

# PRZYWILEJE I UPRAWNIENIA MECHANIKÓW LOTNICZYCH Z LICENCJĄ Part-66





# Przywileje licencji

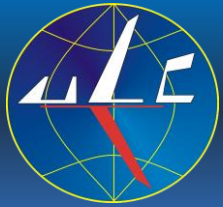
## Przywileje

Licencja na obsługę techniczną sp kategorii A (A1,A2,A3,A4) pozwala właścicielowi na wydawanie poświadczeń obsługi po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację. Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację.

## Uprawnienia

Właściciel licencji na obsługę techniczną sp kategorii A może korzystać ze swoich przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi wyłącznie na konkretnym typie sp po:

- pozytywnym zaliczeniu odpowiedniego szkolenia zadaniowego kategorii A prowadzonego przez organizację Part-145 lub Part-147,
- szkolenie obejmuje szkolenie praktyczne i teoretyczne właściwe dla każdego zadania objętego upoważnieniem,
- pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin lub ocenę w miejscu pracy przeprowadzone przez organizację
- wykazaniu się sześciomiesięcznym udokumentowanym doświadczeniem praktycznym obejmującym zakres upoważnienia, które zostanie wydane.

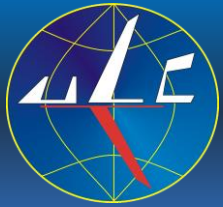


# Przywileje licencji

## Przywileje

Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1, B3 (B1.1, B1.2, B1.3, B1.4) pozwala właścicielowi na wydawanie poświadczeń obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B1, B3 w odniesieniu do:

- obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji sp, 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.



## Przywileje licencji

. Licencja na obsługę techniczną sp kategorii B2 pozwala właścicielowi na:

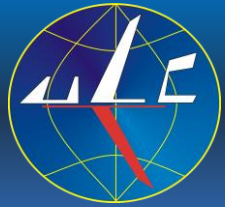
- wydawanie poświadczeń obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2 w zakresie:

— obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej i elektrycznych, oraz

— zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej oraz systemów mechanicznych, wymagających prostych testów w celu sprawdzenia, czy nadają się one do eksploatacji, oraz

- wydawania poświadczeń obsługi po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację. Ten przywilej certyfikacyjny jest ograniczony do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację.

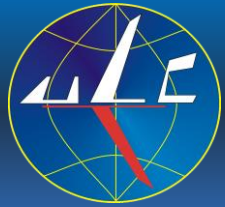
Licencja kategorii B2 nie obejmuje żadnej podkategorii A.



## Przywileje licencji

Licencja na obsługę techniczną sp kategorii B2L uprawnia właściciela do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2L w zakresie:

- obsługi technicznej systemów elektrycznych;
- obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej w granicach uprawnień na systemy wyszczególnionych na licencji; oraz
- w przypadku posiadania uprawnienia »systemy płatowca«, wykonywania zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w zespole napędowym i systemach mechanicznych, wymagającymi jedynie prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności.

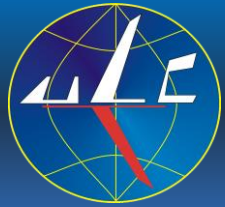


## Przywileje licencji

Licencja B2L ma zastosowanie do wszystkich sp oprócz sp należących do grupy 1 i dzieli się na następujące »uprawnienia na systemy«:

- łączność/nawigacja (com/nav),
- przyrządy,
- autopilot,
- dozorowanie,
- systemy płatowca.

Licencja B2L obejmuje co najmniej jedno uprawnienie na systemy



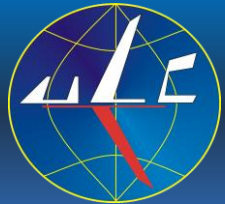
## Przywileje licencji

Licencja na obsługę techniczną sp kategorii L uprawnia właściciela do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii L w zakresie:

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

Podkategoria L2 obejmuje podkategorię L1. Wszelkie ograniczenie podkategorii L2 ma również zastosowanie do podkategorii L1.

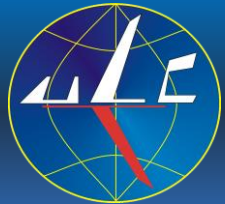
Podkategoria L2C obejmuje podkategorię L1C.



## Przywileje licencji

Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi po dokonaniu obsługi hangarowej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do statku powietrznego w całości.





## Przywileje licencji

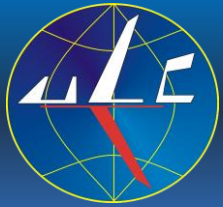
### **Właściciel licencji na obsługę techniczną sp może korzystać z przywilejów, jeżeli:**

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 sp lub spełnił wymagania dotyczące wydania właściwych przywilejów; oraz
3. posiada odpowiednie kompetencje, aby certyfikować obsługę techniczną odpowiednich sp; oraz
4. potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi.



