

PODSEKCJA I

*CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU***▼ M3****M.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego**

W celu zagwarantowania ważności poświadczenia zdatności do lotu statku powietrznego przeprowadza się okresowy przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.

- a) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest wydawane zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest ważne jeden rok.

▼ **M3**

- b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny:
- (i) stale zarządzany w okresie poprzedzających 12 miesięcy przez jedną uprawnioną instytucję zarządzającą zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M); i (ii) objęty w okresie poprzedzających 12 miesięcy obsługą techniczną prowadzoną przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145). Obejmuje to zadania związane z obsługą techniczną określone w pkt M.A.803 lit. b) prowadzone i zatwierdzone zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3.
- c) W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, pozostających w kontrolowanym środowisku, instytucja, o której mowa w lit. b), zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, może, mając odpowiednie uprawnienia i pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k):
1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
 2. dla wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.
- d) W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, (i) niepozostających w kontrolowanym środowisku; lub (ii) zarządzanych przez instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu, która nie ma prawa przeprowadzać przeglądu zdatności do lotu, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest wystawiane przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia wydanego przez instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu odpowiednio zatwierdzoną na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika. To zalecenie opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt M.A.710.
- e) W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz balonów, każda instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzona na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M) i wyznaczona przez właściciela lub użytkownika, może, mając odpowiednie uprawnienia i pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k):
1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
 2. dla wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku pod jej nadzorem, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.
- f) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych pozostających w kontrolowanym środowisku, instytucja, o której mowa w lit. b), zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k), może przedłużyć dwukrotnie, każdorazowo na okres jednego roku, ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, wydanego przez właściwy organ lub przez inną instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M).

▼ M3

- g) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.901 lit. e) i pkt M.A.901 lit. i) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych i niepodlegających przepisom pkt M.A.201 lit. i), poświadczenie przeglądu zdatności do lotu może być również wystawiane przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia wydanego przez personel certyfikujący, formalnie zatwierdzony przez właściwy organ i spełniający wymogi załącznika III (część 66), jak również wymogi określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika. Zalecenie to opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt M.A.710 i nie jest wydawane na dłużej niż dwa kolejne lata.
- h) W każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ dokonuje przeglądu zdatności do lotu i samodzielnie wystawia poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.
- i) Poza okolicznościami wskazanymi w przepisach lit. h), właściwy organ może również przeprowadzić przegląd zdatności do lotu i samodzielnie wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu w następujących przypadkach:

▼ M4

1. jeżeli statek powietrzny obsługuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu uprawniona zgodnie z sekcją A, podsekcja G niniejszego załącznika (część M) zlokalizowana w kraju trzecim;

▼ M3

2. dla wszystkich balonów i wszelkich pozostałych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, jeśli właściciel wystąpi z takim wnioskiem.
- j) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i/lub samodzielnie wystawia poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, właściciel lub użytkownik zapewnia właściwemu organowi:
1. dokumentację wymaganą przez ten organ; oraz
 2. odpowiednie zakwaterowanie w stosownej lokalizacji dla jego personelu; oraz
 3. w miarę potrzeb wsparcie personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje zgodnie z załącznikiem III (część 66) lub równorzędnego z personelem określonym w 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2 załącznika II (część 145).
- k) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może być wydane lub przedłużone, jeżeli istnieją dowody lub powody, aby sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny.

▼ B**M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu**

- a) Certyfikat oceny zdatności do lotu traci ważność, gdy:
1. został zawieszony lub cofnięty; lub
 2. certyfikat zdatności do lotu został zawieszony lub cofnięty; lub
 3. statek powietrzny nie jest umieszczony w rejestrze Państwa Członkowskiego; lub
 4. certyfikat typu, na podstawie którego wydano certyfikat zdatności do lotu, jest zawieszony lub cofnięty.

▼ M7

- b) Statek powietrzny nie może być eksploatowany, jeżeli jego certyfikat zdatności do lotu jest nieważny lub:
1. ciągła zdatność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszej części; lub

▼ M7

2. statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję; lub
3. nie podjęto odpowiednich działań, mimo że statek powietrzny był eksploatowany bez przestrzegania ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub w certyfikacie zdatności do lotu; lub
4. statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie, który ma wpływ na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań zmierzających do przywrócenia zdatności do lotu; lub
5. dokonano modyfikacji lub naprawy, która nie jest zgodna z przepisami załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

▼ B

- c) Wobec zrzeczenia się certyfikatu oceny zdatności do lotu lub jego wycofania, jest on zwracany właściwym władzom.

M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE

- a) W przypadku przeniesienia rejestracji w granicach UE, wnioskodawca:
 1. informuje byłe Państwo Członkowskie o tym, w którym Państwie Członkowskim statek powietrzny zostanie zarejestrowany; a następnie
 2. występuje do nowego Państwa Członkowskiego o wystawienie aktualnego certyfikatu zdatności do lotu zgodnie z częścią 21.
- b) Bez względu na przepisy pkt M.A.902 lit. a) pkt 3 poprzedni certyfikat oceny zdatności do lotu utrzymuje ważność do upływu daty jego ważności.

M.A.904 Ocena zdatności do lotu statku powietrznego przywożonego do UE**▼ M3**

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z kraju trzeciego, wnioskodawca:
 1. występuje do państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz
 2. dla innych niż nowe statków powietrznych zapewnia pomyślne przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901; oraz
 3. zapewnia przeprowadzenie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.302.
- b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przesyła, w stosownych przypadkach, udokumentowane zalecenie państwu członkowskiemu rejestracji w celu wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.

▼ B

- c) Właściciel umożliwia dostęp do statku powietrznego kontroli prowadzonej przez Państwo Członkowskie rejestracji.
- d) Nowy certyfikat zdatności do lotu jest wydawany przez Państwo Członkowskie rejestracji, w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny spełnia zalecenia części 21.
- e) Państwo Członkowskie wystawia także certyfikat oceny zdatności do lotu ważny zwykle przez okres jednego roku, chyba że Państwo Członkowskie ograniczy okres ważności ze względów bezpieczeństwa.

▼ B**M.A.905 Nieprawidłowości**

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.

▼ M4

- c) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych nieprawidłowościach zgodnie z pkt M.B.903, odpowiedzialna osoba lub instytucja, o której mowa w pkt M.A.201, określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem, w terminie ustalonym z tym organem, wraz z odpowiednimi działaniami naprawczymi mającymi na celu zapobieżenie ponownemu wystąpieniu takiej nieprawidłowości i jej źródłowej przyczyny.

▼ B*SEKCJA B***PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE WŁADZE****PODSEKCJA A***PRZEPISY OGÓLNE***M.B.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne jakich muszą przestrzegać właściwe władze odpowiedzialne za stosowanie i wykonanie przepisów sekcji A niniejszej części.

M.B.102 Właściwy organa) *Przepisy ogólne*

Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ, przydzielając mu obowiązki wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania certyfikatów oraz nadzoru nad nieprzerwaną zdadnością do lotu. Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

b) *Zasoby*

Liczebność personelu jest odpowiednia do realizacji wymagań określonych w niniejszej sekcji B.

c) *Kwalifikacje i szkolenia*

Cały personel zaangażowany w działania określone w części M posiada odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz odbył wstępne przeszkolenie i uczestniczy w stałych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

d) *Procedury*

Właściwy organ ustanawia procedury szczegółowo określające sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszej części.

Procedury są przeglądane i zmieniane w celu zapewnienia stałej zgodności.

▼ M6**▼ B****M.B.104 Prowadzenie dokumentacji**

- a) Właściwe władze ustanawiają system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów.

▼ B

- b) Dokumentacja służąca prowadzeniu nadzoru przez uprawnione instytucje określone w części M obejmuje co najmniej następujące elementy:
1. wniosek instytucji o wydanie zezwolenia;
 2. zaświadczenie o zezwoleniu udzielonym instytucji, włącznie z wszelkimi zmianami;
 3. kopię programu kontroli, z wykazem dat planowanych i przeprowadzonych kontroli;
 4. dokumentację stałego nadzoru właściwego organu, obejmującą całą dokumentację kontroli;
 5. kopie całej związanej z tym korespondencji;
 6. informacje szczegółowe dotyczące wyłączeń i działań przymusowych;
 7. wszelkie raporty właściwych władz dotyczące nadzoru nad instytucją;
 8. opis instytucji lub podręcznik i ich zmiany;
 9. kopie pozostałych dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji określonej w lit. b) trwa co najmniej cztery lata.
- d) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym zawiera co najmniej kopie:
1. certyfikatu zdatności do lotu statku powietrznego,
 2. certyfikatów oceny zdatności do lotu,
 3. zaleceń instytucji określonych w sekcji A podsekcja G,
 4. sprawozdań z oceny zdatności do lotu przeprowadzanej bezpośrednio przez Państwo Członkowskie,
 5. całej odnośnej korespondencji dotyczącej statku powietrznego,
 6. informacji szczegółowych związanych z wyłączeniami i działaniami przymusowymi,

▼ M4

7. wszelkie dokumenty zatwierdzone przez właściwy organ na mocy przepisów załącznika I (część M) lub załącznika III (UE-OPS) do rozporządzenia nr 3922/91.

▼ B

- e) Dokumentacja określona w lit. d) jest przechowywana przez okres dwóch lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- f) Cała dokumentacja określona w pkt M.B.104 jest udostępniana na żądanie innego Państwa Członkowskiego lub Agencji.

M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

- a) Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego, właściwe władze uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia podstawowego.
- b) Bez uszczerbku dla kompetencji Państw Członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa obejmującego kilka Państw Członkowskich, zainteresowane właściwe władze pomagają sobie wzajemnie w przeprowadzaniu niezbędnych działań nadzorczych.

▼ B

PODSEKCJA B

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.B.201 Odpowiedzialność

Właściwe władze określone w pkt M.1 odpowiadają za przeprowadzanie kontroli i badań w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są wymagania niniejszej części.

PODSEKCJA C

NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.B.301 Program obsługi technicznej

- a) Właściwy organ sprawdza zgodność programu obsługi technicznej z przepisami pkt M.A.302.
- b) Z wyjątkiem przypadku gdy postanowiono inaczej w pkt ► **M3** pkt M.A.302 lit. c) ◀, program obsługi technicznej i jego zmiany są bezpośrednio zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) W przypadku zatwierdzenia pośredniego, procedura programu obsługi technicznej jest zatwierdzana przez właściwy organ za pośrednictwem warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- d) W celu zatwierdzenia programu obsługi technicznej zgodnie z lit. b) właściwy organ otrzymuje dostęp do wszelkich danych wymaganych w przepisach pkt ► **M3** pkt M.A.302 lit. d), e) i f) ◀.

M.B.302 Wyłączenia

Wszystkie wyłączenia przyznane zgodnie z ► **M3** art. 14 ust. 4 ◀ rozporządzenia podstawowego są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

M.B.303 Monitorowanie nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego**▼ M3**

- a) Właściwy organ opracowuje program przeglądów w celu monitorowania stanu zdatności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jego rejestrze.

▼ B

- b) Program przeglądów obejmuje przeglądy reprezentacyjne statków powietrznych.
- c) Program jest opracowywany z uwzględnieniem liczby statków powietrznych w rejestrze, miejscowej wiedzy i poprzednich działań nadzorujących.
- d) Przegląd wyrobów koncentruje się na szeregu kluczowych elementów zagrażających zdatności do lotu i zidentyfikowaniu nieprawidłowości. Ponadto właściwy organ analizuje wszystkie nieprawidłowości i określa ich źródłowe przyczyny.
- e) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane na piśmie osobie lub instytucji odpowiedzialnej zgodnie z pkt M.A.201.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe i zalecenia.
- g) Jeśli podczas przeglądu statku powietrznego znaleziony zostanie dowód wskazujący na niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje działania zgodnie z pkt M.B.903.

▼ B

- h) Jeśli źródłowa przyczyna nieprawidłowości jest tożsama z brakiem zgodności z przepisami którejkolwiek podsekcji lub innej części, ta niezgodność musi zostać potraktowana w sposób zalecany w odnośnej części.

▼ M3

- i) W celu ułatwienia podjęcia odpowiednich działań w zakresie egzekwowania przepisów, właściwe organy wymieniają informacje na temat niezgodności stwierdzonych zgodnie z przepisami lit. h).

▼ B**M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie**

Właściwy organ:

- a) zawiesza certyfikat oceny zdatności do lotu z racji uzasadnionego potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub wycofuje certyfikat oceny zdatności do lotu bądź wprowadza do niego ograniczenia na podstawie pkt M.B.303 lit. g).

PODSEKCJA D

NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODSEKCJA E

PODZESPOLY

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODSEKCJA F

*INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ***M.B.601 Wniosek**

W przypadku gdy obiekty obsługi technicznej są umiejscowione w więcej niż jednym Państwie Członkowskim, badanie i stały nadzór nad zezwoleniem prowadzony jest w powiązaniu z właściwymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium znajdują się pozostałe obiekty obsługi technicznej.

M.B.602 Wstępne zezwolenie

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.606 lit. a) i b) są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.606 lit. a) i b).
- b) Właściwy organ stwierdza, że procedury określone w podręczniku instytucji obsługi technicznej są zgodne z przepisami części M sekcja A podsekcja F i zapewnia, że dyrektor jako osoba odpowiedzialna podpisuje oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy instytucja spełnia wymagania części M sekcja A podsekcja F.
- d) W trakcie prowadzenia badania w związku z wydaniem zezwolenia organizuje się przynajmniej jedno spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że osoba ta pojmuje w pełni znaczenie zezwolenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie instytucji do zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku.
- e) Wszystkie nieprawidłowości są pisemnie potwierdzane na rzecz instytucji składającej wniosek.

▼ B

- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- g) W odniesieniu do wstępnego zezwolenia, przed jego wydaniem, wszystkie nieprawidłowości są korygowane przez instytucję i anulowane przez właściwy organ.

M.B.603 Wydanie zezwolenia

- a) W przypadku gdy instytucja obsługi technicznej spełnia przepisy odpowiednich punktów niniejszej części, właściwy organ wydaje wnioskodawcy zaświadczenie o zezwoleniu na formularzu 3 EASA (dodatek V), które obejmuje zakres zezwolenia.
- b) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 3 EASA właściwy organ wskazuje warunki załączone do zezwolenia.
- c) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 3 EASA umieszczony jest numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.

M.B.604 Stały nadzór

- a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzanych kontroli dla każdej uprawnionej instytucji obsługi technicznej znajdującej się pod jego nadzorem, określonej w części M sekcji A podsekcja F.
- b) Każda instytucja jest poddawana wszechstronnej kontroli z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 24 miesiące.
- c) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane instytucji składającej wniosek na piśmie.
- d) Właściwy organ rejestruje wszelkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania wymagane do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- e) Co najmniej raz na 24 miesiące organizowane jest spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że jest on poinformowany o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

M.B.605 Nieprawidłowości

- a) Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:
 1. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu nieprawidłowości poziomu 1, zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej, do chwili podjęcia przez instytucję działań naprawczych.
 2. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru nieprawidłowości, który nie będzie dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru nieprawidłowości, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zezwolenia.

▼ M3**M.B.606 Zmiany**

- a) Właściwy organ dostosowuje się do odpowiednich elementów procesu wstępnego zatwierdzenia w odniesieniu do wszelkich zmian w instytucji zgłoszonych zgodnie z pkt M.A.617.

▼ M3

- b) Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi uprawniona organizacja obsługowa może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustali, że zezwolenie powinno zostać zawieszono ze względu na charakter lub zakres zmian.
- c) W przypadku każdej zmiany w podręczniku organizacji obsługowej:
1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w podręczniku są zgodne z przepisami niniejszego załącznika (część M), zanim uprawniona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
 2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. c), właściwy organ zapewnia: (i) niewielki zakres zmian; oraz (ii) odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian, tak, aby nadal spełniały one wymogi niniejszego załącznika (część M).

▼ B**M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zezwolenie z uwagi na uzasadnione potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub wycofuje zezwolenie, bądź wprowadza w nim ograniczenia na podstawie pkt M.B.605.

PODSEKCJA G

INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

M.B.701 Wniosek

- a) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych składane są do zatwierdzenia przez właściwy organ, wraz ze wstępnym wnioskiem o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego i, stosownie do przypadku, wszelkich wnioskowanych zmian, następujące dokumenty dotyczące każdego typu eksploatowanego statku powietrznego:
 1. warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu;
 2. programy obsługi technicznej statków powietrznych przewoźnika;
 3. techniczny rejestr statku powietrznego;
 4. gdzie stosowne, techniczna specyfikacja umów o obsługę techniczną zawartych między przewoźnikiem a uprawnioną instytucją obsługi technicznej, określoną w części 145.
- b) W przypadku gdy obiekty są położone w więcej niż jednym Państwie Członkowskim badanie i stały nadzór nad zezwoleniem prowadzone są w powiązaniu z właściwymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium są umiejscowione pozostałe obiekty.

M.B.702 Zezwolenie wstępne

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.706 lit. a), c) i d) oraz pkt M.A.707 są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.706 lit. a), c) i d) oraz pkt M.A.707.

▼ B

- b) Właściwy organ stwierdza, czy procedury określone w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu są zgodne z przepisami części M sekcja A podsekcja G i zapewnia, że dyrektor, jako osoba odpowiedzialna, podpisuje oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy instytucja spełnia wymagania części M sekcja A podsekcja G.
- d) Przynajmniej raz w trakcie prowadzenia badań dotyczących wydania zezwolenia organizowane jest spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że w pełni pojmuje on znaczenie zezwolenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie do przestrzegania przez instytucję procedur określonych w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- e) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane instytucji składającej wniosek na piśmie.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) oraz zalecenia.
- g) W odniesieniu do wstępnego zezwolenia, przed jego wydaniem, wszystkie nieprawidłowości są korygowane przez instytucję i anulowane przez właściwy organ.

M.B.703 Wydanie zezwolenia

- a) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu spełnia przepisy części M sekcja A podsekcja G, właściwy organ wydaje wnioskodawcy zaświadczenie o zezwoleniu na formularzu 14 EASA (dodatek VI), które obejmuje zakres zezwolenia.
- b) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 14 EASA właściwy organ wskazuje okres ważności zezwolenia.
- c) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 14 EASA umieszczony jest numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.
- d) W przypadku lotniczych przewozów handlowych informacje ujęte na formularzu 14 EASA są włączane do certyfikatu przewoźnika powietrznego.

M.B.704 Stały nadzór

- a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzanych kontroli dla każdej uprawnionej instytucji zapewniającej nieprzerwaną zdatność do lotu, znajdującej się pod jego nadzorem, określonej w części M sekcja A podsekcja G.
- b) Każda instytucja jest poddawana wszechstronnej kontroli z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 24 miesiące.
- c) Odpowiednia reprezentatywna grupa statków powietrznych, zarządzanych przez uprawnioną instytucję, określoną w części M sekcja B podsekcja G, jest poddawana przeglądowi raz na 24 miesiące. O wielkości grupy reprezentatywnej decyduje właściwy organ w oparciu o wyniki wcześniejszych kontroli i poprzednich przeglądów wyrobów.
- d) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane instytucji składającej wniosek na piśmie.
- e) Właściwy organ rejestruje wszelkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- f) Co najmniej raz na 24 miesiące jest organizowane spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zapewnienia, że jest on informowany o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

▼ B**M.B.705 Nieprawidłowości**

- a) Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:
1. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu nieprawidłowości poziomu 1, zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdadnością do lotu, do chwili pomyślnego podjęcia przez instytucję działań naprawczych.
 2. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru nieprawidłowości, który nie jest dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru nieprawidłowości, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z zadowalającym planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zezwolenia.

▼ M3**M.B.706 Zmiany**

- a) Właściwy organ dostosowuje się do odpowiednich elementów procesu wstępnego zatwierdzenia w odniesieniu do wszelkich zmian w instytucji zgłoszonych zgodnie z pkt M.A.713.
- b) Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustali, że zezwolenie powinno zostać zawieszona ze względu na charakter lub zakres zmian.
- c) W przypadku każdej zmiany w charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu:
1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce są zgodne z przepisami niniejszego załącznika (część M), zanim uprawniona instytucja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
 2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. c), właściwy organ zapewnia: (i) niewielki zakres zmian; oraz (ii) odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian, tak, aby nadal spełniały one wymogi niniejszego załącznika (część M).

▼ B**M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zezwolenie z uwagi na uzasadnione potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub wycofuje zezwolenia bądź wprowadza w nim ograniczenia na podstawie pkt M.B.705.

PODSEKCJA H

CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI — CDE

(do opracowania stosownie do przypadku)

▼ B

PODSEKCJA I

*CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU***M.B.901 Ocena zaleceń**

Po otrzymaniu wniosku i towarzyszącego zalecenia związanego z certyfikatem oceny zdadności do lotu zgodnie z pkt ►**M3** pkt M.A.901 ◄:

1. Odpowiednio uprawniony personel właściwych władz sprawdza, czy deklaracja zgodności zawarta w zaleceniu wskazuje na przeprowadzenie wszechstronnej oceny zdadności do lotu określonej w pkt M.A.710.
2. Właściwy organ przeprowadza badanie i może zażądać dalszych informacji na poparcie oceny zalecenia.

▼ M3**M.B.902 Przegląd zdadności do lotu przez właściwy organ**

a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdadności do lotu i wydaje poświadczenie przeglądu zdadności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III), przeprowadza on przegląd zdadności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A.710.

b) Właściwy organ posiada odpowiedni personel ds. przeglądu zdadności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdadności do lotu.

1. W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:

- a. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiednie wykształcenie lotnicze lub równoważne; oraz
- c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- d. zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od lit. a)–d) wymóg określony w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. a.

2. W przypadku statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, członkowie personelu:

- a. mają co najmniej trzy lata doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni stopień lotniczy lub równoważny; oraz
- c. posiadają odpowiednie przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz

▼ M3

d. zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od lit. a–d wymóg podany w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania czterech lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. a.

- c) Właściwy organ przechowuje kartoteki całego personelu zajmującego się przeglądami zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz odbytych szkoleń.
- d) Właściwy organ ma dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt M.A.305, M.A.306 i M.A.401 podczas przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu.
- e) Członkowie personelu, którzy przeprowadzają przegląd zdatności do lotu, wystawiają formularz 15a po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu.

▼ B**M.B.903 Nieprawidłowości**

Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:

1. w odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych przed kolejnym lotem i podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania zawieszenia certyfikatu oceny zdatności do lotu;
2. w odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, działania naprawcze wymagane przez właściwy organ są dostosowane do charakteru nieprawidłowości.

▼ B*Dodatek I***Umowa w sprawie zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu**

1. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a uprawnioną instytucją zajmującą się zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G zgodnie z pkt M.A.201 w zakresie wykonania zadań zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, na żądanie właściwego organu właściciel przesyła kopię umowy, po jego podpisaniu przez obydwie strony, do właściwego organu Państwa Członkowskiego rejestracji.
2. Umowa jest opracowywana z uwzględnieniem wymagań części M i określa obowiązki jego sygnatariuszy w odniesieniu do zapewnienia nieprzerwanej ciągłości zdatności do lotu statku powietrznego.
3. Obejmuje ono co najmniej:
 - wpis do rejestru statku powietrznego,
 - typ statku powietrznego,
 - numer seryjny statku powietrznego,
 - nazwisko właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego korzystającego bądź szczegółowe dane firmy wraz z adresem,

szczegółowe dane, włącznie z adresem, uprawnionej instytucji zajmującej się zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G.
4. Umowa stwierdza, co następuje:

„Właściciel powierza uprawnionej instytucji zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego, opracowanie programu obsługi technicznej, który zostanie zatwierdzony przez władze ds. zdatności do lotu Państwa Członkowskiego, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, oraz organizację obsługi technicznej statku powietrznego, zgodnie ze wspomnianym programem obsługi technicznej, w uprawnionej do tego instytucji.

Zgodnie z niniejszą umową jego sygnatariusze zobowiązują się do przestrzegania odnośnych obowiązków niniejszej umowy.

Właściciel oświadcza, że, zgodnie z jego najgłębszym przekonaniem, wszystkie informacje przekazane i te, które zostaną przekazane uprawnionej instytucji, dotyczące nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego, są ściśle, zaś statek powietrzny nie będzie poddawany przeróbkom bez uprzedniego zatwierdzenia uprawnionej instytucji.

W przypadku nieprzestrzegania przepisów niniejszej umowy przez któregośkolwiek z sygnatariuszy porozumienie jest nieważne. W takim przypadku właściciel przejmuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego i zobowiązuje się do poinformowania o tym właściwych władz Państwa Członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch tygodni.”
5. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a uprawnioną instytucją zajmującą się zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G, zgodnie z pkt M.A.201, obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

▼ M3

- 5.1. Obowiązki uprawnionej instytucji:
 1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jego zatwierdzenia;
 2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, wymienionych poniżej:
 - a) opracowanie programu obsługi technicznej dla statku powietrznego, obejmującego opracowany program niezawodności, w stosownych przypadkach;

▼ M3

- b) określenie (w programie obsługi technicznej) zadań obsługi technicznej, które może wykonać pilot-właściciel zgodnie z pkt M.A.803 lit. c);
 - c) zorganizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej statku powietrznego;
 - d) po jego zatwierdzeniu przesłanie kopii programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi;
 - e) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku;
 - f) zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez uprawnioną organizację obsługową;
 - g) podjęcie kroków w celu zastosowania wszystkich odpowiednich dyrektyw zdatności do lotu;
 - h) zorganizowanie dokonania napraw przez uprawnioną organizację obsługową wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela;
 - i) koordynowanie wykonania regularnej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności, oraz wymagań w zakresie kontroli podzespołów;
 - j) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do uprawnionej organizacji obsługowej;
 - k) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
 - l) archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, przed ich wprowadzeniem w życie;
 4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, przed ich wykonaniem;
 5. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do uprawnionej organizacji obsługowej przez właściciela, jak wymaga tego uprawniona instytucja;
 6. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsze umowa nie jest przestrzegana;
 7. w miarę potrzeb przeprowadzanie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego i wystawianie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub wydawanie zalecenia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji;
 8. przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wystawionego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
 9. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych stosownymi regulacjami;
 10. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji, w każdym przypadku gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

▼ M3

5.2. Obowiązki właściciela:

1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierzonego programu obsługi technicznej;
2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika (część M);
3. przekazywanie statku powietrznego do uprawnionej organizacji obsługowej uzgodnionej z uprawnioną instytucją w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek uprawnionej instytucji;
4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z uprawnioną instytucją;
5. informowanie uprawnionej instytucji o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli uprawnionej organizacji;
6. zgłaszanie, za pośrednictwem dziennika pokładowego, uprawnionej instytucji wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
7. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
8. każdorazowe informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji i uprawnioną instytucję o sprzedaży statku powietrznego;
9. sporządzanie sprawozdań o wszelkich zdarzeniach, nakazanych przez odpowiednie regulacje;
10. regularne informowanie uprawnionej instytucji o wylatanych przez statek powietrzny godzinach oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami z uprawnioną instytucją;
11. wprowadzanie poświadczenia obsługi do dzienników pokładowych w sposób określony w pkt M.A.803 lit. d) w przypadku wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela bez wykraczania poza wykaz zadań obsługi technicznej podany w zatwierdzonym programie obsługi technicznej określonym w pkt 803 lit. c);
12. informowanie uprawnionej instytucji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).

▼ M4*Dodatek II***Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji – Formularz 1 EASA**

Niniejsza instrukcja dotyczy wyłącznie wykorzystania formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej. Należy zwrócić uwagę na dodatek I do załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, który dotyczy wykorzystania formularza 1 EASA do celów produkcji.

1. CEL I ZASTOSOWANIE

- 1.1. Zasadniczym celem tego dokumentu jest poświadczenie zdatności do lotu wyrobów, części i urządzeń (zwanymi dalej „elementem(-ami)”), które zostały poddane obsłudze technicznej.
- 1.2. Ustala się związek pomiędzy certyfikatem a elementem(-ami). Wystawca musi przechowywać certyfikat w formie umożliwiającej sprawdzenie pierwotnych danych.
- 1.3. Certyfikat jest uznawany przez wiele organów ds. zdatności do lotu, ale może to być uzależnione od istnienia umów dwustronnych i/lub polityki prowadzonej przez dany organ. „Zatwierdzone dane projektowe” podane w niniejszym certyfikacie oznaczają zatem dane zatwierdzone przez organ ds. zdatności do lotu w kraju przywozu.
- 1.4. Certyfikat nie jest dokumentem dostawy ani listem przewozowym.
- 1.5. Certyfikat nie służy do dopuszczania do eksploatacji statków powietrznych.
- 1.6. Certyfikat nie stanowi zezwolenia na zainstalowanie danego elementu w danym statku powietrznym, silniku lub śmigle, ale pomaga użytkownikowi końcowemu na określenie jego statusu co do zatwierdzenia zdatności do lotu.
- 1.7. Nie wolno umieszczać elementów dopuszczonych do produkcji z elementami dopuszczonymi do obsługi w tym samym certyfikacie.

2. ZASADY OGÓLNE

- 2.1. Certyfikat musi być zgodny z załączonym formularzem, łącznie z numeracją pól i rozmieszczeniem każdego pola. Rozmiar każdego pola może przy tym ulec zmianie w celu dostosowania go do konkretnego zastosowania, jednak tylko w takim stopniu, aby certyfikat był w dalszym ciągu rozpoznawalny.
- 2.2. Certyfikat musi być umieszczony na papierze w poziomie, jednak ogólne wymiary certyfikatu można w znacznym stopniu zwiększyć lub zmniejszyć, o ile certyfikat pozostaje rozpoznawalny i czytelny. W przypadku wątpliwości należy zasięgnąć informacji u właściwego organu.
- 2.3. Oświadczenie o odpowiedzialności użytkownika/installatora można umieścić po dowolnej stronie formularza.
- 2.4. Pismo ma być wyraźne i czytelne, aby umożliwić łatwe odczytanie certyfikatu.
- 2.5. Certyfikat może zostać sporządzony na gotowym druku albo wygenerowany komputerowo, jednak w każdym przypadku drukowane linie i znaki muszą być wyraźne i czytelne oraz zgodne z określonym wzorem.
- 2.6. Certyfikat powinien być w języku angielskim oraz, w uzasadnionych przypadkach, w innym języku lub w kilku innych językach.
- 2.7. Szczegółowe dane umieszczane na certyfikacie mogą być wpisywane maszynowo/komputerowo lub odręcznie drukowanymi literami i muszą być czytelne.

▼ **M4**

2.8. Skróty należy ograniczyć do minimum w celu zwiększenia przejrzystości dokumentu.

2.9. Miejsce na odwrotnej stronie certyfikatu może zostać użyte przez wystawcę do umieszczenia dodatkowych informacji, lecz nie może zawierać żadnych oświadczeń istotnych dla certyfikatu. Informacja o wykorzystaniu odwrotnej strony certyfikatu musi znaleźć się w odpowiednim polu na przedniej stronie certyfikatu.

3. KOPIE

3.1. Liczba kopii certyfikatu wysyłanych klientowi lub przechowywanych przez wystawcę jest nieograniczona.

4. BŁĄD LUB BŁĘDY W CERTYFIKACIE

4.1. Jeżeli użytkownik końcowy stwierdzi błąd lub błędy na certyfikacie, musi zgłosić go/je na piśmie wydającemu. Wystawca może wydać nowy certyfikat, jeśli możliwe jest zweryfikowanie i skorygowanie błędu(-ów).

4.2. Nowy certyfikat musi mieć nadany nowy numer kontrolny i podpis oraz nową datę.

4.3. Wniosek o nowy certyfikat może być przyjęty bez konieczności sprawdzenia stanu elementu(-ów). Nowy certyfikat nie stanowi oświadczenia o aktualnym stanie i powinien odnosić się do poprzedniego certyfikatu w polu 12 poprzez następujący zapis: „Niniejszy certyfikat koryguje błąd (błędy) w polu(-ach) [wpisać korygowane pole(-a)] certyfikatu [wpisać pierwotny numer kontrolny certyfikatu] z dnia [wpisać datę pierwotnego wystawienia] oraz nie dotyczy zgodności/stanu/dopuszczenia do obsługi”. Obydwa certyfikaty należy przechowywać przez okres przewidziany dla pierwszego z nich.

5. WYPEŁNIANIE CERTYFIKATU PRZEZ WYSTAWCĘ

Pole 1. Właściwy organ zatwierdzający/Państwo

Podać nazwę i państwo właściwego organu zatwierdzającego, pod nadzorem którego certyfikat jest wydawany. Jeżeli właściwym organem jest Agencja, wystarczy podać „EASA”.

Pole 2. Nagłówek formularza 1 EASA

„CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO
EKSPLOATACJI

FORMULARZ 1 EASA”

Pole 3. Numer kontrolny formularza

Wprowadzić niepowtarzalny numer ustalony zgodnie z systemem/procedurą numeracji instytucji wskazanej w polu 4; może on zawierać znaki alfanumeryczne.

Pole 4. Nazwa i adres instytucji

Wprowadzić pełną nazwę i adres uprawnionej instytucji (patrz formularz 3 EASA) dopuszczającej do eksploatacji elementy objęte niniejszym certyfikatem. Dozwolone są logo itd., jeżeli mieszczą się one w danym polu.

Pole 5. Zlecenie/Umowa/Faktura

Wpisać numer zlecenia, umowy, faktury lub podobny numer referencyjny, aby ułatwić klientowi odzyskanie elementu(-ów).

▼ **M4****Pole 6. Element**

Wpisać numery linii, jeśli występuje więcej niż jedna linia. Pole to pozwala na łatwe powiązanie danych z uwagami wpisanymi w polu 12.

Pole 7. Opis

Wpisać nazwę i/lub opis elementu. W pierwszej kolejności należy posługiwać się terminami stosowanymi w instrukcjach zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu lub danych obsługi technicznej (np. w ilustrowanym katalogu części, podręczniku utrzymania statku powietrznego, biuletynie eksploatacyjnym, podręczniku utrzymania podzespołu).

Pole 8. Numer części

Wpisać numer części widniejący na danym elemencie lub jego tabliczce/opakowaniu. W przypadku silnika lub śmigła można zastosować oznaczenie typu.

Pole 9. Liczba

Podać liczbę elementów.

Pole 10. Numer seryjny

Jeśli przepisy prawa wymagają oznaczenia elementu numerem serii, należy wpisać go w tym polu. Ponadto można tu wpisać wszelkie pozostałe numery serii niewymagane przepisami prawa. Jeśli na elemencie brak jest numeru serii, wpisać „nie dotyczy”.

Pole 11. Stan/Prace

Poniżej opisane są dopuszczalne zapisy w polu 11. Należy wprowadzić tylko jeden z tych terminów – jeżeli właściwych terminów jest więcej, należy wprowadzić ten, który najdokładniej opisuje większość przeprowadzonych prac i/lub stan danego artykułu.

- (i) *Po przeglądzie*. Oznacza proces zapewniający pełną zgodność danego elementu z wszelkimi odpowiednimi zakresami tolerancji eksploatacyjnej określonymi w instrukcjach posiadacza certyfikatu typu lub w instrukcjach producenta urządzenia dotyczących zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu, bądź w danych zatwierdzonych czy zaakceptowanych przez organ. Dany element powinien przynajmniej zostać zdemontowany, oczyszczony, sprawdzony, w razie konieczności naprawiony, ponownie zamontowany oraz przetestowany zgodnie z danymi określonymi powyżej.
- (ii) *Naprawiono*. Naprawa usterki (usterek) z zastosowaniem obowiązującej normy (*).
- (iii) *Skontrolowano/Sprawdzono*. Badania, pomiary itd. zgodnie z obowiązującą normą (*) (np. oględziny, badania czynnościowe, badania stanowiskowe itp.).
- (iv) *Zmodyfikowano*. Przeróbka danego elementu w celu dostosowania go do obowiązującej normy (*).

Pole 12. Uwagi

Opisać prace wskazane w polu 11 bezpośrednio lub poprzez nawiązanie do dokumentów uzupełniających niezbędnych użytkownikowi lub instalatorowi w celu ustalenia, czy dany element (elementy) jest zdalny do lotu w związku z czynnościami podlegającymi certyfikacji. W razie konieczności można wykorzystać oddzielny arkusz i umieścić odniesienie do niego w głównym formularzu 1 EASA. Należy wyraźnie wskazać, do którego z elementów z pola 6 odnoszą się poszczególne stwierdzenia.

(*) Obowiązująca norma oznacza normę, metodę, technikę lub praktykę produkcyjną/projektową/obsługi technicznej/jakości zatwierdzoną przez właściwy organ lub prezeń zaakceptowaną. Obowiązującą normę należy opisać w polu 12.

▼ M4

Przykładowe informacje, które można umieścić w polu 12:

- (i) Wykorzystano dane obsługi technicznej, w tym status ostatnich zmian oraz odnośnik.
- (ii) Zgodność z wytycznymi w sprawie zdatości do lotu lub biuletynami eksploatacyjnymi.
- (iii) Przeprowadzono naprawy.
- (iv) Wprowadzono modyfikacje.
- (v) Zainstalowano części zamienne.
- (vi) Status części o ograniczonej żywotności.
- (vii) Odstępstwa od zlecenia złożonego przez klienta.
- (viii) Deklaracja dopuszczenia do eksploatacji w celu spełnienia wymagań zagranicznego organu lotnictwa cywilnego w zakresie obsługi technicznej.
- (ix) Informacje, które muszą towarzyszyć niekompletnej wysyłce lub ponownemu montażowi po odbiorze dostawy.
- (x) W przypadku instytucji obsługi technicznej uprawnionych zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M), deklaracja certyfikatu dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, o którym mowa w pkt M.A.613:

„O ile w tym polu nie wskazano inaczej, zaświadcza się, że prace wskazane w polu 11 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 oraz że w odniesieniu do tych prac element został uznany za gotowy do dopuszczenia do eksploatacji. POWYŻSZE STWIERDZENIE NIE STANOWI DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI NA MOCY PRZEPISÓW ZAŁĄCZNIKA II (CZĘŚĆ 145) DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 2042/2003”.

Drukując dane z elektronicznego formularza I EASA, wszelkie dane nieodnoszące się do pozostałych pól powinny być wpisane w tym polu.

Pola 13a–13e

Wymogi ogólne dla pól 13a–13e: Pola te nie są wykorzystywane w celu dopuszczenia do eksploatacji po zakończeniu obsługi technicznej. Należy je zacieniować, zaciemnić lub oznaczyć w inny sposób, aby uniemożliwić ich niezamierzone lub nieuprawnione wykorzystanie.

Pole 14a

Należy zaznaczyć odpowiednie pole (pola), wskazując, które przepisy odnoszą się do ukończonych prac. Jeżeli zaznaczone zostanie pole „inne przepisy wskazane w polu 12”, wówczas w polu 12 należy określić przepisy innego(-ych) organu(-ów) ds. zdatości do lotu. Należy zaznaczyć co najmniej jedno pole, a w razie potrzeby można zaznaczyć oba pola.

W przypadku wszelkich czynności obsługi technicznej realizowanych przez instytucje obsługi technicznej uprawnione zgodnie z sekcją A, podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia nr 2042/2003, należy zaznaczyć pole „inne przepisy wskazane w polu 12”, a w polu 12 wprowadzić oświadczenie o deklaracji certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji. W tym przypadku stwierdzenie zawarte w deklaracji „O ile w tym polu nie wskazano inaczej” dotyczy następujących przypadków:

- a) jeżeli nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) jeżeli obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w załączniku I (część M);
- c) jeżeli obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z innym wymogiem niż ten określony w załączniku I (część M). W tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

▼ M4

W przypadku wszelkich czynności obsługi technicznej realizowanych przez instytucje obsługi technicznej uprawnione zgodnie z sekcją A załącznika II (część 145) do rozporządzenia nr 2042/2003, stwierdzenie zawarte w deklaracji „O ile w tym polu nie wskazano inaczej” dotyczy następujących przypadków:

- a) jeżeli nie można było dokończyć obsługi technicznej,
- b) jeżeli obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w załączniku II (część 145),
- c) jeżeli obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z innym wymogiem niż ten określony w załączniku II (część 145). W tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

Pole 14b. Podpis osoby upoważnionej

W tym miejscu składa podpis osoba upoważniona. Do złożenia podpisu w tym polu uprawnione są wyłącznie osoby posiadające stosowne upoważnienie zgodnie z zasadami i procedurami właściwego organu. Dla ułatwienia identyfikacji można dodać niepowtarzalny numer identyfikacyjny osoby upoważnionej.

Pole 14c. Numer certyfikatu/zezwozenia

Wpisać numer/numer referencyjny certyfikatu/zezwozenia. Numer ten lub numer referencyjny nadawane są przez właściwy organ.

Pole 14d. Imię i nazwisko

Wpisać czytelnie imię i nazwisko osoby, której podpis widnieje w polu 14b.

Pole 14e. Data

Wprowadzić datę złożenia podpisu w polu 14b, data musi mieć format dd = 2 cyfry oznaczające dzień, mmm = trzy pierwsze litery nazwy miesiąca, rrrr = 4 cyfry oznaczające rok.

Obowiązki użytkownika/instalatora

Na certyfikacie należy umieścić następującą informację, powiadamiającą użytkowników końcowych, że nie zostali zwolnieni z obowiązków dotyczących instalacji i użytkowania żadnego z elementów, którym towarzyszy formularz:

„NINIEJSZY CERTYFIKAT NIE STANOWI AUTOMATYCZNEGO UPOWAŻNIENIA DO INSTALACJI.

JEŻELI UŻYTKOWNIK/INSTALATOR WYKONUJE PRACE ZGODNIE Z PRZEPISAMI ORGANU DS. ZDATNOŚCI DO LOTU INNEGO NIŻ ORGAN DS. ZDATNOŚCI DO LOTU OKREŚLONY W POLU 1, WÓWCZAS MA OBOWIĄZEK DOPILNOWAĆ, BY JEGO/JEJ ORGAN DS. ZDATNOŚCI DO LOTU UZNAŁ ELEMENTY UZNANE PRZEZ ORGAN WSKAZANY W POLU 1.

OŚWIADCZENIA Z PÓL 13A I 14A NIE STANOWIĄ CERTYFIKATU INSTALACYJNEGO. W KAŻDYM PRZYPADKU DOKUMENTACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKU POWIETRZNEGO MUSI ZAWIERAĆ CERTYFIKAT INSTALACYJNY WYDANY ZGODNIE Z PRZEPISAMI KRAJOWYMI PRZEZ UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA, ZANIM STATEK POWIETRZNY ZOSTANIE DOPUSZCZONY DO LOTU”.



1. Właściwy organ zatwierdzający/Państwo		2. CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI FORMULARZ 1 EASA				3. Numer kontrolny formularza					
4. Nazwa i adres instytucji:		5. Zlecenie/Umowa/Faktura									
6. Element		7. Opis		8. Numer części		9. Liczba		10. Numer seryjny		11. Status/Prace	
12. Uwagi											
13a. Proświadcza się, że elementy określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z:		14a. <input type="checkbox"/> Część 145.A.50 Dopuszczenie do eksploatacji. <input type="checkbox"/> Inny przepis wskazany w polu 12									
<input type="checkbox"/> zatwierdzonymi danymi projektowymi i są bezpieczne w użytkowaniu		Zaswiadcza się, że o ile nie określono inaczej w polu 12, prace wymienione w 11 i opisane w polu 12 zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami części 145 i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że elementy te mogą być dopuszczone do eksploatacji.									
<input type="checkbox"/> niezatwierdzonymi danymi projektowymi określonymi w polu 13											
13b. Podpis osoby upoważnionej		13c. Numer zezwolenia/upoważnienia		14b. Podpis osoby upoważnionej		14c. Nr ref. certyfikatu/zezwolenia					
13d. Imię i nazwisko		13e. Data (dd mmm rrr)		14d. Imię i nazwisko		14e. Data (dd mmm rrr)					
OBOWIĄZKI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA Niniejszy certyfikat nie stanowi automatycznego zezwolenia na zainstalowanie elementu(-ów). Jeżeli użytkownik/installator wykonuje prace zgodnie z przepisami organu ds. zdolności do lotu imiego niż organ ds. zdolności do lotu określony w polu 1, wówczas ma obowiązek dopilnować, by jego/jej organ ds. zdolności do lotu uznał elementy uznane przez organ wskazany w polu 1. Oświadczenia z pol. 13a i 14a nie stanowią certyfikatu instalacyjnego, w każdym przypadku dokumentacja obsługi technicznej stalku powietrznego musi zawierać certyfikat instalacyjny wydany zgodnie z przepisami krajowymi przez użytkownika/installatora, zanim statek powietrzny zostanie dopuszczony do lotu.											