## Personel wspomagający

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



## Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi konkretnego typu sp, właściciel licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące sp:

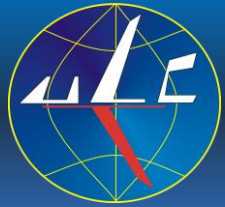
— Dla kategorii B1, B2 lub C odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi sp są:

w przypadku sp grupy 1, odpowiednie uprawnienie na typ sp;

w przypadku sp grupy 2, odpowiednie uprawnienie na typ sp, uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną podgrupę;

w przypadku sp grupy 3, odpowiednie uprawnienie na typ sp lub uprawnienie na pełną grupę;

w przypadku sp grupy 4, dla licencji kategorii B2, uprawnienie na pełną grupę.

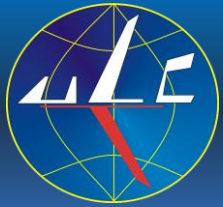


## Grupy statków powietrznych

Do celów uprawnień w licencjach na obsługę techniczną, sp klasyfikuje się według następujących grup:

1) Grupa 1: skomplikowane sp z napędem silnikowym oraz wielosilnikowe śmigłowce, samoloty o maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej przekraczającej FL290, sp wyposażone w systemy sztucznej stateczności i sterowania „fly-by-wire”, sterowce gazowe inne niż ELA2 oraz pozostałe sp wymagające uprawnień na typ, jeśli zostały zdefiniowane jako takie przez Agencję.

Agencja może zdecydować o zaklasyfikowaniu odpowiednio do Grupy 2, Grupy 3 lub Grupy 4 sp, który spełnia warunki określone w akapicie pierwszym, jeżeli uzna, że mniejszy stopień skomplikowania danego sp uzasadnia taką decyzję.



## Grupy statków powietrznych

Grupa 2: sp inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1, należące do następujących podgrup:

(i) podgrupa 2a:

- samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym,
- samoloty z silnikiem turbodrzutowym i samoloty z więcej niż

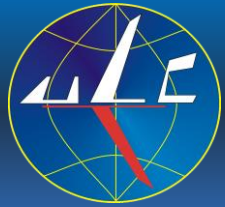
jednym silnikiem turbośmigłowym

zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.

(ii) podgrupa 2b:

- śmigłowce z pojedynczym silnikiem turbinowym,
- śmigłowce z więcej niż jednym silnikiem turbinowym

zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.



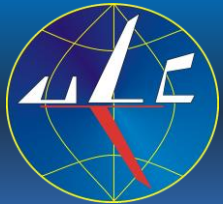
## Grupy statków powietrznych

(iii) podgrupa 2c:

- śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym,
  - śmigłowce z więcej niż jednym silnikiem tłokowym
- zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.

3) Grupa 3: samoloty z silnikiem tłokowym inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1.

4) Grupa 4: szybowce, szybowce z napędem, balony i sterowce inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1.

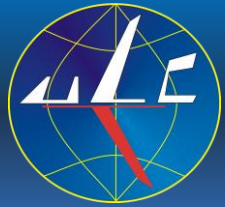


## Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Dla kategorii B2L odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi sp są:

- w przypadku sp grupy 2, odpowiednie uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną grupę;
- w przypadku sp grupy 3, uprawnienie na pełną grupę;
- w przypadku sp grupy 4, uprawnienie na pełną grupę.

Dla kategorii B3 odpowiednie uprawnienie to »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej«.

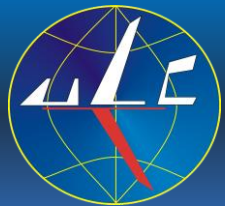


## Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Dla kategorii L odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi sp są:

- (i) dla podkategorii L1C, uprawnienie »szybowce o konstrukcji kompozytowej«;
- (ii) dla podkategorii L1, uprawnienie »szybowce«;
- (iii) dla podkategorii L2C, uprawnienie »szybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej«;
- (iv) dla podkategorii L2, uprawnienie »motoszybowce i samoloty ELA1«;
- (v) dla podkategorii L3H, uprawnienie »balony na ogrzane powietrze«;
- (vi) dla podkategorii L3G, uprawnienie »balony gazowe«;
- (vii) dla podkategorii L4H, uprawnienie »sterowce na ogrzane powietrze«;
- (viii) dla podkategorii L4G, uprawnienie »sterowce gazowe ELA2«;
- (ix) dla podkategorii L5, odpowiednie uprawnienie na typ sterowca.





# Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Zatwierdzenie uprawnień na typ sp wymaga:

— odpowiedniego szkolenia na typ sP kategorii B1, B2 lub C zgodnie z **Dodatkiem III do Part-66**;

W przypadku licencji innych niż licencje kategorii C, zatwierdzenie pierwszego uprawnienia na typ sP w danej kategorii/podkategorii wymaga pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia w miejscu pracy (OJT).

W drodze odstępstwa, w przypadku statków powietrznych grupy 2 i 3, uprawnienia na typ sp mogą zostać zatwierdzone w licencji także po:

— pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z **Dodatkiem III do Part-66**;

— w przypadku kategorii B1 i B2, wykazaniu praktycznego doświadczenia w zakresie typu sp. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.

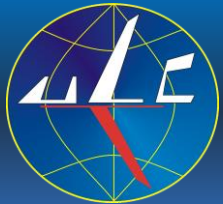
W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt **66.A.30 lit.**, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.



# Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Dla sp grupy 2:

- (i) zatwierdzenie uprawnień na podgrupę producenta dla właścicieli licencji B1 i C wymaga spełnienia wymagań dotyczących uprawnień na typ sp dla co najmniej dwóch typów sp tego samego producenta, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy producenta;
- (ii) zatwierdzenie uprawnień na pełną podgrupę dla właścicieli licencji B1 i C wymaga spełnienia wymagań dotyczących uprawnień na typ sp dla co najmniej trzech typów sp różnych producentów, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy;
- (iii) zatwierdzenie uprawnień na podgrupę producenta i pełną podgrupę dla właścicieli licencji B2 i B2L wymaga wykazania praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i odpowiedniej podgrupy sp oraz, w przypadku licencji B2L, właściwych dla danego uprawnienia na systemy;



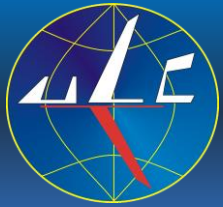
# Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Dla sp grupy 3 i 4:

(i) zatwierdzenie uprawnień na pełną grupę 3 dla właścicieli licencji B1, B2, B2L i C oraz zatwierdzenie uprawnień na pełną grupę 4 dla właścicieli licencji B2 i B2L wymaga wykazania praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i dla grupy 3 i 4 w stosownych przypadkach;

(ii) dla kategorii B1, o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie na grupę 3 podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:

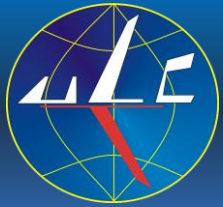
- samoloty z kabiną ciśnieniową,
- samoloty o konstrukcji metalowej,
- samoloty o konstrukcji kompozytowej,
- samoloty o konstrukcji drewnianej,
- samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;



# Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Dla licencji kategorii B3:

- (i) zatwierdzenie uprawnienia na »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, 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;
- (ii) o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie, o którym mowa w ppkt (i), 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.



# Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

Dla wszystkich podkategorii licencji L, z wyjątkiem L5:

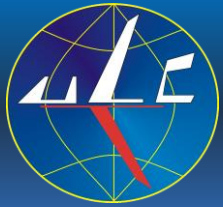
- (i) zatwierdzenie uprawnień wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
- (ii) o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienia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

1) dla uprawnień »szybowce« oraz »szybowce z napędem i samoloty ELA1«:

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

2) dla uprawnienia »balony gazowe«:

- inne niż balony gazowe ELA1; oraz



# Zdobywanie uprawnień wpisywanych do licencji

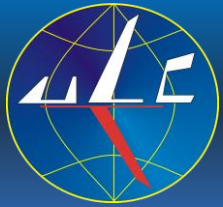
1. „Doświadczenie praktyczne” powinno obejmować reprezentatywny przekrój obejmujący co najmniej:

- dla kategorii B1, B2, B2L i B3: 50% zadań zawartych w **Dodatku II do AMC** związanych z kategorią licencji i odpowiednimi uprawnieniami na typ sp lub uprawnieniami (pod) grupami statków powietrznych;

Dla kategorii L:

- w podkategoriach L1, L1C, L2 lub L2C: 50% jak w akapicie dotyczącym B1, B2, B2L lub B3;

- Doświadczenie to powinno obejmować zadania z każdego akapitu listy Dodatku II. Inne zadania niż te wymienione w Dodatku II można uznać za zastępcze, jeżeli są one odpowiednie. W przypadku uprawnień (pod) grupowych doświadczenie to można wykazać, z jednego lub kilku typów statków powietrznych z odpowiedniej (pod) grupy i może obejmować doświadczenie na statkach powietrznych sklasyfikowanych w grupie 1, 2 i / lub 3, o ile doświadczenie jest odpowiednie. Doświadczenie praktyczne powinno być uzyskane pod nadzorem upoważnionego personelu poświadczającego.