▼ **M4**

Dodatek III

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – Formularz 15 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]	
Członek Unii Europejskiej (*)	
POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU	
Numer ARC:	
Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 poniższa instytucja zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, uprawniona zgodnie z sekcją A, podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003	
[NAZWA I ADRES UPRAWNIONEJ INSTYTUCJI]	
Numer referencyjny zatwierdzenia: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].MG.[NNNN].	
dokonała przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 następującego statku powietrznego :	
Wytwórca statku powietrznego:	
Oznaczenie wytwórcy:	
Znak rejestracyjny statku powietrznego:	
Numer seryjny statku powietrznego:	
w dniu wydania poświadczenia statek ten uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania:	Data ważności:
Podpisano:	Numer upoważnienia:
Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania:	Data ważności:
Podpisano:	Numer upoważnienia:
Nazwa przedsiębiorstwa:	Numer referencyjny zatwierdzenia:
Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania:	Data ważności:
Podpisano:	Numer upoważnienia:
Nazwa przedsiębiorstwa:	Numer referencyjny zatwierdzenia:

Formularz 15b EASA Wydanie 3

(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE.

▼ **M4**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

Członek Unii Europejskiej (*)

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

Numer ARC:

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że następujący statek powietrzny:

Wytwórca statku powietrznego:

Oznaczenie wytwórcy:

Znak rejestracyjny statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

w chwili wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer referencyjny zatwierdzenia:

Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer referencyjny zatwierdzenia:

Formularz 15a EASA Wydanie 3

(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE.

▼ **M4***Dodatek IV***System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145)**

1. Z wyjątkiem przypadków, gdy w ust. 12 postanowiono inaczej w odniesieniu do najmniejszych instytucji, tabela, o której mowa w ust. 13 przedstawia standardowy system zezwoleń dla instytucji obsługi technicznej udzielanych na podstawie przepisów podsekcji F załącznika I (część M) oraz załącznika II (część 145). Instytucji przyznaje się zezwolenie, które może obejmować zakres począwszy od pojedynczych klas i kategorii z ograniczeniami, a skończywszy na wszystkich klasach i kategoriach z ograniczeniami.
2. W uzupełnieniu do tabeli, o której mowa w ust. 13, od uprawnionej instytucji obsługi technicznej wymaga się wskazania *zakresu prac* w podręczniku lub opisie instytucji obsługi technicznej. Zob. także pkt 11.
3. W ramach klas i kategorii zezwolenia udzielonego przez właściwy organ, zakres prac określony w opisie instytucji obsługi technicznej określa dokładne ograniczenia zezwolenia. Dlatego niezbędne jest, aby klasy i kategorie zezwolenia oraz zakres prac instytucji były ze sobą zgodne.
4. *Zaszeregowanie w kategorii klasy A* oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także dowolnych jego podzespołów (w tym silników i/lub pomocniczych zespołów silnikowych), zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego, lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak instytucja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy A może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, niepodlegających postanowieniom niniejszego punktu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej, wymagającej zatwierdzenia przez właściwy organ. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zezwolenia.
5. *Zaszeregowanie w kategorii klasy B* oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika i/lub pomocniczego zespołu silnikowego i/lub podzespołów pomocniczego zespołu silnikowego, zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika i/lub pomocniczego zespołu silnikowego, lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku i/lub pomocniczym zespole silnikowym. Niemniej jednak instytucja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy B może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, niepodlegających postanowieniom niniejszego punktu. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zezwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy B może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej „hangarowej” i „liniowej”, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej, podlegającej zatwierdzeniu przez właściwy organ. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej uwzględnia takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od właściwego organu.

▼ M4

6. *Zaszeregowanie w kategorii klasy C* oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej może wykonywać obsługę techniczną podzespołów niewymontowanych (z wyjątkiem silnika i pomocniczych zespołów silnikowych) przeznaczonych do instalacji w statku powietrznym lub silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zezwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy C może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego podzespołu w trakcie obsługi technicznej „hangarowej” i „liniowej”, bądź w obiekcie obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej, podlegającej zatwierdzeniu przez właściwy organ. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej uwzględnia takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od właściwego organu.
7. *Kategoria klasy D* jest samodzielną kategorią zaszeregowania, niekoniecznie odnoszącą się do określonego statku powietrznego, silnika lub innego podzespołu. Kategoria D1 – badania nieniszczące – jest niezbędna wyłącznie dla uprawnionej instytucji obsługi technicznej, która wykonuje badania nieniszczące jako zadanie szczególne na rzecz innej instytucji. Uprawniona instytucja obsługi technicznej zaszeregowana w kategorii klasy A, B lub C może przeprowadzać badania nieniszczące wyrobów, których obsługę techniczną prowadzi zgodnie z opisem instytucji obsługi technicznej zawierającym procedury badań nieniszczących, bez potrzeby zaszeregowania do klasy D1.
8. W przypadku instytucji obsługi technicznej uprawnionych zgodnie z załącznikiem II (część 145), *klasy należące do kategorii A* są podzielone na obsługę techniczną „hangarową” i „liniową”. Takie instytucje mogą uzyskać zezwolenie na obsługę techniczną „hangarową” lub „liniową” bądź jedno i drugie. Należy zauważyć, że obiekty obsługi „liniowej” zlokalizowane w obiekcie bazy głównej wymagają zezwolenia na obsługę techniczną „liniową”.
9. Sekcja *ograniczeń* ma na celu umożliwienie właściwym organom elastycznego dostosowywania zezwoleń do potrzeb poszczególnych instytucji. Zaszeregowanie podaje się na zezwoleniu wyłącznie po wprowadzeniu stosownych ograniczeń. W tabeli, o której mowa w pkt 13 wyszczególnione są możliwe rodzaje ograniczeń. Chociaż prace obsługi technicznej są wymienione na końcu każdej klasy zaszeregowania, należy przyjąć, że jeżeli bardziej odpowiada to instytucji, nacisk kładzie się właśnie na zadanie obsługi technicznej, a nie na typ statku powietrznego lub silnika, czy też ich producenta (przykładem mogą być montaż i obsługa techniczna systemów elektroniki lotniczej). Taka wzmianka w sekcji „ograniczenia” wskazuje na to, że instytucja obsługi technicznej posiada zezwolenie na przeprowadzanie obsługi technicznej do tego konkretnego typu/zadania właśnie.
10. W przypadku odniesienia do *serii, typu i grupy* w sekcji ograniczeń klasy A i B, seria oznacza serię określonego typu, taką jak Airbus 300, 310 czy 319 lub Boeing 737 serii 300 lub RB211 serii 524 lub Cessna 150 czy 172, bądź seria Beech 55 czy seria kontynentalna O-200 itd.; typ oznacza określony typ lub model, taki jak typ Airbus 310-240, RB 211-524 B4, czy Cessna 172RG; można podać dowolną liczbę serii lub typów; grupa oznacza na przykład jednosilnikowe tłokowe statki powietrzne Cessna lub silniki tłokowe bez doładowania Lycoming.
11. W przypadku wykorzystywania *szczegółowego wykazu uprawnień*, który może ulegać częstym zmianom, zmiany takie mogą być dokonywane zgodnie z pośrednią procedurą, o której mowa w pkt M.A.604 lit. c) i M.B.606 lit. c) lub odpowiednio 145.A.70 lit. c) i 145.B.40.

▼ **M4**

12. Zezwolenie dla instytucji obsługi technicznej, która zatrudnia tylko jedną osobę do planowania i wykonywania wszystkich czynności obsługi technicznej, może obejmować jedynie ograniczony zakres kategorii. Poniżej wymienione są maksymalne dopuszczalne granice:

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A2 SAMOLOTY DO 5 700 KG	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 5 700 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A3 ŚMIGŁOWCE	Z JEDNYM SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 3 175 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A4 STATKI POWIETRZNE INNY NIŻ A1, A2 I A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIKI	KATEGORIA B2 TŁOKI	PONIŻEJ 450 KM
KLASA KATEGORIE PODZESPOŁÓW INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	OD C1 DO C22	ZGODNIE Z WYKAZEM UPRAWNIEN
KLASA SPECJALISTYCZNA	D1 BADANIA NIENISZCZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH.

Należy zauważyć, że właściwe organy mogą nałożyć na taką instytucję dalsze ograniczenia, uzależniając wydanie zezwolenia od możliwości danej instytucji.

13. Tabela

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A1 Samoloty powyżej 5 700 kg	[Kategoria zarezerwowana dla instytucji obsługi technicznej uprawnionych zgodnie z załącznikiem II (część 145)] [Określa producenta samolotu, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Airbus serii A320</i>	[TAK/NIE]*	[TAK/NIE]*
	A2 Samoloty do 5 700 kg	[Określa producenta samolotu, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: DHC-6 serii Twin Otter</i>	[TAK/NIE]*	[TAK/NIE]*
	A3 Śmigłowce	[Określa producenta śmigłowca, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Robinson R44</i>	[TAK/NIE]*	[TAK/NIE]*
	A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3	[Określa serię lub typ statku powietrznego i/lub zadania obsługi technicznej]	[TAK/NIE]*	[TAK/NIE]*

▼ M4

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
SILNIKI	B1 turbinowe	[Określa serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Seria PT6A</i>		
	B2 tłokowe	[Określa producenta silnika, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej]		
	B3 Pomocnicze zespoły silnikowe	[Określa producenta, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej]		
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 Klimatyzacja i ciśnienie	[Określa typ statku powietrznego lub jego producenta, względnie producenta podzespołów lub określony podzespół i/lub odniesienie do wykazu uprawnień zawartego w opisie i/lub zadania obsługi technicznej.] <i>Przykład: Układ sterowania paliwem PT6A</i>		
	C2 Pilot automatyczny			
	C3 Komunikacja i nawigacja			
	C4 Drzwi – Włazy			
	C5 Zasilanie elektryczne i oświetlenie			
	C6 Wyposażenie			
	C7 Silnik – Pomocniczy zespół silnikowy			
	C8 Układ sterowania			
	C9 Paliwo			
	C10 Śmigłowiec – Wirniki			
	C11 Śmigłowiec – Układ przekładniowy			
	C12 Układ hydrauliczny			
	C13 Przyrządy pokładowe			
	C14 Podwozie			
	C15 Układ tlenowy			
	C16 Śmigła			
	C17 Układ pneumatyczny i próżnia			
	C18 Ochrona przeciwbodzeniowa/ przeciwdeszczowa/ przeciwpożarowa			
	C19 Oszklenie			
	C20 Konstrukcja			

▼ **M4**

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
	C21 Balast wodny			
	C22 Wspomaganie napędu			
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 Badania nieniszczące	[Określa konkretną metodę(-y) badań nieniszczących]		

▼ **M4**

Dodatek V

**Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M)
podsekcja F**

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*)

Członek Unii Europejskiej (**)

ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU DLA INSTYTUCJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].MF.[XXXX].

Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym zaświadcza:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako instytucja obsługi technicznej określona w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na prowadzenie obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w wykazie kategorii załączonym do zezwolenia i na wystawianie stosownych certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, z wykorzystaniem powyższych odnośników.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M), oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej, oraz
3. Niniejsze zezwolenie jest ważne tak długo, jak długo uprawniona instytucja obsługi technicznej działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Nr zmiany:

Podpisano:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 3 EASA 3-MF wydanie 2.

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.

▼ M4

Strona 2 z 2

ZAŁĄCZNIK DO ZAŚWIADCZENIA O ZEZWOLENIU DLA INSTYTUCJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).MF.XXXX.

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
STATKI POWIETRZNE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
SILNIKI (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNI- KOWE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
USŁUGI SPECJA- LISTYCZNE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac podręcznika uprawnionej instytucji obsługi technicznej.

Odnosnik do podręcznika uprawnionej instytucji obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Numer zmiany:

Podpisano:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 3 EASA 3-MF wydanie 2.

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli instytucja nie została zatwierdzona.

(***) Wprowadzić odpowiednią kategorię i ograniczenie.



M4

Dodatek VI

**Certyfikat zatwierdzający dla instytucji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa
w załączniku I (część M) podsekcja G**

<p>[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*)</p> <p>Członek Unii Europejskiej (**)</p> <p>CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU</p> <p>Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)</p> <p>Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO: (*)] niniejszym zaświadcza:</p> <p>[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]</p> <p>jako instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu, określona w przepisach sekcji A, podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonym wykazie zatwierdzenia, a w stosownych przypadkach na wydawanie zaleceń i poświadczeń przeglądu zdadności do lotu po przeprowadzeniu przeglądu zdadności do lotu, określonej w pkt M.A.710 załącznika I (część M), a także, w stosownych przypadkach, na wydawanie zezwoleń na lot określonych w pkt M.A.711 lit. c) załącznika I (część M) do tegoż rozporządzenia.</p> <p>WARUNKI</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia znajdującej się w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określonej w sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003. 2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określonej w załączniku I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003. 3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003. 4. Jeżeli instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu zleca w ramach swojego systemu jakości świadczenie usług jednej lub więcej instytucji, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność pod warunkiem, że instytucje te przestrzegają odpowiednich zobowiązań umownych. 5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 4, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia. <p>Jeżeli niniejszy formularz jest wykorzystywany także w odniesieniu do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, wówczas numeru certyfikatu używa się jako numeru referencyjnego obok standardowego numeru, a warunek 5 zostaje zastąpiony następującymi warunkami uzupełniającymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych w pkt 1. Do eksploatacji statków powietrznych upoważnia certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC). 7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego automatycznie powoduje unieważnienie niniejszego zezwolenia w odniesieniu do statków powietrznych o znakach rejestracyjnych wskazanych w certyfikacie przewoźnika lotniczego, chyba że właściwy organ jednoznacznie postanowi inaczej. 8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia. <p>Data pierwotnego wydania:</p> <p>Podpisano:</p> <p>Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:</p> <p>W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]</p> <p>Strona ... z</p>



Strona 2 z 2

CZAKRES ZATWIERDZENIA DLA INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].MG.XXXX
(ref. AOC XX.XXXX)

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Zezwolenie na przeprowadzenie przeglądu zdatności	Zezwolenie na wydawanie zezwoleń na lot	Instytucja(-e) działająca(-ją) w ramach systemu jakości
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	

Niniejszy zakres zatwierdzenia ogranicza się do zakresu ujętego w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w sekcji

Odnosnik do warunków zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 14 EASA Wydanie 3

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.

(***) Skreślić, jeżeli instytucja nie została zatwierdzona.

▼ B*Dodatek VII***Zadania kompleksowej obsługi technicznej****▼ M3**

Następujące elementy składają się na zadania kompleksowej obsługi technicznej określonej w pkt M.A.502 lit. d) ppkt 3, pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 i pkt M.A.801 lit. c):

▼ B

1. Modyfikacja, wymiana lub naprawa przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie dowolnej z następujących części płatowca statku powietrznego:

- a) dźwigar skrzynkowy;
- b) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara kratowego;
- c) dźwigar;
- d) pas dźwigara;
- e) element kratownicy;
- f) żebro usztywniające dźwigara;
- g) element stępki lub krawędzi bocznej kadłuba łodzi latającej lub pływaka;
- h) element sprężysty z blachy falistej na powierzchni skrzydła lub ogona;
- i) główne żebro skrzydła;
- j) zastrzał wspierający skrzydło lub ogon;
- k) łożo silnika;
- l) podłużnica lub wręga kadłuba;
- m) pręt kratownicy bocznej lub poziomej bądź wręgi wzmocnionej;
- n) mocowanie lub wspornik fotela;
- o) wymiana prowadnic foteli;
- p) rozpórka lub zastrzał podwozia;
- q) oś;
- r) koło; oraz
- s) płozy lub podstawa płóz, z wyjątkiem wymiany pokrycia o niskim współczynniku tarcia.

2. Modyfikacja lub naprawa którejkolwiek z następujących części:

- a) powłoka statku powietrznego lub powłoka pływaka statku powietrznego, jeżeli prace wymagają użycia stojaka, łoża montażowego lub uchwytu;
- b) powłoka statku powietrznego, poddawana zwiększonemu ciśnieniu, jeżeli uszkodzenia powłoki są większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku;
- c) nośna część systemu sterowania, włącznie z drążkiem sterowym, pedałem, wałem, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą reakcyjną, rogiem sterującym oraz kutą lub odlaną węzłówką, ale z wyłączeniem
 - i) wykuwania złącza reperacyjnego lub łącznika kabli; oraz
 - ii) wymiany końcówki rury symetrycznej mocowanej za pomocą nitów; oraz
- d) pozostałe elementy konstrukcji, niewymienione w pkt 1, które producent określił jako konstrukcję nośną w podręczniku obsługi technicznej, podręczniku napraw konstrukcyjnych lub instrukcji dotyczących zapewnienia zdatności do lotu.

▼ M3

3. Wykonanie następującej obsługi technicznej silnika tłokowego:
 - a) demontaż i ponowny montaż silnika tłokowego inny niż: (i) w celu uzyskania dostępu do zespołów tłoków/cylindrów; lub (ii) w celu usunięcia osłony tylnych akcesoriów, umożliwiającego skontrolowanie i/lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatach wewnętrznych;
 - b) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;
 - c) spawanie i lutowanie twardych złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie uprawnienia lub zezwolenia, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
 - d) czynności zakłócające działanie poszczególnych części jednostek dostarczanych jako jednostki poddane próbie hamowania, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymienialnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi.
4. Wyważanie śmigła, z wyjątkiem:
 - a) równoważenia statycznego do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w podręczniku obsługi technicznej;
 - b) równoważenia dynamicznego na zamontowanych śmigłach, przy pomocy urządzeń elektronicznych służących do równoważenia w przypadku gdy jest to dozwolone w podręczniku obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdolności do lotu.
5. Każde dodatkowe zadanie, które wymaga:
 - a) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub obiektów; lub
 - b) szerokich procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.

▼ **M3***Dodatek VIII***Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela**

Przed przystąpieniem do wykonywania zadania w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela należy przestrzegać następujących zasad podstawowych, niezależnie od wymagań określonych w załączniku I (część M):

a) Kompetencje i zakres obowiązków

1. Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
2. Przed przystąpieniem do wykonywania zadań w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela, pilot-właściciel musi upewnić się, że posiada kompetencje do wykonania danego zadania. Do obowiązków pilotów-właścicieli należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez nich statków powietrznych oraz z programem obsługi technicznej tych statków. Jeżeli pilot-właściciel nie jest przygotowany do wykonania danego zadania, pilot-właściciel nie może go wykonać.
3. Pilot-właściciel (lub instytucja, z którą zawarł umowę, o której mowa w sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika) odpowiada za ustalenie zadań pilota-właściciela zgodnie z niniejszymi zasadami podstawowymi w zakresie programu obsługi technicznej i za zapewnienie, że dokument ten jest systematycznie aktualizowany.
4. Zatwierdzenie programu obsługi technicznej musi być dokonane zgodnie z pkt M.A.302.

b) Zadania

Pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatowca, silników, układów i podzespołów.

Pilot-właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

1. ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo, a nieprawidłowe wykonanie tego zadania radykalnie wpłynie na zdatność statku powietrznego do lotu lub jest zadaniem obsługi technicznej szczególnie wrażliwym z punktu widzenia bezpieczeństwa lotu zgodnie z pkt M.A.402 lit. a); i/lub
2. wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu; i/lub
3. jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności do lotu lub z pozycją ograniczeń zdatności do lotu, o ile nie jest wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji; i/lub
4. wymaga stosowania specjalnych narzędzi, narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniatka); i/lub
5. wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych badań (np. badania nieniszczące, testy systemu lub kontrole operacyjne automatycznego i elektronicznego wyposażenia pokładowego); i/lub
6. polega na nieplanowanych badaniach specjalnych (np. badanie trudnego lądowania); i/lub
7. rzutuje na układy o decydującym znaczeniu dla lotów według wskazań przyrządów (lotów IFR); i/lub

▼ **M7**

8. znajduje się w wykazie w dodatku VII lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt M.A.502 lit. a), b), c) lub d).

▼ **M3**

Wyżej wymienione kryteria od 1 do 8 nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z „programem obsługi technicznej określonym w pkt M.A.302 lit. d)”.

▼ M3

Każde zadanie wymienione w instrukcji użytkowania w locie jako przygotowujące statek powietrzny do lotu (przykład: montaż skrzydeł szybowca lub kontrola przed startem) uznaje się za zadanie pilota, a nie uznaje się za zadanie obsługi pilota-właściciela i dlatego nie wymaga ono poświadczenia obsługi.

c) Wykonywanie zadań obsługi technicznej pilota-właściciela i dokumentacja

Dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej pilota-właściciela i muszą być przestrzegane. Szczegółowe dane dotyczące informacji ujętych w przewodniku obsługi technicznej pilota-właściciela muszą być uwzględnione w poświadczeniu obsługi zgodnie z pkt M.A.803 lit. d).

Pilot-właściciel musi poinformować uprawnioną instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego (w stosownych przypadkach) nie później niż w ciągu 30 dni po zakończeniu wykonywania zadania obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).

▼ B*ZAŁĄCZNIK II***(Część 145)****▼ M6**

SPIS TREŚCI

145.1 Przepisy ogólne*SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE*

- 145.A.10 Zakres
- 145.A.15 Wniosek
- 145.A.20 Warunki zezwolenia
- 145.A.25 Wymagania dotyczące pomieszczeń
- 145.A.30 Wymogi dotyczące personelu
- 145.A.35 Personel certyfikujący oraz personel pomocniczy
- 145.A.40 Sprzęt, narzędzia i materiały
- 145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego
- 145.A.45 Dane dotyczące obsługi
- 145.A.47 Planowanie produkcji
- 145.A.50 Certyfikacja obsługi
- 145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą
- 145.A.60 Sprawozdanie ze zdarzeń
- 145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi i systemu jakości
- 145.A.70 Specyfikacja organizacji obsługi
- 145.A.75 Prerogatywy organizacji
- 145.A.80 Ograniczenia organizacji
- 145.A.85 Zmiany w organizacji
- 145.A.90 Ciągłość ważności
- 145.A.95 Wyniki badania

SEKCJA B – PROCEDURA W ODNIESIENIU DO WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

- 145.B.1 Zakres
- 145.B.10 Właściwy organ
- 145.B.15 Organizacje posiadające lokalizacje w wielu państwach członkowskich
- 145.B.20 Zezwolenie wstępne
- 145.B.25 Wydanie zezwolenia
- 145.B.30 Przedłużanie zezwolenia
- 145.B.35 Zmiany
- 145.B.40 Zmiany specyfikacji organizacji obsługi
- 145.B.45 Wycofanie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia
- 145.B.50 Wyniki badania
- 145.B.55 Przechowywanie zapisów
- 145.B.60 Zwolnienie

▼ M6

Dodatek I – Autoryzowany certyfikat dopuszczenia – Formularz 1 EASA

Dodatek II – System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145)

Dodatek III – Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku II (część 145)

Dodatek IV – Warunki wykorzystania personelu nieposiadającego kwalifikacji zgodnie z załącznikiem III (część 66), o których mowa w pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2

▼ B**145.1 Przepisy ogólne**

Do celów niniejszej części za właściwy organ uważa się:

1. organ wyznaczony przez jedno z Państw Członkowskich, w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w tym Państwie Członkowskim; lub
2. Agencja, w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim.

▼ M4*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE****▼ B****145.A.10 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymogi, które muszą być spełnione przez organizację w celu wydania lub przedłużenia zezwoleń na obsługę statków powietrznych i części statków powietrznych.

▼ M4**145.A.15 Wniosek**

Wniosek o wydanie lub zmianę zezwolenia kierowany jest do właściwego organu w formie i w sposób ustalony przez ten organ.

145.A.20 Warunki zezwolenia

Organizacja określa zakres prac uznawanych za objęte zezwoleniem w swojej specyfikacji (dodatek IV do załącznika I (część M) zawiera wykaz wszystkich klas i kategorii).

▼ B**145.A.25 Wymagania dotyczące pomieszczeń**

Organizacja zapewnia, że:

- a) Pomieszczenia są dostosowane do wszystkich planowanych prac, gwarantując w szczególności ochronę przed czynnikami pogodowymi. Wspecjalizowane warsztaty i hale są właściwie wydzielone w celu ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska i obszaru pracy.
 1. Do celów podstawowej obsługi statków powietrznych hangary dla statków powietrznych są dostępne i wystarczająco duże, aby zmieścić statek powietrzny, który jest poddawany planowanej obsłudze podstawowej;
 2. Do celów konserwacji części warsztaty zajmujące się konserwacją części są wystarczająco duże, aby zmieścić części poddawane planowanej konserwacji.

▼B

- b) Biura są dostępne dla osób zarządzających planowanymi pracami określonymi w lit. a) oraz dla personelu certyfikującego w celu umożliwienia im wykonywania wyznaczonych zadań w sposób pozwalający zachować właściwe normy obsługi statków powietrznych.
- c) Środowisko pracy, włącznie z hangarami dla statków powietrznych, warsztatami zajmującymi się konserwacją części oraz biurami, jest dostosowane do wykonywanych zadań, w szczególności do przestrzegania wymogów specjalnych. O ile nie zostaną określone inne wymogi w zakresie zapewnienia szczególnego środowiska związanego z konkretnymi zadaniami, środowisko pracy nie może szkodzić efektywności pracy personelu:
1. Należy utrzymać temperaturę umożliwiającą personelowi wykonywanie wymaganych zadań bez niepożądanych utrudnień.
 2. Kurz i jakiegokolwiek inne zanieczyszczenia powietrza należy zachować w minimalnych granicach, nie należy dopuścić, aby osiągnęły poziom wywołujący widoczne zanieczyszczenie powierzchni statków powietrznych lub części statków powietrznych w miejscu pracy. Jeżeli kurz lub inne zanieczyszczenia wywołują widoczne zanieczyszczenie powierzchni, wszystkie wrażliwe systemy należy szczelnie zabezpieczyć do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
 3. Oświetlenie umożliwia wykonanie zadania związanego z inspekcją i obsługą w efektywny sposób.
 4. Hałas nie może przeszkadzać personelowi w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją. W pomieszczeniach, w których kontrola źródła hałasu nie jest możliwa do wykonania, personel posiada sprzęt niezbędny do zapobiegania nadmiernemu hałasowi przeszkadzającemu w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją.
 5. Jeżeli szczególne zadanie związane z obsługą wymaga wprowadzenia szczególnych warunków w zakresie środowiska pracy, które różnią się od warunków wymienionych powyżej, wówczas warunki takie muszą być przestrzegane. Warunki szczególne są określone w danych dotyczących obsługi.
 6. Środowisko pracy obsługi liniowej pozwala na przeprowadzenie szczególnych zadań związanych z obsługą lub inspekcją bez niepożądanych utrudnień. Dlatego jeżeli środowisko pracy pogarsza się do niedopuszczalnego poziomu w odniesieniu do temperatury, wilgotności, gradu, lodu, śniegu, wiatru, światła, kurzu lub innych zanieczyszczeń powietrza, szczególne zadania związane z obsługą lub inspekcją należy zawiesić do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
- d) Należy zapewnić bezpieczne pomieszczenia i urządzenia do składowania części, sprzętu, narzędzi i materiałów. Warunki składowania zapewniają oddzielenie sprawnych części i materiałów statków powietrznych od części, materiałów, sprzętu i narzędzi nienadających się do eksploatacji. Warunki składowania są zgodne z instrukcjami producenta w celu zapobieżenia zniszczeniu lub uszkodzeniu składowanych przedmiotów. Dostęp do pomieszczeń i urządzeń do składowania jest ograniczony i dotyczy tylko upoważnionego personelu.

145.A.30 Wymogi dotyczące personelu

- a) Organizacja wyznacza osobę zarządzającą, mającą kompetencje korporacyjne i odpowiedzialną za zapewnienie finansowania i wykonania wszystkich czynności związanych z obsługą wymaganych przez klienta zgodnie z normą wymaganą w niniejszej części. Osoba zarządzająca:
1. Zapewnia, że dostępne są wszystkie niezbędne zasoby do wykonania czynności związanych z obsługą zgodnie z pkt 145.A.65 lit. b) w celu utrzymania zezwolenia przyznanego organizacji.
 2. Posiada i wspiera politykę bezpieczeństwa i jakości określoną w pkt 145.A.65 lit. a).
 3. Zna w stopniu podstawowym niniejszą część.

▼ B

- b) Organizacja mianuje osobę lub grupę osób, których obowiązki obejmują zapewnienie przez organizację wypełnienia wymogów niniejszej części. Taka(-ie) osoba(-y) jest(sa) ostatecznie odpowiedzialna(-e) przed osobą zarządzającą.
1. Mianowana(-e) osoba(-y) reprezentuje(-a) strukturę zarządzającą obsługą w organizacji oraz jest(sa) odpowiedzialna(-e) za pełnienie funkcji określonych w niniejszej części.
 2. Tożsamość mianowanej(-ych) osoby(osób) jest podawana, a ich mianowanie przedkładane w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez właściwy organ.
 3. Mianowana(-e) osoba(-y) jest(sa) w stanie wykazać się odpowiednią wiedzą, wykształceniem oraz zadowalającym doświadczeniem związanymi z obsługą statków powietrznych lub ich części oraz wykazać się wiedzą z zakresu prac przedstawionych w niniejszej części.
 4. Procedury wskazują w sposób przejrzysty, kto zastępuje poszczególne osoby w przypadku ich długiej nieobecności.
- c) Osoba zarządzająca, na mocy lit. a), wyznacza osobę odpowiedzialną za monitorowanie systemu jakości, włącznie ze związanym z nim systemem zwrotnym wymaganym na mocy pkt 145.A.65 lit. c). Wyznaczona osoba ma bezpośredni kontakt z osobą zarządzającą w celu upewnienia się, że osoba zarządzająca jest odpowiednio informowana o kwestiach związanych z jakością i zgodnością.
- d) Organizacja posiada plan roboczo godzin w zakresie obsługi wykazujący, że posiada ona wystarczający personel do planowania, wykonania, nadzoru, inspekcji i monitorowania jakości zgodnie z zezwoleniem. Ponadto organizacja posiada procedurę dokonania ponownej oceny pracy, która ma być wykonywana przy mniejszej rzeczywistej dyspozycyjności personelu w stosunku do stopnia udziału personelu w danym okresie lub na danej zmianie.
- e) Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w jakiegokolwiek czynności związane z obsługą, zarządzaniem i/lub kontrolą jakości zgodnie z procedurą i normą uzgodnioną przez właściwy organ. Oprócz ekspertyzy niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje muszą obejmować praktyczną znajomość kwestii związanych z czynnikami ludzkimi oraz wydajnością ludzką dostosowanymi do funkcji tych osób w organizacji. „Czynniki ludzkie” oznaczają zasady, które mają zastosowanie do projektowania, certyfikacji, szkoleń, działań i obsługi w dziedzinie lotnictwa oraz zmierną do bezpiecznego związku między elementami ludzkimi i innymi elementami poprzez odpowiednie uwzględnienie działań ludzkich. „Wydajność ludzka” oznacza możliwości i ograniczenia ludzkie, które mają wpływ na bezpieczeństwo i efektywność działań w dziedzinie lotnictwa.
- f) Organizacja zapewnia, że personel, który przeprowadza niedestrukcyjny test utrzymania ciągłej zdolności do lotu struktur statku powietrznego i/lub części statku powietrznego, ma odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania testów niedestrukcyjnych zgodnie z normami europejskimi lub normami równoważnymi uznanymi przez Agencję. Personel, który wykonuje jakiegokolwiek inne zadania specjalne, ma odpowiednie kwalifikacje zgodnie z oficjalnie uznanymi normami. W drodze odstępstwa od niniejszej litery, personel określony w lit. g) i lit. h) pkt 1 i 2, ► **M6** zakwalifikowany do kategorii B1 lub B3 zgodnie z załącznikiem III (część 66) ◀, może przeprowadzać i/lub kontrolować wnikliwy wzrokowy test kontrastu kolorów.

▼ M6

- g) Każda instytucja zajmująca się obsługą statków powietrznych, o ile lit. j) nie stanowi inaczej, posiada, w przypadku obsługi liniowej statków powietrznych, personel mający odpowiednie kwalifikacje odpowiadające kategoriom B1, B2, B3, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35.

▼ M6

Ponadto instytucja może również wykorzystywać odpowiednio przeszkolony do wykonywania zadań personel certyfikujący, posiadający przywileje opisane w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 1 i w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3(ii) oraz posiadający kwalifikacje zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35 do przeprowadzania drobnych czynności związanych z zaplanowaną obsługą liniową oraz prostej naprawy usterek. Dostępność personelu certyfikującego nie zastępuje konieczności posiadania personelu certyfikującego kategorii B1, B2, B3, stosownie do przypadku.

▼ B

h) Każda organizacja zajmująca się obsługą statków powietrznych, o ile lit. j) nie stanowi inaczej:

1. posiada, w przypadku podstawowej obsługi dużych statków powietrznych, odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący należący do kategorii C zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35. Ponadto organizacja posiada odpowiednio wykwalifikowany personel ► **M6** należący do kategorii B1, B2, stosownie do przypadku ◀ w wystarczającej liczbie, zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35, w celu wspomagania personelu certyfikującego kategorii C.

i) Personel pomocniczy kategorii B1 i B2 upewnia się, że odpowiednie zadania lub inspekcje były przeprowadzane według wymaganych norm przed wydaniem certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przez personel certyfikujący kategorii C.

ii) Organizacja zachowuje rejestr wszystkich członków personelu pomocniczego kategorii B1 i B2.

iii) Personel certyfikujący kategorii C upewnia się, że została zachowana zgodność z ppkt i) i zostały wykonane wszystkie prace wymagane przez klienta w czasie szczególnej kontroli obsługi podstawowej lub w odniesieniu do ogółu zadań, oraz ocenia skutki każdej niewykonanej pracy w celu nakazania jej wykonania lub uzgodnienia z podmiotem eksploatującym statek powietrzny przełożenia jej na inny termin lub do czasu następnej szczególnej kontroli.

▼ M6

2. posiada, w przypadku podstawowej obsługi statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne:

(i) odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący w zakresie statków powietrznych należący do kategorii B1, B2, B3, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35; lub

(ii) odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący w zakresie statków powietrznych należący do kategorii C wspomagany przez personel pomocniczy, zgodnie z pkt 145.A.35 lit. a) ppkt (i).

▼ B

i) Personel certyfikujący w zakresie części odpowiada wymogom części 66.

j) ► **M6** W drodze odstępstwa od lit. g) i h), w odniesieniu do wymogu zgodności z załącznikiem III (część 66) ◀, organizacja może wykorzystać personel certyfikujący, którego kwalifikacje są zgodne z następującymi przepisami:

1. W przypadku organizacji usytuowanych poza terytorium Wspólnoty, kwalifikacje personelu certyfikującego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym są zarejestrowane pomieszczenia organizacji, zgodnie z warunkami określonymi w dodatku IV do niniejszej części.

2. W przypadku obsługi liniowej przeprowadzanej w porcie międzylądowania organizacji usytuowanej poza terytorium Wspólnoty, kwalifikacje personelu certyfikującego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym znajduje się port śródlądowania, zgodnie z warunkami określonymi w dodatku IV do niniejszej części.

▼ B

3. W przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności do lotu przed lotem, która stanowi w szczególności, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu, organizacja może wydawać ograniczone zezwolenia na certyfikację dla kapitana statku powietrznego i/lub mechanika pokładowego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego. Jednakże organizacja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że kapitan statku powietrznego lub mechanik pokładowy mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu zgodnie z wymaganymi normami.
4. W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem wsparcia, organizacja może wydawać ograniczone zezwolenia na certyfikację dla kapitana i/lub mechanika pokładowego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego pod warunkiem stwierdzenia, że przeprowadzone zostało wystarczające szkolenie praktyczne w celu zapewnienia, że kapitan lub mechanik pokładowy mogą wykonać wymienione zadanie według wymaganej normy. Przepisy niniejszego ustępu są szczegółowo określone w specyfikacji procedury.
5. W następujących nieprzewidzianych przypadkach, kiedy statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna baza, gdzie nie jest dostępny odpowiedni personel certyfikujący, organizacja, która jest umownym wykonawcą czynności związanych z obsługą, może wydawać jednorazowe zezwolenia na certyfikację:
 - i) jednemu ze swoich pracowników posiadających równoważne zezwolenie w odniesieniu do statków powietrznych o podobnej technologii, konstrukcji lub systemach; lub
 - ii) jakiegokolwiek osobie posiadającej nie mniej niż pięć lat doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą oraz ważną licencją obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą rodzajowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie znajduje się żadna organizacja należycie zatwierdzona na mocy niniejszej części, a związana umową organizacja otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

O wszystkich przypadkach wymienionych w niniejszym akapicie należy powiadomić właściwy organ w terminie siedmiu dni od wydania zezwolenia na certyfikację. Organizacja wydająca jednorazowe zezwolenie upewnia się, że wszystkie czynności związane z obsługą, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, są ponownie sprawdzane przez odpowiednio zatwierdzoną organizację.

▼ M6**145.A.35 Personel certyfikujący oraz personel pomocniczy**

- „a) Oprócz właściwych wymogów określonych w pkt 145.A.30 lit. g) i h), instytucja dopilnowuje, aby członkowie personelu certyfikującego i personelu pomocniczego posiadali właściwą znajomość odpowiednich obsługiwanych statków powietrznych i/lub części statku powietrznego wraz ze związanymi z nimi procedurami instytucji. W przypadku personelu certyfikującego wymogi te należy spełnić przed (ponownym) wydaniem zezwolenia na certyfikację.
- (i) „Personel pomocniczy“ oznacza personel posiadający określoną w części 66 licencją na obsługę techniczną statków powietrznych kategorii B1, B2 lub B3 z odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego, w środowisku obsługi podstawowej, który nie musi obowiązkowo posiadać wszystkich przywilejów związanych z certyfikacją.
 - (ii) „Odpowiedni statek powietrzny i/lub części statku powietrznego“ oznaczają statek powietrzny lub części statku powietrznego określone w poszczególnych zezwoleniach na certyfikację.
 - (iii) „Zezwolenie na certyfikację“ oznacza zezwolenie wydane personelowi certyfikującemu przez instytucję oraz precyzujące fakt, że personel może podpisywać certyfikaty lub dopuszczenie do eksploatacji w ramach ograniczeń ustanowionych w zezwoleniu, w imieniu zatwierdzonej instytucji.”;

▼ M6

- b) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 145.A.30 lit. j) i w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3(ii), instytucja może wydawać zezwolenia do przeprowadzenia certyfikacji wyłącznie personelowi certyfikującemu w odniesieniu do podstawowych kategorii lub podkategorii oraz wszelkiego typu uprawnień wymienionych w licencji na obsługę techniczną statków powietrznych, wymaganej przepisami załącznika III (części 66), przy czym licencja musi zachować ważność przez cały okres ważności zezwolenia, a personel certyfikujący musi spełniać wymogi załącznika III (część 66).
- c) Instytucja gwarantuje, że wszyscy członkowie personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego rzeczywiście wykonywali czynności związane z odpowiednią obsługą statku powietrznego lub konserwacją części przez co najmniej sześć miesięcy w ciągu dwóch kolejnych lat.

Do celów niniejszej litery „rzeczywiste wykonywanie czynności związane z obsługą statku powietrznego lub konserwacją części“ oznacza pracę w środowisku obsługi statku powietrznego lub w środowisku konserwacji części oraz wykorzystywanie przywilejów związanych z zezwoleniem na certyfikację i/lub rzeczywiste wykonywanie czynności związanych z obsługą co najmniej kilku systemów różnych rodzajów statków powietrznych lub grup statków powietrznych wymienionych w poszczególnych zezwoleniach na certyfikację.

▼ B

- d) Organizacja zapewnia, że wszyscy członkowie personelu certyfikującego oraz ► **M6** personelu pomocniczego ◀ są w wystarczającym stopniu objęci szkoleniem ustawicznym przez okres dwóch lat w celu zapewnienia, że personel ma aktualną wiedzę z zakresu odpowiednich technologii, procedur organizacji oraz kwestii związanych z czynnikiem ludzkim.
- e) Organizacja ustanawia program szkolenia ustawicznego dla personelu certyfikującego oraz ► **M6** personelu pomocniczego ◀, włącznie z procedurą zapewniającą zgodność z odpowiednimi pkt 145.A.35 przy wydawaniu zezwoleń na certyfikację personelowi certyfikującemu na mocy niniejszej części oraz procedurą zapewniającą zgodność z częścią 66.
- f) Z wyjątkiem zaistnienia nieprzewidzianych przypadków z pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 5, organizacja dokonuje oceny wszystkich potencjalnych członków personelu certyfikującego w odniesieniu do ich kompetencji, kwalifikacji oraz zdolności wykonywania potencjalnych obowiązków związanych z certyfikacją zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji przed (ponownym) wydaniem zezwolenia na certyfikację na mocy niniejszej części.
- g) W przypadku gdy warunki określone w lit. a), b), d), f) oraz, gdzie stosowne, lit. c) zostały spełnione przez personel certyfikujący, organizacja wydaje zezwolenie na certyfikację, które wyraźnie określa zakres i ograniczenia tego zezwolenia. Przedłużenie zezwolenia na certyfikację zależy od zachowania zgodności z lit. a), b), d) oraz, gdzie stosowne, lit. c).
- h) Zezwolenie na certyfikację musi zostać sporządzone w formie, która wskazuje jego zakres personelowi certyfikującemu oraz każdej upoważnionej osobie, która może zażądać sprawdzenia zezwolenia. W przypadku użycia kodów w celu określenia zakresu organizacja musi szybko udostępnić objaśnienia kodów. „Upoważniona osoba” oznacza urzędników właściwych organów, Agencję i Państwo Członkowskie, które są odpowiedzialne za nadzór statku powietrznego lub części podlegających obsłudze.
- i) Osoba odpowiedzialna za system jakości pozostaje również odpowiedzialna za wydawanie w imieniu organizacji zezwoleń na certyfikację personelowi certyfikującemu. Osoba ta może mianować inne osoby do wydawania lub uchylania zezwoleń na certyfikację zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji.

▼ M4

- j) Organizacja prowadzi akta wszystkich członków personelu certyfikującego oraz ► **M6** personelu pomocniczego ◀. Akta zawierają:
1. szczegóły dotyczące wszelkich posiadanych na mocy przepisów załącznika III (część 66) licencji na obsługę techniczną statków powietrznych; oraz
 2. informacje na temat wszystkich ukończonych szkoleń; oraz
 3. w stosownych przypadkach, zakres wydanego zezwolenia na certyfikację; oraz
 4. dane szczegółowe członków personelu posiadających ograniczone lub jednorazowe zezwolenie na certyfikację.

Organizacja przechowuje akta przez co najmniej trzy lata po zakończeniu przez personel, o którym mowa w tym ustępie, pracy w tej organizacji lub do chwili wycofania zezwolenia. Ponadto, na żądanie, organizacja obsługi technicznej wydaje członkom personelu, o których mowa w tym ustępie, kopie ich akt osobowych w momencie ustania stosunku pracy z organizacją.

Zgodnie z powyższymi ustaleniami, na żądanie personelu, o którym mowa w tym ustępie, udostępnia się mu jego akta osobowe.

▼ B

- k) Organizacja wydaje członkom personelu certyfikującego kopie ich zezwolenia na certyfikację w formie papierowej lub elektronicznej.
- l) Personel certyfikujący okazuje zezwolenie na certyfikację każdej upoważnionej osobie w ciągu 24 godzin.
- m) Dolna granica wiekowa dla personelu certyfikującego i ► **M6** personelu pomocniczego ◀ wynosi 21 lat.

▼ M6

- n) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A może korzystać ze swoich przywilejów certyfikacyjnych wyłącznie na konkretnym typie statku powietrznego po pozytywnym zaliczeniu odpowiedniego szkolenia na zadania statku powietrznego kategorii A prowadzonego przez instytucję odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem IV (część 147). Szkolenie obejmuje szkolenie praktyczne i teoretyczne właściwe dla każdego zadania objętego przez zezwolenie. Pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin lub ocenę w miejscu pracy przeprowadzone przez instytucję.
- o) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 może korzystać z przywilejów certyfikacyjnych opisanych w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3(ii) załącznika III (część 66) tylko po pozytywnym zaliczeniu (i) odpowiedniego szkolenia na zadania statku powietrznego kategorii A i (ii) wykazaniu się sześciomiesięcznym udokumentowanym doświadczeniem praktycznym obejmującym zakres zezwolenia, które zostanie wydane. Szkolenie na zadania obejmuje szkolenie praktyczne i szkolenie teoretyczne, odpowiednio dla każdego zadania objętego przez zezwolenie. Pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin lub ocenę w miejscu pracy. Szkolenie na zadania i egzamin/ocenę przeprowadza instytucja obsługi technicznej wydająca zezwolenie dla personelu certyfikującego. Doświadczenie praktyczne również uzyskuje się w takiej instytucji obsługi technicznej.

▼ B**145.A.40 Sprzęt, narzędzia i materiały**

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje wszystkie niezbędne narzędzia, materiały i sprzęt do wykonywania zatwierzonego zakresu prac.
1. W przypadku gdy producent określa specyficzne narzędzie lub specyficzny sprzęt, organizacja używa tego narzędzia lub sprzętu o ile użycie innego narzędzia lub sprzętu nie jest dozwolone przez właściwy organ za pośrednictwem procedur określonych w specyfikacji.

▼ B

2. Sprzęt i narzędzia muszą być ciągle dostępne, z wyjątkiem przypadków narzędzi lub sprzętu, które są używane tak rzadko, że ich ciągła dostępność nie jest konieczna. Takie przypadki są określane w procedurze specyfikacji.
 3. Organizacja zatwierdzona do wykonywania podstawowej obsługi posiada wystarczające instrumenty dostępu do statku powietrznego oraz platformy inspekcji/dokowania umożliwiające właściwą inspekcję.
- b) Organizacja zapewnia, że narzędzia, sprzęt, a w szczególności sprzęt do przeprowadzania testów, stosownie do przypadku, są poddawane kontroli oraz kalibrowane zgodnie z oficjalnie uznaną normą, z częstotliwością zapewniającą właściwe funkcjonowanie i precyzję. Zapisy kalibracji i identyfikacji zastosowanej normy są przechowywane przez organizację.

145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego**▼ M7**

- a) Wszystkie podzespoły są klasyfikowane i odpowiednio segregowane według następujących kategorii:
1. Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub formularza równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.
 2. Podzespoły nienadające się eksploatacji, które wymagają obsługi technicznej zgodnie z niniejszą sekcją.
 3. Podzespoły, których odzyskanie nie jest możliwe, sklasyfikowane zgodnie z pkt 145.A.42 lit. d).
 4. Części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub w innym podzespolu statku powietrznego, jeżeli są wymienione w ilustrowanym katalogu części wydanym przez producenta i/lub danych dotyczących obsługi technicznej.
 5. Surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganym specyfikacjom oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat pochodzenia producenta i dostawcy.
 6. Podzespoły, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

▼ B

- b) Przed zainstalowaniem części organizacja zapewnia, że dana część będzie mogła być zastosowana w przypadku wprowadzenia różnych zmian i/lub norm w zakresie dyrektywy zdatości do lotu.
- c) Organizacja może produkować ograniczoną gamę części używanych w trakcie wykonywanych prac przy wykorzystaniu własnych urządzeń, pod warunkiem zastosowania procedur identycznych z procedurami określonymi w specyfikacji.
- d) Części, których certyfikowany okres użytkowania wygasł lub które zawierają usterkę niemożliwą do naprawienia, są klasyfikowane jako części, których odzyskanie nie jest możliwe, i nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw części, o ile certyfikowany okres użytkowania nie został przedłużony lub nie zostało zatwierdzone rozwiązanie pozwalające na ich naprawę zgodnie z częścią 21.

▼ M7

- e) Podzespoły, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, są instalowane wyłącznie, jeżeli zostały uznane przez właściciela statku powietrznego za kwalifikujące się do instalacji w jego własnym statku powietrznym.

▼ B**145.A.45 Dane dotyczące obsługi**

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje wszystkie mające zastosowanie aktualne dane dotyczące obsługi przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą, włącznie ze zmianami i naprawami. „Mające zastosowanie” oznacza odpowiednie dla każdego statku powietrznego, części lub procesu określonych w programie klasyfikacji rodzajów zezwoleń organizacji oraz w każdym wykazie upoważnień z nim związanych.

▼ B

W przypadku danych dotyczących obsługi dostarczonych przez podmiot eksploatujący statek powietrzny lub klienta, organizacja przechowuje takie dane w trakcie wykonywania prac, z wyjątkiem konieczności dostosowania się do pkt 145.A.55 lit. c).

- b) Do celów niniejszej części mające zastosowanie dane dotyczące obsługi obejmują:
1. Wszystkie mające zastosowanie wymogi, procedury, przepisy operacyjne lub informacje wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 2. Wszystkie mające zastosowanie dyrektywy w zakresie zdatności do lotu wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 3. Instrukcje utrzymania zdatności do lotu, wydane przez posiadaczy certyfikatów typu, posiadaczy dodatkowych certyfikatów typu, jakkolwiek inną organizację, która jest wyznaczona do publikacji takich danych na podstawie części 21, oraz, w przypadku statku powietrznego lub części statku powietrznego z państw trzecich, dane dotyczące zdatności do lotu narzucone przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 4. Wszystkie mające zastosowanie normy, obejmujące między innymi obecne praktyki w zakresie obsługi uznane przez Agencję za dobre normy obsługi;
 5. Wszystkie mające zastosowanie dane, wydane zgodnie z lit. d).
- c) Organizacja ustanawia procedury zapewniające odnotowanie i zgłoszenie autorowi wszelkich nieprecyzyjnych, niekompletnych lub niejasnych procedur, praktyk, informacji lub instrukcji w zakresie obsługi zawartych w danych dotyczących obsługi, używanych przez personel zajmujący się obsługą.
- d) Organizacja może wyłącznie dokonać zmian instrukcji dotyczących obsługi zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji organizacji obsługi. Jeżeli chodzi o zmiany, organizacja wykaże, że ich skutkiem są równoważne lub ulepszone normy oraz poinformuje o nich posiadacza certyfikatu typu. Do celów niniejszej litery, instrukcje dotyczące obsługi oznaczają instrukcje na temat sposobu wykonywania poszczególnych zadań związanych z obsługą; nie obejmują one projektowania technicznego napraw i zmian.
- e) Organizacja dostarcza system kart lub formularzy prac wspólnych, który może być używany we wszystkich jednostkach organizacji. Ponadto organizacja dokonuje dokładnej transkrypcji danych dotyczących obsługi zawartych w lit. b) i d) do kart lub na formularze pracy lub zamieszcza precyzyjne odniesienie do poszczególnych zadań związanych z obsługą, zawartych w danych dotyczących obsługi. Karty lub formularze pracy mogą być sporządzane przy pomocy komputera oraz przechowywane w elektronicznej bazie danych pod warunkiem zapewnienia stosownych środków zabezpieczających przed niedozwolonym wprowadzaniem zmian oraz wykonania kopii zapasowej elektronicznej bazy danych, która jest uaktualniana w ciągu 24 godzin od każdego wpisu wprowadzanego do głównej elektronicznej bazy danych. Kompleksowe zadania związane z obsługą są zapisywane w kartach lub na formularzach pracy i dzielone na wyraźne etapy w celu zapewnienia zapisu całości wykonanych zadań związanych z obsługą.
- Jeżeli organizacja świadczy podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny usługi związane z obsługą statku powietrznego, który wymaga używania własnego systemu kart lub formularzy pracy, takie karty lub formularze mogą być używane. W tym przypadku organizacja ustanawia procedurę zapewniającą poprawne wypełnianie kart lub formularzy pracy przez podmiot eksploatujący statek powietrzny.
- f) Organizacja zapewnia, że wszystkie mające zastosowanie dane są niezwłocznie udostępniane do użycia, jeżeli są niezbędne członkom personelu zajmującego się obsługą.

▼ B

- g) Organizacja ustanawia procedurę w celu zapewnienia, że dane dotyczące obsługi, które kontroluje, są uaktualniane. W przypadku danych dotyczących obsługi, kontrolowanych i dostarczanych przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta, organizacja jest w stanie wykazać, że ma pisemne potwierdzenie od podmiotu eksploatującego statek powietrzny/klienta o aktualności danych dotyczących obsługi lub zlecenie prac określające zmiany statusu danych dotyczących obsługi, które mają być używane, albo może wykazać, że figurują one w wykazie zmian danych dotyczących obsługi prowadzonym przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta.

145.A.47 Planowanie produkcji

- a) Organizacja posiada system dostosowany do wielkości i trudności prac umożliwiający zaplanowanie dyspozycyjności całego niezbędnego personelu, wszystkich narzędzi, sprzętu, materiałów, danych dotyczących obsługi i pomieszczeń w celu zapewnienia bezpiecznego wykonania prac związanych z obsługą.
- b) Przy planowaniu zadań związanych z obsługą i ustalaniu zmian należy uwzględnić granice wydajności ludzkiej.
- c) Jeżeli wymagane jest zapewnienie kontynuacji lub zakończenia zadań związanych z obsługą ze względu na zmianę ekipy lub zakończenie zmiany, należy zapewnić przepływ istotnych informacji między personelem wychodzącym i przychodzącym.

145.A.50 Certyfikacja obsługi**▼ M3**

- a) Poświadczenie obsługi jest wystawiane przez właściwie upoważniony personel certyfikujący w imieniu organizacji, po dokonaniu weryfikacji właściwego wykonania przez organizację wszystkich zleconych czynności związanych z obsługą, zgodnie z procedurami określonymi w pkt 145.A.70, przy uwzględnieniu dostępności i użycia danych dotyczących obsługi określonych w pkt 145.A.45, oraz po stwierdzeniu braku niezgodności, które zagrażają bezpieczeństwu lotu.

▼ B

- b) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany przed lotem i po zakończeniu wszelkich czynności związanych z obsługą.
- c) Nowe usterki lub niekompletne zlecenia prac związanych z obsługą odkryte w trakcie wykonywania czynności związanych z obsługą wspomnianą powyżej należy podać do wiadomości podmiotu eksploatującego statek powietrzny, w szczególności w celu uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie napraw takich usterek lub uzupełnienia brakujących elementów zlecenia prac związanych z obsługą. W przypadku gdy podmiot eksploatujący statek powietrzny odmawia wykonania prac związanych z obsługą na mocy niniejszej litery, stosuje się lit. e).

▼ M7

- d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany po zakończeniu wszelkich czynności związanych z obsługą techniczną podzespołu wymontowanego ze statku powietrznego. Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji „formularz 1 EASA”, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, chyba że postanowiono inaczej w pkt M.A.502 lit. b) lub pkt M.A.502 lit. e). Jeżeli organizacja zajmuje się obsługą techniczną podzespołu na własny użytek, formularz 1 EASA może okazać się zbędny, w zależności od wewnętrznych procedur organizacji w zakresie dopuszczania do eksploatacji określonych w specyfikacji.

▼ B

- e) W drodze odstępstwa od lit. a), jeżeli organizacja nie jest w stanie wykonać zleconych czynności związanych z obsługą, może wydać certyfikat dopuszczenia do eksploatacji ograniczony do zatwierdzonego statku powietrznego. Organizacja zamieszcza informację na temat tego faktu w certyfikacie dopuszczającym statek do eksploatacji przed wydaniem tego certyfikatu.

▼ B

- f) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt 145.A.42, jeżeli statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główny port międzylądowania lub główna baza obsługi ze względu na brak dostępności części mającej właściwy certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, możliwe jest czasowe zastosowanie części bez właściwego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji na maksymalny czas 30 godzin lotu lub do czasu powrotu statku powietrznego do głównego portu międzylądowania lub głównej bazy obsługi, w zależności od tego, która z okoliczności nastąpi szybciej, pod warunkiem że podmiot eksploatujący statek na to zezwala, a część ma odpowiedni certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, jednak zgodnie ze wszystkimi stosowanymi wymogami operacyjnymi i wymogami w zakresie obsługi. Części należy usunąć przed upływem narzuconego terminu, o ile w międzyczasie nie otrzymano właściwego certyfikatu na mocy lit. a) i pkt 145.A.42.

145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą

- a) Organizacja dokonuje zapisu wszystkich szczegółów dotyczących przeprowadzanych prac w zakresie obsługi. Organizacja zachowuje co najmniej zapisy niezbędne do przedstawienia dowodu, że wszystkie wymogi zostały wypełnione w odniesieniu do wydania certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, włącznie z dokumentami wyjściowymi podwykonawców.

▼ M7

- b) Organizacja dostarcza kopię każdego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny, wraz z kopią wszelkich konkretnych danych dotyczących naprawy/modyfikacji, która została przeprowadzona.

▼ M4

- c) Organizacja przechowuje kopie całej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą przez trzy lata od daty dopuszczenia przez tę organizację do eksploatacji statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace.

1. Dokumentację, o której mowa w tym ustępie, przechowuje się w sposób zapewniający jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
2. Komputerowe kopie zapisane na dyskach, taśm itp. przechowuje się w innym miejscu niż te zawierające dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
3. W przypadku gdy organizacja zatwierdzona na mocy przepisów tej części zamyka swoją działalność, całą przechowywaną dokumentację obsługi technicznej za ostatnie dwa lata przekazuje się ostatniemu właścicielowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź klientowi, względnie przechowuje się w sposób określony przez właściwy organ.

▼ B**145.A.60 Sprawozdanie ze zdarzeń**

- a) Organizacja powiadamia właściwy organ, państwo rejestracji lub organizację odpowiedzialną za projekt statku powietrznego lub części o każdym stanie statku powietrznego lub części stwierdzonym przez organizację, który wywołał lub może wywołać stan poważnie zagrażający bezpieczeństwu lotu.
- b) Organizacja ustanawia wewnętrzny system powiadamiania o zdarzeniach zgodnie ze szczegółowymi wskazówkami specyfikacji, który umożliwia gromadzenie i ocenę takich informacji, włącznie z oceną i wyborem zdarzeń, które podlegają powiadomieniu na mocy lit. a). Procedura ta pozwala na stwierdzenie negatywnych tendencji, a także opisuje działania naprawcze podjęte lub podejmowane przez organizację w celu zasygnalizowania usterek i zawarcia oceny wszystkich znanych, istotnych informacji dotyczących takich zdarzeń oraz, w miarę potrzeby, określa metodę obiegu informacji.

▼ B

- c) Organizacja sporządza sprawozdania w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez Agencję oraz zapewnia, że zawierają one wszystkie istotne informacje na temat znanych organizacji informacji na temat stanu i wyników oceny.
- d) Jeżeli organizacja jest związana umową z podmiotem handlowym eksploatującym statek powietrzny w celu wykonywania czynności związanych z obsługą, organizacja powiadamia również przedsiębiorstwo eksploatujące statek powietrzny o każdym stanie wpływającym na statek powietrzny lub część statku powietrznego przedsiębiorstwa.
- e) Organizacja przygotowuje i przedstawia sprawozdania jak najszybciej, a w każdym wypadku w ciągu 72 godzin po stwierdzeniu przez nią stanu, który jest przedmiotem sprawozdania.

145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi i systemu jakości

- a) Organizacja ustanawia politykę bezpieczeństwa i jakości, która ma zostać włączona do specyfikacji na mocy pkt 145.A.70.

▼ M7

- b) Organizacja ustanawia procedury uzgodnione przez właściwy organ, uwzględniając czynniki ludzkie oraz wydajność ludzką w celu zapewnienia dobrych praktyk obsługi technicznej oraz zgodności z niniejszą częścią, które muszą obejmować wyraźne zlecenie lub umowę o wykonanie prac, w taki sposób, aby statek powietrzny i podzespoły statku powietrznego mogły zostać dopuszczone do eksploatacji zgodnie z pkt 145.A.50.
 1. Procedury obsługi technicznej na mocy niniejszej litery mają zastosowanie do pkt 145.A.25–145.A.95.
 2. Procedury obsługi, które organizacja ustanowiła lub ustanowi na mocy niniejszej litery, obejmują wszystkie aspekty przeprowadzania działań związanych z obsługą techniczną, włącznie ze świadczeniem i kontrolą specjalnych usług, oraz ustanawiają normy, w oparciu o które organizacja zamierza pracować.
 3. W odniesieniu do liniowej i podstawowej obsługi technicznej statków powietrznych, organizacja ustanawia procedury mające na celu minimalizację ryzyka powielania błędów oraz wykrywanie błędów w systemach krytycznych oraz dopilnowuje, aby nikt nie musiał wykonywać i sprawdzać zadań związanych z obsługą techniczną, zakładających wykonanie czynności demontażu lub ponownego montażu kilku podzespołów tego samego typu, zamontowanych w więcej niż jednym systemie w tym samym statku powietrznym, podczas przeprowadzania pojedynczej kontroli obsługi technicznej. Jednakże jeżeli wyłącznie jedna osoba jest dyspozycyjna, aby wykonać te zadania, należy uzupełnić karty lub formularze pracy organizacji przez dodanie etapu ponownej inspekcji pracy przeprowadzanej przez tę osobę po wykonaniu wszystkich identycznych zadań.
 4. Procedury obsługi technicznej są ustanawiane w celu dopilnowania, aby usterki poddawane były ocenie, a modyfikacje i naprawy przeprowadzane z wykorzystaniem danych określonych w pkt M.A.304.

▼ B

- c) Organizacja ustanawia system jakości obejmujący:
 1. niezależne kontrole w celu monitorowania zgodności z wymaganymi normami w zakresie statków powietrznych lub części statków powietrznych oraz dostosowanie procedur w celu zapewnienia, że odwołują się one do dobrych praktyk obsługi oraz zdatości do lotu statków powietrznych lub sprawności części statków powietrznych. W najmniejszych organizacjach niezależna kontrola, która stanowi część systemu jakości, może zostać zlecona innej organizacji zatwierdzonej na mocy niniejszej części lub osobie mającej właściwą wiedzę techniczną i potwierdzone zadowalające doświadczenie w przeprowadzaniu kontroli; oraz

▼B

2. system sprawozdań zwrotnych dotyczących jakości przedstawianych osobie lub grupie osób określonych w pkt 145.A.30 lit. b) i ostatecznie osobie zarządzającej, która zapewnia podjęcie właściwych i terminowych działań naprawczych w odpowiedzi na sprawozdania wynikające z niezależnych kontroli ustanowionych w ust. 1.

145.A.70 Specyfikacja organizacji obsługi

a) „Specyfikacja organizacji obsługi” oznacza dokument lub dokumenty, które zawierają informacje na temat zakresu prac wymagających zezwolenia oraz wskazujących na sposób, w jaki organizacja zamierza zachować zgodność z niniejszą częścią. Organizacja przekazuje właściwemu organowi specyfikację organizacji obsługi, zawierającą następujące informacje:

1. deklarację podpisywaną przez osobę zarządzającą potwierdzającą, że specyfikacja organizacji obsługi i wszystkie podobne specyfikacje, określające wypełnianie przez organizację wymogów niniejszej części, są stale przestrzegane. Jeżeli osoba zarządzająca nie jest dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelny kontrasygnuje deklarację;
2. politykę bezpieczeństwa i jakości organizacji zgodnie z pkt 145.A.65;
3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
4. zadania i obowiązki osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b), włącznie z kwestiami, które mogą bezpośrednio poruszać z właściwym organem w imieniu organizacji;
5. schemat organizacji wskazujący na łańcuchy odpowiedzialności między osobami mianowanymi na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
6. listę członków personelu certyfikującego oraz ►**M6** personelu pomocniczego ◀;
7. ogólny opis zasobów ludzkich;
8. ogólny opis urządzeń znajdujących się w każdym miejscu wymienionym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji;
9. specyfikację zakresu pracy organizacji w ramach zezwolenia;
10. procedurę powiadamiania z pkt 145.A.85 dotyczącą zmian organizacji;
11. procedurę zmiany specyfikacji organizacji obsługi;
12. procedury i system jakości ustanowione przez organizację na mocy pkt 145.A.25-145.A.90;
13. w razie potrzeby, wykaz handlowych podmiotów eksploatujących statki powietrzne, którym organizacja świadczy usługi w zakresie obsługi statku powietrznego;
14. w razie potrzeby, wykaz organizacji będących podwykonawcami, określonych w pkt 145.A.75 lit. b);
15. w razie potrzeby, wykaz portów międzylądowania, określonych w pkt 145.A.75 lit. d);
16. w razie potrzeby, wykaz organizacji związanych umową.

▼ B

- b) Specyfikacja podlega zmianom niezbędnym do zachowania aktualnego opisu organizacji. Specyfikacja oraz kolejne zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Nie naruszając lit. b), drobne zmiany w specyfikacji mogą zostać zatwierdzone zgodnie z procedurą zawartą w specyfikacji (zwaną dalej procedurą pośrednią).

145.A.75 Prerogatywy organizacji

Zgodnie ze specyfikacją organizacja jest uprawniona do wykonywania następujących zadań:

- a) obsługa wszelkich statków powietrznych i części, na obsługę których otrzymała zezwolenie w miejscu określonym w certyfikacie zezwolenia oraz w specyfikacji;
- b) wykonywanie czynności związanych z obsługą wszelkich statków powietrznych lub części, do wykonywania których została zatwierdzona w ramach innej organizacji, która podlega systemowi jakości organizacji. Odnosi się to do prac wykonywanych przez organizację, która sama nie ma odpowiedniego zezwolenia na wykonywanie czynności związanych z obsługą na mocy niniejszej części, a której działania ograniczają się do prac dozwolonych na mocy procedur z pkt 145.A.65 lit. b). Zakres tych prac nie obejmuje kontroli podstawowej obsługi statku powietrznego lub części, lub kontroli pełnego prowadzenia warsztatu lub generalnego przeglądu silnika lub zespołu silnikowego;
- c) obsługa wszelkich statków powietrznych lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie, w każdym miejscu, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi wynika z niezdadności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania okazyjnych czynności w zakresie obsługi liniowej, zgodnie z warunkami określonymi w specyfikacji;
- d) obsługa wszelkich statków powietrznych i/lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie w miejscu określonym jako miejsce przeprowadzania obsługi liniowej, w którym możliwe jest wykonanie prostych czynności związanych z obsługą i tylko wówczas, gdy specyfikacja organizacji zezwala na takie działania i zawiera wykaz takich miejsc;
- e) wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji w związku z wykonaniem czynności związanych z obsługą zgodnie z pkt 145.A.50.

145.A.80 Ograniczenia organizacji

Organizacja zapewnia obsługę statku powietrznego lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie, wyłącznie jeżeli posiada personel certyfikujący i dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń, sprzętu, narzędzi, materiałów i danych dotyczących obsługi.

145.A.85 Zmiany w organizacji

Organizacja powiadamia właściwy organ o każdej propozycji przeprowadzenia wymienionych poniżej zmian przed ich wprowadzeniem w celu umożliwienia właściwemu organowi ustalenia zachowania zgodności z niniejszą częścią oraz, w miarę potrzeby, wprowadzenia zmian certyfikatu zatwierdzenia, z wyjątkiem propozycji zmian składu personelu, które nie były znane dyrekcji wcześniej i które muszą być notyfikowane jak najszybciej:

1. nazwa organizacji;
2. główna lokalizacja organizacji;
3. inne lokalizacje organizacji;
4. osoba zarządzająca;

▼B

5. wszelkie osoby mianowane na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
6. pomieszczenia, sprzęt, narzędzia, materiały, procedury, zakres pracy lub personel certyfikujący, które mogą mieć wpływ na zatwierdzenie.

145.A.90 Ciągłość ważności

- a) Zezwolenia są wydawane na czas nieokreślony. Pozostają ważne, pod warunkiem że:

▼M4

1. organizacja stale przestrzega wymogów załącznika II (części 145), zgodnie z przepisami dotyczącymi postępowania z nieprawidłowościami określonymi w pkt 145.B.50; oraz

▼B

2. właściwy organ ma dostęp do organizacji w celu ustalenia przestrzegania wymogów niniejszej części; oraz
 3. certyfikat nie podlega zwrotowi bądź wycofaniu.
- b) Po zwrocie lub wycofaniu zezwolenie przekazuje się właściwemu organowi.

145.A.95 Wyniki badania

- a) Wyniki badania na poziomie 1 odpowiadają znaczącym niezgodnościom z wymogami części 145, które prowadzą do obniżenia norm bezpieczeństwa i poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.
- b) Wyniki badania na poziomie 2 odpowiadają wszelkim niezgodnościom z wymogami części 145, które mogłyby prowadzić do obniżenia norm bezpieczeństwa i zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu informacji na temat wyników badania zgodnie z pkt 145.B.50, podmiot mający zezwolenie na obsługę przyznane organizacji określa naprawczy plan działań i zapewnia właściwy organ, że działania naprawcze są przeprowadzane w wystarczającym stopniu w terminie ustalonym z organem.

*SEKCJA B***PROCEDURA W ODNIESIENIU DO WŁAŚCIWYCH ORGANÓW****145.B.01 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia procedury administracyjne, które muszą być stosowane przez właściwy organ przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków z części 145, dotyczących wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania lub wycofywania zezwoleń na obsługę przyznawanych organizjom.

145.B.10 Właściwy organ*1. Przepisy ogólne*

Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ wraz z przyznanymi mu obowiązkami w zakresie wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania lub wycofywania zezwoleń na obsługę. Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury oraz strukturę organizacyjną.

2. Środki

Liczba pracowników musi być dopasowana do konieczności dostosowania się do wymogów określonych w niniejszej sekcji.

▼ B**3. Kwalifikacja i szkolenie**

Wszyscy pracownicy zaangażowani w zezwolenia z części 145 muszą:

- a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz niezbędną wiedzę, doświadczenie i odbyć szkolenia konieczne do wykonywania przydzielonych im zadań.
- b) w razie potrzeby, odbyć szkolenia/uczestniczyć w szkoleniu ustawicznym w zakresie części 145, włącznie z jej definicjami i normami.

4. Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury określające sposób zapewnienia zgodności z niniejszą sekcją B.

Procedury muszą podlegać przeglądowi i być zmieniane w celu zapewnienia ciągłości zgodności.

145.B.15 Organizacje posiadające lokalizacje w wielu Państwach Członkowskich

Jeżeli pomieszczenia do przeprowadzania obsługi znajdują się w wielu Państwach Członkowskich, badanie i stały nadzór zezwolenia są przeprowadzane wspólnie z właściwymi organami Państw Członkowskich, na których terytorium znajdują się inne pomieszczenia do przeprowadzania obsługi.

▼ M6

▼ B**145.B.20 Zezwolenie wstępne**

1. Pod warunkiem wypełnienia wymogów z pkt 145.A.30 lit. a) i b), właściwy organ oficjalnie przekazuje wnioskodawcy pisemne zatwierdzenie personelu określonego w pkt 145.A.30 lit. a) i b).
2. Właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w specyfikacji organizacji obsługi są zgodne z częścią 145, a deklaracja zobowiązania została podpisana przez osobę zarządzającą.
3. Właściwy organ sprawdza, czy organizacja wypełnia wymogi części 145.
4. Spotkanie z osobą zarządzającą jest wyznaczane co najmniej raz w trakcie badania zezwolenia w celu upewnienia się, że w pełni rozumie ona znaczenie zezwolenia oraz powód podpisania zobowiązania w ramach specyfikacji organizacji do zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w specyfikacji.
5. Wszystkie wyniki badania muszą zostać potwierdzone w formie pisemnej i przekazane organizacji.
6. Właściwy organ dokonuje zapisu wszystkich wyników badania, czynności zamknięcia (czynności niezbędnych do zamknięcia wyników badania) oraz zaleceń.
7. W odniesieniu do zezwolenia wstępnego wszystkie wyniki badania muszą zostać skorygowane przed wydaniem zezwolenia.

145.B.25 Wydanie zezwolenia

1. Właściwy organ oficjalnie zatwierdza specyfikację i wydaje wnioskodawcy certyfikat zezwolenia na formularzu 3, który zawiera klasyfikację zezwolenia. Właściwy organ wydaje certyfikat wyłącznie jeżeli organizacja wypełnia wymogi części 145.
2. Właściwy organ określa warunki zezwolenia w certyfikacie zezwolenia na formularzu 3.

▼ B

3. Numer referencyjny jest umieszczany na certyfikacie zezwolenia na formularzu 3 w sposób określony przez Agencję.

145.B.30 Przedłużanie zezwolenia

Przedłużanie zezwolenia jest monitorowane zgodnie z procesem wydawania „zezwolenia wstępnego” stosowanym na mocy pkt 145.B.20. Ponadto:

1. Właściwy organ przechowuje i uaktualnia program zawierający wykaz zatwierdzonych organizacji przeprowadzających obsługę pod swoim nadzorem, daty wizyt kontrolnych i daty odbycia tych wizyt.
2. Każda organizacja musi zostać skontrolowana pod względem wypełniania wymogów części 145 w odstępach czasu nieprzekraczających 24 miesięcy.
3. Spotkanie z osobą zarządzającą jest wyznaczane co najmniej raz na 24 miesiące w celu upewnienia się, że jest informowana o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

145.B.35 Zmiany

1. Właściwy organ jest powiadamiany przez organizację o wszelkich proponowanych zmianach wymienionych w pkt 145.A.85.

Właściwy organ dostosowuje się do stosowanych elementów zawartych w ustępach dotyczących procesu wstępnego w odniesieniu do wszelkich zmian w organizacji.

2. Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi organizacja może działać w trakcie zmian, o ile nie ustali, że zezwolenie powinno zostać zawieszono.

▼ M4**145.B.40 Zmiany specyfikacji organizacji obsługi**

Przy jakiegokolwiek zmianie specyfikacji organizacji obsługi (MOE):

1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian zgodnie z pkt 145.A.70 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w specyfikacji są zgodne z postanowieniami załącznika II (część 145) przed oficjalnym powiadomieniem organizacji o ich zatwierdzeniu.
2. W przypadku zastosowania procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt 145.A.70 lit. c), właściwy organ ma obowiązek zapewnić, by i) wprowadzone zmiany nie miały znaczącego charakteru oraz ii) zachowana została odpowiednia kontrola nad zatwierdzaniem zmian, tak aby zapewnić zgodność zmian z załącznikiem II (część 145).

▼ B**145.B.45 Wycofanie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zezwolenie z racjonalnych powodów w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza, wycofuje lub ogranicza zezwolenie w zastosowaniu pkt 145.B.50.

145.B.50 Wyniki badania

- a) Jeżeli podczas kontroli lub innych działań zostaną znalezione dowody wykazujące brak zgodności z wymogami części 145, właściwy organ podejmuje następujące działania:

1. W odniesieniu do wyników badania na poziomie 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje działania zmierzające do zupełnego lub częściowego wycofania, ograniczenia lub zawieszenia zezwolenia na obsługę przyznanego organizacji w zależności od zakresu wyników badania z poziomu 1, do czasu przeprowadzenia pomyślnych działań naprawczych przez organizację.

▼ B

2. W odniesieniu do wyników badania na poziomie 2 okres na przeprowadzenie działań naprawczych wyznaczonych przez właściwy organ musi być dostosowany do charakteru wyników badania, lecz w każdym przypadku nie może przekraczać trzech miesięcy. W niektórych okolicznościach oraz z uwagi na charakter wyników badań właściwy organ może przedłużyć trzymiesięczny okres pod warunkiem przedstawienia zadowalającego planu działań naprawczych zatwierdzonego przez właściwy organ.
- b) Właściwy organ podejmuje działania zmierzające do częściowego lub pełnego zawieszenia zezwolenia w przypadku nieprzestrzegania okresu przyznanego przez właściwy organ.

145.B.55 Przechowywanie zapisów

1. Właściwy organ ustanawia system przechowywania zapisów przy zastosowaniu minimalnych kryteriów przechowywania, które umożliwiają właściwe śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania, wycofywania każdego zezwolenia dla organizacji.
2. Zapisy obejmują co najmniej:
 - a) wniosek o zezwolenie dla organizacji, włącznie z jej przedłużeniem.
 - b) program stałego nadzoru właściwego organu włącznie ze wszystkimi zapisami dotyczącymi kontroli.
 - c) certyfikat zezwolenia dla organizacji włącznie ze wszystkimi zmianami.
 - d) kopię programu kontroli odnotowującego daty kontroli oraz daty przeprowadzenia kontroli.
 - e) kopię całej oficjalnej korespondencji włącznie z formularzem 4 lub równoważnym dokumentem.
 - f) dane szczegółowe na temat działania(działań) w zakresie zwolnienia i stosowania.
 - g) wszelkie inne formularze sprawozdań z kontroli właściwego organu.
 - h) specyfikacje organizacji obsługi.
3. Minimalny okres przechowywania powyższych danych wynosi cztery lata.
4. Właściwy organ może wybrać użycie systemu papierowego lub komputerowego lub wszelkie połączenia dwóch systemów pod warunkiem zapewnienia właściwej kontroli.

145.B.60 Zwolnienie

Wszelkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia podstawowego są zapisywane i przechowywane przez właściwy organ.

▼ M4

Dodatek I

Autoryzowany certyfikat dopuszczenia – Formularz 1 EASA

Obowiązują przepisy dodatku II do załącznika I (część M).

▼ **M4**

Dodatek II

**System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej,
o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku
II (część 145)**

Obowiązują przepisy dodatku IV do załącznika I (część M).

▼ **M4**

Dodatek III

Certyfikat zatwierdzający dla organizacji obsługi technicznej określonych w załączniku II (część 145)

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].145.XXXX

Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym zaświadcza:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizacja obsługi technicznej określona w sekcji A załącznika II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na prowadzenie obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w załączniku do certyfikatu i wystawianie stosownych certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, z wykorzystaniem powyższych odnośników.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika II (część 145), oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, oraz
3. Niniejsze zezwolenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej działa zgodnie z przepisami załącznika II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Numer zmiany:

Podpisano:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 3-145 EASA Wydanie 2.

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.



Strona 2 z 2

ZAŁĄCZNIK DO CERTYFIKATU ZATWIERDZAJĄCEGO DLA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).145.[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE (**)	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
SILNIKI (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Zakres niniejszego wykazu kategorii do zezwolenia ogranicza się do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej.

Odnosnik do specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:.....

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Numer zmiany:

Podpisano:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 3-145 EASA Wydanie 2.

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli organizacja nie została zatwierdzona.

(***) Wprowadzić odpowiednią kategorię i ograniczenie.

▼ **M6***Dodatek IV***Warunki wykorzystania personelu nieposiadającego kwalifikacji zgodnie z załącznikiem III (część 66), o których mowa w pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2**

1. Personel certyfikujący uznaje się za wypełniający założenie pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2 w przypadku spełnienia wszystkich poniższych warunków:
 - a) Dana osoba posiada licencję lub zezwolenie dla personelu certyfikującego wydane na mocy krajowych przepisów zgodnie z załącznikiem 1 do ICAO.
 - b) Zakres prac danej osoby nie przekracza zakresu prac określonego przez krajową licencję lub zezwolenie dla personelu certyfikującego, w zależności od tego, który dokument jest bardziej restrykcyjny.
 - c) Dana osoba wykazuje, że przeszła szkolenie w zakresie przepisów dotyczących czynnika ludzkiego i przepisów lotniczych, o których mowa w modułach 9 i 10 dodatku I do załącznika III (część 66).
 - d) Dana osoba wykazuje, że ma pięcioletnie doświadczenie w obsłudze technicznej w przypadku personelu certyfikującego w obsłudze liniowej i osiem lat w przypadku personelu certyfikującego w obsłudze bazowej. Jednakże osoby, których dozwolone zadania nie wykraczają poza zadania personelu certyfikującego kategorii A z części 66, muszą wykazać jedynie trzyletnie doświadczenie w obsłudze technicznej.
 - e) Personel certyfikujący w obsłudze liniowej i personel pomocniczy w obsłudze bazowej przechodzą szkolenie na typ i zdają egzamin na poziomie kategorii B1, B2 lub B3, stosownie do przypadku, określonej w dodatku III do załącznika III (część 66) dla każdego typu statku powietrznego w zakresie prac określonym w lit. b). Osoby, których zakres prac nie wykracza poza zadania personelu certyfikującego kategorii A, mogą przejść szkolenie na zadania w miejsce całościowego szkolenia na typ.
 - f) Personel certyfikujący w obsłudze liniowej wykazuje przejście szkolenia na typ i zdanie egzaminu na poziomie kategorii C, o której mowa w dodatku III do załącznika III (część 66) dla każdego typu statku powietrznego w zakresie prac, o którym mowa w lit. b), z wyjątkiem pierwszego typu statków powietrznych, dla którego szkolenie i egzamin przeprowadza się na poziomie kategorii B1, B2 lub B3 określonych w dodatku III.
2. Chronione prawa
 - a) Personel posiadający przywileje przed wejściem w życie odpowiednich wymagań załącznika III (część 66) może nadal z nich korzystać bez konieczności stosowania się do ust. 1 lit. c)–f).
 - b) Jednakże po tej dacie każdy członek personelu, który pragnie rozszerzyć zakres swojego zezwolenia o dodatkowe przywileje, spełnia wymogi ust. 1.
 - c) Niezależnie od przepisów ust. 2 lit. b) powyżej, w przypadku dodatkowego szkolenia na typ nie jest wymagana zgodność z ust. 1 lit. c) i d).

▼ **M6***ZAŁĄCZNIK III***(Część 66)**

SPIS TREŚCI

66.1. Właściwy organ*SEKCJA A – WYMAGANIA TECHNICZNE*

PODSEKCJA A – LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

- 66.A.1 Zakres
- 66.A.3 Kategorie licencji
- 66.A.5 Grupy statków powietrznych
- 66.A.10 Wniosek
- 66.A.15 Kwalifikowalność
- 66.A.20 Przywileje
- 66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy
- 66.A.30 Wymagania dotyczące doświadczenia
- 66.A.40 Przedłużona ważność licencji na obsługę techniczną statku powietrznego
- 66.A.45 Zatwierdzanie uprawnień dotyczących statków powietrznych
- 66.A.50 Ograniczenia
- 66.A.55 Dowód kwalifikacji
- 66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji

SEKCJA B – PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU

PODSEKCJA A – PRZEPISY OGÓLNE

- 66.B.1 Zakres
- 66.B.10 Właściwy organ
- 66.B.20 Przechowywanie akt
- 66.B.25 Wzajemna wymiana informacji
- 66.B.30 Zwolnienia

PODSEKCJA B – WYDAWANIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

- 66.B.100 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przez właściwy organ
- 66.B.105 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez zatwierdzoną instytucję obsługi technicznej z części 145.
- 66.B.110 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia dodatkowej podstawowej kategorii lub podkategorii
- 66.B.115 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu uwzględnienia uprawnienia dotyczącego statku powietrznego lub wykreślenia ograniczeń
- 66.B.120 Procedura wznowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

▼ M6

- 66.B.125 Procedura konwersji licencji z uwzględnieniem uprawnień na grupę
- 66.B.130 Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego

PODSEKCJA C – EGZAMINY

- 66.B.200 Egzaminowanie przez właściwy organ

PODSEKCJA D – KONWERSJA KWALIFIKACJI PERSONELU CERTYFIKUJĄCEGO

- 66.B.300 Przepisy ogólne
- 66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji
- 66.B.310 Raport konwersji dla zezwoleń zatwierdzonych instytucji obsługi technicznej

PODSEKCJA E – ZALICZENIA EGZAMINÓW

- 66.B.400 Przepisy ogólne
- 66.B.405 Raport zaliczenia
- 66.B.410 Okres ważności zaliczenia

PODSEKCJA F – CIĄGŁY NADZÓR

- 66.B.500 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

DODATKI

Dodatek I – Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

Dodatek II – Podstawowe standardy egzaminacyjne

Dodatek III – Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie w miejscu pracy

Dodatek IV – Wymagania dotyczące doświadczenia na potrzeby przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

Dodatek V – Formularz 19 EASA – Formularz wniosku

Dodatek VI – Formularz 26 EASA – Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego określona w załączniku III (część 66)

66.1 Właściwy organ

a) Do celów niniejszego załącznika (część 66), właściwym organem jest:

1. organ wyznaczony przez państwo członkowskie, do którego dana osoba składa wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego; lub
2. organ wyznaczony przez inne państwo członkowskie, w przypadku gdy jest to inne państwo, pod warunkiem zawarcia umowy z organem, o którym mowa w ppkt 1. W takim przypadku licencję, o której mowa w ppkt 1, cofa się, wszystkie akta wymienione w pkt 66.B.20 zostają przekazane, a nowa licencja jest wydawana na podstawie tych akt.

b) Agencja odpowiada za ustalenie:

1. wykazu statków powietrznych; oraz
2. jakie kombinacje płatowców/silników są włączone do poszczególnych uprawnień na typ statku powietrznego.

▼ M6*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE**

PODSEKCJA A

*LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO***66.A.1 Zakres**

Niniejsza sekcja określa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego oraz ustanawia wymagania odnoszące się do kwestii składania wniosku o licencję, wydawania licencji i ciągłości jej ważności.

66.A.3 Kategorie licencji

a) Licencje na obsługę techniczną statku powietrznego obejmują następujące kategorie:

- kategoria A
- kategoria B1
- kategoria B2
- kategoria B3
- kategoria C

b) Kategorie A i B1 dzieli się dalej na podkategorie odpowiadające kombinacjom samolotów, śmigłowców, silników turbinowych i tłokowych. Wyróżnia się następujące podkategorie:

- A1 i B1.1 samoloty turbinowe
- A2 i B1.2 samoloty tłokowe
- A3 i B1.3 śmigłowce turbinowe
- A4 i B1.4 śmigłowce tłokowe

c) Kategoria B3 ma zastosowanie do samolotów z kabiną nieciśnieniową wyposażonych w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej.

66.A.5 Grupy statków powietrznych

Do celów uprawnień w licencjach na obsługę techniczną statku powietrznego, statki powietrzne klasyfikuje się według następujących grup:

1. Grupa 1: złożone statki powietrzne z napędem silnikowym oraz wielosilnikowe śmigłowce, samoloty o maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej przekraczającej FL290, statki powietrzne wyposażone w elektroniczne systemy sterowania *fly-by-wire* oraz pozostałe statki powietrzne wymagające uprawnienia na typ statku powietrznego, jeśli tak ustali Agencja.
2. Grupa 2: statki powietrzne inne niż zaklasyfikowane do grupy 1, należące do następujących podgrup:
 - podgrupa 2a: samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym
 - podgrupa 2b: śmigłowce z pojedynczym silnikiem turbinowym
 - podgrupa 2c: śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym
3. Grupa 3: samoloty z silnikiem tłokowym inne niż zaklasyfikowane do grupy 1.

66.A.10 Składanie wniosku

a) Wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub o zmianę takiej licencji składa się do właściwego organu na formularzu 19 EASA (zob. dodatek V) w sposób ustalony przez ten organ.

▼ M6

- b) Wniosek o zmianę licencji na obsługę techniczną statku powietrznego składa się do właściwego organu państwa członkowskiego, który wydał tę licencję.
- c) Poza dokumentami wymaganymi odpowiednio w pkt 66.A.10 lit. a), 66.A.10 lit. b) oraz 66.B.105 podmiot wnioskujący o wpis dodatkowych kategorii podstawowych lub podkategorii w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przekazuje oryginał dotychczasowej licencji właściwemu organowi wraz z formularzem 19 EASA.
- d) Jeżeli podmiot wnioskujący o zmianę kategorii podstawowych kwalifikuje się do wprowadzenia takich zmian w drodze procedury, o której mowa w pkt 66.B.100 w innym państwie członkowskim niż to, które wydało licencję, wniosek kieruje się do właściwego organu, o którym mowa w pkt 66.1.
- e) Jeżeli podmiot wnioskujący o zmianę kategorii podstawowych kwalifikuje się do wprowadzenia takich zmian w drodze procedury, o której mowa w pkt 66.B.105 w innym państwie członkowskim niż to, które wydało licencję, instytucja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) przesyła licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wraz z formularzem 19 EASA do właściwego organu, o którym mowa w pkt 66.1 w celu opatrzenia zmiany licencji pieczęcią i podpisem lub ponownego wydania licencji, stosownie do przypadku.
- f) Do każdego wniosku załącza się dokumentację potwierdzającą spełnienie w momencie składania wniosku wymagań w zakresie obowiązującej wiedzy teoretycznej, szkolenia praktycznego oraz doświadczenia.

66.A.15 Kwalifikowalność

Składający wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego ma co najmniej 18 lat.

66.A.20 Przywileje

a) Zastosowanie mają następujące przywileje:

1. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację, o którym mowa w pkt 145.A.35 załącznika II (część 145). Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w instytucji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację.
2. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B1 w odniesieniu do:
 - obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, urządzenia napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych,
 - zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one do eksploatacji i niewymagających wykrywania usterek.

Kategoria B1 obejmuje odpowiadającą jej podkategorię A.

3. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na:
 - (i) wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2 w zakresie:
 - obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej i elektrycznych, oraz
 - zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej oraz systemów mechanicznych, wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one do eksploatacji, oraz

▼ **M6**

- (ii) wydawania certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację, o którym mowa w pkt 145.A.35 załącznika II (część 145). Ten przywilej certyfikacyjny jest ograniczony do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w instytucji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację, oraz do uprawnień już wyszczególnionych w licencji B2.

Licencja kategorii B2 nie obejmuje żadnej podkategorii A.

4. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B3 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B3 w zakresie:

- obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji samolotu, urządzenia napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych,
- zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one eksploatacji i niewymagających wykrywania usterek.

5. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu bazowej obsługi technicznej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do statków powietrznych w całości.

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

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

66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

- a) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii lub podkategorii do licencji wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych, zgodnie z dodatkiem I do załącznika III (część 66). Egzamin przeprowadza instytucja szkoleniowa posiadająca stosowne uprawnienia zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.
- b) Szkolenia i egzaminy zalicza się w ciągu dziesięciu lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną lub dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną. W przeciwnym wypadku zaliczenie egzaminu można uzyskać zgodnie z lit. c).
- c) Składający wniosek może wystąpić do właściwego organu o pełne lub częściowe zaliczenie egzaminów dotyczących wymagań z zakresu podstawowej wiedzy w odniesieniu do:
 1. egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy, które nie spełniają wymogu lit. b) powyżej; oraz

▼ **M6**

2. wszelkich innych kwalifikacji technicznych uznanych przez właściwy organ za równorzędne ze standardem wiedzy określonym w załączniku III (część 66).

Zaliczenia przyznaje się zgodnie z sekcją B podsekcja E niniejszego załącznika (część 66).

d) Zaliczenia tracą ważność w ciągu dziesięciu lat od chwili ich przyznania wnioskodawcy przez właściwy organ. Wnioskodawca może wystąpić o nowe zaliczenia po wygaśnięciu ważności poprzednich.

66.A.30 Wymagania dotyczące doświadczenia

a) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego posiada:

1. dla kategorii A i podkategorii B1.2 i B1.4 oraz kategorii B3:

- (i) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, jeżeli wnioskodawca nie przeszedł wcześniej odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
- (ii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone szkolenie uznane za odpowiednie przez właściwy organ w charakterze robotnika wykwalifikowanego, w zakresie zajęć technicznych; lub
- (iii) jeden rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone podstawowe szkolenie zatwierdzone zgodnie z załącznikiem IV (część 147);

2. dla kategorii B2 i podkategorii B1.1 i B1.3:

- (i) pięć lat praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, jeżeli wnioskodawca nie posiada uprzedniego odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
- (ii) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji oraz ukończenie szkolenia uznanego za odpowiednie przez właściwy organ w charakterze robotnika wykwalifikowanego, w zakresie zajęć technicznych; lub
- (iii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone podstawowe szkolenie zatwierdzone zgodnie z załącznikiem IV (część 147);

3. dla kategorii C w odniesieniu do dużych statków powietrznych:

- (i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 na dużym statku powietrznym lub jako personel pomocniczy zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji; lub
- (ii) pięć lat doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.2 lub B1.4 na dużym statku powietrznym lub jako personel pomocniczy zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji;

4. dla kategorii C w odniesieniu do statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne: trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1 lub B2 na statkach powietrznych innych niż duże lub jako personel pomocniczy zgodnie z pkt 145.A.35 lit. a), bądź łącznie dla obu tych funkcji;

5. dla kategorii C uzyskanej podczas ścieżki akademickiej: wnioskodawca posiadający stopień akademicki w dyscyplinie technicznej otrzymany na uniwersytecie lub innej instytucji szkolnictwa wyższego uznanej przez właściwy organ, trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, wraz z sześcioma miesiącami obserwacji zadań bazowej obsługi technicznej.

b) Składający wniosek o rozszerzenie licencji na obsługę techniczną na statek powietrzny posiada co najmniej takie doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego, jakie jest wymagane dla dodatkowej kategorii lub podkategorii licencji, o którą składany jest wniosek według definicji z dodatku IV do niniejszego załącznika (część 66).

▼ **M6**

- c) Doświadczenie ma charakter praktyczny i obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej statku powietrznego.
- d) Co najmniej jeden rok wymaganego doświadczenia obejmuje ostatnie doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego kategorii/podkategorii, dla której ubiega się o pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Dla następnych kategorii/podkategorii dodawanych do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego dodatkowe wymagane doświadczenie w obsłudze technicznej może być krótsze niż rok, lecz wynosi co najmniej trzy miesiące. Wymagane doświadczenie jest zależne od różnicy między kategorią/podkategorią posiadanej licencji i licencji, o którą wnioskodawca się ubiega. Dodatkowe doświadczenie jest typowe dla nowej kategorii/podkategorii licencji.
- e) Niezależnie od przepisów lit. a), akceptuje się doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego uzyskane poza środowiskiem obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego, jeżeli taka obsługa techniczna jest równoważna z wymaganą na mocy niniejszego załącznika (część 66), zgodnie z ustaleniami właściwego organu. Jednakże wymagane jest dodatkowe doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego w celu zapewnienia odpowiedniego rozumienia środowiska obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego.
- f) Doświadczenie zostało zdobyte w ciągu dziesięciu lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę statku powietrznego lub dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną.

66.A.40 Przedłużona ważność licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

- a) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego traci ważność pięć lat po jej ostatnim wydaniu lub zmianie, chyba że posiadacz przedłoży swoją licencję na obsługę techniczną statku powietrznego właściwemu organowi, który ją wydał, w celu sprawdzenia, czy informacje zawarte w licencji są zgodne z informacjami zawartymi w aktach właściwego organu, zgodnie z pkt 66.B.120.
- b) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wypełnia odpowiednie części formularza 19 EASA (zob. dodatek V) i przedkłada go wraz ze swoją kopią licencji właściwemu organowi, który wydał pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, chyba że posiadacz licencji jest pracownikiem instytucji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145), która przewiduje w swojej specyfikacji procedurę, według której taka instytucja może przedłożyć niezbędną dokumentację w imieniu posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- c) Wszystkie uprawnienia do certyfikacji wynikające z licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tracą ważność w momencie utraty ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- d) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest ważna tylko wtedy, gdy (i) została wydana i/lub zmieniona przez właściwy organ; oraz (ii) została podpisana przez posiadacza.

66.A.45 Zatwierdzanie uprawnień dotyczących statku powietrznego

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

— Dla kategorii B1, B2 lub C odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:

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

▼ **M6**

3. W przypadku statków powietrznych grupy 3, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego lub uprawnienie na pełną grupę.
- Dla kategorii B3 odpowiednie uprawnienie to „samoloty z kabiną nieciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej“.
 - Dla kategorii A nie jest wymagane żadne uprawnienie, pod warunkiem spełnienia wymagań pkt 145.A.35 załącznika II (część 145).
- b) Zatwierdzenie uprawnień na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia szkolenia na typ statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C.
- c) Oprócz wymogu wynikającego z lit. b) zatwierdzenie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego w ramach danej kategorii/podkategorii wymaga pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia w miejscu pracy, zgodnie z opisem w dodatku III do załącznika III (część 66).
- d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. b) i c), w przypadku statków powietrznych grupy 2 i 3, uprawnienia na typ statku powietrznego mogą zostać przyznane także po:
- pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z opisem w dodatku III do niniejszego załącznika (część 66), oraz
 - w przypadku kategorii B1 i B2, wykazaniu praktycznego doświadczenia w zakresie typu statku powietrznego. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.
- W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.
- e) Dla statków powietrznych grupy 2:
1. uprawnienia na podgrupę producenta zatwierdza się posiadaczom licencji B1 i C po spełnieniu wymagań dotyczących uprawnień na typ statku powietrznego dla co najmniej dwóch typów statków powietrznych tego samego producenta, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy producenta;
 2. uprawnienia na pełną podgrupę zatwierdza się posiadaczom licencji B1 i C po spełnieniu wymagań dotyczących uprawnień na typ statku powietrznego dla co najmniej trzech typów statków powietrznych różnych producentów, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy;
 3. uprawnienia na podgrupę producenta i pełną podgrupę zatwierdza się posiadaczom licencji B2 po wykazaniu praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i odpowiedniej podgrupy statków powietrznych.
- f) Dla grupy 3 statków powietrznych:
1. uprawnienia na pełną grupę 3 zatwierdza się posiadaczom licencji B1, B2 i C po wykazaniu praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i dla grupy 3;
 2. dla kategorii B1, o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie na grupę 3 podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:
 - samoloty z kabiną ciśnieniową,
 - samoloty o konstrukcji metalowej,

▼ M6

- samoloty o konstrukcji kompozytowej,
- samoloty o konstrukcji drewnianej,
- samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną.

g) Dla licencji kategorii B3:

1. zatwierdzenie uprawnienia na „samoloty z kabiną nieciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej“ wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
2. o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie, o którym mowa w ppkt 1, podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:
 - samoloty o konstrukcji drewnianej,
 - samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną,
 - samoloty o konstrukcji metalowej,
 - samoloty o konstrukcji kompozytowej.

66.A.50 Ograniczenia

- a) Ograniczenia wprowadzone do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego stanowią wykluczenie z przywilejów certyfikacyjnych i dotyczą statków powietrznych w całości.
- b) Jeśli chodzi o ograniczenia wymienione w pkt 66.A.45, usuwa się je po:
 1. wykazaniu odpowiedniego doświadczenia; lub
 2. po pozytywnej ocenie praktycznej przeprowadzonej przez właściwy organ.
- c) Jeśli chodzi o ograniczenia wymienione w pkt 66.A.70, usuwa się je po pozytywnym zaliczeniu egzaminu z tych modułów/przedmiotów, określonych w odpowiednim raporcie konwersji, o którym mowa w pkt 66.B.300.

66.A.55 Dowód kwalifikacji

Członkowie personelu korzystającego z przywilejów certyfikacyjnych, a także członkowie personelu pomocniczego, okazują licencję na dowód posiadanych kwalifikacji, w ciągu 24 godzin na żądanie upoważnionej osoby.

66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji

- a) Posiadaczowi kwalifikacji dla personelu certyfikującego ważnych w jednym państwie członkowskim, uzyskanych przed datą wejścia w życie załącznika III (część 66), właściwy organ tego państwa członkowskiego wydaje licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez uprzedniego egzaminu, z zastrzeżeniem warunków określonych w sekcji B podsekcja D.
- b) Osoba przechodząca proces certyfikacji personelu obowiązujący w danym państwie członkowskim przed datą wejścia w życie załącznika III (część 66) może kontynuować zdobywanie kwalifikacji. Posiadaczowi kwalifikacji personelu certyfikującego uzyskanych w wyniku takiego procesu kwalifikacyjnego właściwy organ tego państwa członkowskiego wydaje licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez dalszego egzaminowania, z zastrzeżeniem warunków określonych w sekcji B podsekcja D.
- c) Jeśli jest to potrzebne, licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50 w celu odzwierciedlenia różnic między (i) zakresem kwalifikacji personelu certyfikującego obowiązujących w danym państwie członkowskim przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia oraz (ii) wymagań w zakresie podstawowej wiedzy i podstawowych standardów egzaminacyjnych określonych w dodatkach I i II do niniejszego załącznika (część 66).

▼ **M6**

- d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. c), w przypadku statków powietrznych nieeksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, innych niż duże statki powietrzne, licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50, aby zagwarantować, że przywileje personelu certyfikującego obowiązujące w danym państwie członkowskim przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia są takie same jak przywileje wynikające z poddanej konwersji licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66.

*SEKCJA B***PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU**

PODSEKCJA A

*PRZEPISY OGÓLNE***66.B.1 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia procedury obejmujące wymagania administracyjne, których muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie i wykonanie sekcji A niniejszego załącznika (część 66).

66.B.10 Właściwy organa) *Przepisy ogólne*

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, któremu przydziela obowiązki w zakresie wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania lub cofania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

Ten właściwy organ ustala odpowiednią strukturę organizacyjną dla zapewnienia zgodności z przepisami załącznika (część 66).

b) *Zasoby*

Właściwy organ posiada odpowiedni personel, aby zapewnić wdrożenie wymagań określonych w niniejszym załączniku (część 66).

c) *Procedury*

Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury określające sposób zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego załącznika (część 66). Procedury te podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia trwałej zgodności.

66.B.20 Przechowywanie akt

- a) Właściwy organ ustala system prowadzenia dokumentacji zapewniający w wystarczającym stopniu możliwość prześledzenia procesu wydania, wznowienia, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia dowolnej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

b) Dla każdej licencji akta te obejmują:

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

▼ M6

- 7. odpowiedni raport konwersji wykorzystany do konwersji;
 - 8. odpowiedni raport zaliczenia wykorzystany do przyznania zaliczenia.
- c) Akta określone w lit. b) ppkt 1–5 przechowuje się przez co najmniej pięć lat po upływie ważności licencji.
 - d) Akta określone w lit. b) ppkt 6, 7 i 8 przechowuje się przez czas nieograniczony.

66.B.25 Wzajemna wymiana informacji

- a) W celu wykonania niniejszego rozporządzenia właściwe organy uczestniczą we wzajemnej wymianie informacji zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- b) Bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa dotyczącego kilku państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w wykonywaniu niezbędnych działań nadzoru.

66.B.30 Zwolnienia

Wszystkie wyłączenia przyznane zgodnie z 14 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

PODSEKCJA B

WYDAWANIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

Niniejsza podsekcja określa procedury, które mają być przeprowadzone przez właściwy organ w celu wydania, zmiany lub przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

66.B.100 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przez właściwy organ

- a) Z otrzymaniem formularza 19 EASA i dokumentacji wspierającej właściwy organ sprawdza formularz 19 EASA pod kątem kompletności i zapewnienia, że wskazane doświadczenie spełnia wymagania niniejszego załącznika (część 66).
- b) Właściwy organ sprawdza status egzaminacyjny wnioskodawcy i/lub potwierdza ważność zaliczeń w celu zapewnienia, że wypełniono wszystkie moduły dodatku I według wymagań niniejszego załącznika (część 66).
- c) Po sprawdzeniu tożsamości i daty urodzenia wnioskodawcy oraz sprawdzeniu, czy spełnia on standardy wiedzy i doświadczenia wymagane na mocy niniejszego załącznika (część 66), właściwy organ wydaje wnioskodawcy odpowiednią licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Tę samą informację przechowuje się w aktach właściwego organu.
- d) W przypadku gdy typy lub grupy statków powietrznych są wyszczególniane z chwilą wydania pierwszej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, właściwy organ sprawdza zgodność z pkt 66.B.115.

66.B.105 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez zatwierdzoną instytucję obsługi technicznej zgodnie z załącznikiem II (część 145).

- a) Instytucja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), jeśli została upoważniona do prowadzenia tej działalności przez odpowiedni organ, może (i) przygotować licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w imieniu właściwego organu lub (ii) kierować zalecenia do właściwego organu dotyczące wniosku od danej osoby o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tak, aby właściwy organ mógł przygotować i wydać taką licencję.

▼ M6

- b) Instytucja obsługi technicznej, o której mowa w lit. a), zapewnia zgodność z pkt 66.B.100 lit. a) i b).
- c) We wszystkich przypadkach jedynie właściwy organ może wydać wnioskodawcy licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

66.B.110 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia dodatkowej podstawowej kategorii lub podkategorii.

- a) Po zakończeniu procedur określonych w pkt 66.B.100 lub 66.B.105, właściwy organ potwierdza wprowadzenie dodatkowej kategorii podstawowej lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez opatrzenie jej pieczęcią i podpisem lub ponowne wydanie licencji.
- b) Akta właściwego organu zmienia się odpowiednio.

66.B.115 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia uprawnienia dotyczącego statku powietrznego lub wykreślenia ograniczeń

- a) Z chwilą pozytywnego uzyskania formularza 19 EASA i dokumentacji wspierającej wykazującej zgodność z wymaganiami dotyczącymi stosownego uprawnienia oraz towarzyszącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, właściwy organ:

1. uzupełnia licencję wnioskodawcy na obsługę techniczną statku powietrznego o stosowne uprawnienie dotyczące statku powietrznego; lub
2. ponownie wydaje daną licencję w celu włączenia do niej stosownego uprawnienia dotyczącego statku powietrznego; lub
3. wykreśla obowiązujące ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50.

Akta właściwego organu zmienia się odpowiednio.

- b) W przypadku gdy całość szkolenia na typ nie jest prowadzona przez instytucję szkoleniową odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147), przed wydaniem uprawnienia na typ właściwy organ sprawdza zgodność ze wszystkimi wymaganiami dotyczącymi szkolenia na typ.
- c) W przypadku gdy nie jest wymagane szkolenie w miejscu pracy, uprawnienie na typ statku powietrznego zatwierdza się na podstawie świadectwa uznania wydanego przez instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).
- d) W przypadku gdy szkolenie na typ statku powietrznego obejmuje więcej niż jeden kurs, przed zatwierdzeniem uprawnienia na typ właściwy organ sprawdza, czy treść i czas trwania kursów są w pełni zgodne z zakresem kategorii licencji oraz czy uwzględniono obszary współpracy podzespołów.
- e) W przypadku szkolenia w zakresie różnic, właściwy organ sprawdza, czy (i) poprzednie kwalifikacje wnioskodawcy, uzupełnione (ii) kursem zgodnym z załącznikiem IV (część 147) lub kursem bezpośrednio zatwierdzonym przez właściwy organ, są akceptowalne do celów zatwierdzenia uprawnienia na typ.
- f) Zgodność z częścią praktyczną wykazuje się (i) przez przedstawienie szczegółowej dokumentacji szkolenia praktycznego lub rejestru pracy dostarczonego przez instytucję obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub, jeśli jest dostępny, (ii) certyfikatu szkolenia obejmującego część praktyczną, wydanego przez instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).

▼ **M6**

- g) W przypadku wyszczególniania typu statku powietrznego używa się uprawnień na typy statków powietrznych określonych przez Agencję.

66.B.120 Procedura wznowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

- a) Właściwy organ porównuje licencję posiadacza na obsługę techniczną statku powietrznego z aktami właściwego organu i dokonuje weryfikacji wszelkich rozpoczętych działań zmierzających do cofnięcia, zawieszenia lub zmiany licencji na mocy pkt 66.B.500. Jeżeli dokumenty są identyczne i nie mają miejsca żadne działania w trybie pkt 66.B.500, ważność kopii może zostać wznowiona na okres pięciu lat, a akta odpowiednio uzupełnione.
- b) Jeżeli dane w aktach właściwego organu różnią się od danych w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego posiadacza:
1. właściwy organ bada przyczyny takich rozbieżności i może odmówić wznowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
 2. właściwy organ informuje o tym fakcie posiadacza licencji oraz każdą instytucję obsługi technicznej uprawnioną zgodnie z załącznikiem I (część M) podsekcja F lub załącznikiem II (część 145), której może bezpośrednio dotyczyć ten fakt;
 3. w razie potrzeby, właściwy organ może podjąć działania zgodnie z pkt 66.B.500 w celu cofnięcia, zawieszenia lub zmiany przedmiotowej licencji.

66.B.125 Procedura konwersji licencji z uwzględnieniem uprawnień na grupę

- a) Poszczególne uprawnienia na typ statku powietrznego zatwierdzone w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, o których mowa w art. 5 ust. 4, pozostają w licencji i nie podlegają konwersji na nowe uprawnienia, chyba że posiadacz licencji w pełni spełnia wymagania odnoszące się do zatwierdzania uprawnień określone w pkt 66.A.45 niniejszego załącznika (część 66) dla odpowiednich uprawnień na grupę/podgrupę.
- b) Konwersji dokonuje się zgodnie z następującą tabelą konwersji:
1. dla kategorii B1 lub C:
 - śmigłowiec z silnikiem tłokowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1,
 - śmigłowiec z silnikiem tłokowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1,
 - śmigłowiec z silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2b” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1,
 - śmigłowiec z silnikiem turbinowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2b” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1,

▼ M6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ M6

2. dla kategorii B2:

- samolot: konwersja do „pełnej podgrupy 2a“ i „pełnej grupy 3“ plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów niewymagających uprawnienie na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1,
- śmigłowiec: konwersja do „pełnych podgrup 2b i 2c“ plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców niewymagających uprawnienie na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

3. do kategorii C:

- samolot: konwersja do „pełnej podgrupy 2a“ i „pełnej grupy 3“ plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów niewymagających uprawnienie na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1,
- śmigłowiec: konwersja do „pełnych podgrup 2b i 2c“ plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców niewymagających uprawnienie na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1.

- c) Jeśli po procesie konwersji zgodnym z pkt 66.A.70 licencja podlegała ograniczeniom, takie ograniczenia pozostają w licencji, o ile nie zostaną wykreślone zgodnie z warunkami określonymi w raporcie konwersji, o którym mowa w pkt 66.B.300.

66.B.130 Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego

Właściwy organ może zatwierdzić szkolenie na typ statku powietrznego nieprowadzone przez instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147), na podstawie pkt 1 dodatku III do niniejszego załącznika (część 66). W takim przypadku właściwy organ stosuje procedurę zapewniającą zgodność szkolenia na typ statku powietrznego z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66).

PODSEKCJA C*EGZAMINY*

Niniejsza podsekcja określa procedury egzaminowania prowadzonego przez właściwy organ.

66.B. 200 Egzaminowanie przez właściwy organ

- a) Wszystkie pytania egzaminacyjne przechowuje się przed egzaminem w bezpieczny sposób w celu zapewnienia, że kandydaci nie będą wiedzieć, które pytania stanowią podstawę egzaminu.
- b) Właściwy organ wyznacza:
1. osoby sprawdzające pytania do wykorzystania w czasie każdego egzaminu;
 2. egzaminatorów, którzy są obecni podczas całego egzaminu w celu zapewnienia jego integralności.
- c) Podstawowe egzaminy odbywają się zgodnie ze standardem określonym w dodatkach I i II do niniejszego załącznika (część 66).
- d) Szkolenie na typ i egzaminy na typ odbywają się zgodnie ze standardem określonym w dodatku III do niniejszego załącznika (część 66).

▼ M6

- e) Co najmniej co sześć miesięcy wprowadza się nowe pytania, a pytania już wykorzystane wycofuje się. Zapis używanych pytań przechowuje się w aktach, tak, aby można było się do nich odwołać.
- f) Egzaminator wręcza wszystkie dokumenty egzaminacyjne kandydatowi na początku egzaminu i odbiera na końcu wyznaczonego czasu egzaminowania. Z pomieszczenia, w którym odbywa się egzamin, nie można wynosić żadnych dokumentów egzaminacyjnych podczas wyznaczonego czasu egzaminowania.
- g) Poza specyficzną dokumentacją niezbędną do egzaminu na typ kandydat może mieć dostęp podczas egzaminu wyłącznie do dokumentów egzaminacyjnych.
- h) Kandydatów oddziela się od siebie tak, aby nie mogli czytać nawzajem swoich dokumentów egzaminacyjnych. Nie mogą rozmawiać z nikim z wyjątkiem egzaminatora.
- i) Kandydaci, którym zostanie udowodnione ściąganie, otrzymują zakaz podchodzenia do egzaminu w ciągu 12 miesięcy od daty egzaminu, na którym udowodniono im ściąganie.

PODSEKCJA D

KONWERSJA KWALIFIKACJI PERSONELU CERTYFIKUJĄCEGO

Niniejsza podsekcja określa procedury konwersji kwalifikacji personelu certyfikującego, o których mowa w pkt 66.A.70, na licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

66.B.300 Przepisy ogólne

- a) Właściwy organ może dokonać wyłącznie konwersji kwalifikacji (i) uzyskanych w państwie członkowskim, w odniesieniu do którego jest on kompetentny, bez uszczerbku dla umów dwustronnych, oraz (ii) ważnych przed wejściem w życie stosownych wymagań określonych w niniejszym załączniku (część 66).
- b) Właściwy organ może dokonać wyłącznie konwersji zgodnie z raportem konwersji przygotowanym na podstawie pkt 66.B.305 lub 66.B.310, stosownie do przypadku.
- c) Raporty konwersji są albo (i) przygotowywane przez właściwy organ albo (ii) zatwierdzane przez właściwy organ w celu zapewnienia zgodności z niniejszym załącznikiem (część 66).
- d) Raporty konwersji wraz z wszelkimi zmianami w tych raportach są przechowywane przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.20.

66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji

- a) Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji personelu certyfikującego opisuje zakres każdego typu kwalifikacji, w tym związaną z nimi krajową licencję, jeśli takowa występuje, związane z nimi przywileje, a także zawiera kopię określających je odpowiednich uregulowań krajowych.
- b) Raport konwersji dla każdego typu kwalifikacji, o którym mowa w lit. a), wskazuje:
 1. na jaką licencję na obsługę techniczną statku powietrznego nastąpi konwersja; oraz
 2. jakie ograniczenia zostaną dodane zgodnie z pkt 66.A.70 lit. c) lub d), stosownie do przypadku; oraz

▼ M6

3. warunki usunięcia ograniczeń, ze wskazaniem modułów/przedmiotów, dla których konieczny jest egzamin w celu usunięcia ograniczeń i uzyskania pełnej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, lub włączenia dodatkowej (pod-)kategorii. Powyższe obejmuje moduły określone w dodatku III do niniejszego załącznika (część 66) nieobjęte krajowymi kwalifikacjami.

66.B.310 Raport konwersji dla zezwoleń zatwierdzonych instytucji obsługi technicznej

- a) W odniesieniu do każdej zainteresowanej instytucji obsługi technicznej raport konwersji opisuje zakres każdego typu zezwolenia wydanego przez instytucję obsługi technicznej i zawiera kopię odpowiednich procedur zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej w zakresie kwalifikacji, a także upoważnienie personelu certyfikującego, na którym opiera się proces certyfikacji.
- b) Raport konwersji dla każdego typu upoważnienia, o którym mowa w lit. a), wskazuje:
 1. na jaką licencję na obsługę techniczną statku powietrznego nastąpi konwersja; oraz
 2. jakie ograniczenia zostaną dodane zgodnie z pkt 66.A.70 lit. c) lub d), stosownie do przypadku; oraz
 3. warunki usunięcia ograniczeń, ze wskazaniem modułów/przedmiotów, dla których konieczny jest egzamin w celu usunięcia ograniczeń i uzyskania pełnej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, lub włączenia dodatkowej (pod-)kategorii. Powyższe obejmuje moduły określone w dodatku III do niniejszego załącznika (część 66) nieobjęte krajowymi kwalifikacjami.

PODSEKCJA E**ZALICZENIA EGZAMINÓW**

Niniejsza podsekcja określa procedury przyznawania zaliczeń egzaminów, o których mowa w pkt 66.A.25 lit. c).

66.B.400 Przepisy ogólne

- a) Właściwy organ może przyznać zaliczenie wyłącznie na podstawie raportu zaliczenia przygotowanego zgodnie z pkt 66.B.405.
- b) Raporty zaliczenia są albo (i) przygotowywane przez właściwy organ albo (ii) zatwierdzane przez właściwy organ w celu zapewnienia zgodności z niniejszym załącznikiem (część 66).
- c) Raporty zaliczenia, wraz ze wszelkimi zmianami w tych raportach, są opatrywane datą i przechowywane przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.20.

66.B.405 Raport zaliczenia

- a) Raport zaliczenia zawiera porównanie między:
 - (i) modułami, podmodułami, przedmiotami i poziomami wiedzy wymienionymi w dodatku I do niniejszego załącznika (część 66), stosownie do przypadku; oraz
 - (ii) zakresem danych kwalifikacji technicznych odpowiednich dla określonej kategorii, o którą ubiega się wnioskodawca.

Porównanie zawiera deklarację zgodności oraz uzasadnienie dla każdej deklaracji.

▼ **M6**

- b) Zaliczenia dotyczące egzaminów, innych niż z egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę przeprowadzone w instytucjach szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem IV (część 147) mogą być przyznawane wyłącznie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uzyskano kwalifikacje, bez uszczerbku dla umów dwustronnych.
- c) Nie przyznaje się zaliczenia, jeśli nie ma deklaracji zgodności dla każdego modułu i podmodułu określającej gdzie, w kwalifikacjach technicznych, znajduje się równoważny standard.
- d) Właściwy organ regularnie sprawdza, czy (i) krajowa norma kwalifikacyjna lub (ii) dodatek I do niniejszego załącznika (część 66) zmieniły się i ocenia, czy w związku z tym konieczne są zmiany w raporcie zaliczenia. Zmiany te dokumentuje się, opatruje datą i archiwizuje.

66.B.410 Okres ważności zaliczenia

- a) Właściwy organ zawiadamia wnioskodawcę na piśmie o przyznanych zaliczeniach wraz z podaniem odniesienia do wykorzystanego raportu zaliczenia.
- b) Zaliczenia tracą ważność po upływie dziesięciu lat od nich przyznania.
- c) Po upływie okresu ważności zaliczeń wnioskodawca może wystąpić o nowe zaliczenia. Właściwy organ przedłuża okres ważności zaliczeń o kolejnych dziesięć lat bez dodatkowych formalności, jeśli wymagania z zakresu podstawowej wiedzy określone w dodatku I do niniejszego załącznika (część 66) nie uległy zmianie.

PODSEKCJA F

STAŁY NADZÓR

W niniejszej podsekcji opisano procedury w zakresie stałego nadzoru na licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, a w szczególności dotyczące cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

66.B.500 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

Właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli stwierdzi istnienie problemu bezpieczeństwa lub jeżeli ma jednoznaczne dowody, że dana osoba prowadziła jedno lub więcej następujących działań albo była w nie zaangażowana:

1. uzyskanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego i/lub przywilejów certyfikacyjnych poprzez sfałszowanie dokumentów dowodowych;
2. nieprzeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wraz z niezgłoszeniem takiego faktu instytucji lub osobie, która zamawiała obsługę techniczną;
3. nieprzeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wynikającej z inspekcji własnej wraz z niezgłoszeniem takiego faktu instytucji lub osobie, dla której miała być wykonana obsługa techniczna;
4. niedbała obsługa techniczna;
5. sfałszowanie aktów obsługi technicznej;
6. wydanie certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przy posiadaniu wiedzy, że nie wykonano obsługi technicznej określonej w certyfikacie dopuszczenia do użytkowania lub bez sprawdzenia, czy została przeprowadzona taka obsługa techniczna;
7. wykonanie obsługi technicznej lub wydanie certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji pod wpływem alkoholu lub narkotyków;
8. wydanie certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przy braku zgodności z załącznikiem I (część M), załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem III (część 66).

▼ M6*Dodatek I***Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy****1. Poziomy wiedzy — kategorie A, B1, B2, B3 i C licencji na obsługę techniczną statku powietrznego**

Podstawową wiedzę dla kategorii A, B1, B2 i B3 wskazuje się poprzez wskaźniki poziomu wiedzy (1, 2 lub 3) dla każdego odpowiedniego przedmiotu. Składający wniosek o kategorię C spełniają poziomy podstawowej wiedzy dla kategorii B1 albo B2.

Wskaźniki poziomu wiedzy określa się na 3 poziomach:

— *POZIOM 1: Zapoznanie się z głównymi elementami przedmiotu.*

Cele:

- a) Wnioskodawca powinien zapoznać się z podstawowymi elementami przedmiotu.
- b) Wnioskodawca powinien być w stanie podać prosty opis całego przedmiotu, przy użyciu powszechnie stosowanych słów i przykładów.
- c) Wnioskodawca powinien być w stanie używać typowych terminów.

— *POZIOM 2: Ogólna znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu oraz umiejętność zastosowania posiadanej wiedzy.*

Cele:

- a) Wnioskodawca powinien być w stanie rozumieć teoretyczne podstawy przedmiotu.
- b) Wnioskodawca powinien być w stanie podać ogólny opis przedmiotu przy użyciu, gdzie właściwe, typowych przykładów.
- c) Wnioskodawca powinien być w stanie użyć formuł matematycznych w związku z prawami fizycznymi, opisując przedmiot.
- d) Wnioskodawca powinien być w stanie czytać i rozumieć szkice, rysunki oraz schematy opisujące przedmiot.
- e) Wnioskodawca powinien być w stanie stosować wiedzę w sposób praktyczny używając szczegółowych procedur.

— *POZIOM 3: Szczegółowa znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu oraz zdolność łączenia i stosowania pojedynczych elementów wiedzy w sposób logiczny i spójny.*

Cele:

- a) Wnioskodawca powinien znać teorię przedmiotu oraz wzajemne powiązania z innymi przedmiotami.
- b) Wnioskodawca powinien być w stanie podać szczegółowy opis przedmiotu przy użyciu podstaw teoretycznych oraz konkretnych przykładów.
- c) Wnioskodawca powinien rozumieć i być w stanie używać formuł matematycznych powiązanych z przedmiotem.
- d) Wnioskodawca powinien być w stanie czytać, rozumieć i przygotowywać szkice, rysunki i schematy opisujące przedmiot.

▼ **M6**

- e) Wnioskodawca powinien być w stanie stosować wiedzę w sposób praktyczny przy użyciu instrukcji producenta.
- f) Wnioskodawca powinien być w stanie interpretować wyniki pochodzące z różnych źródeł i pomiarów oraz wykonywać działania korekcyjne, gdzie sytuacja tego wymaga.

2. Modularyzacja

Kwalifikacja w zakresie podstawowych przedmiotów dla każdej kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego powinna być zgodna z następującą matrycą, gdzie odpowiednie przedmioty zaznaczono znakiem „X”:

Moduł tematyczny	Samolot A lub B1 z:		Śmigłowiec A lub B1 z:		B2	B3
	silnik- iem(-ami) turbinow- ym(-mi)	silnik- iem(-ami) tłoko- wym(-mi)	silnik- iem(-ami) turbin- owym(-mi)	silnik- iem(-ami) tłoko- wym(-mi)	Elektronika lotnicza	samoloty z kabiną nieciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej
1	X	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	X	
7B						X
8	X	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	X	
9B						X
10	X	X	X	X	X	X
11A	X					
11B		X				
11C						X
12			X	X		
13					X	
14					X	
15	X		X			
16		X		X		X
17A	X	X				
17B						X

▼ **M6**

MODUŁ 1. MATEMATYKA

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
1.1 Arytmetyka	1	2	2	2
Terminy i symbole arytmetyczne, metody mnożenia i dzielenia, ułamki i ułamki dziesiętne, współczynniki i wielokrotności, ciężar, miary i współczynniki przeliczeniowe, stosunki i proporcje, średnie i procenty, obszary i wielkości, drugie potęgi, trzecie potęgi, pierwiastki kwadratowe i sześciennie.				
1.2 Algebra				
a) Obliczanie prostych wyrażeń algebraicznych, dodawanie, odejmowanie, mnożenie i dzielenie, używanie nawiasów, proste ułamki algebraiczne;	1	2	2	2
b) Równania liniowe i ich rozwiązania; Wykładniki i potęgi, potęgi ujemne i ułamkowe; System dwójkowy i inne systemy; Równania równoważne i równania drugiego stopnia z jedną niewiadomą; Logarytmy;	—	1	1	1
1.3 Geometria				
a) Proste konstrukcje geometryczne;	—	1	1	1
b) Odwzorowanie graficzne; charakter i używanie wykresów, wykresy równań/funkcji;	2	2	2	2
c) Prosta trygonometria; związki trygonometryczne, użycie tabel oraz współrzędnych biegunowych i prostokątnych.	—	2	2	2

MODUŁ 2. FIZYKA

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
2.1 Materia	1	1	1	1
Właściwości fizyczne materii: pierwiastki, struktura atomu, molekuly;				
Związki chemiczne.				
Stany: stały, ciekły i gazowy;				
Zmiany między stanami.				
2.2 Mechanika				
2.2.1 <i>Statyka</i>	1	2	1	1
Siły, momenty i pary, przedstawienia wektorowe;				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
Środek ciężkości;				
Elementy teorii naprężeń, odkształceń i elastyczności: rozciąganie, ściskanie, ścinanie i skręcanie;				
Właściwości fizyczne ciała stałego, płynnego i gazowego;				
Ciśnienie i wypór w cieczech (barometry).				
<i>2.2.2 Kinetyka</i>	1	2	1	1
Ruch liniowy: ruch jednostajny w linii prostej, ruch o stałym przyspieszeniu (ruch pod siłą ciężkości);				
Ruch obrotowy: jednostajny ruch obrotowy (siła odśrodkowa/dośrodkowa);				
Ruch okresowy: ruch wahadłowy;				
Prosta teoria wibracji, harmonii i rezonansu;				
Współczynnik prędkości, przełożenie siłowe i sprawność mechaniczna.				
<i>2.2.3 Dynamika</i>				
a) Masa Siła, inercja, praca, moc, energia (potencjalna, kinetyczna i całkowita), ciepło, sprawność;	1	2	1	1
b) Pęd, zachowanie pędu; Impuls; Zasady żyroskopowe; Tarcie: Właściwości fizyczne i skutki, współczynnik tarcia (tarcie toczne).	1	2	2	1
<i>2.2.4 Dynamika płynu</i>				
a) Ciężar właściwy i gęstość;	2	2	2	2
b) Lepkość, opór płynu, skutki nadawania kształtu opływowego; Skutki ściskania płynu; Ciśnienie statyczne, dynamiczne i całkowite: prawo Bernoulliego, Venturi.	1	2	1	1
2.3 Termodynamika				
a) Temperatura: termometry i skale temperatur: Celsjusza, Fahrenheita i Kelvina; definicja ciepła;	2	2	2	2

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
b) Pojemność cieplna, ciepło właściwe; Wymiana ciepła: konwekcja, promieniowanie i przewodnictwo; Rozszerzalność objętościowa; Pierwsze i drugie prawo termodynamiki; Gazy: prawa gazów idealnych; ciepło właściwe w stałej objętości i stałym ciśnieniu, praca wykonana przez rozszerzający się gaz; Rozszerzalność i ściskanie izotermiczne i adiabatyczne, obieg termodynamiczny silnika, stała objętość i stałe ciśnienie, pojemnik chłodniczy i pompa ciepła; Ciepło utajone topienia się i parowania, energia termiczna, ciepło spalania.	—	2	2	1
2.4 Optyka (światło) Właściwości fizyczne światła; prędkość światła; Prawa odbicia i załamania: odbicie na powierzchni płaskiej, odbicie przez lustra sferyczne, załamania, soczewki; Technika światłowodowa.	—	2	2	—
2.5 Ruch i dźwięk falowy Ruch falowy: fale mechaniczne, sinusoidalny ruch falowy, zjawiska interferencji, fale stojące; Dźwięk: prędkość dźwięku, wytwarzanie dźwięku, natężenie, wysokość i jakość, zjawisko Dopplera.	—	2	2	—

MODUŁ 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
3.1 Teoria elektronu Struktura i przemieszczanie ładunków elektrycznych w ramach: atomów, molekuł, jonów i związków; Molekularna struktura przewodników, półprzewodników i izolatorów.	1	1	1	1
3.2 Statyczna energia elektryczna i przewodnictwo Statyczna energia elektryczna i rozmieszczenie ładunków elektrostatycznych; Prawa elektrostatyczne przyciągania i odpychania; Jednostki ładunku, prawo Culomba; Przewodzenie energii elektrycznej w ciałach stałych, cieczach, gazach i w próżni.	1	2	2	1

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
3.3 Terminologia elektryczna Następujące terminy, ich jednostki i czynniki na nie wpływające: różnica potencjałów, siła elektromotoryczna, napięcie, prąd, opór, przewodnictwo, ładunek, przepływ elektronów.	1	2	2	1
3.4 Wytwarzanie energii elektrycznej Produkcja energii elektrycznej następującymi metodami: źródłem światła, ciepła, tarcieniem, ciśnieniem, działaniem chemicznym, magnetyzmem i ruchem.	1	1	1	1
3.5 Źródła prądu stałego Budowa i podstawowe działanie chemiczne: ogniw galwanicznych, ogniw akumulatorowych, ogniw kwaśnołowiowych, ogniw niklowo-kadmowych, innych ogniw alkalicznych; Ogniwa połączone szeregowo i równoległe; Opór wewnętrzny i jego skutki dla baterii; Budowa, materiały i działanie termoogniw; Działanie fotokomórek.	1	2	2	2
3.6 Obwody prądu stałego Prawo Ohma, pierwsze i drugie prawo Kirchhoffa; Obliczanie przy użyciu powyższych praw do ustalania oporu, napięcia i prądu; Znaczenie wewnętrznego oporu zasilacza.	—	2	2	1
3.7 Opór/opornik a) Opór i czynniki wpływające; Opór właściwy; Kod kolorów oporników, wartości i tolerancja, wartości preferowane, moc znamionowa w watach; Oporniki połączone szeregowo i równoległe; Obliczanie oporu całkowitego przy użyciu ustawienia szeregowego, równoległego oraz ich połączenia; Działanie i użycie potencjometrów i reostatów; Działanie mostka Wheatstone'a.	—	2	2	1

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
b) Przewodnictwo przy ujemnym i dodatnim współczynniku temperaturowym; Rezystor stały, stabilność, tolerancja i ograniczenia, metody budowy; Rezystor nastawny, termistor, warystor; Budowa potencjometrów i reostatów; Budowa mostka Wheatstone'a.	—	1	1	—
3.8 Moc Moc, praca i energia (kinetyczna i potencjalna); Rozproszenie mocy przez opornik; Wzór mocy; Obliczenia uwzględniające moc, pracę i energię.	—	2	2	1
3.9 Kapacytancja/kondensator Działanie i funkcje kondensatora; Czynniki oddziałujące na obszar kapacytancji elektrod, odległość między elektrodami, liczba elektrod, dielektryk i stała dielektryczna, napięcie robocze, napięcie znamionowe; Rodzaje kondensatora, budowa i funkcje; Kody kolorów kondensatora; Obliczanie kapacytancji i napięcia w obwodach szeregowych i równoległych; Wykładnicze ładowanie i wyładowanie kondensatora, stałe czasowe; Testowanie kondensatorów.	—	2	2	1
3.10 Magnetyzm a) Teoria magnetyzmu; Właściwości magnesu; Działanie magnesu zawieszzonego w polu magnetycznym Ziemi; Magnetyzacja i demagnetyzacja; Ekran magnetyczny; Różne rodzaje materiałów magnetycznych Konstrukcja elektromagnesu i zasady działania; Ustalanie pola magnetycznego wokół przewodnika przewodzącego prąd według reguły trzech palców.	—	2	2	1
b) Siła magnetomotoryczna, natężenie pola, indukcja magnetyczna, przenikalność, pętla histerezy, zatrzymanie, reluktancja natężenia koercyjnego, temperatura rosienia, prądy wirowe; Środki ostrożności przy nadzorze i przechowywaniu magnesów.	—	2	2	1

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
3.11 Indukcyjność/cewka indukcyjna	—	2	2	1
Prawo Faradaya;				
Wzbudzenie napięcia w przewodniku poruszającym się w polu magnetycznym;				
Zasady indukcji;				
Wpływ następujących czynników na wysokość wzbudzonego napięcia: siła pola magnetycznego, szybkość zmian strumienia, liczba zwojów przewodnika;				
Indukcja wzajemna;				
Skutek, jaki wywierają szybkość zmian prądu pierwotnego i wzajemna indukcyjność na wzbudzone napięcie;				
Czynniki wpływające na indukcję wzajemną: liczba zwojów w cewce, rozmiar cewki, przenikalność cewki, wzajemne pozycje cewek;				
Prawo Lenza i czynniki determinujące biegunowość;				
Samoodukcja;				
Punkt rosienia;				
Podstawowe zastosowania cewki indukcyjnej.				
3.12 Teoria prądnicy/silnika prądu stałego	—	2	2	1
Podstawowa teoria silnika i prądnicy;				
Budowa i znaczenie, części składowe prądnicy prądu stałego;				
Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową i kierunek prądu w prądnicach prądu stałego;				
Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową, moment obrotowy, prędkość i kierunek obrotu silników prądu stałego;				
Silnik szeregowy, silnik bocznikowy i silniki szeregowo-bocznikowe;				
Budowa prądnicy rozruchowej.				
3.13 Teoria prądu zmiennego	1	2	2	1
Sinusoidalny kształt fali: faza, okres, częstotliwość, cykl;				
Chwilowa, średnia, średnia kwadratowa, szczyt, bieżące wartości szczyt do szczytu i obliczanie tych wartości w odniesieniu do napięcia, prądu i mocy;				
Fale trójkątne i kwadratowe;				
Zasady jednej fazy/trzech faz.				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
<p>3.14 Obwody rezystancyjne (R), pojemnościowe (C) i indukcyjne (L)</p> <p>Związki fazowe między napięciem i prądem w obwodach L, C i R, równoległych, szeregowych i szeregowo-równoległych;</p> <p>Rozproszenie mocy w obwodach L, C i R;</p> <p>Opór pozorny, kąt fazowy, czynniki mocy i obliczanie prądu;</p> <p>Obliczanie mocy prawdziwej, mocy pozornej i mocy biernej.</p>	—	2	2	1
<p>3.15 Transformatory</p> <p>Działanie i zasady budowy transformatorów;</p> <p>Straty na transformatorze i metody ich przewyżniania;</p> <p>Funkcjonowanie transformatora przy obciążeniu i braku obciążenia;</p> <p>Przekaz mocy, wydajność, zaznaczanie biegunowości;</p> <p>Obliczanie napięcia międzyprzewodowego i fazowego oraz przepływów;</p> <p>Obliczanie mocy w systemie trójfazowym;</p> <p>Prąd pierwotny i wtórny, napięcie, przekładnia zwojowa, moc, wydajność;</p> <p>Autotransformator.</p>	—	2	2	1
<p>3.16 Filtry</p> <p>Działanie i zastosowane następujących filtrów: dolnoprzepustowy, górnoprzepustowy, środkowoprzepustowy, środkowozaporowy.</p>	—	1	1	—
<p>3.17 Prądnice prądu zmiennego</p> <p>Obroty pętli w polu magnetycznym i kształt wygenerowanej fali;</p> <p>Budowa i działanie wirującego twornika i prądnicy prądu zmiennego;</p> <p>Alternatory jednofazowe, dwufazowe i trójfazowe;</p> <p>Zalety i zastosowania trójfazowego połączenia gwiazdowego i trójkątowego;</p> <p>Prądnica na magnes trwały.</p>	—	2	2	1

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
3.18 Silnik prądu zmiennego	—	2	2	1
Budowa, zasady działania i właściwości synchronicznego i indukcyjnego silnika prądu zmiennego, jedno- i wielofazowego;				
Metody kontrolowania prędkości i kierunku obrotów;				
Metody produkowania kondensatora pola wirującego, cewki indukcyjnej, biegun zacieniony i rozszczepiony.				

MODUŁ 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
4.1 Półprzewodniki				
4.1.1 Diody				
a) Symbole diod; Właściwości diod; Diody połączone szeregowo i równoległe; Główne właściwości i zastosowanie prostowników sterowanych silikonem (tyrystorów), diod świecących, diod fotoprzewodzących, warystora, diod prostowniczych; Testowanie czynnościowe diod.	—	2	2	1
b) Materiały, konfiguracja elektronów, właściwości elektryczne; Materiały typu P i N: skutki nieczystości dla przewodzenia; Złącze PN w półprzewodniku, rozwój potencjału w złączu PN w warunkach niespolaryzowania, spolaryzowania dodatniego i polaryzowania zaporowego; Parametry diod: szczytowe napięcie wsteczne, maksymalny prąd przewodzenia, temperatura, częstotliwość, prąd upływowy, rozpraszanie mocy; Działanie i funkcje diod w następujących obwodach: układy obcinające, układy poziomujące, prostownik pełnokresowy i półokresowy, mostek prostownikowy, podwajacz i potrajacz napięcia; Szczegółowe działanie i właściwości następujących urządzeń: prostowniki sterowane silikonem (tyrystory), dioda świecąca, dioda Shottky'ego, dioda fotoprzewodząca, dioda pojemnościowa, warystor, dioda prostownicza, dioda Zenera.	—	—	2	—
4.1.2 Tranzystory				
a) Symbole tranzystora; Opis części składowych i ich kierunkowość; Właściwości tranzystora.	—	1	2	1

▼ M6

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
b) Budowa i działanie tranzystorów PNP i NPN; Konfiguracje podstawy, kolektora i emitera; Testowanie tranzystorów; Podstawowa ocena innych typów tranzystora i ich zastosowań; Zastosowanie tranzystorów: klasy wzmacniaczy (A, B, C); Podstawowe obwody obejmujące: polaryzację, odsprzęganie, sprzężenie zwrotne i stabilizację; Zasady obwodu wielostopniowego: kaskady, w układzie przeciwsobnym, oscylator, multiwibrator, przerzutnik	—	—	2	—
4.1.3 Obwody zintegrowane				
a) Opis i działanie obwodów logicznych i obwodów liniowych/wzmacniaczy operacyjnych.	—	1	—	1
b) Opis i działanie obwodów logicznych i liniowych; Wstęp do działania i funkcji wzmacniacza operacyjnego używanego jako: integrator, obwód różniczkujący, wtórnik napięciowy, komparator; Działanie i metody łączenia stopni wzmacniacza: rezystancyjna pojemnościowa, indukcyjna (transformator), indukcyjna rezystancyjna (IR), bezpośrednia; Zalety i wady dodatniego i ujemnego sprzężenia zwrotnego.	—	—	2	—
4.2 Płytki drukowane				
Opis i zastosowanie płytek drukowanych				
4.3 Serwomechanizm				
a) Rozumienie następujących terminów: system obwodu zamkniętego i otwartego, sprzężenie zwrotne, dalsza obróbka, analogowy przetwornik; Zasady działania i eksploatacji następujących części składowych i cechy łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory, nadajnik pojemnościowy i indukcyjny	—	1	—	—
b) Rozumienie następujących terminów: obwód zamknięty, obwód otwarty, dalsza obróbka, serwomechanizm, analogowy przetwornik, zero, tłumienie, sprzężenie zwrotne, strefa nieczułości; Budowa, działanie i zastosowanie następujących części składowych łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory E i I, nadajnik indukcyjny, nadajnik pojemnościowy, nadajnik synchroniczny; Usterki serwomechanizmu, odwrócenie obciążników synchronicznych, kołysanie maszyny synchronicznej.	—	—	2	—

▼ **M6**

MODUŁ 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH

	POZIOM				
	A	B1-1 B1-3	B1-2 B1-4	B2	B3
5.1 Systemy instrumentów elektronicznych	1	2	2	3	1
Typowy układ systemów oraz rozplanowanie w kokpicie systemów instrumentów elektronicznych					
5.2 Systemy numerowania	—	1	—	2	—
Systemy numerowania: dwójkowy, ósemkowy i szesnastkowy;					
Wykazywanie konwersji między systemami dziesiętnym i dwójkowym, ósemkowym i szesnastkowym i vice versa.					
5.3 Konwersja danych	—	1	—	2	—
Dane analogowe, dane cyfrowe;					
Działanie i stosowanie konwerterów analogowych na dziesiętne, dziesiętnych na analogowe, nakłady i wyniki, ograniczenia różnych rodzajów.					
5.4 Magistrała danych	—	2	—	2	—
Funkcjonowanie magistrali danych w systemach na statkach powietrznych, wraz ze znajomością ARINC i innych specyfikacji.					
Sieć statku powietrznego/Ethernet					
5.5 Obwody logiczne					
a) Określanie powszechnie stosowanych symboli bramek, tabel i obwodów równorzędnych; Aplikacje używane w systemach na statkach powietrznych, schematy ideowe.	—	2	—	2	1
b) Interpretacja schematów logicznych.	—	—	—	2	—
5.6 Podstawowa struktura komputera					
a) Technologia komputerowa (wraz z bitami, bajtami, oprogramowaniem, sprzętem, procesorem centralnym (CPU), układami scalonymi (IC) oraz różnymi narzędziami pamięci takimi jak RAM, ROM, PROM); Technologia komputerowa (stosowana w systemach na statkach powietrznych).	1	2	—	—	—

▼ **M6**

	POZIOM				
	A	B1-1 B1-3	B1-2 B1-4	B2	B3
b) Terminologia związana z komputerami; Działanie, układ i interfejs głównych części składowych mikrokomputera wraz z powiązаныmi systemami magistrali; Informacja zawarta w słowach rozkazu jedno- i wieloadresowego; Terminy związane z pamięcią; Działanie typowych przyrządów pamięciowych; Działanie, zalety i wady różnych systemów archiwizacji danych.	—	—	—	2	—
5.7 Mikroprocesory Funkcje wykonywane przez mikroprocesory i ich ogólne działanie; Podstawowe działanie każdego z następujących elementów mikroprocesora: jednostka sterująca, procesor, zegar, rejestr, jednostka arytmetyczno-logiczna.	—	—	—	2	—
5.8 Obwody zintegrowane Działanie i użytkowanie koderów i dekodeków; Funkcje rodzajów koderów; Użycie średniej, wielkiej i bardzo wielkiej skali integracji.	—	—	—	2	—
5.9 Multipleksowanie Działanie, stosowanie i identyfikacja w diagramach logicznych multiplekserów i demultiplekserów.	—	—	—	2	—
5.10 Technika światłowodowa Zalety i wady światłowodowego przesyłania danych nad przesyłaniem przewodem elektrycznym; Światłowodowa magistrala danych; Terminy związane z techniką światłowodową; Urządzenia końcowe; Łączniki, terminale kontrolne, terminale zdalne; Stosowanie techniki światłowodowej w systemach na statkach powietrznych.	—	1	1	2	—
5.11 Elektroniczne monitory ekranowe Zasady działania powszechnie stosowanych rodzajów monitorów ekranowych używanych w nowoczesnych statkach powietrznych, wraz z kineskopem, diodą świecąca i monitorem ciekłokrystalicznym.	—	2	1	2	1

▼ **M6**

	POZIOM				
	A	B1-1 B1-3	B1-2 B1-4	B2	B3
<p>5.12 Urządzenia wrażliwe elektrostatycznie</p> <p>Specjalne postępowanie z częściami składowymi wrażliwymi na wyładowania elektrostatyczne;</p> <p>Świadomość ryzyka i możliwych szkód, przyrządy ochrony antystatycznej części składowych i personelu.</p>	1	2	2	2	1
<p>5.13 Kontrola zarządzania oprogramowaniem</p> <p>Świadomość ograniczeń, wymogi zdolności do lotu i możliwe katastrofalne skutki niezatwierdzonych zmian w oprogramowaniu.</p>	—	2	1	2	1
<p>5.14 Środowisko elektromagnetyczne</p> <p>Wpływ następujących zjawisk na obsługę techniczną systemów elektronicznych: EMC — kompatybilność elektromagnetyczna EMI — interferencja elektromagnetyczna HARF — pole o dużej intensywności napromieniowania Zabezpieczenie przeciw piorunowe</p>	—	2	2	2	1
<p>5.15 Typowe elektroniczne/cyfrowe systemy na statkach powietrznych</p> <p>Ogólne uporządkowanie typowych elektronicznych/cyfrowych systemów na statkach powietrznych i powiązanych BITE (wbudowanych urządzeń testujących), takich jak:</p> <p>a) <i>tylko dla B1 i B2:</i></p> <p>ACARS-ARINC system komunikacji, adresowania i raportowania</p> <p>EICAS — systemy wskaźników silnika i zawiadamianie załogi</p> <p>FBW — elektroniczny układ sztucznej stateczności</p> <p>FMS — system zarządzania lotem</p> <p>IRS — system układów bezwładnościowych</p> <p>b) <i>dla B1, B2 i B3:</i></p> <p>ECAM — elektroniczny scentralizowany monitoring statku powietrznego</p> <p>FIS — elektroniczny system instrumentów lotu</p> <p>GPS — Global Positioning System</p> <p>TRAS — system alarmu i unikania kolizji w ruchu</p> <p>Zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej</p> <p>Systemy kabinowe</p> <p>Systemy informatyczne</p>	—	2	2	2	1

▼ **M6**

MODUŁ 6. MATERIAŁY I SPRZĘT

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
6.1 Materiały budowy statku powietrznego zawierające żelazo				
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnie używanej stali stopowej stosowanej w statkach powietrznych; Obróbka cieplna i stosowanie stali stopowej.	1	2	1	2
b) Testowanie materiałów zawierających żelazo w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, wytrzymałości na zmęczenie i udarności.	—	1	1	1
6.2 Materiały do budowy statku powietrznego niezawierające żelaza				
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja materiałów niezawierających żelaza używanych do budowy statków powietrznych; Obróbka cieplna i stosowanie materiałów niezawierających żelaza;	1	2	1	2
b) Testowanie materiałów niezawierających żelaza w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, wytrzymałości na zmęczenie i udarności.	—	1	1	1
6.3 Materiały do budowy statku powietrznego — kompozyty i niemetale				
<i>6.3.1 Kompozyty i niemetale inne niż drewno i tkanina</i>				
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnych kompozytów i niemetalu, innych niż drewno, używanych do budowy statków powietrznych; Środki łączące i uszczelniające	1	2	2	2
b) Wykrywanie usterek/pogarszania się jakości kompozytów i materiałów niemetalicznych; Naprawa kompozytów i materiałów niemetalicznych.	1	2	—	2
<i>6.3.2 Struktury drewniane</i>	1	2	—	2
Metody konstrukcyjne drewnianych struktur płatowców;				
Charakterystyka, właściwości i rodzaje drewna i klejów używanych w samolotach;				
Konserwacja struktur drewnianych;				
Rodzaje usterek w materiałach i strukturach drewnianych;				
Wykrywanie usterek w strukturach drewnianych;				
Naprawa struktur drewnianych.				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
6.3.3 <i>Pokrycia tkaninowe</i>	1	2	—	2
Charakterystyka, właściwości i rodzaje tkanin używanych w samolotach;				
Metody badania tkanin;				
Rodzaje usterek w tkaninach;				
Naprawa pokryć tkaninowych.				
6.4 Korozja				
a) Podstawy chemiczne;	1	1	1	1
Tworzenie poprzez proces galwanizacji, mikrobiologiczne, poprzez nacisk;				
b) Rodzaje korozji i ich identyfikacja;	2	3	2	2
Przyczyny korozji;				
Rodzaje materiałów, podatność na korozję.				
6.5 Elementy złączne				
6.5.1 <i>Gwinty</i>	2	2	2	2
Nomenklatura dotycząca gwintów;				
Formy gwintów, rozmiary i tolerancja dla standardowych gwintów używanych w statkach powietrznych;				
Mierzenie gwintów.				
6.5.2 <i>Śruby, śruby dwustronne, wkręty</i>	2	2	2	2
Rodzaje śrub: specyfikacja, identyfikacja i oznaczanie śrub statków powietrznych, międzynarodowe standardy;				
Nakrętki: samozamykające, kotwy, standardowe rodzaje;				
Wkręty do części metalowych: specyfikacja wkrętów używanych na statkach powietrznych;				
Śruby dwustronne: rodzaje i użycie, wstawienie i wyjęcie;				
Wkręty samogwintujące, kołki ustalające.				
6.5.3 <i>Zatrzaski</i>	2	2	2	2
Podkładki sprężyste i odginane, płytki ustalające, zawlecзки, przeciwnakrętki jednozwojowe, zabezpieczenie przewodowe, zatrzaski szybko zwalniane, klucze, pierścienie sprężynujące zabezpieczające, przetyczki.				
6.5.4 <i>Nity na statkach powietrznych</i>	1	2	1	2
Rodzaje nitów pełnych i jednostronnie zamkniętych: specyfikacja i identyfikacja, obróbka cieplna.				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
6.6 Rury i złącza				
a) Identyfikacja oraz rodzaje rur sztywnych i giętkich oraz ich złączy używanych w statkach powietrznych.	2	2	2	2
b) Standardowe złącza w przewodach wodnych wysokociśnieniowych, przewodach paliwowych, olejowych, pneumatycznych i systemów powietrznych używanych w statkach powietrznych.	2	2	1	2
6.7 Sprężyny	—	2	1	1
Rodzaje sprężyn, materiały, właściwości i zastosowanie.				
6.8 Łożyska	1	2	2	1
Cele łożyska, obciążenia, materiały, budowa;				
Rodzaje łożysk i ich zastosowanie.				
6.9 Skrzynia biegów	1	2	2	1
Rodzaje przekładni zębatych i ich zastosowanie;				
Przełożenia, systemy redukcji i pomnażania, koła zębate bierne i czynne, wzory zębów;				
Pasy i koła pasowe, łańcuchy i zęby koła łańcuchowego.				
6.10 Kable kontrolne	1	2	1	2
Rodzaje kabli;				
Wyposażenie końcowe, nakrętki napinające i przyrządy kompensacyjne;				
Koła pasowe i części składowe systemów kablowych;				
Kable Bowdena;				
Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.				
6.11 Kable i złączki elektryczne	1	2	2	2
Rodzaje kabli, budowa i właściwości;				
Kable wysokiego napięcia i współosiowe;				
Karbowanie;				
Rodzaje złączy, wtyki, wtyczki, gniazdka, izolatory, wartość znamionowa prądu i napięcia, sprzęganie, kody identyfikacyjne.				

▼ **M6**

MODUŁ 7A. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Uwaga: Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 7B.

	POZIOM		
	A	B1	B2
<p>7.1 Środki bezpieczeństwa — statek powietrzny i warsztat</p> <p>Aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami, w szczególności tlenem, olejami i chemikaliami.</p> <p>Także instrukcje podejmowania czynności zaradczych w przypadku ognia lub innego wypadku z jednym lub więcej wspomnianymi czynnikami ryzyka wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych.</p>	3	3	3
<p>7.2 Działania w warsztacie</p> <p>Posługiwanie się narzędziami, dbanie o narzędzia, użycie materiałów warsztatowych;</p> <p>Rozmiary, luzy i tolerancje, normy jakości wykonania;</p> <p>Kalibracja narzędzi i wyposażenia, normy kalibracji.</p>	3	3	3
<p>7.3 Narzędzia</p> <p>Rodzaje pospolitych narzędzi ręcznych;</p> <p>Rodzaje pospolitych narzędzi elektrycznych;</p> <p>Działanie i użycie, narzędzia do pomiarów precyzyjnych;</p> <p>Urządzenia i metody smarowania</p> <p>Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektrycznego;</p>	3	3	3
<p>7.4 Urządzenia do ogólnego testowania elektroniki lotniczej</p> <p>Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektroniki lotniczej</p>	—	2	3
<p>7.5 Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy</p> <p>Rodzaje rysunków technicznych, wykresy, ich symbole, wymiary, tolerancje i rzuty;</p> <p>Informacje identyfikujące tabliczki rysunkowe;</p> <p>Mikrofilmy, mikrokarty i prezentacje komputerowe;</p> <p>Specyfikacja 100 amerykańskiego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA);</p>	1	2	2

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B2
Lotnicze i inne stosowane normy wraz z ISO, AN, MS, NAS i MIL;			
Wykresy instalacji elektrycznej i schematy ideowe.			
7.6 Pasowanie i klarowanie	1	2	1
Rozmiary wiertel do otworów na śrubę, klasy pasowania;			
Powszechnie używany system pasowania i klarowania;			
Harmonogram pasowania i klarowania dla statków powietrznych i silników;			
Ograniczenia wyginania, skręcania i ścierania;			
Standardowe metody sprawdzania wałów, łożysk i innych części.			
7.7 System połączeń elektrycznych (EWIS)	1	3	3
Techniki i testowanie ciągłości izolacji i łączy;			
Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie;			
Testowanie połączeń zagniatanych;			
Umieszczanie i wyjmowanie wtyk przyłączeniowych;			
Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji;			
Oznakowanie typów przewodów, kryteria ich przeglądów oraz tolerancja uszkodzeń			
Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i wsparcie wiązki kabli, zaciski kablowe, techniki narekawników ochronnych wraz z obwojem obkurczania cieplnego, ekranowanie.			
Standardy instalacji, przeglądów, napraw, obsługi technicznej i utrzymania czystości systemów EWIS.			
7.8 Nitowanie	1	2	—
Połączenia nitowe, rozmieszczenie i skok nitów;			
Narzędzia używane do nitowania i nitowania zagłębionego;			
Badanie połączeń nitowych.			
7.9 Rury i przewody	1	2	—
Zginane oraz kielichowane/rozwarne rury statku powietrznego;			
Badanie i testowanie rur i przewodów statku powietrznego;			

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B2
Instalacja i mocowanie rur.			
7.10 Sprężyny	1	2	—
Badanie i testowanie sprężyn.			
7.11 Łożyska	1	2	—
Testowanie, czyszczenie i badanie łożysk;			
Wymagania smarownicze łożysk;			
Uszkodzenia łożysk i ich przyczyny.			
7.12 Skrzynia biegów	1	2	—
Badanie kół zębatych, luzu;			
Badanie pasów i kół pasowych, łańcuchów i zębów koła łańcuchowego;			
Badanie dźwigników śrubowych, urządzeń dźwigniowych, systemy cięgieł przeciwsobnych.			
7.13 Kable kontrolne	1	2	—
Kształtowanie wyposażenia końcowego;			
Badanie i testowanie kabli kontrolnych;			
Kable Bowdena; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.			
7.14 Postępowanie z materiałami			
7.14.1 Blacha cienka	—	2	—
Zaznaczanie i obliczanie luzu zginania;			
Pracowanie blachy cienkiej, wraz ze zginaniem i formowaniem;			
Badanie działania blachy cienkiej			
7.14.2 Kompozyty i niemetalne	—	2	—
Wykonywanie spoiw;			
Warunki środowiskowe;			
Metody badania.			
7.15 Spawanie, lutowanie twarde, lutowanie i spajanie			
a) Metody lutowania, badanie złączy lutowanych.	—	2	2

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B2
b) Metody spawania i lutowania twardego; Badanie złączy spawanych i twardo lutowanych; Metody łączenia i badanie złączy spojonych.	—	2	—
7.16 Waga i równowaga statku powietrznego			
a) Obliczanie środka ciężkości/ograniczeń; używanie odnośnych dokumentów.	—	2	2
b) Przygotowanie statku powietrznego do ważenia; Ważenie statku powietrznego.	—	2	—
7.17 Obsługa i przechowywanie statku powietrznego	2	2	2
Kołowanie i holowanie statku powietrznego oraz powiązane środki bezpieczeństwa;			
Podnoszenie, klinowanie, zabezpieczanie statku powietrznego i powiązane środki bezpieczeństwa;			
Metody przechowywania statku powietrznego;			
Procedury napełniania/oprózniczenia zbiorników paliwa;			
Procedury odlodzeniowe i przeciwołdzeniowe;			
Zaopatrzenie elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne przy uziemieniu;			
Wpływ warunków środowiska na obsługę i funkcjonowanie statku powietrznego.			
7.18 Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu			
a) Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej; Usuwanie korozji, ocena i ponowne zabezpieczenie przed korozją.	2	3	3
b) Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; Programy kontroli starzenia się, zmęczenia i korozji.	—	2	—
c) Techniki badania nieniszczącego wraz z metodami penetrantu, radiograficzną, prądów wirowych, ultradźwiękową i boroskopową.	—	2	1

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B2
d) Techniki demontażu i ponownego montażu.	2	2	2
e) Techniki wykrywania i usuwania usterek.	—	2	2
7.19 Zdarzenia nadzwyczajne			
a) Badanie po uderzeniu pioruna oraz penetracja HIRF.	2	2	2
b) Badanie po zdarzeniach nadzwyczajnych takich jak trudne lądowanie oraz lot przez turbulencje.	2	2	—
7.20 Procedury obsługi technicznej	1	2	2
Planowanie obsługi technicznej;			
Procedury modyfikacyjne;			
Procedury magazynowe;			
Procedury certyfikacji/dopuszczania;			
Połączenie z działaniem statku powietrznego;			
Badanie obsługi technicznej/kontrola jakości/gwarancja jakości;			
Dodatkowe procedury obsługi technicznej;			
Kontrola części składowych o ograniczonej trwałości.			

MODUŁ 7B. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Uwaga: Zakres niniejszego modułu uwzględnia technologię samolotów należących do kategorii B3.

	POZIOM
	B3
7.1 Środki bezpieczeństwa — statek powietrzny i warsztat	3
Aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami, w szczególności tlenem, olejami i chemikaliami.	
Także instrukcje podejmowania czynności zaradczych w przypadku ognia lub innego wypadku z jednym lub więcej wspomnianymi czynnikami ryzyka wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych.	
7.2 Działania w warsztacie	3
Posługiwanie się narzędziami, dbanie o narzędzia, użycie materiałów warsztatowych;	
Rozmiary, luzy i tolerancje, normy jakości wykonania;	
Kalibracja narzędzi i wyposażenia, normy kalibracji.	

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
7.3 Narzędzia	3
Rodzaje pospolitych narzędzi ręcznych;	
Rodzaje pospolitych narzędzi elektrycznych;	
Działanie i użycie, narzędzia do pomiarów precyzyjnych;	
Urządzenia i metody smarowania	
Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektrycznego;	
7.4 Urządzenia do ogólnego testowania elektroniki lotniczej	—
Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektroniki lotniczej	
7.5 Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy	2
Rodzaje rysunków technicznych, wykresy, ich symbole, wymiary, tolerancje i rzuty;	
Informacje identyfikujące tabliczki rysunkowe;	
Mikrofilmy, mikrokarty i prezentacje komputerowe;	
Specyfikacja 100 amerykańskiego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA);	
Lotnicze i inne stosowane normy wraz z ISO, AN, MS, NAS i MIL;	
Wykresy instalacji elektrycznej i schematy ideowe.	
7.6 Pasowanie i klarowanie	2
Rozmiary wiertel do otworów na śrubę, klasy pasowania;	
Powszechnie używany system pasowania i klarowania;	
Harmonogram pasowania i klarowania dla statków powietrznych i silników;	
Ograniczenia wyginania, skręcania i ścierania;	
Standardowe metody sprawdzania wałów, łożysk i innych części.	
7.7 Kable i złączki elektryczne	2
Techniki i testowanie ciągłości izolacji i połączeń;	
Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie;	
Testowanie połączeń zagniatanych;	
Umieszczanie i wyjmowanie wtyk przyłączeniowych;	
Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji;	
Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i wsparcie wiązki kabli, zaciski kablów, techniki narękawników ochronnych wraz z obwojem obkurczania cieplnego, ekranowanie.	

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
7.8 Nitowanie	2
<p>Połączenia nitowe, rozmieszczenie i skok nitów;</p> <p>Narzędzia używane do nitowania i nitowania zagłębionego;</p> <p>Badanie połączeń nitowych.</p>	
7.9 Rury i przewody	2
<p>Zginane oraz kielichowane/rozwarne rury statku powietrznego;</p> <p>Badanie i testowanie rur i przewodów statku powietrznego;</p> <p>Instalacja i mocowanie rur.</p>	
7.10 Sprężyny	1
<p>Badanie i testowanie sprężyn.</p>	
7.11 Łożyska	2
<p>Testowanie, czyszczenie i badanie łożysk;</p> <p>Wymagania smarownicze łożysk;</p> <p>Uszkodzenia łożysk i ich przyczyny.</p>	
7.12 Skrzynia biegów	2
<p>Badanie kół zębatych, luzu;</p> <p>Badanie pasów i kół pasowych, łańcuchów i zębów koła łańcuchowego;</p> <p>Badanie dźwigników śrubowych, urządzeń dźwigniowych, systemy cięgieł przeciwsobnych.</p>	
7.13 Kable kontrolne	2
<p>Kształtowanie wyposażenia końcowego;</p> <p>Badanie i testowanie kabli kontrolnych;</p> <p>Kable Bowdena; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.</p>	
7.14 Postępowanie z materiałami	
7.14.1 Blacha cienka	2
<p>Zaznaczanie i obliczanie luzu zginania;</p> <p>Pracowanie blachy cienkiej, wraz ze zginaniem i formowaniem;</p> <p>Badanie działania blachy cienkiej</p>	
7.14.2 Kompozyty i niemetal	2
<p>Wykonywanie spoiw;</p> <p>Warunki środowiskowe;</p> <p>Metody badania.</p>	

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
7.15 Spawanie, lutowanie twarde, lutowanie i spajanie	
a) Metody lutowania, badanie złączy lutowanych.	2
b) Metody spawania i lutowania twardego; Badanie złączy spawanych i twardo lutowanych; Metody łączenia i badanie złączy spojonych.	2
7.16 Waga i równowaga statku powietrznego	
a) Obliczanie środka ciężkości/ograniczeń: używanie odnośnych dokumentów.	2
b) Przygotowanie statku powietrznego do ważenia; Ważenie statku powietrznego.	2
7.17 Obsługa i przechowywanie statku powietrznego	2
Kołowanie i holowanie statku powietrznego oraz powiązane środki bezpieczeństwa;	
Podnoszenie, klinowanie, zabezpieczanie statku powietrznego i powiązane środki bezpieczeństwa;	
Metody przechowywania statku powietrznego;	
Procedury napełniania/oprózniczenia zbiorników paliwa;	
Procedury odlodzeniowe i przeciwołdzeniowe;	
Zaopatrzenie elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne przy uziemieniu;	
Wpływ warunków środowiska na obsługę i funkcjonowanie statku powietrznego.	
7.18 Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu	
a) Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej; Usuwanie korozji, ocena i ponowne zabezpieczanie przed korozją.	3
b) Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; Programy kontroli starzenia się, zmęczenia i korozji.	2
c) Techniki badania nieniszczącego wraz z metodami penetrantu, radiograficzną, prądów wirowych, ultradźwiękową i boroskopową.	2
d) Techniki demontażu i ponownego montażu.	2
e) Techniki wykrywania i usuwania usterek.	2
7.19 Zdarzenia nadzwyczajne	
a) Badanie po uderzeniu pioruna oraz penetracja HIRF.	2
b) Badanie po zdarzeniach nadzwyczajnych takich jak trudne lądowanie oraz lot przez turbulencje.	2

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
7.20 Procedury obsługi technicznej	2
Planowanie obsługi technicznej;	
Procedury modyfikacyjne;	
Procedury magazynowe;	
Procedury certyfikacji/dopuszczania;	
Połączenie z działaniem statku powietrznego;	
Badanie obsługi technicznej/kontrola jakości/gwarancja jakości;	
Dodatkowe procedury obsługi technicznej;	
Kontrola części składowych o ograniczonej trwałości.	

MODUŁ 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
8.1 Fizyka atmosfery	1	2	2	1
Zastosowanie International Standard Atmosphere (ISA) do aerodynamiki.				
8.2 Aerodynamika	1	2	2	1
Przepływ powietrza wokół ciała;				
Warstwa przyścienna, przepływ uwarstwiony, turbulentny, niezakłócony, względny przepływ powietrza, odchylenie strug, wirowość, stagnacja;				
Terminy: profil lotniczy, cięciwa, średnia cięciwa aerodynamiczna, opór profilowy, opór indukowany, środek ciśnień, kąt natarcia, zwichrzenie ujemne i dodatnie płata, lotność, kształt skrzydła i wydłużenie;				
Siła ciągu, ciężar, wypadkowa aerodynamiczna;				
Wytwarzanie siły nośnej i oporu: kąt natarcia, współczynnik siły nośnej, oporu, biegunowa, przeciagnięcie;				
Zanieczyszczenie płatu wraz z lodem, śniegiem, mrozem.				
8.3 Teoria lotu	1	2	2	1
Związek między siłą nośną, ciężarem, ciągiem i oporem;				
Lot ślizgowy;				
Loty stanu ustalonego, osiągi;				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
Teoria obrotu;				
Wpływ czynników obciążenia: przeciągnięcie, obwiednia lotu i ograniczenia konstrukcyjne;				
Zwiększenie siły nośnej.				
8.4 Stateczność i dynamika lotu	1	2	2	1
Stateczność podłużna, boczna i kierunkowa (czynna i bierna).				

MODUŁ 9A. CZYNNIKI LUDZKIE

Uwaga: Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 9B.

	POZIOM		
	A	B1	B2
9.1 Ogólne	1	2	2
Konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego;			
Zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/błędom ludzkim;			
Prawa Murphy'ego.			
9.2 Ludzkie możliwości i ograniczenia	1	2	2
Wzrok;			
Słuch;			
Przetwarzanie informacji;			
Uwaga i percepcja;			
Pamięć;			
Klaustrofobia i dostęp fizyczny.			
9.3 Psychologia społeczna	1	1	1
Odpowiedzialność indywidualna i grupowa;			
Motywacja i demotywacja;			
Nacisk kolegów;			
Zagadnienia „kulturowe”;			
Praca zespołowa;			
Zarządzanie, nadzór i przewodnictwo.			

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B2
9.4 Czynniki wpływające na osiągnięcia	2	2	2
Stan zdrowia/kondycja;			
Stres związany z pracą i życiem osobistym;			
Presja czasu i terminy;			
Obciążenie pracą: nadmierne i niewystarczające;			
Sen i zmęczenie, praca zmianowa;			
Alkohol, leki i nadużywanie narkotyków.			
9.5 Środowisko fizyczne	1	1	1
Hałas i dym;			
Oświetlenie;			
Klimat i temperatura;			
Ruch i wibracje;			
Środowisko pracy.			
9.6 Zadania	1	1	1
Praca fizyczna;			
Zadania powtarzalne;			
Badanie poprzez oględziny;			
Systemy złożone.			
9.7 Komunikacja	2	2	2
W ramach zespołów i między nimi;			
Rejestracja pracy;			
Uaktualnianie, okres ważności;			
Rozpowszechnianie informacji.			
9.8 Błąd ludzki	1	2	2
Modele i teorie błędów;			
Rodzaje błędów w zadaniach z zakresu obsługi technicznej;			
Skutki błędów (np. wypadki);			
Unikanie błędów i zarządzanie nimi.			
9.9 Ryzyko w miejscu pracy	1	2	2
Rozpoznawanie i unikanie ryzyka;			
Postępowanie w sytuacjach nagłych.			

▼ **M6**

MODUŁ 9B. CZYNNIKI LUDZKIE

Uwaga: Zakres niniejszego modułu uwzględnia mniej wymagające środowisko posiadaczy licencji na obsługę techniczną kategorii B3.

	POZIOM
	B3
9.1 Ogólne	2
Konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego;	
Zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/błędom ludzkim;	
Prawa Murphy’ego.	
9.2 Ludzkie możliwości i ograniczenia	2
Wzrok;	
Słuch;	
Przetwarzanie informacji;	
Uwaga i percepcja;	
Pamięć;	
Klaustrofobia i dostęp fizyczny.	
9.3 Psychologia społeczna	1
Odpowiedzialność indywidualna i grupowa;	
Motywacja i demotywacja;	
Nacisk kolegów;	
Zagadnienia „kulturowe”;	
Praca zespołowa;	
Zarządzanie, nadzór i przewodnictwo.	
9.4 Czynniki wpływające na osiągnięcia	2
Stan zdrowia/kondycja;	
Stres związany z pracą i życiem osobistym;	
Presja czasu i terminy;	
Obciążenie pracą: nadmierne i niewystarczające;	
Sen i zmęczenie, praca zmianowa;	
Alkohol, leki i nadużywanie narkotyków.	
9.5 Środowisko fizyczne	1
Hałas i dym;	
Oświetlenie;	
Klimat i temperatura;	
Ruch i wibracje;	

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
Środowisko pracy.	
9.6 Zadania	1
Praca fizyczna;	
Zadania powtarzalne;	
Badanie poprzez oględziny;	
Systemy złożone.	
9.7 Komunikacja	2
W ramach zespołów i między nimi;	
Rejestracja pracy;	
Uaktualnianie, okres ważności;	
Rozpowszechnianie informacji.	
9.8 Błąd ludzki	2
Modele i teorie błęd;	
Rodzaje błęd w zadaniach z zakresu obsługi technicznej;	
Skutki błędów (np. wypadki);	
Unikanie błędów i zarządzanie nimi.	
9.9 Ryzyko w miejscu pracy	2
Rozpoznawanie i unikanie ryzyka;	
Postępowanie w sytuacjach nagłych.	

MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
10.1 Ramy regulacyjne	1	1	1	1
Rola Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;				
Rola Komisji Europejskiej;				
Rola EASA;				
Rola państw członkowskich i krajowych organów lotnictwa;				
Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 i przepisy wykonawcze do niego, rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 i (WE) nr 2042/2003.				
Związek pomiędzy poszczególnymi załącznikami (częściami), takimi jak część 21, część M, część 145, część 66, część 147 oraz UE-OPS				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
10.2 Personel certyfikujący — obsługa techniczna	2	2	2	2
Szczegółowe rozumienie części 66.				
10.3 Zatwierdzone instytucje obsługi technicznej	2	2	2	2
Szczegółowe rozumienie części 145 i części M podsekcja F.				
10.4 Operacje lotnicze	1	1	1	1
Ogólne rozumienie UE-OPS				
Certyfikaty przewoźników lotniczych;				
Obowiązki przewoźników, w szczególności obowiązki dotyczące zapewnienia ciągłej zdatności do lotu oraz obsługi technicznej;				
Program obsługi technicznej statków powietrznych				
MEL//CDL				
Dokumenty przewożone na pokładzie;				
Znakowanie statków powietrznych;				
10.5 Certyfikacja statków powietrznych, części i wyposażenia				
a) <i>Ogólne</i>	—	1	1	1
Ogólne rozumienie części 21 i warunków certyfikowania EASA CS-23, 25, 27, 29.				
b) <i>Dokumenty</i>	—	2	2	2
Certyfikat zdatności do lotu; ograniczony certyfikat zdatności do lotu i zezwolenie na lot;				
Świadectwo rejestracji;				
Certyfikat hałasu;				
Rozkład wagi;				
Licencja na radiostację i zatwierdzenie.				
10.6 Ciągła zdatność do lotu	2	2	2	2
Szczegółowe rozumienie przepisów części 21 dotyczących ciągłej zdatności do lotu.				
Szczegółowe rozumienie części M.				

▼ **M6**

	POZIOM			
	A	B1	B2	B3
10.7 Odpowiednie krajowe i międzynarodowe wymagania: (jeżeli nie zostały zastąpione przez wymagania UE)				
a) Programy obsługi technicznej, kontrola i badanie obsługi technicznej; Dyrektywy zdatości do lotu; Biuletyny obsługi, informacje obsługi producenta; Zmiany i naprawy; Dokumentacja obsługi technicznej: podręcznik obsługi technicznej, podręcznik napraw konstrukcyjnych, ilustrowany katalog części zamiennych itd.	1	2	2	2
<i>Tylko dla licencji A do B2:</i> Główny wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz odchylenia wysyłki;				
b) Ciągła zdatość do lotu; Minimalne wymagania dotyczące wyposażenia – loty próbne	—	1	1	1
<i>Tylko dla licencji B1 i B2:</i> ETOPS, wymogi obsługi technicznej i wysyłki; Eksploatacja przy każdej pogodzie, eksploatacja kategorii 2/3.				

MODUŁ 11A. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TURBINOWEGO

	POZIOM	
	A1	B1.1
11.1 Teoria lotu		
11.1.1 <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i>	1	2
Działanie i wynik:		
— kontrola przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne;		
— regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki;		
— regulacja odchylenia, ograniczniki steru;		
Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatory;		
Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy, klapolotki;		
Urządzenia oporowe, spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;		
Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem;		
Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe;		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapki odciążające i dociążające (wiodące), kłapki sterownicze, kłapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne.		
11.1.2 <i>Lot z dużymi prędkościami</i>	1	2
Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową;		
Liczba Macha, krytyczna liczba Macha, buffet wysokościowy, fala uderzeniowa, nagrzewanie aerodynamiczne, reguła pół;		
Czynniki mające wpływ na przepływ powietrza we wlotach silnikowych w samolotach dużej prędkości;		
Efekty skosu dodatniego na krytycznej liczbie Macha.		
11.2 Struktury płatowca — koncepcje ogólne		
a) Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;	2	2
Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;		
Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;		
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;		
Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;		
Dreny i zabezpieczenie wentylacji;		
Zapewnienie instalacji systemu;		
Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;		
Umasienie samolotu.		
b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, wiazadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe;	1	2
Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;		
Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;		
Czyszczenie powierzchni;		
Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.		
11.3 Struktury płatowca — samoloty		
11.3.1 <i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i>	1	2
Uszczelnianie konstrukcji i zwiększanie napięcia;		
Skrzydło, statecznik, wspornik i elementy podwozia;		
Montaż siedzeń i system załadunku;		
Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające;		
Okna i budowa oraz mechanizmy wiatrochronu.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
11.3.2 <i>Skrzydła (ATA 57)</i>	1	2
Budowa;		
Przechowywanie paliwa;		
Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.		
11.3.3 <i>Stateczniki (ATA 55)</i>	1	2
Budowa;		
Mocowanie powierzchni sterowej.		
11.3.4 <i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i>	1	2
Budowa i zamocowanie;		
Równoważenie — masa i aerodynamika.		
11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i>	1	2
Gondole/Wsporniki:		
— Budowa;		
— Zapory ogniowe;		
— Zawieszenie silnika.		
11.4 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)		
11.4.1 <i>Dopływ powietrza</i>	1	2
Źródła dopływu powietrza, włącznie z przeciekami silnikowymi, pomocniczy zespół silnikowy i wkładka uziemiona.		
11.4.2 <i>Klimatyzacja</i>	1	3
Systemy klimatyzacyjne;		
Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary;		
Systemy dystrybucji;		
System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.		
11.4.3 <i>Zwiększanie ciśnienia</i>	1	3
Systemy zwiększenia ciśnienia;		
Regulacja i obrazowanie oraz zawory bezpieczeństwa;		
Regulatory ciśnienia kabinowego.		
11.4.4 <i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i>	1	3
Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
11.5 Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej		
11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i>	1	2
Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz;		
Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów;		
Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;		
Wskazanie kąta natarcia, systemy przeciągnięcia;		
Szklany kokpit;		
Inne wskaźniki samolotu.		
11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i>	1	1
Podstawy układów systemu i działanie;		
— Autopilot (ATA 22);		
— Komunikacja (ATA 23);		
— Systemy nawigacji (ATA 34).		
11.6 Moc elektryczna (ATA 24)	1	3
Montaż i działanie baterii;		
Wytwarzanie prądu stałego;		
Wytwarzanie prądu zmiennego;		
Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku;		
Regulacja napięcia;		
Rozdział mocy;		
Przeмиenniki, transformatory, prostowniki;		
Ochrona obwodu;		
Energia zewnętrzna/uziemiona.		
11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)		
a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	2	2
Siedzenia, taśmy i pasy.		
b) Układ kabiny;	1	1
Rozmieszczenie sprzętu;		
Montaż wyposażenia kabiny;		
Sprzęt w kabinie służący rozrywce;		
Montaż kuchni;		
Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku;		
Schody.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	1	3
a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze; Systemy gaszące pożar; Testy systemu.		
b) Przenośna gaśnica.	1	1
11.9 Sterowanie lotem (ATA 27)	1	3
Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spoiler;		
Regulacja wyważenia;		
Aktywna regulacja ładunku;		
Urządzenia podnośnikowe;		
Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, hamulce prędkości;		
Działanie systemu: ręczna, hydrauliczna, pneumatyczna, elektryczna, sztuczna stateczność i sterowanie;		
Sztuczne czucie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, systemy blokady podmuchów;		
Równoważenie i ustawienie;		
System ochrony/ostrzegania przed przeciągnięciem.		
11.10 Systemy paliwowe (ATA 28)	1	3
Układ systemu;		
Zbiorniki paliwa;		
Systemy dostarczania;		
Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;		
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;		
Oznaczenia i ostrzeżenia.		
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa;		
Podłużne systemy równowagi paliwa.		
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29)	1	3
Układ systemu;		
Płyny hydrauliczne;		
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;		
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;		
Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;		
Filtry;		
Regulacja ciśnienia;		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
Rozdział mocy;		
Systemy wykrywania i ostrzegania;		
Interfejs z innymi systemami.		
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30)	1	3
Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;		
Systemy przeciwołodziowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne;		
Systemy odłodziowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;		
Środek hydrofobowy;		
Ogrzewanie sond i drenów;		
Systemy wycieraczek.		
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32)	2	3
Budowa, amortyzacja;		
Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku;		
Oznaczenia i ostrzeżenia;		
Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie;		
Opony;		
Kierowanie;		
Czujniki powietrze-ziemia.		
11.14 Światła (ATA 33)	2	3
Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe;		
Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni;		
Awaryjne.		
11.15 Tlen (ATA 35)	1	3
Układ systemu: w kokpicie, w kabinie;		
Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja;		
Regulacja dostaw;		
Oznaczenia i ostrzeżenia.		
11.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36)	1	3
Układ systemu;		
Źródła: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uzimienie;		
Regulacja ciśnienia;		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
Dystrybucja;		
Oznaczenia i ostrzeżenia.		
Interfejsy z innymi systemami.		
11.17 Woda/odpady (ATA 38)	2	3
Układy systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie;		
System toalet, splukiwanie i obsługa techniczna;		
Kwestie związane z korozją.		
11.18 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)	1	2
Centralne komputery obsługi technicznej;		
System ładowania danych;		
System biblioteki elektronicznej;		
Drukowanie;		
Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).		
11.19 Zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (ATA 42)	1	2
Funkcje, które zwykle mogą być wbudowane w zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (IMA), to m.in.:		
zarządzanie upustem, regulacja ciśnienia, wentylacja i gospodarka powietrzna, elektronika lotnicza i kontrola wentylacji kokpitu, kontrola temperatury, łączność w ruchu lotniczym, router łączności elektroniki lotniczej, zarządzanie obciążeniem elektrycznym, monitorowanie wyłącznika, system elektryczny BITE, gospodarka paliwem, kontrola hamowania, kontrola sterowania, wysuwanie i wsuwanie podwozia, wskaźnik ciśnienia w oponach, ciśnienie olejowo-powietrzne, monitorowanie temperatury hamulca itd.;		
Główny system; Podzespoły sieciowe.		
11.20 Systemy kabinowe (ATA 44)	1	2
Jednostki i podzespoły zapewniające rozrywkę pasażerom oraz łączność na pokładzie statku powietrznego (kabinowy system łączności wewnętrznej) oraz między statkiem powietrznym i stacjami naziemnymi (usługa sieci kabinowej). Umożliwiają przesyłanie głosu, danych, muzyki i wideo.		
Kabinowy system łączności wewnętrznej zapewnia interfejs między załogą w kokpicie/kabinie i systemami kabinowymi. Te systemy umożliwiają wymianę danych między różnymi powiązаныmi elementami wymiennymi i są zwykle obsługiwane z panelu obsługi lotu.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A1	B1.1
<p>Usługa sieci kabinowej wykorzystuje zwykle serwer, zazwyczaj współpracujący m.in. z następującymi systemami:</p> <ul style="list-style-type: none"> — teleinformatyka/łączność radiowa, system rozrywki podczas lotu. <p>Usługa sieci kabinowej może obsługiwać takie funkcje, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dostęp do raportów przed odlotem/w trakcie lotu, — dostęp do poczty elektronicznej/serwisu intranetowego/internetu, — baza danych pasażerów; <p>Główny system kabinowy;</p> <p>System rozrywki podczas lotu;</p> <p>System łączności zewnętrznej;</p> <p>Kabinowy system pamięci masowej;</p> <p>System monitorowania kabiny;</p> <p>Różne systemy kabinowe.</p> <p>11.21 Systemy informatyczne (ATA 46)</p> <p>Jednostki i podzespoły umożliwiające przechowywanie, aktualizację i wyszukiwanie informacji cyfrowych, tradycyjnie umieszczanych na papierze, mikrofilmie lub mikrokartach. Obejmuje jednostki służące do przechowywania informacji oraz funkcję wyszukiwania, np. pamięć masową biblioteki elektronicznej i jej kontrolera. Nie obejmuje jednostek ani podzespołów zainstalowanych do innych celów bądź współdzielonych z innymi systemami, takich jak drukarka pokładowa lub wyświetlacz ogólnego przeznaczenia.</p> <p>Typowymi przykładami są systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych.</p> <p>Ogólny system informatyczny statku powietrznego;</p> <p>Pokładowy system informatyczny;</p> <p>System informatyczny obsługi technicznej;</p> <p>System informatyczny kabiny pasażerskiej;</p> <p>Różne systemy informatyczne.</p>	1	2

MODUŁ 11B. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOŁOTU TŁOKOWEGO

Uwaga 1: Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 11C.

Uwaga 2: Zakres niniejszego modułu odzwierciedla technologię samolotów należących do podkategorii A2 i B1.2.

	POZIOM	
	A2	B1.2
<p>11.1 Teoria lotu</p> <p>11.1.1. <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i></p> <p>Działanie i wynik:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kontrola przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne; — regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki; — regulacja odchylenia, ograniczniki steru; 	1	2

▼ **M6**

	POZIOM	
	A2	B1.2
Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatory;		
Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy, klapolotki;		
Urządzenia oporowe, spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;		
Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem;		
Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, klipy przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe;		
Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki odciążające i dociążające (wiodące), klapki sterownicze, klapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne.		
11.1.2. <i>Loty z dużymi prędkościami — nie dotyczy</i>	—	—
11.2 Struktury płatowca — koncepcje ogólne		
a) Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;	2	2
Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;		
Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;		
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;		
Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;		
Dreny i zabezpieczenie wentylacji;		
Zapewnienie instalacji systemu;		
Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;		
Umasienie samolotu.		
b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, wiązadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe;	1	2
Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;		
Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;		
Czyszczenie powierzchni;		
Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.		
11.3 Struktury płatowca — samoloty		
11.3.1 <i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i>	1	2
Uszczelnianie konstrukcji i zwiększanie napięcia;		
Skrzydło, wspornik usterzenia ogonowego samolotu i mocowanie podwozia;		
Montaż siedzeń;		
Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja i działanie;		
Mocowanie okien i wiatrochronu.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A2	B1.2
11.3.2 <i>Skrzydła (ATA 57)</i> Budowa; Przechowywanie paliwa; Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.	1	2
11.3.3 <i>Stateczniki (ATA 55)</i> Budowa; Mocowanie powierzchni sterowej.	1	2
11.3.4 <i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i> Budowa i zamocowanie; Równoważenie — masa i aerodynamika.	1	2
11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i> Gondole/Wsporniki: — Budowa, — Zapory ogniowe, — Zawieszenie silnika.	1	2
11.4 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21) Systemy zwiększania ciśnienia i klimatyzacji; Urządzenie kontrolujące ciśnienie w kabinie, urządzenia ochrony i ostrzegania; Systemy grzewcze.	1	3
11.5 Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej		
11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów; Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny; Wskazanie kąta natarcia, systemy przecignięcia; Szkłany kokpit; Inne wskaźniki samolotu.	1	2
11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> Podstawy układów systemu i działanie; — Autopilot (ATA 22); — Komunikacja (ATA 23); — Systemy nawigacji (ATA 34).	1	1

▼ **M6**

	POZIOM	
	A2	B1.2
11.6 Moc elektryczna (ATA 24)	1	3
Montaż i działanie baterii;		
Wytwarzanie prądu stałego;		
Regulacja napięcia;		
Rozdział mocy;		
Ochrona obwodu;		
Przeмиenniki, transformatory.		
11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)		
a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	2	2
Siedzenia, taśmy i pasy.		
b) Układ kabiny;	1	1
Rozmieszczenie sprzętu;		
Montaż wyposażenia kabiny;		
Sprzęt w kabinie służący rozrywce;		
Montaż kuchni;		
Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku;		
Schody.		
11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)		
a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;	1	3
Systemy gaszące pożar;		
Testy systemu.		
b) Przenośna gaśnica.	1	3
11.9 Sterowanie lotem (ATA 27)	1	3
Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy;		
Klapki wyważenia;		
Urządzenia podnośnikowe;		
Działanie systemu: ręcznie;		
Blokady podmuchów;		
Równoważenie i ustawienie;		
System ochrony przed przeciągnięciem.		
11.10 Systemy paliwowe (ATA 28)	1	3
Układ systemu;		
Zbiorniki paliwa;		
Systemy dostarczania;		
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;		
Oznaczenia i ostrzeżenia.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A2	B1.2
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.		
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29)	1	3
Układ systemu;		
Płyny hydrauliczne;		
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;		
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie;		
Filtry		
Regulacja ciśnienia;		
Rozdział mocy;		
Systemy wykrywania i ostrzegania;		
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30)	1	3
Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;		
Systemy odlodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;		
Ogrzewanie sond i drenów;		
Systemy wycieraczek.		
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32)	2	3
Budowa, amortyzacja;		
Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku;		
Oznaczenia i ostrzeżenia;		
Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie;		
Opony;		
Kierowanie;		
Czujniki powietrze-ziemia.		
11.14 Światła (ATA 33)	2	3
Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe;		
Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni;		
Awaryjne.		
11.15 Tlen (ATA 35)	1	3
Układ systemu: w kokpicie, w kabinie;		
Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja;		
Regulacja dostaw;		
Oznaczenia i ostrzeżenia.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A2	B1.2
<p>11.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36)</p> <p>Układ systemu;</p> <p>Źródło: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uzimienie;</p> <p>Regulacja ciśnienia;</p> <p>Dystrybucja;</p> <p>Oznaczenia i ostrzeżenia.</p> <p>Interfejsy z innymi systemami.</p>	1	3
<p>11.17 Woda/odpady (ATA 38)</p> <p>Układy systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie;</p> <p>System toalet, spłukiwanie i obsługa techniczna;</p> <p>Kwestie związane z korozją.</p>	2	3

MODUŁ 11C. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

Uwaga: Zakres niniejszego modułu odzwierciedla technologię samolotów należących do kategorii B3.

	POZIOM
	B3
<p>11.1 Teoria lotu</p> <p><i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i></p> <p>Działanie i wynik:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kontrola przechylenia: lotki; — regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki; — regulacja odchylenia, ograniczniki steru; <p>Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatory;</p> <p>Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy, klapolotki;</p> <p>Urządzenia oporowe, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;</p> <p>Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem;</p> <p>Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe;</p> <p>Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki odciążające i dociążające (wiodące), klapki sterownicze, klapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne.</p>	1

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
11.2 Struktury płatowca — koncepcje ogólne	
a) Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej; Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa; Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii; Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału; Dreny i zabezpieczenie wentylacji; Zapewnienie instalacji systemu; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna; Umasienie samolotu.	2
b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, wiązadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe; Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie; Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie; Czyszczenie powierzchni; Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.	2
11.3 Struktury płatowca — samoloty	
11.3.1 Kadłub (ATA 52/53/56)	1
Budowa; Skrzydło, wspornik usterzenia ogonowego samolotu i mocowanie podwozia; Montaż siedzeń; Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja i działanie; Mocowanie okien i wiatrochronu.	
11.3.2 Skrzydła (ATA 57)	1
Budowa; Przechowywanie paliwa; Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.	
11.3.3 Stateczniki (ATA 55)	1
Budowa; Mocowanie powierzchni sterowej.	
11.3.4 Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)	1
Budowa i zamocowanie; Równoważenie — masa i aerodynamika.	

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i>	
Gondole/Wsporniki:	1
— Budowa;	
— Zapory ogniowe;	
— Zawieszenie silnika.	
11.4 Klimatyzacja (ATA 21)	
Systemy grzewcze i wentylacyjne	1
11.5 Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej	
11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i>	1
Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz;	
Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów;	
Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;	
Wskazanie kąta natarcia, systemy przeciągnięcia;	
Szklany kokpit;	
Inne wskaźniki samolotu.	
11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i>	1
Podstawy układów systemu i działanie;	
— Autopilot (ATA 22);	
— Komunikacja (ATA 23);	
— Systemy nawigacji (ATA 34).	
11.6 Moc elektryczna (ATA 24)	2
Montaż i działanie baterii;	
Wytwarzanie prądu stałego;	
Regulacja napięcia;	
Rozdział mocy;	
Ochrona obwodu;	
Przełączniki, transformatory.	
11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)	2
Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	
Siedzenia, taśmy i pasy.	

▼ **M6**

	POZIOM
	B3
11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	2
Przenośna gaśnica.	
11.9 Sterowanie lotem (ATA 27)	3
Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy;	
Klapki wyważenia;	
Urządzenia podnośnikowe;	
Działanie systemu: ręcznie;	
Blokady podmuchów;	
Równoważenie i ustawienie;	
System ochrony przed przeciągnięciem.	
11.10 Systemy paliwowe (ATA 28)	2
Układ systemu;	
Zbiorniki paliwa;	
Systemy dostarczania;	
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;	
Oznaczenia i ostrzeżenia.	
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.	
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29)	2
Układ systemu;	
Płyny hydrauliczne;	
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;	
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie;	
Filtry	
Regulacja ciśnienia;	
Rozdział mocy;	
Systemy oznaczania i ostrzegania.	
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30)	1
Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;	
Systemy odlodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;	
Ogrzewanie sond i drenów;	
Systemy wycieraczek.	

▼ **M6**

	POZIOM	
	B3	
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, amortyzacja; Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Kierowanie.	2	
11.14 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	
11.15 Tlen (ATA 35) Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Oznaczenia i ostrzeżenia.	2	
11.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36) Układ systemu; Źródło: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uzziemienie; Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe Regulacja ciśnienia; Dystrybucja; Oznaczenia i ostrzeżenia. Interfejsy z innymi systemami.	2	

MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

	POZIOM	
	A3	B1.3
	A4	B1.4
12.1 Teoria lotu — aerodynamika obrotowego skrzydła Terminologia; Efekty żyroskopowego ruchu precesyjnego;	1	2

▼ **M6**

	POZIOM	
	A3	B1.3
	A4	B1.4
<p>Reakcja momentu obrotowego i kontrola kierunkowa;</p> <p>Asymetria podnoszenia, przeciągnięcia końcówki łopaty;</p> <p>Przesuwanie tendencji i jej korekta;</p> <p>Efekt Coriolisa i wyrównanie;</p> <p>Pierścień wirowy, wyrównanie mocy, pochylenie;</p> <p>Autorotacja;</p> <p>Wpływ bliskości ziemi.</p>		
12.2 Systemy sterowania lotu	2	3
<p>Sterowanie cykliczne;</p> <p>Sterowanie zbiorowe;</p> <p>Płyta sterowania okresowego;</p> <p>Kontrola zbaczania z kursu: kontrola momentu oporowego, śmigło ogonowe, upust powietrza;</p> <p>Głowica wirnika nośnego: projekt i działanie;</p> <p>Amortyzatory łopaty: funkcja i budowa;</p> <p>Łopaty wirnika: budowa i mocowanie łopaty wirnika głównego i ogonowego;</p> <p>Regulacja wyważenia, stałe i regulowane stateczniki;</p> <p>Działanie systemu: ręczne, hydrauliczne, elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie;</p> <p>Sztuczne czucie;</p> <p>Równoważenie i ustawienie.</p>		
12.3 Wytycanie drogi łopaty i analiza wibracji	1	3
<p>Zestrajanie wirnika;</p> <p>Wytycanie drogi wirnika głównego i ogonowego;</p> <p>Równoważenie statyczne i dynamiczne;</p> <p>Typy wibracji, metody redukcji wibracji;</p> <p>Rezonans uziemienia.</p>		
12.4 Skrzynia biegów	1	3
<p>Skrzynie biegów, wirnik główny i ogonowy;</p> <p>Sprzęgła, jednostki wolnych kół i hamulec wirnika;</p> <p>Wały napędowe wirników ogonowych, sprzęgła podatne, łożyska, tłumiki drgań i wieszaki łożyskowe.</p>		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A3	B1.3
	A4	B1.4
12.5 Struktury płatowca		
a) Wymagania dotyczące zdatości do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej; Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa; Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii; Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału; Dreny i zabezpieczenie wentylacji; Zapewnienie instalacji systemu; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;	2	2
b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doubler, rozpórki, wiazadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna; Wspornik, statecznik i elementy podwozia; Montaż siedzeń; Drzwi: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające; Okna i budowa wiatrochronu; Przechowywanie paliwa; Zapory ogniowe; Zawieszenie silnika; Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie; Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie; Czyszczenie powierzchni; Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.	1	2
12.6 Klimatyzacja (ATA 21)		
12.6.1 <i>Dopływ powietrza</i> Źródła dopływu powietrza, włącznie z przeciekami silnikowymi i wkładka uziemiona.	1	2
12.6.2 <i>Klimatyzacja</i> Systemy klimatyzacyjne; Systemy dystrybucji; Systemy regulacji przepływu i temperatury; Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	1	3
12.7 Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej		
12.7.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Statyka Pitota: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów;	1	2

▼ M6

	POZIOM	
	A3 A4	B1.3 B1.4
Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;		
System wskazywania wibracji – HUMS;		
Szklany kokpit;		
Inne wskaźniki samolotu.		
12.7.2 Systemy elektroniki lotniczej	1	1
Podstawy układu systemu i działanie;		
Autopilot (ATA 22);		
Komunikacja (ATA 23);		
Systemy nawigacji (ATA 34).		
12.8 Moc elektryczna (ATA 24)	1	3
Montaż i działanie baterii;		
Wytwarzanie prądu stałego, wytwarzanie prądu zmiennego;		
Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku;		
Regulacja napięcia; ochrona obwodu;		
Rozdział mocy;		
Przeмиenniki, transformatory, prostowniki;		
Energia zewnętrzna/uziemiona.		
12.9 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)		
a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	2	2
Siedzenia, taśmy i pasy;		
Systemy podnoszenia.		
b) Awaryjne systemy unoszenia na powierzchni;	1	1
Układ kabiny, zatrzymanie ładunku;		
Rozmieszczenie sprzętu;		
Montaż wyposażenia kabiny;		
12.10 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	1	3
Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;		
Systemy gaszące pożar;		
Testy systemu.		
12.11 Systemy paliwowe (ATA 28)	1	3
Układ systemu;		
Zbiorniki paliwa;		
Systemy dostarczania;		
Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;		
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A3 A4	B1.3 B1.4
Oznaczenia i ostrzeżenia.		
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.		
12.12 Siła hydrauliczna (ATA 29)	1	3
Układ systemu;		
Płyny hydrauliczne;		
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;		
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;		
Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;		
Filtry		
Regulacja ciśnienia;		
Rozdział mocy;		
Systemy wykrywania i ostrzegania;		
Interfejs z innymi systemami.		
12.13 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30)	1	3
Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;		
Systemy przeciwooblodzeniowe i odlodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne;		
Środek hydrofobowy i jego usuwanie;		
Ogrzewanie sond i drenów;		
System wycieraczek.		
12.14 Podwozie samolotu (ATA 32)	2	3
Budowa, amortyzacja;		
Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku;		
Oznaczenia i ostrzeżenia;		
Koła, opony, hamulce;		
Kierowanie;		
Czujniki powietrze-ziemia;		
Płozy, pływaki.		
12.15 Światła (ATA 33)	2	3
Zewnętrzne: nawigacyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe;		
Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni;		
Awaryjne.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A3 A4	B1.3 B1.4
12.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36)	1	3
<p>Układ systemu;</p> <p>Źródło: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uzziemienie;</p> <p>Regulacja ciśnienia;</p> <p>Dystrybucja;</p> <p>Oznaczenia i ostrzeżenia.</p> <p>Interfejsy z innymi systemami.</p>		
12.17 Zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (ATA 42)	1	2
<p>Funkcje, które zwykle mogą być wbudowane w zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (IMA), to m.in.:</p> <p>zarządzanie upustem, regulacja ciśnienia, wentylacja i gospodarka powietrzna, elektronika lotnicza i kontrola wentylacji kokpitu, kontrola temperatury, łączność w ruchu lotniczym, router łączności elektroniki lotniczej, zarządzanie obciążeniem elektrycznym, monitorowanie wyłącznika, system elektryczny BITE, gospodarka paliwem, kontrola hamowania, kontrola sterowania, wysuwanie i wsuwanie podwozia, wskaźnik ciśnienia w oponach, ciśnienie olejowo-powietrzne, monitorowanie temperatury hamulca itd.;</p> <p>Główny system;</p> <p>Podzespoły sieciowe.</p>		
12.18 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)	1	2
<p>Centralne komputery obsługi technicznej;</p> <p>System ładowania danych;</p> <p>System biblioteki elektronicznej;</p> <p>Drukowanie;</p> <p>Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).</p>		
12.19 Systemy informatyczne (ATA 46)	1	2
<p>Jednostki i podzespoły umożliwiające przechowywanie, aktualizację i wyszukiwanie informacji cyfrowych, tradycyjnie umieszczanych na papierze, mikrofilmie lub mikrokartach. Obejmuje jednostki służące do przechowywania informacji oraz funkcję wyszukiwania, np. pamięć masową biblioteki elektronicznej i jej kontrolera. Nie obejmuje jednostek ani podzespołów zainstalowanych do innych celów bądź współdzielonych z innymi systemami, takich jak drukarka pokładowa lub wyświetlacz ogólnego przeznaczenia.</p> <p>Typowymi przykładami są systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych.</p> <p>Ogólny system informatyczny statku powietrznego;</p> <p>Pokładowy system informatyczny;</p>		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A3 A4	B1.3 B1.4
System informatyczny obsługi technicznej;		
System informatyczny kabiny pasażerskiej;		
Różne systemy informatyczne.		

MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

	POZIOM
	B2
13.1 Teoria lotu	
a) <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i>	1
Działanie i wynik:	
— kontrola przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne;	
— regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki;	
— regulacja odchylenia, ograniczniki steru;	
Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatory;	
Urządzenia podnośnikowe: szczeliny skrzelowe, skrzele, kłapy;	
Urządzenia oporowe: spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;	
Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapki sterownicze, nachylenie powierzchni sterowej.	
b) <i>Lot z dużymi prędkościami</i>	1
Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową,	
Liczba Macha, krytyczna liczba Macha.	
c) <i>Aerodynamika obrotowego skrzydła</i>	1
Terminologia;	
Działanie i efekt sterowania cyklicznego, zbiorowego i moment oporowy.	
13.2 Struktury — koncepcje ogólne	
a) Podstawy systemu strukturalnego.	1
b) Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;	2
Umasienie;	
Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;	

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
<p>13.3 Autopilot (ATA 22)</p> <p>Podstawy automatycznego sterowania lotem, włącznie z zasadami roboczymi i bieżącą terminologią;</p> <p>Przetwarzanie sygnału sterującego;</p> <p>Tryby działania: przechylenie, wysokość, kanały odchylenia;</p> <p>Amortyzatory odchylenia;</p> <p>System zwiększenia stabilności w śmigłowcach;</p> <p>Automatyczna regulacja wyważenia;</p> <p>Interfejs pomocy w nawigacji automatycznym pilotem;</p> <p>System automatycznej regulacji mocy silników samolotu przy podchodzeniu do lądowania;</p> <p>Systemy automatycznego lądowania: zasady i kategorie, tryby działania, podejście, lot ślizgowy, lądowanie, kołowanie, monitory systemu i warunki niepowodzenia.</p>	3
<p>13.4 Komunikacja/nawigacja (ATA 23/34)</p> <p>Podstawy dotyczące rozchodzenia się fal radiowych, anten, linii transmisji, komunikacji, odbiornika i nadajnika;</p> <p>Zasady działania następujących systemów:</p> <ul style="list-style-type: none"> — komunikacja przez bardzo wysoką częstotliwość (VHF); — komunikacja przez wysoką częstotliwość (HF); — audio; — nadajniki lokalizatora w razie potrzeby; — urządzenie rejestrujące głos w kokpicie; — radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo dużej częstotliwości (VOR); — radiokompas (ADF); — system lądowania według przyrządów (ILS); — mikrofalowy system lądowania (MLS); — systemy urządzenia lotu; system radiolokacyjny do pomiaru odległości obiektów (DME); — bardzo mała częstotliwość i nawigacja hiperboliczna (VLF/Omega); — nawigacja dopplerowska; — nawigacja w terenie, systemy RNAV; — systemy sterowania lotem; — system GPS, globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS); — inercyjny system nawigacyjny; — przekaznik kontroli ruchu lotniczego, drugorzędny radar kontroli rejonu; — system kontroli ruchu i unikania kolizji (TCAS); — radar unikania złej pogody; — radiowysokościomierz; — komunikacja i raportowanie ARINC. 	3

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
13.5 Moc elektryczna (ATA 24)	3
Montaż i działanie baterii;	
Wytwarzanie prądu stałego;	
Wytwarzanie prądu zmiennego;	
Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku;	
Regulacja napięcia;	
Rozdział mocy;	
Przeмиenniki, transformatory, prostowniki;	
Ochrona obwodu;	
Energia zewnętrzna/uziemiona.	
13.6 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)	3
Wymagania dotyczące elektronicznego sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	
Sprzęt w kabinie służący rozrywce.	
13.7 Sterowanie lotem (ATA 27)	
a) Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spoiler;	2
Regulacja wyważenia;	
Aktywna regulacja ładunku;	
Urządzenia podnośnikowe;	
Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, hamulce prędkości;	
Działanie systemu: ręcznie, hydraulicznie, pneumatycznie;	
Sztuczne czucie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, blokady podmuchów;	
System ochrony przed przeciągnięciem.	
b) Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie.	3
13.8 Systemy instrumentowe (ATA 31)	3
Klasyfikacja;	
Atmosfera;	
Terminologia;	
Urządzenia i systemy pomiaru ciśnienia;	
Systemy statyczne Pitota;	
Wysokościomierz;	
Wskaźniki prędkości w pionie;	
Wskaźniki prędkości lotu;	
Machometr;	
Systemy raportowania/ostrzegania dotyczące wysokości;	

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
Komputery z danymi dotyczącymi lotu;	
Systemy instrumentowe pneumatyczne;	
Bezpośredni odczyt ciśnienia i przyrządy pomiaru temperatury;	
Systemy wskazujące temperaturę;	
Systemy wskazujące ilość paliwa;	
Zasady żyroskopowe;	
Sztuczny horyzont;	
Wskaźniki poślizgu;	
Żyroskopy kierunkowe;	
Systemy ostrzegające o bliskości podłoża;	
Systemy kompasowe;	
Systemy rejestrujące dane dotyczące lotu;	
Elektroniczne przyrządy lotu;	
Systemy ostrzegawcze, włącznie z głównymi systemami ostrzegania i scentralizowanymi panelami ostrzegania;	
Systemy wskazania kąta natarcia, ostrzegawcze systemy przeciągnięcia;	
Pomiar i wskazanie wibracji;	
Szklany kokpit.	
13.9 Światła (ATA 33)	3
Zewnętrzne: nawigacyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe;	
Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni;	
Awaryjne.	
13.10 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)	3
Centralne komputery obsługi technicznej;	
System ładowania danych;	
System biblioteki elektronicznej;	
Drukowanie;	
Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).	
13.11 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)	
13.11.1. <i>Dopływ powietrza</i>	2
Źródła dopływu powietrza, włącznie z przeciekami silnikowymi, pomocniczy zespół silnikowy i wkładka uziemiona.	

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
13.11.2. <i>Klimatyzacja</i>	
Systemy klimatyzacyjne;	2
Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary;	3
Systemy dystrybucji;	1
System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.	3
13.11.3. <i>Zwiększanie ciśnienia</i>	3
Systemy zwiększenia ciśnienia;	
Regulacja i obrazowanie oraz zawory bezpieczeństwa;	
Regulatory ciśnienia kabinowego.	
13.11.4. <i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i>	3
Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	
13.12 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	
a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze; Systemy gaszące pożar; Testy systemu.	3
b) Przenośna gaśnica	1
13.13 Systemy paliwowe (ATA 28)	
Układ systemu;	1
Zbiorniki paliwa;	1
Systemy dostarczania;	1
Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;	1
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;	2
Oznaczenia i ostrzeżenia.	3
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa;	2
Podłużne systemy równowagi paliwa.	3
13.14 Siła hydrauliczna (ATA 29)	
Układ systemu;	1
Płyny hydrauliczne;	1
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;	1
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;	3
Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;	3

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
Filtry;	1
Regulacja ciśnienia;	3
Rozdział mocy;	1
Systemy wykrywania i ostrzegania;	3
Interfejs z innymi systemami.	3
13.15 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30)	
Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;	2
Systemy przeciwbłodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne;	2
Systemy odlodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;	3
Środek hydrofobowy;	1
Ogrzewanie sond i drenów;	3
Systemy wycieraczek.	1
13.16 Podwozie samolotu (ATA 32)	
Budowa, amortyzacja;	1
Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku;	3
Oznaczenia i ostrzeżenia.	3
Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie;	3
Opony;	1
Kierowanie;	3
Czujniki powietrze-ziemia.	3
13.17 Tlen (ATA 35)	
Układ systemu: w kokpicie, w kabinie;	3
Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja;	3
Regulacja dostaw;	3
Oznaczenia i ostrzeżenia.	3
13.18 Ogumienie/próżnia (ATA 36)	
Układ systemu;	2
Źródła: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uzziemienie;	2
Regulacja ciśnienia;	3
Dystrybucja;	1

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
Oznaczenia i ostrzeżenia.	3
Interfejsy z innymi systemami.	3
13.19 Woda/odpady (ATA 38)	2
Układy systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie;	
System toalet, splukiwanie i obsługa techniczna;	
13.20 Zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (ATA 42)	3
Funkcje, które zwykle mogą być wbudowane w zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (IMA), to m.in.:	
zarządzanie upustem, regulacja ciśnienia, wentylacja i gospodarka powietrzna, elektronika lotnicza i kontrola wentylacji kokpitu, kontrola temperatury, łączność w ruchu lotniczym, router łączności elektroniki lotniczej, zarządzanie obciążeniem elektrycznym, monitorowanie wyłącznika, system elektryczny BITE, gospodarka paliwem, kontrola hamowania, kontrola sterowania, wysuwanie i wsuwanie podwozia, wskaźnik ciśnienia w oponach, ciśnienie olejowo-powietrzne, monitorowanie temperatury hamulca itd.;	
Główny system;	
Podzespoły sieciowe.	
13.21 Systemy kabinowe (ATA 44)	3
Jednostki i podzespoły zapewniające rozrywkę pasażerom oraz łączność na pokładzie statku powietrznego (kabinowy system łączności wewnętrznej) oraz między statkiem powietrznym i stacjami naziemnymi (usługa sieci kabinowej). Umożliwiają przesyłanie głosu, danych, muzyki i wideo.	
Kabinowy system łączności wewnętrznej zapewnia interfejs między załogą w kokpicie/kabinie i systemami kabinowymi. Te systemy umożliwiają wymianę danych między różnymi powiązаныmi elementami wymiennymi i są zwykle obsługiwane z panelu obsługi lotu.	
Usługa sieci kabinowej wykorzystuje zwykle serwer, zazwyczaj współpracujący m.in. z następującymi systemami:	
— teleanformatyka/łączność radiowa, system rozrywki podczas lotu.	
Usługa sieci kabinowej może obsługiwać takie funkcje, jak:	
— dostęp do raportów przed odlotem/w trakcie lotu,	
— dostęp do poczty elektronicznej/serwisu intranetowego/internetu,	
— baza danych pasażerów;	
Główny system kabinowy;	
System rozrywki podczas lotu;	
System łączności zewnętrznej;	

▼ **M6**

	POZIOM
	B2
<p>Kabinowy system pamięci masowej;</p> <p>System monitorowania kabiny;</p> <p>Różne systemy kabinowe.</p> <p>13.22 Systemy informatyczne (ATA 46)</p> <p>Jednostki i podzespoły umożliwiające przechowywanie, aktualizację i wyszukiwanie informacji cyfrowych, tradycyjnie umieszczanych na papierze, mikrofilmie lub mikrokartach. Obejmuje jednostki służące do przechowywania informacji oraz funkcję wyszukiwania, np. pamięć masową biblioteki elektronicznej i jej kontrolera. Nie obejmuje jednostek ani podzespołów zainstalowanych do innych celów bądź współdzielonych z innymi systemami, takich jak drukarka pokładowa lub wyświetlacz ogólnego przeznaczenia.</p> <p>Typowymi przykładami są systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych.</p> <p>Ogólny system informatyczny statku powietrznego;</p> <p>Pokładowy system informatyczny;</p> <p>System informatyczny obsługi technicznej;</p> <p>System informatyczny kabiny pasażerskiej;</p> <p>Różne systemy informatyczne.</p>	3

MODUŁ 14. NAPĘD

	POZIOM
	B2
<p>14.1 Silniki turbinowe</p> <p>a) Budowa i działanie silnika turboodrzutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.</p> <p>b) Elektroniczne sterowanie silnika i systemy odmierzenia paliwa (FADEC).</p> <p>14.2 Silnikowe systemy wskazania</p> <p>Temperatura gazów spalinowych/systemy międzystopniowej temperatury turbiny;</p> <p>Prędkość obrotowa silnika;</p> <p>Wskazanie ciągu silnika: stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego;</p> <p>Ciśnienie i temperatura oleju;</p> <p>Ciśnienie, temperatura i przepływ paliwa;</p> <p>Ciśnienie ładowania;</p> <p>Moment obrotowy silnika;</p> <p>Prędkość śmigła.</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>2</p>

▼ **M6**

	POZIOM	
	A	B1
14.3 Układ startowy i zapłonowy	2	
Działanie systemów uruchomienia silnika i komponentów;		
Systemy zapłonowe i komponenty;		
Wymagania dotyczące bezpieczeństwa obsługi technicznej.		

MODUŁ 15. SILNIK GAZOWY TURBINOWY

	POZIOM	
	A	B1
15.1 Podstawy	1	2
Energia potencjalna, energia kinetyczna, prawa ruchu Newtona, obieg Braytona;		
Związek pomiędzy siłą, pracą, mocą, energią, prędkością, przyspieszeniem;		
Budowa i działanie silnika turboodrzutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.		
15.2 Osiągi silnika	—	2
Całkowita siła ciągu, ciąg użyteczny, ciąg niedrożnej końcówki wylotowej, rozkład ciągu, ciąg wypadkowy, moc ciągu, równoważna moc na wale, jednostkowe zużycie paliwa;		
Sprawność silnika;		
Stosunek natężenia przepływów i stosunek ciśnień w silniku;		
Ciśnienie, temperatura i prędkość przepływu gazu;		
Ocena silnika, ciąg statyczny, wpływ prędkości, wysokość, gorący klimat, ocena płaszczyzny, ograniczenia.		
15.3 Otwór wlotowy	2	2
Kanały wlotowe w kompresorze		
Skutki różnych konfiguracji wlotu;		
Ochrona przed zamarzaniem.		
15.4 Kompresory	1	2
Typu osiowego i odśrodkowego;		
Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania i zastosowania;		
Wyważenie wentylatora;		
Działanie systemu:		
Przyczyny i skutki przeciągania i skoku kompresora;		
Metody kontroli przepływu powietrza: zawory upustowe, zmienne kierownice wstępne, zmienne łopatki kierownicy, rotacyjne łopatki kierownicze;		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A	B1
Wskaźnik kompresora.		
15.5 Sekcja spalania	1	2
Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.		
15.6 Sekcja turbinowa	2	2
Działanie i charakterystyka różnych typów łopatek turbin;		
Łopatka mocowania dysku;		
Końcówka wylotowa łopatek kierujących;		
Przyczyny i skutki nacisku i przesuwu łopatki turbiny.		
15.7 Układ wydechowy	1	2
Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania;		
Dysze regulowane zbieżne i rozbieżne;		
Redukcja szumu silnika.		
Odwracacze ciągu.		
15.8 Łożyska i uszczelki	—	2
Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.		
15.9 Smary i paliwa	1	2
Właściwości i specyfikacje;		
Dodatki paliwowe;		
Środki ostrożności.		
15.10 Systemy smarowania	1	2
Działanie systemu/układ i komponenty.		
15.11 Systemy paliwowe	1	2
Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC);		
Układ systemów i komponenty.		
15.12 Systemy lotnicze	1	2
Działanie dystrybucji powietrza w silniku i systemów kontroli zamarzania, włącznie z wewnętrznym chłodzeniem, uszczelnieniem i zewnętrzną obsługą lotu.		
15.13 Układ startowy i zapłonowy	1	2
Działanie systemów uruchomienia silnika i komponentów;		
Systemy zapłonowe i komponenty;		
Wymagania dotyczące bezpieczeństwa obsługi technicznej.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A	B1
15.14 Silnikowe systemy wskazania	1	2
Temperatura gazów spalinowych/międzystopniowa temperatura turbiny		
Wskazanie ciągu silnika: stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego;		
Ciśnienie i temperatura oleju;		
Ciśnienie i przepływ paliwa;		
Prędkość obrotowa silnika;		
Pomiar i wskazanie wibracji;		
Moment obrotowy;		
Moc.		
15.15 Systemy zwiększania mocy	—	1
Działanie i zastosowania;		
Wtrysk wody, wodny metanol;		
Systemy dopalacza.		
15.16 Silniki turbośmigłowe	1	2
Sprzężony z gazem/wolna turbina i turbiny sprzężone z przekładnią;		
Przekładnie redukcyjne;		
Silnik zintegrowany i sterowanie śmigła;		
Urządzenia zabezpieczające przed nadmierną prędkością.		
15.17 Silniki turboshaft	1	2
Ustalania, systemy napędu, przekładnia redukcyjna, sprzęgła, systemy kontroli.		
15.18 Pomocnicze zespoły silnikowe (APU)	1	2
Cel, działanie, systemy zabezpieczenia.		
15.19 Instalacja urządzenia napędowego	1	2
Konfiguracja zapór ogniowych, osłon, paneli akustycznych, łoża silnika, zawieszania antywibracyjnego, przewodów, rur, zasilaczy, łączników, wiązek kabli, linek sterowych, drążków sterujących, punktów podnoszenia i drenów.		
15.20 Systemy ochrony przeciwpożarowej	1	2
Działanie systemu wykrywania i gaszenia.		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A	B1
15.21 Monitorowanie silnika i operacje naziemne Procedury startu i wznoszenia; Interpretacja mocy wyjściowej silnika i parametrów; Monitorowanie kierunku (włącznie z analizą oleju, wibracją i wziernikiem optycznym); Przegląd silnika i komponentów pod kątem kryteriów, tolerancji i danych określonych przez producenta silnika; Mycie/czyszczenie kompresora; Zniszczenie obcego obiektu.	1	3
15.22 Przechowywanie i konserwacja silnika Konserwacja i brak konserwacji silnika i akcesoriów/układów.	—	2

MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY

	POZIOM		
	A	B1	B3
16.1 Podstawy Sprawność mechaniczna, cieplna i objętościowa; Zasady działania — dwusuw, czterosuw, Otto i Diesel; Objętość skokowa cylindra i stopień sprężania; Konfiguracja silnika i kolejność zapłonu.	1	2	2
16.2 Osiągi silnika Kalkulacja i pomiar mocy; Czynniki mające wpływ na moc silnika; Mieszanki/mieszanki niskokaloryczne, przedwczesny zapłon.	1	2	2
16.3 Konstrukcja silnika Skrzynia korbowa, wał korbowy, wał krzywkowy, miska olejowa; Pomocnicza skrzynia przekładniowa; Zespoły cylindra i tłoka; Pręty łączące, przewody wlotowe rozgałęzione i kolektory wydechowe spalin; Mechanizmy zaworów;	1	2	2

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B3
Śmigłowe przekładnie redukcyjne.			
16.4 Systemy paliwowe silnika			
16.4.1 <i>Gaźniki</i>	1	2	2
Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania; Oblodzenie i ogrzewanie.			
16.4.2 <i>Systemy wtrysku paliwa</i>	1	2	2
Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania.			
16.4.3 <i>Elektroniczne sterowanie silnikiem</i>	1	2	2
Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC); Układ systemów i komponenty.			
16.5 Układ startowy i zapłonowy	1	2	2
Systemy startu i systemy ogrzewania wstępnego; Rodzaje iskrownika, konstrukcja oraz zasady działania; Układ przewodów zapłonowych, korpus świecy zapłonowej; Systemy niskiego i wysokiego napięcia.			
16.6 Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia	1	2	2
Konstrukcja i działanie: układ ssania włącznie ze zmiennymi systemami nawiewu; Układ wydechowy, układ chłodzenia silnika — powietrzem i płynem.			
16.7 Doładowanie/turboładowanie	1	2	2
Zasady i cele doładowania i jego wpływ na parametry silnika; Konstrukcja i działanie systemu doładowania i turbodoładowania; Terminologia systemowa; Systemy kontroli; System ochrony.			
16.8 Smary i paliwa	1	2	2
Właściwości i specyfikacje; Dodatki paliwowe;			

▼ **M6**

	POZIOM		
	A	B1	B3
Środki ostrożności.			
16.9 Systemy smarowania	1	2	2
Działanie systemu/układ i komponenty.			
16.10 Silnikowe systemy wskazania	1	2	2
Prędkość obrotowa silnika;			
Temperatura głowicy cylindra;			
Temperatura chłodziwa;			
Ciśnienie i temperatura oleju;			
Temperatura gazów spalinowych;			
Ciśnienie i przepływ paliwa;			
Ciśnienie ładowania.			
16.11 Instalacja urządzenia napędowego	1	2	2
Konfiguracja zapór ogniowych, osłon, paneli akustycznych, łoża silnika, zawieszenia antywibracyjnego, przewodów, rur, zasilaczy, łączników, wiązek kabli, linek sterowych, drążków sterujących, punktów podnoszenia i drenów.			
16.12 Monitorowanie silnika i operacje naziemne	1	3	2
Procedury startu i wznoszenia;			
Interpretacja mocy wyjściowej silnika i parametrów;			
Przegląd silnika i komponentów: kryteria, tolerancje i dane określone przez producenta silnika.			
16.13 Przechowywanie i konserwacja silnika	—	2	1
Konserwacja i brak konserwacji silnika i akcesoriów/układów.			

MODUŁ 17A. ŚMIGŁO

Uwaga: Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 17B.

	POZIOM	
	A	B1
17.1 Podstawy	1	2
Teoria dotycząca śmigła;		

▼ **M6**

	POZIOM	
	A	B1
Wysoki/niski kąt śmigła, kąt odwrotny, kąt natarcia, prędkość obrotowa; Ślizg śmigła; Siła aerodynamiczna, siła odśrodkowa i siła oporu; Moment obrotowy; Względny przepływ powietrza na siłę oporu śmigła; Wibracja i rezonans.		
17.2 Konstrukcja śmigła	1	2
Metody konstrukcyjne i materiały wykorzystywane w śmigłach drewnianych, złożonych i metalowych; Napęd łopaty, strona ciska, obsada łopaty, strona ssąca i zespół gniazda; Stały skok, sterowany skok, stałe śmigło prędkości; Montaż śmigła/kolpaka śmigła.		
17.3 Sterowanie skoku śmigła	1	2
Sterowanie prędkości i metody zmiany skoku, mechaniczne i elektryczne/elektroniczne; Przestawienie śmigła w chorągiewkę i skok ujemny; Ochrona przed nadmierną prędkością.		
17.4 Synchronizacja śmigła	—	2
Synchronizacja i sprzęt do uzgadniania faz.		
17.5 Ochrona przed oblodzeniem śmigła	1	2
Sprzęt do usuwania oblodzenia przy pomocy płynu i elektrycznie.		
17.6 Konserwacja śmigła	1	3
Równoważenie statyczne i dynamiczne; Wytaczanie drogi łopaty; Ocena zniszczenia łopaty, erozja, korozja, wpływ uszkodzenia, rozszczepienie warstw; Traktowanie śmigła/systemy naprawy; Praca silnika śmigła.		
17.7 Przechowywanie i konserwacja śmigła	1	2
Konserwacja i brak konserwacji śmigła.		

▼ **M6**

MODUŁ 17B. ŚMIGŁO

Uwaga: Zakres niniejszego modułu uwzględnia technologię śmigła dla samolotów należących do kategorii B3.

	POZIOM
	B3
17.1 Podstawy	2
Teoria dotycząca śmigła; Wysoki/niski kąt śmigła, kąt odwrotny, kąt natarcia, prędkość obrotowa; Ślizg śmigła; Siła aerodynamiczna, siła odśrodkowa i siła oporu; Moment obrotowy; Względny przepływ powietrza na siłę oporu śmigła; Wibracja i rezonans.	
17.2 Konstrukcja śmigła	2
Metody konstrukcyjne i materiały wykorzystywane w śmigłach drewnianych, złożonych i metalowych; Napęd łopaty, strona cisnąca, obsada łopaty, strona ssąca i zespół gniazda; Stały skok, sterowany skok, stałe śmigło prędkości; Montaż śmigła/kołpaka śmigła.	
17.3 Sterowanie skoku śmigła	2
Sterowanie prędkości i metody zmiany skoku, mechaniczne i elektryczne/ elektroniczne; Przestawienie śmigła w chorągiewkę i skok ujemny; Ochrona przed nadmierną prędkością.	
17.4 Synchronizacja śmigła	2
Synchronizacja i sprzęt do uzgadniania faz.	
17.5 Ochrona przed oblodzeniem śmigła	2
Sprzęt do usuwania oblodzenia przy pomocy płynu i elektrycznie.	
17.6 Konserwacja śmigła	2
Równoważenie statyczne i dynamiczne; Wytyczanie drogi łopaty; Ocena zniszczenia łopaty, erozja, korozja, wpływ uszkodzenia, rozszczę- pienie warstw; Traktowanie śmigła/systemy naprawy; Praca silnika śmigła.	
17.7 Przechowywanie i konserwacja śmigła	2
Konserwacja i brak konserwacji śmigła.	

▼ **M6***Dodatek II***Podstawowe standardy egzaminacyjne****1. Warunki ogólne**

- 1.1. Wszystkie podstawowe egzaminy przeprowadza się z wykorzystaniem określonego poniżej formatu pytań testowych oraz pytań opisowych. Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością. W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe jednostki przeliczeniowe: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- 1.2. Każde pytanie testowe ma trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, a w ramach danego modułu kandydat ma średnio 75 sekund na rozwiązanie każdego pytania.
- 1.3. Każde pytanie opisowe wymaga przygotowania pisemnej odpowiedzi, a kandydat ma 20 minut na udzielenie odpowiedzi na każde takie pytanie.
- 1.4. Pytania opisowe przygotowuje się i ocenia na podstawie zakresu materiału określonego w dodatku I, moduły 7A, 7B, 9 A, 9B i 10.
- 1.5. Każde pytanie powinno zawierać przygotowany wzór odpowiedzi obejmujący wszelkie możliwe odpowiedzi, które mogą być właściwe w przypadku innych podpunktów.
- 1.6. Wzór odpowiedzi rozбивa się również na wykaz istotnych punktów określanych mianem punktów kluczowych.
- 1.7. Warunkiem zaliczenia każdego z modułów oraz podmodułów zawartych w części testowej egzaminu jest udzielenie co najmniej 75 % poprawnych odpowiedzi.
- 1.8. Granicą zaliczenia każdego pytania opisowego jest również 75 %. Oznacza to, że odpowiedzi kandydatów zawierają 75 % wymaganych punktów kluczowych odnoszących się do pytania, przy czym w odpowiedzi nie może pojawić się żaden istotny błąd dotyczący jakiegokolwiek wymaganego punktu kluczowego.
- 1.9. W przypadku niezaliczenia tylko części testowej lub tylko części opisowej, ponownie podchodzi się jedynie do niezaliczonej części egzaminu.
- 1.10. Do celów oceny kandydata nie stosuje się punktów ujemnych.
- 1.11. W przypadku niezaliczenia danego modułu, można podjąć kolejną próbę zaliczenia tego modułu dopiero po upływie 90 dni od dnia, w którym odbywał się egzamin, z wyjątkiem instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem IV (część 147), która prowadzi kurs doszkalania w zakresie niezaliczonych obszarów z danego modułu, kiedy to można podjąć próbę zaliczenia niezdanego modułu po upływie 30 dni.
- 1.12. Okres czasu określony w pkt 66.A.25 odnosi się do każdego pojedynczego modułu egzaminu, z wyjątkiem tych modułów egzaminu, które zostały zaliczone jako część egzaminu na licencję innej kategorii, w przypadku gdy licencja została już wydana.
- 1.13. Maksymalna liczba kolejnych podejść do każdego modułu wynosi trzy. Kolejne cykle trzech podejść dozwolone są w odstępach jednego roku pomiędzy cyklami.

Wnioskodawca potwierdza na piśmie zatwierdzonej instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w ciągu ostatniego roku oraz nazwę instytucji lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Instytucja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.

▼ M6**2. Liczba pytań dla modułów****2.1. MODUŁ 1 – MATEMATYKA**

Kategoria A: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

Kategoria B1: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B2: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B3: 28 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.

2.2. MODUŁ 2 – FIZYKA

Kategoria A: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B1: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B2: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B3: 28 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.

2.3. MODUŁ 3 – PODSTAWOWE WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRYKI

Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B2: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B3: 24 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

2.4. MODUŁ 4 – PODSTAWOWE WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRONIKI

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B2: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.

Kategoria B3: 8 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 10 minut.

2.5. MODUŁ 5 – TECHNIKI CYFROWE/SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRYCZNYCH

Kategoria A: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

Kategoria B1.1 i B1.3: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.

Kategoria B1.2 i B1.4: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B2: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B3: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

▼ M6**2.6. MODUŁ 6 – MATERIAŁY I SPRZĘT**

Kategoria A: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B1: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B2: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

Kategoria B3: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

2.7. MODUŁ 7A – PRAKTYKI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Kategoria A: 72 pytania testowe i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut plus 40 minut.

Kategoria B1: 80 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 100 minut plus 40 minut.

Kategoria B2: 60 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.

MODUŁ 7B – PRAKTYKI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Kategoria B3: 60 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.

2.8. MODUŁ TEMATYCZNY 8 – PODSTAWY AERODYNAMIKI

Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B2: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B3: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

2.9. MODUŁ 9A – CZYNNIKI LUDZKIE

Kategoria A: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

Kategoria B2: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

MODUŁ 9B – CZYNNIKI LUDZKIE

Kategoria B3: 16 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut plus 20 minut.

2.10. MODUŁ 10 – LEGISLACJA DOTYCZĄCA LOTNICTWA

Kategoria A: 32 pytania testowe i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut plus 20 minut.

Kategoria B1: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.

▼M6

Kategoria B2: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.

Kategoria B3: 32 pytania testowe i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut plus 20 minut.

2.11. MODUŁ 11A – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TURBINOWEGO:

Kategoria A: 108 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 135 minut.

Kategoria B1: 140 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 175 minut.

MODUŁ 11B – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

Kategoria A: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B1: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

MODUŁ 11C – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

Kategoria B3: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

2.12. MODUŁ 12 – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

Kategoria A: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

Kategoria B1: 128 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 160 minut.

2.13. MODUŁ 13 – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

Kategoria B2: 180 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 225 minut. Pytania i czas przeznaczony na ich rozwiązanie można w razie konieczności podzielić na dwie części.

2.14. MODUŁ 14 – NAPĘD

Kategoria B2: 24 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

2.15. MODUŁ 15 – SILNIK GAZOWY TURBINOWY

Kategoria A: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

Kategoria B1: 92 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.

2.16. MODUŁ 16 – SILNIK TŁOKOWY

Kategoria A: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B1: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B3: 68 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 85 minut.

▼ **M6**

2.17. MODUŁ 17A – ŚMIGŁO

Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

MODUŁ 17B – ŚMIGŁO

Kategoria B3: 28 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.

▼ M6*Dodatek III***Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny****Szkolenie w miejscu pracy****1. Warunki ogólne**

Szkolenie na typ statku powietrznego składa się ze szkolenia teoretycznego i egzaminu oraz, z wyjątkiem uprawnień kategorii C, szkolenia praktycznego i oceny.

a) Szkolenie teoretyczne i egzamin spełniają następujące wymagania:

- (i) są przeprowadzane przez instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147) bądź, w przypadku ich przeprowadzania przez inne instytucje, po bezpośrednim zatwierdzeniu przez właściwy organ;
- (ii) odpowiadają standardowi określonymu w pkt 3.1 i 4 niniejszego dodatku III, z wyjątkiem przypadków dopuszczalnych przez szkolenie w zakresie różnic opisane poniżej;
- (iii) w przypadku osoby kategorii C wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwsze teoretyczne szkolenie na typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2;
- (iv) rozpoczynają się i kończą w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia na typ.

b) Szkolenie praktyczne i ocena spełniają następujące wymagania:

- (i) są przeprowadzane przez instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147) bądź, w przypadku ich przeprowadzania przez inne instytucje, po bezpośrednim zatwierdzeniu przez właściwy organ;
- (ii) odpowiadają standardowi określonymu w pkt 3.2 i 4 niniejszego dodatku III, z wyjątkiem przypadków dopuszczalnych przez szkolenie w zakresie różnic opisane poniżej;
- (iii) obejmują reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające typowi statku powietrznego;
- (iv) obejmują prezentacje przy użyciu sprzętu, podzespołów, symulatorów i innych urządzeń szkoleniowych lub statków powietrznych;
- (v) rozpoczynają się i kończą w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia na typ.

c) Szkolenie w zakresie różnic:

- (i) szkolenie w zakresie różnic jest szkoleniem wymaganym w celu zapoznania się z różnicami pomiędzy dwoma różnymi uprawnieniami na typ statku powietrznego tego samego producenta, zgodnie z decyzją Agencji;
- (ii) szkolenie w zakresie różnic musi być ustalone indywidualnie dla każdego przypadku z uwzględnieniem wymagań zawartych w niniejszym dodatku III w odniesieniu do zarówno do elementów teoretycznych, jak i elementów praktycznych szkolenia do uprawnienia na typ;

▼ **M6**

(iii) uprawnienie na typ wpisuje się do licencji dopiero po ukończeniu szkolenia w zakresie różnic oraz gdy wnioskodawca spełnia ponadto jeden z poniższych warunków:

- posiada wpisane do licencji uprawnienie na typ statku powietrznego, w ramach którego ustala się różnice, lub
- spełnia wymagania szkolenia na typ dla statku powietrznego, w ramach którego ustala się różnice.

2. Poziomy szkolenia na typ statku powietrznego

Przedstawione poniżej trzy poziomy określają cele, zakres szkolenia i poziom wiedzy, jakie mają zostać osiągnięte na danym poziomie szkolenia.

— *Poziom 1: Krótki przegląd płatowca, systemów i zespołów silnikowych określonych w sekcji dotyczącej opisu systemów podręcznika obsługi technicznej statku powietrznego/instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.*

Cele kursu: Po ukończeniu poziomu 1 szkolenia, słuchacz potrafi:

- a) przedstawić prosty opis całego tematu, z użyciem pospolitych wyrazów i przykładów oraz typowych terminów, a także wskazać środki ostrożności dotyczące płatowca, jego systemów i zespołu silnikowego;
- b) wskazać podręczniki dotyczące statku powietrznego, praktyki obsługi technicznej istotne dla płatowca, jego systemów i zespołu silnikowego;
- c) określić ogólny układ głównych systemów statku powietrznego;
- d) określić ogólny układ i charakterystykę zespołu silnikowego;
- e) określić specjalistyczne oprzyrządowanie i aparaturę badawczą wykorzystywaną na statku powietrznym.

— *Poziom 2: Przegląd podstawowych systemów sterowania, wskaźników, głównych komponentów, włącznie z ich umiejscowieniem i celem, obsługa techniczna oraz wykrywanie i usuwanie drobnych usterek. Ogólna znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu.*

Cele kursu: Oprócz informacji zawartych w kursie poziomu 1, po ukończeniu kursu poziomu 2 słuchacz potrafi:

- a) zrozumieć podstawy teoretyczne; stosować wiedzę w praktyce z wykorzystaniem szczegółowych procedur;
- b) wymienić środki ostrożności, których należy przestrzegać pracując nad statkiem powietrznym, zespołem silnikowym i systemami lub w ich pobliżu;
- c) opisać systemy i obsługę statku powietrznego, w szczególności dostęp, dostępność mocy i źródła;
- d) określić lokalizację głównych elementów;
- e) wyjaśnić zwykłe funkcjonowanie każdego głównego systemu, stosując terminologię i nomenklaturę;
- f) wykonać procedury obsługi technicznej związane ze statkiem powietrznym, dotyczące następujących systemów: układu paliwowego, zespołu silnikowego, hydrauliki, podwozia samolotu, wody/odpadów, tlenu;

▼ M6

- g) wykazać biegłość w korzystaniu z raportów załogi i pokładowych systemów raportowania (drobne wykrywanie i usuwanie usterek) oraz określić zdatność do lotu statku powietrznego dla MEL/CDL;
- h) wykazać umiejętność użycia, interpretacji i zastosowania odpowiedniej dokumentacji, włącznie z instrukcjami zapewniania ciągłej zdatności do lotu, podręcznikiem obsługi technicznej, ilustrowanym katalogiem części zamiennych itd.

— *Poziom 3: Szczegółowy opis, działanie, lokalizacja elementów, usunięcie/montaż i procedury wykrywania i usuwania usterek do poziomu podręcznika obsługi technicznej.*

Cele kursu: Oprócz informacji zawartych w kursie poziom 1 i poziomie 2, po ukończeniu kursu poziomu 3 słuchacz potrafi:

- a) wykazać się teoretyczną wiedzą o systemach i strukturach statku powietrznego oraz ich powiązaniach z innymi systemami, przedstawić szczegółowy opis tematu z wykorzystaniem podstawowej wiedzy teoretycznej i konkretnych przykładów, a także interpretować wyniki z różnych źródeł i pomiary oraz podejmować w razie potrzeby odpowiednie działania naprawcze;
- b) przeprowadzać kontrole systemów, zespołu silnikowego i elementów oraz kontrole funkcjonalne określone w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego;
- c) wykazać się umiejętnością użycia, interpretacji i zastosowania odpowiedniej dokumentacji, włącznie z podręcznikiem napraw konstrukcyjnych, podręcznikiem wykrywania i usuwania usterek itd.;
- d) skorelować informacje w celu podejmowania decyzji w odniesieniu do błędnej diagnozy i skorygowania do poziomu podręcznika obsługi technicznej.
- e) opisać procedury wymiany elementów zgodnie z typem statku powietrznego.

3. Standard szkolenia na typ statku powietrznego

Chociaż szkolenie na typ statku powietrznego obejmuje zarówno część teoretyczną jak i praktyczną, kursy można zatwierdzać w odniesieniu do części teoretycznej, części praktycznej oraz kombinacji obu tych części.

3.1. Elementy teoretyczne

a) Cel:

Po ukończeniu szkolenia teoretycznego słuchacz jest w stanie wykazać, odpowiednio do poziomów wskazanych w programie szkolenia w dodatku III, szczegółową wiedzę teoretyczną w zakresie odpowiednich systemów, struktur, działania, obsługi technicznej, napraw oraz wykrywania i usuwania usterek zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi obsługi technicznej. Słuchacz potrafi wykazać się umiejętnością korzystania z podręczników i zatwierdzonych procedur, w tym znajomością odpowiednich kontroli i ograniczeń.

b) Poziom szkolenia:

Poziomami szkolenia są poziomy określone w pkt 2 powyżej.

Po pierwszym kursie szkoleniowym na typ dla personelu certyfikującego kategorii C wystarczy, że wszystkie kolejne kursy będą na poziomie 1.

▼ **M6**

Podczas szkolenia teoretycznego dla poziomu 3 można, w razie potrzeby, korzystać z materiałów szkoleniowych poziomu 1 i 2 w celu uwzględnienia w szkoleniu pełnego zakresu danego rozdziału. Jednak podczas szkolenia większa część materiału szkoleniowego oraz czas szkolenia muszą odpowiadać wyższemu poziomowi.

c) Czas trwania:

Minimalną liczbę godzin szkolenia teoretycznego podano w poniższej tabeli:

Kategoria	Liczba godzin
-----------	---------------

Samoloty o maksymalnej masie startowej powyżej 30 000 kg:

B1.1	150
B1.2	120
B2	100
C	30

Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 30 000 kg lub mniejszej, lecz większej niż 5 700 kg:

B1.1	120
B1.2	100
B2	100
C	25

Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 5 700 kg i mniejszej ⁽¹⁾

B1.1	80
B1.2	60
B2	60
C	15

Śmigłowce ⁽²⁾

B1.3	120
B1.4	100
B2	100
C	25

⁽¹⁾ W przypadku samolotów z silnikiem tłokowym i kabiną nieciśnieniową o maksymalnej masie startowej poniżej 2 000 kg minimalny czas trwania można ograniczyć o 50 %.

⁽²⁾ W przypadku śmigłowców należących do grupy 2 (zdefiniowanych w pkt 66.A.42) minimalny czas trwania można ograniczyć o 30 %.

Do celów powyższej tabeli godzina szkolenia oznacza 60 minut nauki i nie obejmuje przerw, egzaminów, powtórek, przygotowania i oględzin statku powietrznego.

Te godziny mają zastosowanie tylko do kursów teoretycznych dotyczących kompletnych kombinacji silników statków powietrznych zgodnie z uprawnieniem na typ zdefiniowanym przez Agencję.

▼ M6

Rozdziały	Poziom	Samoloty turbiniowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbiniowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
Kategoria licencji		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
09	Holowanie i kołowanie	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10	Parkowanie/cumowanie, przechowywanie i powrót do eksploatacji	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	Plakietki i oznaczenia	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12	Obsługa techniczna	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20	Praktyki standardowe — tylko dla danego typu	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Śmigłowce										
18	Analiza wibracji i hałasu (wytaczanie drogi łopaty)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
60	Praktyki standardowe — wirnik	—	—	—	—	3	1	3	1	—
62	Wirnik	—	—	—	—	3	1	3	1	1
62A	Wirniki — monitorowanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
63	Napęd wirnika	—	—	—	—	3	1	3	1	1
63A	Napęd wirnika — monitorowanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
64	Śmigło ogonowe	—	—	—	—	3	1	3	1	1
64A	Śmigło ogonowe — monitorowanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
65	Napęd śmigła ogonowego	—	—	—	—	3	1	3	1	1
65A	Napęd śmigła ogonowego — monitorowanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
66	Składane łopatki/wspornik	—	—	—	—	3	1	3	1	—
67	Kontrola wirnika w czasie lotu	—	—	—	—	3	1	3	1	—
53	Struktura płatowca (śmigłowiec)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
25	Awaryjne wyposażenie do utrzymywania się na wodzie	—	—	—	—	3	1	3	1	1
Struktury płatowca										
51	Standardowe praktyki i struktury (klasyfikacja uszkodzeń, ocena i naprawa)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
53	Kadłub	3	1	3	1	—	—	—	—	1
54	Gondole/wsporniki	3	1	3	1	—	—	—	—	1
55	Stabilizatory	3	1	3	1	—	—	—	—	1

▼ M6

Rozdziały	Poziom		Samoloty turbiniowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbiniowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
	Kategoria licencji		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
56	Okna		3	1	3	1	—	—	—	—	1
57	Skrzydła		3	1	3	1	—	—	—	—	1
27A	Powierzchnie sterowe lotu (wszystkie)		3	1	3	1	—	—	—	—	1
52	Drzwi		3	1	3	1	—	—	—	—	1
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji			1	1	1	1	1	1	1	1	1
Systemy płatowca:											
21	Klimatyzacja		3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A	Dopływ powietrza		3	1	3	1	1	3	3	1	2
21B	Zwiększanie ciśnienia		3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C	Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze		3	1	3	1	3	1	3	1	3
22	Autopilot		2	1	2	1	2	1	2	1	3
23	Komunikacja		2	1	2	1	2	1	2	1	3
24	Moc elektryczna		3	1	3	1	3	1	3	1	3
25	Sprzęt i wyposażenie		3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A	Wyposażenie elektroniczne, w tym wykorzystywane w nagłych wypadkach		1	1	1	1	1	1	1	1	3
26	Ochrona przeciwpożarowa		3	1	3	1	3	1	3	1	3
27	Sterowanie lotem		3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A	Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie		3	1	—	—	—	—	—	—	3
28	Systemy paliwowe		3	1	3	1	3	1	3	1	2
28A	Systemy paliwowe — monitorowanie i wskazania		3	1	3	1	3	1	3	1	3
29	Siła hydrauliczna		3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A	Siła hydrauliczna — monitorowanie i wskazania		3	1	3	1	3	1	3	1	3
30	Ochrona przed zamarzaniem i deszczem		3	1	3	1	3	1	3	1	3

▼ M6

Rozdziały		Poziom		Samoloty turbiniowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbiniowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
		Kategoria licencji		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
31	Systemy rejestracji/wskazań	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A	Systemy instrumentowe	3	1	3	1	3	1	3	1	1	3	3
32	Podwozie samolotu	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A	Podwozie samolotu — monitorowanie i wskazania	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33	Światła	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
34	Nawigacja	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
35	Tlen	3	1	3	1	—	—	—	—	—	—	2
36	Pneumatyka:	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A	Pneumatyka — monitorowanie i wskazania	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	3
37	Próżnia	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	2
38	Woda/odpady	3	1	3	1	—	—	—	—	—	—	2
41	Balast wodny	3	1	3	1	—	—	—	—	—	—	1
42	Zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
44	Systemy kabinowe	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
45	Systemy obsługi technicznej na pokładzie (lub uwzględnione w pkt 31)	3	1	3	1	3	1	3	1	—	—	3
46	Systemy informatyczne	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3
50	Przedziały ładunkowe i dodatkowe	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Silniki turbiniowe												
70	Praktyki standardowe — silniki	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
70A	Ustalenia konstrukcyjne i działanie (wlot instalacyjny, kompresory, sekcja spalania, sekcja turbinowa, łożyska i uszczelki, systemy smarowania)	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
70B	Osiągi silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
71	Zespół silnikowy	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
72	Silnik turbiniowy/turbośmigłowy/turbowentylatorowy/śmigłowo-wentylatorowy	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1
73	Paliwo silnikowe i sterowanie	3	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1

▼ M6

Rozdziały	Poziom		Samoloty turbiniowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbiniowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
	Kategoria licencji		B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
75	Powietrze		3	1	—	—	3	1	—	—	1
76	Sterowanie silnikiem		3	1	—	—	3	1	—	—	1
78	Wydech		3	1	—	—	3	1	—	—	1
79	Olej		3	1	—	—	3	1	—	—	1
80	Rozruch		3	1	—	—	3	1	—	—	1
82	Wtrysk wody		3	1	—	—	3	1	—	—	1
83	Pomocnicze skrzynie przekładniowe		3	1	—	—	3	1	—	—	1
84	Wspomaganie napędu		3	1	—	—	3	1	—	—	1
73A	FADEC		3	1	—	—	3	1	—	—	3
74	Zapłon		3	1	—	—	3	1	—	—	3
77	Silnikowe systemy wskazania		3	1	—	—	3	1	—	—	3
49	Pomocnicze zespoły silnikowe (APU)		3	1	—	—	—	—	—	—	2
Silniki tłokowe											
70	Praktyki standardowe — silniki		—	—	3	1	—	—	3	1	1
70A	Ustalenia konstrukcyjne i działanie (instalacja, gaźniki, systemy wtrysku paliwa, zasysanie, systemy wydechu i chłodzenia, doładowanie/turbodoładowanie, systemy smarowania)		—	—	3	1	—	—	3	1	1
70B	Osiągi silnika		—	—	3	1	—	—	3	1	1
71	Zespół silnikowy		—	—	3	1	—	—	3	1	1
73	Paliwo silnikowe i sterowanie		—	—	3	1	—	—	3	1	1
76	Sterowanie silnikiem		—	—	3	1	—	—	3	1	1
79	Olej		—	—	3	1	—	—	3	1	1
80	Rozruch		—	—	3	1	—	—	3	1	1
81	Turbiny		—	—	3	1	—	—	3	1	1
82	Wtrysk wody		—	—	3	1	—	—	3	1	1
83	Pomocnicze skrzynie przekładniowe		—	—	3	1	—	—	3	1	1
84	Wspomaganie napędu		—	—	3	1	—	—	3	1	1

▼ M6

Rozdziały / Poziom	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
Kategoria licencji									B2
73A FADEC	—	—	3	1	—	—	3	1	3
74 Zapłon	—	—	3	1	—	—	3	1	3
77 Silnikowe systemy wskazania	—	—	3	1	—	—	3	1	3
Śmigła									
60A Praktyki standardowe — śmigło	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61 Śmigła/napęd	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61A Konstrukcja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61B Sterowanie skoku śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61C Synchronizacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61D Elektroniczne sterowanie śmigła	2	1	2	1	—	—	—	—	3
61E Osłona przed oblodzeniem śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61F Konserwacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	1

- f) Do realizacji elementów teoretycznych szkolenia można wykorzystać metody szkoleniowe oparte na multimediami zarówno w klasie, jak i środowisku wirtualnym, pod warunkiem wydania zgody przez właściwy organ zatwierdzający szkolenie.

3.2. *Elementy praktyczne*

a) Cel:

Celem szkolenia praktycznego jest uzyskanie wymaganych kompetencji w zakresie zapewnienia bezpiecznej obsługi technicznej, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem obsługi technicznej i innymi odnośnymi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego typu statku powietrznego, np. wykrywania i usuwania usterek, napraw, regulacji, wymian, ustawień i kontroli funkcjonalnych. Obejmuje ono umiejętność korzystania z całej literatury technicznej i dokumentacji statku powietrznego oraz użycia specjalistycznego oprzyrządowania i aparatury badawczej do celów demontażu i wymiany elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami konserwatorskimi dokonywanymi podczas lotu.

b) Treść:

W ramach szkolenia praktycznego należy zaliczyć co najmniej 50 % pozycji zaznaczonych w tabeli poniżej, odnoszących się do danego typu statku powietrznego

Zaznaczone zadania oznaczają tematy istotne do celów szkolenia praktycznego ze względu na należyte uwzględnienie działania, funkcji, instalacji oraz bezpieczeństwa głównych zadań z zakresu obsługi technicznej, zwłaszcza w przypadku gdy takich aspektów nie można całkowicie wyjaśnić w ramach samego szkolenia teoretycznego. Lista obejmuje minimum tematów szkolenia praktycznego, można jednak dodawać inne pozycje właściwe dla konkretnego typu statku powietrznego.

▼ **M6**

Zadania, które należy zaliczyć, muszą być reprezentatywne dla statków powietrznych i systemów, zarówno pod względem złożoności technicznej, jak i wiedzy technicznej niezbędnej do wykonania takich zadań. Szkolenie może obejmować względnie proste zadania, ale w jego zakres musi również wchodzić wykonywanie innych, bardziej złożonych zadań, właściwych dla danego typu statku powietrznego.

Słownik skrótów użytych w tabeli: LOK: Lokalizacja; TFO: test funkcjonalny/operacyjny; SON: serwis i obsługa naziemna; D/M: demontaż/montaż; WMW: wykaz minimalnego wyposażenia; WUU: wykrywanie i usuwanie usterek.

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
Moduł wprowadzający:											
5	Terminy obsługi technicznej/przeglądy	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Rozmiary/powierzchnie (maksymalna masa startowa itd.)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Podnoszenie i podpory	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Poziomowanie i ważenie	X/X	—	X	—	—	—	X	—	—	—
9	Holowanie i kołowanie	X/X	—	X	—	—	—	X	—	—	—
10	Parkowanie/cumowanie, przechowywanie i powrót do eksploatacji	X/X	—	X	—	—	—	X	—	—	—
11	Plakietki i oznaczenia	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Obsługa techniczna	X/X	—	X	—	—	—	X	—	—	—
20	Praktyki standardowe — tylko dla danego typu	X/X	—	X	—	—	—	X	—	—	—
Śmigłowiec:											
18	Analiza wibracji i hałasu (wytyczanie drogi łopaty)	X/—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
60	Praktyki standardowe — wirnik — tylko dla danego typu	X/X	—	X	—	—	—	X	—	—	—
62	Wirnik	X/—	—	X	X	—	X	—	—	—	—

▼ M6

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
56 Okna	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
57 Skrzydła	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27A Powierzchnie sterowe lotu	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
52 Drzwi	X/X	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
Systemy płatowca:											
21 Klimatyzacja	X/X	X	X	—	X	X	X	X	—	X	X
21A Dopływ powietrza	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
21B Zwiększanie ciśnienia	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
21C Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
22 Autopilot	X/X	—	—	—	X	—	X	X	X	X	X
23 Komunikacja	X/X	—	X	—	X	—	X	X	X	X	X
24 Moc elektryczna	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25 Sprzęt i wyposażenie	X/X	X	X	X	—	—	X	X	X	—	—
25A Wyposażenie elektroniczne, w tym wykorzystywane w nagłych wypadkach	X/X	X	X	X	—	—	X	X	X	—	—
26 Ochrona przeciwpożarowa	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
27 Sterowanie lotem	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
27A Sys. Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie	X/X	X	X	X	X	—	X	—	X	—	X
28 Systemy paliwowe	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
28A Systemy paliwowe — monitorowanie i wskazania	X/X	X	—	—	—	—	X	—	X	—	X
29 Siła hydrauliczna	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
29A Siła hydrauliczna — monitorowanie i wskazania	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
30 Ochrona przed zamrażaniem i deszczem	X/X	X	X	—	X	X	X	X	—	X	X

▼ M6

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
31 Systemy rejestracji/ wskazań	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31A Systemy instru- mentowe	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
32 Podwozie samolotu	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—
32A Podwozie samolotu — monitorowanie i wskazania	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
33 Światła	X/X	X	X	—	X	—	X	X	X	X	—
34 Nawigacja	X/X	—	X	—	X	—	X	X	X	X	X
35 Tlen	X/—	X	X	X	—	—	X	X	—	—	—
36 Pneumatyka	X/—	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
36A Pneumatyka — moni- torowanie i wskazania	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37 Próżnia	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
38 Woda/odpady	X/—	X	X	—	—	—	X	X	—	—	—
41 Balast wodny	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 Zintegrowane modularne systemy elektroniki lotniczej	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
44 Systemy kabinowe	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
45 Systemy obsługi tech- nicznej na pokładzie (lub uwzględnione w pkt 31)	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46 Systemy informa- tyczne	X/X	—	—	—	—	—	X	—	X	X	X
50 Przedziały ładunkowe i dodatkowe	X/X	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
Moduł silnika turbinowego/ tłokowego:											
70 Praktyki standardowe – silniki – tylko dla danego typu	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—

▼ M6

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
70A Ustalania konstrukcyjne i działanie (wlot instalacyjny, kompresory, sekcja spalania, sekcja turbinowa, łożyska i uszczelki, systemy smarowania)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Silniki turbinowe:											
70B Osiągi silnika	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
71 Zespół silnikowy	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
72 Silnik turbinowy/turbośmigłowy/turbowentylatorowy/śmigłowo-wentylatorowy	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Paliwo silnikowe i sterowanie	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Systemy FADEC	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
74 Zapłon	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
75 Powietrze	X/—	—	—	X	—	X	—	—	—	—	—
76 Sterowanie silnikiem	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77 Silnikowe systemy wskazania	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78 Wydech	X/—	X	—	—	X	—	—	—	—	—	—
79 Olej	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—
80 Rozruch	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
82 Wtrysk wody	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83 Pomocnicza skrzynia przekładniowa	X/—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
84 Wspomaganie napędu	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pomocnicze zespoły silnikowe (APU):											
49 Pomocnicze zespoły silnikowe (APU)	X/—	X	X	—	—	X	—	—	—	—	—

▼ M6

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
Silniki tłokowe:											
70	Praktyki standardowe – silniki – tylko dla danego typu	—	—	X	—	—	—	X	—	—	—
70A	Ustalenia konstrukcyjne i działanie (wlot instalacyjny, kompresory, sekcja spalania, sekcja turbinowa, łożyska i uszczelki, systemy smarowania)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70B	Osiągi silnika	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—
71	Zespół silnikowy	X/—	X	X	—	—	—	X	—	—	—
73	Paliwo silnikowe i sterowanie	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—
73A	Systemy FADEC	X/X	X	—	X	X	X	X	X	X	X
74	Zapłon	X/X	X	—	—	—	X	—	—	—	—
76	Sterowanie silnikiem	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—
77	Silnikowe systemy wskazania	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X
78	Wydech	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—
79	Olej	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—
80	Rozruch	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—
81	Turbiny	X/—	X	X	X	—	X	—	—	—	—
82	Wtrysk wody	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
83	Pomocnicza skrzynia przekładniowa	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—
84	Wspomaganie napędu	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
Śmigła:											
60A	Praktyki standardowe – śmigło	—	—	—	X	—	—	—	—	—	—
61	Śmigła/napęd	X/X	X	X	—	X	X	—	—	—	—

▼ **M6**

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
61A Konstrukcja śmigła	X/X	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
61B Sterowanie skoku śmigła	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
61C Synchronizacja śmigła	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	X	—
61D Elektroniczne sterowanie śmigła	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
61E Osłona przed oblodzeniem śmigła	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
61F Konserwacja śmigła	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

4. Standard egzaminacyjny i standard oceny dla szkolenia na typ

4.1. Standard egzaminacyjny dla elementu teoretycznego

Po zakończeniu części teoretycznej szkolenia na typ statku powietrznego przeprowadza się egzamin pisemny spełniający następujące kryteria:

- Egzamin ma formę testu. Każde pytanie testowe ma trzy możliwe odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna. Łączny czas ustala się odpowiednio do łącznej liczby pytań, a czas na odpowiedzi odpowiada nominalnej średniej 90 sekund na pytanie.
- Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością.
- W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak zastosowanie nieprawidłowego oznaczenia (+ lub -) lub nieprawidłowych jednostek miary. Nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- Poziom egzaminu dla każdego rozdziału ⁽¹⁾ odpowiada poziomowi zdefiniowanemu w pkt 2 „Poziomy szkolenia na typ statku powietrznego”. Dopuszczalna jest jednak ograniczona liczba pytań niższego poziomu.
- Podczas egzaminu nie wolno korzystać z żadnych podręczników. Nie są dozwolone żadne pomoce. Wyjątkiem jest weryfikacja umiejętności kandydata na licencję B1 lub B2 w zakresie interpretacji dokumentów technicznych.
- Liczba pytań musi wynosić co najmniej 1 pytanie na godzinę szkolenia. Liczba pytań przypadająca na każdy rozdział i poziom jest proporcjonalna do:

— rzeczywistej liczby godzin szkolenia poświęconej danemu rozdziałowi na danym poziomie,

— celów szkolenia wynikających z analizy potrzeb szkoleniowych.

Zatwierdzając kurs, właściwy organ państwa członkowskiego ocenia liczbę i poziom pytań.

▼ **M6**

- g) Minimalny wynik umożliwiający zaliczenie egzaminu to 75 %. Jeśli egzamin po szkoleniu na typ podzielony jest na kilka części, w każdej z nich na zaliczenie należy uzyskać co najmniej 75 %. Aby możliwe było uzyskanie wyniku wynoszącego dokładnie 75 %, liczba pytań w ramach egzaminu musi być podzielna przez 4.
- h) Nie stosuje się punktów karnych (odejmowanie punktów za błędne odpowiedzi).
- i) Egzaminy kończące dany moduł nie mogą być traktowane jako część egzaminu końcowego, chyba że zawierają właściwą liczbę wymaganych pytań na odpowiednim poziomie.

(¹) Do celów niniejszego pkt 4 „rozdział” oznacza każdy z wierszy poprzedzonych numerem w tabeli zawartej w ppkt 3.1 lit. e).

4.2. *Standard oceny dla elementu praktycznego*

Po zakończeniu części praktycznej szkolenia na typ statku powietrznego należy dokonać oceny spełniającej następujące kryteria:

- a) Oceny dokonuje wyznaczony oceniający posiadający odpowiednie kwalifikacje.
- b) Ocenie podlega wiedza oraz umiejętności słuchacza.

5. **Standard egzaminu na typ**

Egzamin na typ jest przeprowadzany przez instytucję szkoleniową odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z częścią 147 lub przez właściwy organ.

Egzamin ma formę ustną, pisemną lub oceny praktycznej, bądź stanowi kombinację tych form, oraz spełnia następujące wymagania:

- a) Pytania w ramach egzaminu ustnego mają charakter otwarty.
- b) Pytania w ramach egzaminu pisemnego muszą mieć charakter opisowy lub testowy.
- c) Kompetencję danej osoby w zakresie wykonywania określonego zadania określa się w drodze oceny praktycznej.
- d) Egzaminy muszą obejmować wybór rozdziałów (²) z programu szkolenia/ egzaminu na typ, o którym mowa w pkt 3, na wskazanym poziomie.
- e) Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością.
- f) W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe jednostki przeliczeniowe: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- g) Egzamin zapewnia osiągnięcie następujących celów:
 1. należyte i pewne omówienie statku powietrznego i jego systemów;
 2. zapewnienie bezpiecznej obsługi technicznej, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem obsługi technicznej i innymi odnośnymi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego rodzaju statku powietrznego, jak na przykład wykrywanie i usuwanie usterek, naprawy, regulacje, wymiany, ustawienia i kontrole funkcjonalne, takie jak, w miarę potrzeby, praca silnika itp.;

▼ **M6**

3. właściwe wykorzystanie całej technicznej literatury i dokumentacji dla statku powietrznego;
4. właściwe wykorzystanie specjalistycznego/specjalnego oprzyrządowania i aparatury badawczej, usuwanie i wymiana elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami zadaniami w zakresie obsługi technicznej podczas lotu.

h) Do celów egzaminu zastosowanie mają następujące warunki:

1. Maksymalna liczba kolejnych podejść wynosi trzy. Kolejne cykle trzech podejść dozwolone są w odstępach jednego roku pomiędzy cyklami. Wymagany jest trzydziestodniowy okres przerwy po pierwszym nieudanym podejściu w ramach jednego cyklu oraz sześćdziesięciodniowy okres przerwy po drugim nieudanym podejściu.

Wnioskodawca potwierdza na piśmie instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w ciągu ostatniego roku oraz nazwę instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Instytucja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.

2. Egzamin zdaje się i zdobywa się wymagane doświadczenie praktyczne w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
 3. Egzamin przeprowadza się w obecności co najmniej jednego egzaminatora. Egzaminator lub egzaminatorzy nie są zaangażowani w szkolenie wnioskodawcy.
- i) Egzaminator lub egzaminatorzy przygotowują i podpisują pisemne sprawozdanie wyjaśniające, dlaczego kandydat zdał egzamin bądź go nie zdał.

(²) Do celów niniejszego pkt 5 „rozdział” oznacza każdy z wierszy poprzedzonych numerem w tabeli zawartej w ppkt 3.1 lit. e) i 3.2 lit. b).

6. Szkolenie w miejscu pracy

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

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

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

a) Cel:

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

b) Zakres:

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

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

▼ M6

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

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

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

Aby ułatwić właściwemu organowi weryfikację, po szkoleniu w miejscu pracy przedkłada się (i) szczegółowe formularze pracy/rejestr pracy oraz (ii) raport zgodności określający, w jaki sposób szkolenie w miejscu pracy spełnia wymagania niniejszej części.

▼ **M6***Dodatek IV***Wymagania dotyczące doświadczenia na potrzeby przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66**

Poniższa tabela przedstawia wymagania dotyczące doświadczenia do celów dodania nowej kategorii lub podkategorii do istniejącej licencji określonej w części 66.

Wymagane doświadczenie ma charakter praktycznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej na eksploatowanym statku powietrznym w podkategorii odnoszącej się do wniosku.

Wymagania w zakresie doświadczenia są zmniejszane o 50 %, jeżeli wnioskodawca ukończył zatwierdzony kurs określony w części 147 odpowiedni dla danej podkategorii.

Do: Od:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B3
A1	—	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy
A2	6 miesięcy	—	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy
A3	6 miesięcy	6 miesięcy	—	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok
A4	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	—	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok
B1.1	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	—	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok	6 miesięcy
B1.2	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	—	2 lata	6 miesięcy	2 lata	Brak
B1.3	6 miesięcy	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	—	6 miesięcy	1 rok	6 miesięcy
B1.4	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	Brak	2 lata	6 miesięcy	2 lata	—	2 lata	6 miesięcy
B2	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	—	1 rok
B3	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	—

▼ M6

Dodatek V

Formularz wniosku – Formularz 19 EASA

1. Niniejszy dodatek zawiera przykładowy formularz stosowany do składania wniosków o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66).
2. Właściwy organ państwa członkowskiego może wprowadzić zmiany w formularzu 19 EASA wyłącznie w celu uwzględnienia dodatkowych informacji niezbędnych w przypadkach, gdy wymogi krajowe pozwalają lub nakazują, by licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66), była wykorzystywana z pominięciem wymogów załącznika I (część M) i załącznika II (część 145).

WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/WZNOWIENIE WAŻNOŚCI LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66	FORMULARZ 19 EASA				
INFORMACJE DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY:					
Imię i nazwisko:					
Adres:					
Obywatelstwo: Data i miejsce urodzenia:					
INFORMACJE DOTYCZĄCE LICENCJI AML określonej w części 66 (w stosownych przypadkach):					
Numer licencji: Data wydania:					
INFORMACJE DOTYCZĄCE PRACODAWCÓW:					
Nazwa:					
Adres:					
Odnosnik do zatwierdzenia instytucji obsługi technicznej:					
Nr telefonu: Nr faksu:					
WNIOSEK DOTYCZY: (Zaznaczyć odpowiednie pola)					
Wydanie licencji AML <input type="checkbox"/>	Zmiana licencji AML <input type="checkbox"/>	Wznowienie ważności licencji AML <input type="checkbox"/>			
Uprawnienie	A	B1	B2	B3	C
Samolot turbinowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Samolot tłokowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Śmigłowiec turbinowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Śmigłowiec tłokowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Elektronika lotnicza			<input type="checkbox"/>		
Samoloty z kabiną ciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej				<input type="checkbox"/>	
Duży statek powietrzny					<input type="checkbox"/>
Statek powietrzny inny niż duży					<input type="checkbox"/>
Zatwierdzenie typu/zatwierdzenie uprawnienia/usunięcie ograniczenia (w stosownych przypadkach):					
.....					
.....					
.....					

▼ **M6**

Ubiegam się o wydanie/zmianę/wznowienie ważności licencji AML określonej w części 66 zgodnie z powyższymi wskazaniem i potwierdzam, że informacje zawarte w niniejszym formularzu są zgodne z prawdą na dzień złożenia wniosku.

Niniejszym potwierdzam, że:

1. Nie posiadam żadnej licencji AML określonej w części 66 wydanej w innym państwie członkowskim,
2. Nie złożyłem wniosku o wydanie licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim, oraz
3. Nigdy nie wydano mi licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim, która zostałaby cofnięta lub zawieszona w jakimkolwiek innym państwie członkowskim.

Przyjmuję do wiadomości, że podanie jakichkolwiek nieprawdziwych informacji może uniemożliwić mi uzyskanie licencji AML określonej w części 66.

Podpisano: Imię i nazwisko:

Data:

Ubiegam się o uznanie następujących zaliczeń (w stosownych przypadkach):

Doświadczenia zdobytego podczas szkolenia, o którym mowa w części 147

Równoważnych egzaminów zgodnie z posiadanymi świadectwami

Należy załączyć odpowiednie świadectwa.

Rekomendacja (w stosownych przypadkach): Niniejszym zaświadcza się, że wnioskodawca spełnia wymagania dotyczące wiedzy i doświadczenia w zakresie obsługi technicznej określone w części 66 i zaleca się, aby właściwy organ wydał lub uzupełnił licencję AML określoną w części 66.

Podpisano: Imię i nazwisko:

Stanowisko: Data:

▼ **M6***Dodatek VI***Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego określona w załączniku III (część 66) – Formularz 26 EASA**

1. Na kolejnych stronach został przedstawiony przykład licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w załączniku III (część 66).
2. Dokument drukuje się na zaprezentowanym standardowym formularzu, jednakże jego wielkość może zostać zmniejszona w miarę potrzeby w celu dostosowania do danej formy wygenerowanej komputerowo. W przypadku zmniejszenia wymiarów dokumentu należy pozostawić odpowiednio dużo przestrzeni w tych miejscach, w których należy umieścić urzędowe pieczęcie/stemple. Dokumenty wygenerowane komputerowo nie muszą zawierać wszystkich pól w przypadku gdy pola te mają pozostać puste, pod warunkiem że dokument ten można jednoznacznie rozpoznać jako licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66).
3. Dokument może zostać wydrukowany w języku angielskim lub w języku urzędowym danego państwa członkowskiego, chyba że posiadacz licencji pracuje poza państwem członkowskim, w którego języku wystawiono licencję, to wówczas dołącza się kopię w języku angielskim w celu zapewnienia jednoznacznej interpretacji na potrzeby wzajemnego uznawania kwalifikacji.
4. Każdemu posiadaczowi licencji nadaje się niepowtarzalny numer licencji w oparciu o krajowy identyfikator i oznaczenie alfanumeryczne.
5. Kolejność stron jest dowolna, a dokument nie musi posiadać żadnych linii podziału, o ile informacje w nim zawarte są rozmieszczone w taki sposób, że układ każdej strony może być w sposób jednoznaczny utożsamiony z formatem wzoru licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przedstawionym w niniejszym rozporządzeniu.
6. Dokument może zostać przygotowany przez (i) właściwy organ państwa członkowskiego lub (ii) jakąkolwiek instytucję obsługi technicznej uprawnioną zgodnie z załącznikiem II (część 145), o ile wyrazi na to zgodę właściwy organ oraz podlega procedurze opracowanej w ramach specyfikacji instytucji obsługi technicznej, o której mowa w pkt 145.A.70 załącznika II (część 145), przy czym w każdym przypadku dokument wystawia właściwy organ państwa członkowskiego.
7. Zmiany do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego może opracować i) właściwy organ państwa członkowskiego lub ii) jakąkolwiek instytucję obsługi technicznej uprawnioną zgodnie z załącznikiem II (część 145), o ile wyrazi na to zgodę właściwy organ oraz z zastrzeżeniem procedury opracowanej w ramach specyfikacji instytucji obsługi technicznej, o której mowa w pkt 145.A.70 załącznika II (część 145), przy czym w każdym przypadku zmiany w dokumencie wprowadza właściwy organ państwa członkowskiego.
8. Po wydaniu licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, osoba, której dotyczy licencja, ma obowiązek utrzymywać ją w dobrym stanie i odpowiada za zabezpieczenie jej przed wprowadzeniem do niej jakichkolwiek nieuprawnionych zapisów.
9. Jeżeli postanowienia zawarte w pkt 8 nie są przestrzegane, dokument może stracić ważność, a posiadacza można pozbawić wszelkich uprawnień certyfikacyjnych, a ponadto można pociągnąć go do odpowiedzialności na mocy przepisów prawa krajowego.
10. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66) jest uznawana we wszystkich państwach członkowskich, a w przypadku podjęcia pracy w innym państwie członkowskim nie zachodzi potrzeba wymiany tego dokumentu.
11. Załącznik do formularza 26 EASA nie jest obowiązkowy i może zostać wykorzystany jedynie do uwzględnienia uprawnień krajowych, w przypadku gdy uprawnienia te objęte są przepisami prawa krajowego wykraczającymi poza zakres załącznika III (część 66).

▼ M6

12. Gwoli informacji, strony licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w załączniku III (część 66) wydanej przez właściwy organ państwa członkowskiego mogą występować w dowolnej kolejności i mogą być pozbawione linii podziału.
13. Właściwy organ państwa członkowskiego może nie wydawać strony dotyczącej uprawnienia na typ statku powietrznego do czasu, kiedy po raz pierwszy konieczne będzie zatwierdzenie uprawnienia na typ statku powietrznego, przy czym organ taki w razie potrzeby musi wydać więcej stron zawierających uprawnienia na typ statku powietrznego, jeżeli w licencji należy wymienić więcej niż jeden typ.
14. Niezależnie od przepisów pkt 13 każdą stronę należy wydać zgodnie z zamieszczonym wzorem i zamieścić na niej informacje przewidziane dla tej strony.
15. Licencja wyraźnie stwierdza, że ograniczenia oznaczają wyłączenie z uprawnień certyfikacyjnych. W przypadku gdy ograniczenia nie mają zastosowania, strona określająca OGRANICZENIA wydawana jest z adnotacją „Brak ograniczeń”.
16. W przypadku korzystania z wydrukowanego formularza, wszelkie rubryki dotyczące kategorii, podkategorii lub uprawnienia na typ, które nie zawierają wpisów, oznaczane są w sposób wskazujący na brak zaszerogowania.
17. Przykład licencji na obsługę techniczną statków powietrznych określonej w załączniku III (część 66).

▼ **M6**

I.
UNIA EUROPEJSKA (*)
[PAŃSTWO]
[NAZWA I LOGO ORGANU]

II.
Część 66
LICENCJA NA
OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

III.
Licencja nr [KOD PAŃSTWA
CZŁONKOWSKIEGO].66.[XXXX]

FORMULARZ 26 EASA, wydanie 3

IVa. Pełne imię i nazwisko posiadacza:

IVb. Data i miejsce urodzenia:

V. Adres posiadacza:

VI. Obywatelstwo posiadacza:

VII. Podpis posiadacza:

III. Numer licencji:

VIII. WARUNKI:

Licencja musi być podpisana przez posiadacza i jest ważna z dokumentem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza licencji.

Zatwierdzenie jakiegokolwiek kategorii na stronie(-ach) określającej(-ych) jedynie KATEGORIE określone w części 66 nie upoważnia posiadacza do wystawienia certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego.

Niniejsza licencja, w przypadku zatwierdzenia uprawnienia na typ dotyczącego statku powietrznego, spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.

Uprawnienia posiadacza niniejszej licencji określa rozporządzenie (WE) nr 2042/2003, a w szczególności załącznik III (część 66) do tego rozporządzenia.

Niniejsza licencja jest ważna do dnia określonego na stronie zawierającej ograniczenia, chyba że wcześniej zostanie zawieszona lub unieważniona.

Nie można korzystać z uprawnień wynikających z niniejszej licencji, jeżeli w ciągu dwóch poprzedzających lat posiadacz nie zdobył szesnastomiesięcznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej zgodnego z uprawnieniami przyznanymi na mocy licencji, bądź też nie spełniał warunków zawartych w przepisach dotyczących wydania odpowiednich uprawnień.

III. Numer licencji:

IX. KATEGORIE części 66					
WAŻNOŚĆ	A	B1	B2	B3	C
Samoloty turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Samoloty tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Elektronika lotnicza	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy
Duże statki powietrzne	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Statki powietrzne inne niż duże	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Samoloty z kabiną ciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy

X. Data i podpis urzędnika wydającego:

XI. Pieczęć lub stempel instytucji wydającej:

III. Numer licencji:

▼ B*ZAŁĄCZNIK IV***(Część 147)****▼ M6**

SPIS TREŚCI

147.1

SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A – INFORMACJE OGÓLNE

147.A.05 Zakres

147.A.10 Informacje ogólne

147.A.15 Wniosek

PODSEKCJA B – WYMAGANIA ORGANIZACYJNE

147.A.100 Wymagania dotyczące urzędzeń

147.A.105 Wymagania odnoszące się do personelu

147.A.110 Akta instruktorów, egzaminatorów i oceniających

147.A.115 Sprzęt służący do nauczania

147.A.120 Materiały szkoleniowe dotyczące utrzymania

147.A.125 Akta

147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości

147.A.135 Egzaminy

147.A.140 Dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania

147.A.145 Uprawnienia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

147.A.150 Zmiany dotyczące organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

147.A.155 Ważność

147.A.160 Ustalenia

PODSEKCJA C – ZATWIERDZONY PODSTAWOWY KURS SZKOLENIA

147.A.200 Zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia

147.A.205 Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę

147.A.210 Podstawowa ocena umiejętności praktycznych

PODSEKCJA D – SZKOLENIA ODNOSZĄCE SIĘ DO ODPOWIEDNIEGO TYPU/ZADAŃ

147.A.300 Szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań

147.A.305 Egzaminy odnoszące się do odpowiedniego typu statku powietrznego i ocena zadań

SEKCJA B – PROCEDURY DOTYCZĄCE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

PODSEKCJA A – INFORMACJE OGÓLNE

147.B.05 Zakres

147.B.10 Właściwy organ

147.B.20 Prowadzenie rejestrów

147.B.25 Wyłączenia

▼ M6

PODSEKCJA B – WYSTAWIANIE ZATWIERDZENIA

- 147.B.110 Procedura zatwierdzenia i zmian zatwierdzenia
- 147.B.120 Procedura kontynuacji ważności
- 147.B.125 Certyfikat zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania
- 147.B.130 Ustalenia

PODSEKCJA C – COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ W ZAKRESIE UTRZYMANIA

- 147.B.200 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

Dodatek I – Czas trwania szkolenia podstawowego

Dodatek II – Zatwierdzenie instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, o której mowa w załączniku IV (część 147) – Formularz 11 EASA

Dodatek III – Certyfikat uznania, o którym mowa w załączniku IV (część 147) – Formularze 148 i 149 EASA

▼ B**147.1**

Do celów niniejszej części, organ właściwy oznacza:

1. dla organizacji posiadających główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium Państwa Członkowskiego — organ wyznaczony przez to Państwo Członkowskie;
2. dla organizacji posiadających główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa trzeciego — Agencję.

▼ M6*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE****▼ B**

PODSEKCJA A

*INFORMACJE OGÓLNE***147.A.05 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania, które muszą spełnić organizacje ubiegające się o zatwierdzenie przeprowadzenia szkoleń i egzaminów określonych w części 66.

147.A.10 Informacje ogólne

Organizacja przeprowadzająca szkolenia jest organizacją lub częścią organizacji zarejestrowanej jako osoba prawna.

▼ M4**147.A.15 Wniosek**

- a) Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę istniejącego zatwierdzenia składa się na formularzu ustalonym przez właściwy organ i w określony przezeń sposób.
- b) We wniosku o zatwierdzenie lub zmianę zatwierdzenia uwzględnia się następujące informacje:
 1. zarejestrowana nazwa i siedziba wnioskodawcy,
 2. adres organizacji wymagającej zatwierdzenia lub jego zmiany,

▼M4

3. wnioskowany zakres zatwierdzenia lub zmiana zakresu zatwierdzenia,
4. imię, nazwisko i podpis przełożonego,
5. data złożenia wniosku.

▼B

PODSEKCJA B

*WYMAGANIA ORGANIZACYJNE***147.A.100 Wymagania dotyczące urządzeń**

- a) Rozmiar i struktura lokali powinny zapewniać ochronę przed warunkami pogodowymi i właściwe przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych szkoleń i egzaminów każdego dnia.
- b) Odpowiednie pomieszczenia oddzielone od innych lokali zapewnia się do prowadzenia nauczania teorii i przeprowadzania egzaminów.
 1. Liczba słuchaczy na kursie wiedzy podczas jakiegokolwiek szkolenia nie przekracza 28 osób.
 2. Rozmiar pomieszczeń do celów egzaminacyjnych musi uniemożliwiać każdemu słuchaczowi z jego miejsca czytanie pracy lub przeglądanie ekranu komputera jakiegokolwiek innego słuchacza podczas egzaminu.
- c) Pomieszczenia określone w lit. b) muszą umożliwiać słuchaczom koncentrację, w zależności od okoliczności, na nauce lub na egzaminie, zapewniając komfort i możliwość skupienia się.
- d) W przypadku podstawowego kursu szkolenia, podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia oddzielone od klas, w których odbywają się szkolenia, powinny być zapewnione do celów nauczania praktycznego zgodnego z zaplanowanym kursem szkoleniowym. Jednakże jeżeli organizacja nie jest w stanie zapewnić takich lokali, to można dokonać uzgodnień z inną organizacją w celu zapewnienia takich warsztatów i/lub pomieszczeń. W takim przypadku przygotowuje się pisemną umowę z taką organizacją określającą warunki dostępu i użycia lokali. Właściwy organ wymaga dostępu do każdej takiej organizacji, z którą zawarto umowę, a pisemna umowa określa ten dostęp.
- e) W przypadku szkolenia odnoszącego się do odpowiedniego typu/zadań należy zapewnić dostęp do odpowiednich urządzeń obejmujących przykłady typu statku powietrznego zgodnie z punktem 147.A.115 lit. d).
- f) Liczba słuchaczy na szkoleniu praktycznym podczas jakiegokolwiek kursu nie przekracza 15 osób na kontrolującego lub oceniającego.
- g) Zapewnia się pomieszczenie biurowe instruktorom, egzaminatorom wiedzy teoretycznej i oceniającym umiejętności praktyczne, które umożliwia im przygotowanie się do pełnienia swoich obowiązków wygodnie i w skupieniu.
- h) Zapewnia się bezpieczne pomieszczenie do przechowywania prac egzaminacyjnych i dokumentów ze szkolenia. Warunki przechowywania muszą zapewniać zachowanie dobrego stanu dokumentów przez okres przechowywania określony w punkcie 147.A.125. Można połączyć pomieszczenie, w którym przechowuje się dokumenty i pomieszczenie biurowe, z uwzględnieniem odpowiedniego zabezpieczenia.

▼ B

- i) Należy zapewnić bibliotekę zawierającą wszystkie materiały techniczne odpowiednie do zakresu i poziomu szkolenia.

147.A.105 Wymagania odnoszące się do personelu

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie, że wszystkie zobowiązania w zakresie szkolenia mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie ze wzorcem określonym w niniejszej części.
- b) Mianuje się osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zapewnienie, że organizacja szkoląca w zakresie utrzymania przestrzega wymagań określonych w niniejszej części. Osoba(-y) taka(-ie) podlegają kierownikowi. Osoba piastująca wyższe stanowisko lub jedna z osób z grupy może również być kierownikiem pod warunkiem spełnienia wymagań odnoszących się do kierownika określonych w lit. a).
- c) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania zawiera umowy z odpowiednią liczbą osób w celu zaplanowania/przeprowadzenia szkoleń teoretycznych i praktycznych, egzaminów teoretycznych i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z zatwierdzeniem.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), w przypadku gdy inna organizacja zapewnia szkolenie praktyczne i ocenę części praktycznej, pracownicy tej organizacji mogą zostać wyznaczeni do przeprowadzenia szkoleń praktycznych i oceny umiejętności praktycznych.
- e) Każda osoba może łączyć stanowisko instruktora, egzaminatora i oceniającego, z zastrzeżeniem przestrzegania wymogów określonych w lit. f).

▼ M4

- f) Doświadczenie i kwalifikacje instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne ustala się zgodnie z podanymi do wiadomości publicznej kryteriami lub zgodnie z procedurą i normą ustaloną przez właściwy organ.

▼ B

- g) Egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne określa się w dokumentach organizacji przedstawianych do akceptacji tego personelu.
- h) Instruktorzy i egzaminatorzy wiedzy teoretycznej przechodzą przynajmniej co 24 miesiące dodatkowe szkolenia dotyczące najnowszej technologii, umiejętności praktycznych, czynników ludzkich i najnowocześniejszych technik szkolenia związanych ze szkoleniami i egzaminami.

147.A.110 Akta instruktorów, egzaminatorów i oceniających

- a) Organizacja przechowuje akta wszystkich instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne. Akta te odzwierciedlają doświadczenie, kwalifikacje, zestawienie szkoleń i wszelkie dalsze podjęte szkolenia.
- b) Sporządza się zakres kompetencji dla wszystkich instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne.

147.A.115 Sprzęt służący do nauczania

- a) Każda sala jest wyposażona w odpowiedni sprzęt służący do prezentacji w standardzie umożliwiającym słuchaczom łatwe czytanie tekstów/rysunków/diagramów i cyfr z każdego miejsca w klasie.

Sprzęt służący do prezentacji obejmuje syntetyczne urządzenia szkoleniowe pomagające słuchaczom zrozumieć dane zagadnienie, jeżeli urządzenia takie uważane są za pozytywne do tych celów.

▼ B

- b) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone we wszystkie narzędzia i sprzęt niezbędny do przeprowadzania zatwierdzonego zakresu szkolenia.
- c) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone w odpowiednie rodzaje statków powietrznych, silników, części statków powietrznych i sprzętu elektroniki lotniczej.
- d) Organizacja szkolenia związanego z danym typem statku powietrznego określona w punkcie 147.A.100 lit. e) musi mieć dostęp do odpowiedniego typu statku powietrznego. Syntetyczne urządzenia do szkolenia mogą być wykorzystywane, jeśli zapewniają odpowiednie standardy szkolenia.

147.A.120 Materiały szkoleniowe dotyczące utrzymania

- a) Słuchaczom zapewnia się materiały szkoleniowe dotyczące kursu utrzymania; obejmują one:
 1. podstawowy program określony w części 66 dla odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji utrzymania statku powietrznego, oraz
 2. treść kursu danego typu określonego w części 66 dla odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji utrzymania statku powietrznego.
- b) Słuchacze mają dostęp do przykładów dokumentów dotyczących utrzymania i informacji technicznych znajdujących się w bibliotece określonej w punkcie 147.A.100 lit. i).

▼ M6**147.A.125 Akta**

Instytucja przechowuje wszystkie dokumenty dotyczące szkolenia słuchaczy, egzaminów i ocen przez czas nieokreślony.

▼ B**147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości**

- a) Organizacja określa procedury dopuszczane przez właściwy organ w celu zapewnienia właściwych standardów szkolenia i zgodności ze wszystkimi odpowiednimi wymaganiami, określonymi w niniejszej części.
- b) Organizacja ustanawia system jakości obejmujący:
 1. niezależną funkcję audytu w celu monitorowania standardów szkoleniowych, integralność egzaminu wiedzy teoretycznej i ocen umiejętności praktycznych, zgodność i odpowiedniość procedur, oraz
 2. system informacji zwrotnych dotyczących ustaleń audytu napływających do osoby(osób), a następnie do kierownika, określonych w punkcie 147.A.105 lit. a), w celu zapewnienia, w miarę potrzeby, działań naprawczych.

147.A.135 Egzaminy

- a) Personel egzaminacyjny zapewnia poufność wszystkich pytań.
- b) Słuchacz, którego przyłapano na ściąganiu podczas egzaminu sprawdzającego wiedzę lub który miał materiał związany z dziedziną poddaną egzaminowi inny niż praca egzaminacyjna i dozwolona dokumentacja, podlega dyskwalifikacji i nie może przystąpić do egzaminu przez okres co najmniej 12 miesięcy od dnia zdarzenia. Właściwy organ jest powiadamiany o każdym takim zdarzeniu oraz o wszelkich szczegółach dotyczących badania sprawy w terminie jednego miesiąca kalendarzowego.

▼ B

- c) Jeżeli jakikolwiek egzaminator zostanie przyłapany na dostarczaniu odpowiedzi jakiegokolwiek słuchaczowi zdającemu egzamin, to egzaminator taki podlega dyskwalifikacji w zakresie swojej roli, a egzamin jest unieważniany. Właściwy organ musi zostać powiadomiony o każdym takim zdarzeniu w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego.

147.A.140 Dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania

- a) Organizacja zapewnia dokumentację prezentującą, z której korzysta organizacja, opisującą organizację i jej procedury, zawierającą następujące informacje:
1. oświadczenie podpisane przez kierownika potwierdzające, że dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania i wszelkie podręczniki są zgodne z wymaganiami zawartymi w niniejszej części dla organizacji szkolącej w zakresie utrzymania oraz że są każdorazowo przestrzegane.
 2. stanowisko(-a) i nazwisko(-a) osoby(osób) mianowanych zgodnie z punktem 147.A.105 lit. b).
 3. obowiązki i zakres odpowiedzialności osoby(osób) określonej(-ych) w ppkt 2, włącznie ze sprawami, z którymi mogą zwracać się bezpośrednio do organu właściwego w imieniu organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
 4. schemat organizacyjny organizacji szkolącej w zakresie utrzymania prezentujący powiązane ogniwa odpowiedzialności osoby(osób) określonej(-ych) w lit. a) ppkt 2.
 5. listę instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne.
 6. ogólny opis pomieszczeń, w których odbywają się szkolenia i egzaminy, usytuowanych pod adresem określonym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania oraz, w odpowiednim przypadku, jakiegokolwiek inne umiejscowienie, zgodnie z wymaganiami zawartymi w punkcie 147.A.145 lit. b).
 7. wykaz kursów w zakresie utrzymania, które objęte są zatwierdzeniem.
 8. procedurę zmiany dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
 9. procedury organizacji szkolącej w zakresie utrzymania, zgodnie z wymogami określonymi w punkcie 147.A.130 lit. a).
 10. procedurę kontroli organizacji szkolącej w zakresie utrzymania, zgodnie z wymogami określonymi w punkcie 147.A.145 lit. c), w przypadku zezwolenia na przeprowadzanie szkoleń, egzaminów i ocen w miejscach innych niż określone w punkcie 147.A.145 lit. b).
 11. wykaz lokalizacji na mocy punktu 147.A.145 lit. b).
 12. w razie potrzeby wykaz organizacji określonych w punkcie 147.A.145 lit. d).
- b) Dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania oraz wszelkie jej zmiany podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- c) Z zastrzeżeniem lit. b) drobne zmiany dokumentacji prezentującej mogą zostać zatwierdzone poprzez procedurę prezentacji (w dalszej części zwaną zatwierdzeniem pośrednim).

▼ B**147.A.145 Uprawnienia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania**

- a) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania, jeżeli dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania zezwala na to oraz zgodnie z tą dokumentacją, może prowadzić:
1. podstawowe kursy szkolenia według programu określonego w części 66, lub ich część.
 2. szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań zgodnie z częścią 66.
 3. egzaminy w imieniu właściwego organu, włącznie z egzaminowaniem słuchaczy, którzy nie uczęszczali na podstawowe kursy lub kursy dotyczące danego typu statku powietrznego w organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
 4. wydawanie certyfikatów zgodnie z dodatkiem III, w następstwie pomyślnego zakończenia zatwierdzonego kursu podstawowego lub szkolenia dotyczącego danego typu statku powietrznego i egzaminów określonych w lit. a) ppkt 1, 2 i 3, w odpowiednim przypadku.
- b) Szkolenia i egzaminy sprawdzające wiedzę i oceny umiejętności praktycznych mogą być dokonywane w miejscach określonych w certyfikatach zatwierdzających i w miejscach określonych w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może jedynie prowadzić szkolenia, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną i oceny umiejętności praktycznych w miejscach innych niż miejsca określone w lit. b) zgodne z procedurą kontroli określonej w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania. Miejsca takie nie muszą być wymienione w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
- d) 1. Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może zlecać prowadzenie podstawowych szkoleń teoretycznych, szkoleń dotyczących typu i odpowiednich egzaminów organizacji innej niż organizacja szkoląca w zakresie utrzymania jedynie pod kontrolą systemu jakości organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
2. Zlecenie podstawowych szkoleń teoretycznych i egzaminów jest ograniczone do części 66 dodatek I moduły 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 10.
 3. Zlecenie szkoleń typu i egzaminów jest ograniczone do zespołu silnikowego i systemów elektroniki lotniczej.

▼ M6

- e) Nie można zatwierdzić instytucji do przeprowadzania egzaminów, jeżeli nie została ona zatwierdzona do prowadzenia danego szkolenia.
- f) W drodze odstępstwa od lit. e), instytucja zatwierdzona do prowadzenia szkoleń z podstawowej wiedzy lub szkoleń na typ może zostać zatwierdzona także do przeprowadzania egzaminów na typ w przypadkach, gdy nie jest wymagane szkolenie na typ.

▼ B**147.A.150 Zmiany dotyczące organizacji szkolącej w zakresie utrzymania**

- a) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania powiadamia właściwy organ o wszelkich proponowanych zmianach dotyczących organizacji, które mają wpływ na zatwierdzenie przed zaistnieniem takiej zmiany, w celu umożliwienia właściwemu organowi określenia, czy nadal istnieje zgodność z niniejszą częścią oraz, jeśli zajdzie taka potrzeba, zmiany certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.

▼ B

- b) Właściwy organ może określić warunki, na których organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może działać w czasie dokonywania takich zmian, chyba że właściwy organ stwierdzi, że należy zawiesić zatwierdzenie organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
- c) Niepowiadomienie właściwego organu o takich zmianach może prowadzić do zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania antydatowanego na dzień zmian.

147.A.155 Ważność

- a) Zatwierdzenie wydawane jest na czas nieokreślony. Zachowuje ważność pod warunkiem, że:
 1. organizacja przestrzega postanowień zawartych w niniejszej części, zgodnie z postanowieniami odnoszącymi się do ustaleń określonych w punkcie 147.B.130; oraz
 2. właściwy organ otrzymuje dostęp do organizacji w celu stwierdzenia przestrzegania postanowień zawartych w niniejszej części; oraz
 3. nie ma miejsca rezygnacja lub unieważnienie certyfikatu.
- b) Po rezygnacji lub unieważnieniu zatwierdzenie zwraca się właściwemu organowi.

147.A.160 Ustalenia

- a) Ustalenie dotyczące poziomu 1 ma postać co najmniej jednego z poniższych punktów:
 1. jakiegokolwiek istotne nieprzestrzeganie procesu egzaminacyjnego, które unieważniłoby egzamin(-y),
 2. nieudzielenie dostępu właściwemu organowi do pomieszczeń organizacji podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach,
 3. brak kierownika,
 4. istotne nieprzestrzeganie procesu szkolenia.
- b) Ustalenie dotyczące poziomu 2 polega na jakimkolwiek nieprzestrzeganiu procesu uczenia innym niż ustalenia dotyczące poziomu 1.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o ustaleniach zgodnych z punktem 147.B.130, posiadacz zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania określa plan działań naprawczych i przedstawia plan naprawczy zgodnie z postanowieniem właściwego organu, w terminie uzgodnionym z tym organem.

▼ M6

PODSEKCJA C

*ZATWIERDZONY PODSTAWOWY KURS SZKOLENIA***▼ B****147.A.200 Zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia**

- a) Na zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia składają się szkolenia teoretyczne, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną, szkolenia praktyczne i ocena umiejętności praktycznych.

▼ M6

- b) Szkolenie teoretyczne obejmuje dziedziny dla kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego opisanej w załączniku III (część 66).

▼ B

- c) Egzamin sprawdzający wiedzę teoretyczną obejmuje reprezentatywny przekrój dziedzin z lit. b) szkolenie teoretyczne.

▼ B

- d) Szkolenie praktyczne obejmuje praktyczne wykorzystanie zwykłego oprzyrządowania/sprzętu, demontaż/montaż różnych części statku powietrznego oraz udział w przeprowadzanych reprezentatywnych działaniach dotyczących utrzymania istotnych dla danego modułu określonego w części 66.
- e) Ocena umiejętności praktycznych obejmuje praktyczne szkolenie i wykazuje, czy słuchacz potrafi właściwie korzystać z narzędzi i sprzętu oraz pracować zgodnie z podręcznikami utrzymania.
- f) Czas trwania podstawowych szkoleń powinien być zgodny z dodatkiem I.
- g) Czas trwania kursów konwersji pomiędzy (pod)kategoriami określany jest poprzez ocenę programu podstawowego szkolenia i związanych z nim praktycznych potrzeb w zakresie szkoleń.

147.A.205 Egzamin y sprawdzające podstawową wiedzę

Egzamin y sprawdzające podstawową wiedzę:

- a) są zgodne ze standardem określonym w części 66.
- b) są przeprowadzane bez korzystania z notatek.
- c) obejmują reprezentatywny przekrój dziedzin z danego modułu szkoleń zgodnie z częścią 66.

147.A.210 Podstawowa ocena umiejętności praktycznych

- a) Podstawowa ocena umiejętności praktycznych przeprowadzana jest podczas podstawowego szkolenia w zakresie utrzymania przez wyznaczonego oceniającego umiejętności praktyczne na zakończenie każdego okresu wizytacji praktycznego warsztatu/miejsca utrzymania.
- b) Słuchacz musi uzyskać pozytywną ocenę w odniesieniu do punktu 147.A.200 lit. e).

PODSEKCJA D

*SKOLENIA ODNOSZĄCE SIĘ DO ODPOWIEDNIEGO TYPU/ZADAŃ***147.A.300 Szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań**

Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania otrzymuje zatwierdzenie umożliwiające prowadzenie szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu i/lub zadań, pod warunkiem przestrzegania standardu określonego w punkcie 66.A.45.

147.A.305 Egzamin y odnoszące się do odpowiedniego typu statku powietrznego i ocena zadań

Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania zatwierdzona zgodnie z punktem 147.A.300 do prowadzenia szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu statku powietrznego przeprowadza egzamin y odnoszące się do danego typu statku powietrznego lub ocenę zadań związanych ze statkiem powietrznym, określonych w części 66, pod warunkiem przestrzegania standardu typu statku powietrznego i/lub zadań, zgodnie z częścią 66.A.45.

▼ M6

SEKCJA B

PROCEDURY DOTYCZĄCE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW**▼ B**

PODSEKCJA A

*INFORMACJE OGÓLNE***147.B.05 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne, których muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie i wykonanie sekcji A niniejszej części.

▼ B**147.B.10 Właściwy organ**a) *Postanowienia ogólne*

Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ odpowiedzialny za wydawanie, przedłużanie, zmianę, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatów określonych w części 147. Ten właściwy organ określa udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

b) *Środki*

Właściwy organ wymaga odpowiedniej kadry w celu spełnienia wymagań określonych w niniejszej części.

c) *Procedury*

Właściwy organ ustanawia procedury określające, jak przestrzegać postanowień zawartych w niniejszej części.

Procedury podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia trwałej zgodności.

▼ M4d) *Kwalifikacje i szkolenia*

Wszyscy członkowie personelu, których dotyczy zatwierdzenie odnoszące się do niniejszego załącznika muszą:

1. Posiadać odpowiednie kwalifikacje i wszelką niezbędną wiedzę, doświadczenie i przeszkolenie, aby wykonywać powierzone im zadania.
2. Odbić szkolenie oraz szkolenie ustawiczne odpowiednio w zakresie załącznika III (część 66) oraz załącznika IV (część 147), wraz z jego definicjami i standardami.

▼ M6**▼ B****147.B.20 Prowadzenie rejestrów**

a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia rejestrów, który umożliwia odpowiednie przesłanie procesu wydawania, odnawiania, przedłużania, zmiany, zawieszania i cofania każdego zatwierdzenia.

b) Rejestry nadzoru organizacji szkolącej w zakresie utrzymania obejmują przynajmniej:

1. zastosowanie dla zatwierdzenia organizacji.
2. certyfikat zatwierdzenia organizacji, włącznie z wszelkimi zmianami.
3. kopię programu audytowego określającego kiedy należy przeprowadzić audyt oraz kiedy audyt był przeprowadzony.
4. stały nadzór nad rejestrami, włącznie ze wszystkimi rejestrami audytowymi.
5. kopie odnośnej korespondencji.
6. informacje szczegółowe dotyczące każdego wyłączenia i wykonania działań.

▼ B

7. wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów odnoszące się do nadzoru nad organizacją.
 8. dokumentację prezentującą organizację i zmiany do niej.
- c) Minimalny okres przechowywania rejestrów określonych w lit. b) wynosi cztery lata.

147.B.25 Wyłączenia

- a) Właściwy organ może uznać, że szkoła państwowego departamentu edukacji:
1. nie jest organizacją zgodnie z określeniem zawartym w pkt 144.A.10.
 2. nie może mieć kierownika, z zastrzeżeniem ograniczenia, że departament może wyznaczyć osobę piastującą stanowisko wyższego szczebla do zarządzania organizacją szkoleniową, a taka osoba ma budżet umożliwiający organizacji działanie według standardu określonego w części 147.
 3. nie może odwołać się do niezależnej części audytu systemu jakości, z zastrzeżeniem departamentu prowadzącego niezależny inspektorat w celu audytu organizacji szkolących w zakresie utrzymania z częstotnością wymaganą na mocy niniejszej części.
- b) Wszystkie wyłączenia przyznane zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia podstawowego są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

PODSEKCJA B

WYSTAWIANIE ZATWIERDZENIA

Niniejsza podsekcja określa wymogi dla wydania lub zmiany zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.

▼ M4

147.B.110 Procedura zatwierdzenia i zmian zatwierdzenia

- a) Po otrzymaniu wniosku, właściwy organ:
1. dokonuje przeglądu dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania, oraz
 2. stwierdza, czy organizacja przestrzega wymogów załącznika IV (część 147).
- b) Wszelkie ustalenia dokumentuje się i potwierdza na piśmie skierowanym do wnioskodawcy.
- c) Wszelkie nieprawidłowości eliminuje się zgodnie z pkt 147.B.130 przed wydaniem zatwierdzenia.
- d) Na certyfikacie zatwierdzenia uwzględnia się numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.
- _____

▼ B**147.B.120 Procedura kontynuacji ważności****▼ M6**

- a) W każdej instytucji przeprowadza się pełny audyt pod kątem zgodności z załącznikiem (część 147) w odstępach czasu nieprzekraczających 24 miesięcy. Audyt obejmuje kontrolę przynajmniej jednego szkolenia oraz jednego egzaminu przeprowadzanych przez organizację szkolącą w zakresie utrzymania.

▼ B

- b) Ustalenia pociągają za sobą działania określone w punkcie 147.B.130.

147.B.125 Certyfikat zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

Format certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania określony jest w dodatku II.

147.B.130 Ustalenia

- a) Brak działań naprawczych wynikających z jakiegokolwiek ustalenia na poziomie 1 w ciągu trzech dni od pisemnego powiadomienia pociąga za sobą całościowe lub częściowe cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania przez właściwy organ.
- b) Działania podejmowane są przez właściwy organ w celu całościowego lub częściowego cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zatwierdzenia, w przypadku nieprzestrzegania terminu przyznanego przez właściwy organ w przypadku ustalenia na poziomie 2.

PODSEKCJA C***COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ W ZAKRESIE UTRZYMANIA*****147.B.200 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza, cofa lub ogranicza zatwierdzenie zgodnie z punktem 147.B.130.

▼ M6*Dodatek I***Czas trwania szkolenia podstawowego**

Minimalny czas trwania pełnego szkolenia podstawowego wynosi:

Kurs podstawowy	Czas trwania (w godzinach)	Współczynnik szkolenia teoretycznego (w %)
A1	800	30 do 35
A2	650	30 do 35
A3	800	30 do 35
A4	800	30 do 35
B1.1	2 400	50 do 60
B1.2	2 000	50 do 60
B1.3	2 400	50 do 60
B1.4	2 400	50 do 60
B2	2 400	50 do 60
B3	1 000	50 do 60



Dodatek II

**Zatwierdzenie instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, o której mowa
w załączniku IV (część 147) – Formularz 11 EASA**

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA INSTYTUCJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, na okres ich obowiązywania i zgodnie z warunkami określonymi poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym zaświadcza, że

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako instytucji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej określonej w sekcji A załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, zatwierdzonej do prowadzenia szkoleń i egzaminów wymienionych w załączniku do niniejszego zatwierdzenia i do wydawania słuchaczom odpowiednich certyfikatów uznania z wykorzystaniem powyższych odnośników.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zatwierdzenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w dokumentacji prezentującej instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika IV (część 147), oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zgodności z procedurami określonymi w zatwierdzonej dokumentacji prezentującej uprawnioną instytucję szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, oraz
3. Niniejsze zatwierdzenie jest ważne, jeżeli instytucja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej przestrzega przepisów załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Pod warunkiem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie jest ważne, chyba że wcześniej dokonano jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Numer zmiany:

Podpis:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 11 EASA, wydanie 3

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Skreślić, jeśli państwo nie jest członkiem UE lub EASA.



Strona 2 z 2

PLAN ZATWIERDZENIA INSTYTUCJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].147.[XXXX]

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA LICENCJI	OGRANICZENIA	
PODSTA- WOWA (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)
		TB1.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)
		TB1.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)
		TB1.4 (**)	ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)
	B2 (**)	TB2 (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	SAMOLOTY Z KABINĄ NIECIŚNIENIOWĄ WYPOSAŻONE W SILNIK TŁOKOWY O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ 2 000 KG I PONIŻEJ
	A (**)	TA.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)
		TA.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)
		TA.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)
		TA.4 (**)	ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)
TYP/ZADANIA (**)	C (**)	T4 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	A (**)	T3 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)

Zakres niniejszego planu zatwierdzenia ogranicza się do szkoleń i egzaminów określonych w sekcji dokumentacji prezentującej instytucję szkoleniową dotyczącej zakresu prac.

Odnośnik do dokumentacji prezentującej instytucję szkoleniową:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Numer zmiany:

Podpis:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)]

Formularz 11 EASA, wydanie 3

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.
 (**) Skreślić, jeśli instytucja nie jest zatwierdzona.
 (***) Wprowadzić odpowiednie uprawnienie i ograniczenia.

▼ **M6***Dodatek III***Certyfikat uznania, o którym mowa w załączniku IV (część 147) –
Formularze 148 i 149 EASA****1. Szkolenie podstawowe/egzamin**

Przedstawiony poniżej wzór certyfikatu szkolenia podstawowego określonego w części 147 może być wykorzystywany do stwierdzenia ukończenia szkolenia podstawowego lub zdania egzaminu, albo jednocześnie ukończenia szkolenia podstawowego i zdania egzaminów ze szkolenia podstawowego.

Certyfikat szkolenia wyraźnie określa egzaminy dla każdego modułu według dat ich zaliczenia wraz z odpowiednią wersją dodatku I do załącznika III (część 66).

Strona 1 z 1
CERTYFIKAT UZNANIA
Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX].[YYYYY]
Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:
[IMIĘ I NAZWISKO]
[DATA I MIEJSCE URODZENIA]
Przez:
[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]
Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]
instytucja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej zatwierdzona do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach planu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła szkolenie podstawowe (**) lub egzamin podstawowy (**), o którym poniżej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003 aktualnie w mocy.
[SZKOLENIE PODSTAWOWE (**)] lub/i [EGZAMIN PODSTAWOWY (**)]
[PODAĆ MODUŁY Z CZĘŚCI 66/DATĘ ZALICZENIA EGZAMINU]
Data:
Podpis:
W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 148 EASA, wydanie 1

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.
(**) Niepotrzebne skreślić.

2. Szkolenie na typ/egzamin

Przedstawiony poniżej wzór certyfikatu szkolenia na typ określonego w części 147 może być wykorzystywany do stwierdzenia zaliczenia części teoretycznej lub części praktycznej, albo jednocześnie zaliczenia części teoretycznej i praktycznej szkolenia do uprawnienia na typ.

Certyfikat wskazuje kombinację płatowców/silników, dla której przeprowadzono szkolenie.

Skreśla się odpowiednie odniesienia, a w rubryce dotyczącej typu kursu stwierdza się, czy zaliczono tylko część teoretyczną, czy też zarówno teoretyczną, jak i praktyczną.

▼ **M6**

Certyfikat szkolenia jednoznacznie stwierdza, czy kurs był pełny, czy też skrócony (na przykład szkolenie w zakresie płatowców lub zespołów silnikowych bądź elektroniki lotniczej/elektryki) lub szkolenie w zakresie różnic w oparciu o wcześniejsze doświadczenie wnioskodawcy, na przykład kurs A340 dla techników A320. Jeśli szkolenie nie jest pełne, certyfikat stwierdza, czy obszary styczne zostały uwzględnione w szkoleniu.

Strona 1 z 1
CERTYFIKAT UZNANIA
Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX].[YYYYY]
Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:
[IMIĘ I NAZWISKO]
[DATA I MIEJSCE URODZENIA]
Przez:
[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]
Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]
Instytucja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej zatwierdzona do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach planu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła część teoretyczną (**) ** i/lub praktyczną (**) zatwierdzonego szkolenia na typ określonego poniżej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003 aktualnie w mocy.
[SZKOLENIE NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]
[DATA ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA]
[WYMIENIĆ ELEMENTY TEORETYCZNE I PRAKTYCZNE]
i/lub
[EGZAMIN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]
[DATA ZAKOŃCZENIA]
Data:
Podpis:
W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 149 EASA, wydanie 1

[...]

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.
 (**) Niepotrzebne skreślić.