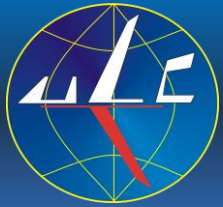
# LICENCJE PART-66

## Przywileje posiadacza i wpisywane uprawnienia

### Uprawnienia wpisywane do licencji kat. B2 – pkt 66.A.45

#### 1) Indywidualne uprawnienie na typ statku powietrznego:

- Statki powietrzne z Grupy 1 , Grupy 2 i Grupy 3 po ukończeniu szkolenia na typ oraz OJT (dla pierwszego wpisywanego uprawnienia w kategorii
- Statki powietrzne z Grupy 2 i Grupy 3 po zdaniu egzaminu na typ (wg pkt. 5 dodatku III do Part-66) i wykazaniu doświadczenia praktycznego na typie (wg dodatku II do AMC Part-66) – pkt 66.A.45 lit. d



# LICENCJE PART-66

## Przywileje posiadacza i wpisywane uprawnienia

### Uprawnienia wpisywane do licencji kat. B2 – pkt 66.A.45

#### 2) Grupowe uprawnienie na typ statku powietrznego:

- Podgrupa producenta/Pełna podgrupa (Grupa 2)  
po wykazaniu doświadczenia praktycznego właściwego dla kategorii licencji i odpowiedniej podgrupy SP
- Pełna grupa (Grupa 3 i Grupa 4)  
po wykazaniu doświadczenia praktycznego właściwego dla kategorii licencji i odpowiedniej grupy SP





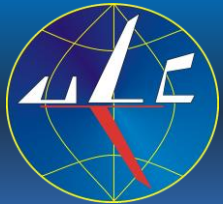
## LICENCJE PART-66

### Przywileje posiadacza i wpisywane uprawnienia

#### Uprawnienia wpisywane do licencji kat. B2L – pkt 66.A.45

Grupowe uprawnienie na typ statku powietrznego:

- Podgrupa producenta/Pełna podgrupa (Grupa 2)  
po wykazaniu doświadczenia praktycznego właściwego dla kategorii licencji, odpowiedniej podgrupy SP i uprawnienia na systemy
- Pełna grupa (Grupa 3 i Grupa 4)  
po wykazaniu doświadczenia praktycznego właściwego dla kategorii licencji i odpowiedniej grupy SP



## LICENCJE PART-66

### Przywileje posiadacza i wpisywane uprawnienia

#### Uprawnienia wpisywane do licencji kat. C – pkt 66.A.45

##### 1) Indywidualne uprawnienie na typ statku powietrznego:

- Statki powietrzne z Grupy 1 , Grupy 2 i Grupy 3 po ukończeniu szkolenia na typ (*na poziomie kat. B1 lub B2 dla pierwszego wpisywanego uprawnienia w kategorii*)
- Statki powietrzne z Grupy 2 i Grupy 3 po zdaniu egzaminu na typ (*na poziomie kat. B1 lub B2 dla pierwszego uprawnienia wpisywanego w kategorii*)



# LICENCJE PART-66

## Przywileje posiadacza i wpisywane uprawnienia

### Uprawnienia wpisywane do licencji kat. C – pkt 66.A.45

#### 2) Grupowe uprawnienie na typ statku powietrznego:

- Podgrupa producenta (Grupa 2)

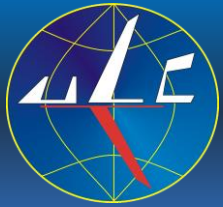
po spełnieniu wymagań dla uzyskania uprawnień na min. dwa typy tego samego producenta reprezentatywne razem dla tej grupy

- Pełna podgrupa (Grupa 2)

po spełnieniu wymagań dla uzyskania uprawnień na min. trzy typy różnych producentów reprezentatywne razem dla Grupy 2

- Pełna grupa (Grupa 3)

po wykazaniu doświadczenia praktycznego na statkach powietrznych reprezentatywnych dla Grupy 3



## LICENCJE PART-66

### Przywileje posiadacza i wpisywane uprawnienia

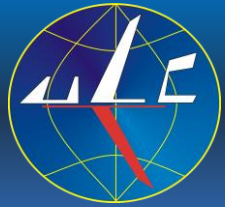
Ograniczenia wpisywane do licencji kat. L – pkt 66.A.45 lit. h tir. (ii)  
ppkt 1 i 2

dla uprawnień „szybowce” oraz „szybowce z napędem i samoloty ELA1”:

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

dla uprawnienia „balony gazowe”:

- inne niż balony gazowe ELA1;



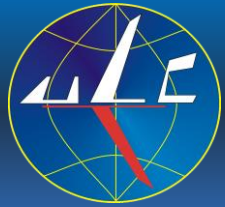
# Utrzymywanie przywilejów zawartych w licencji:



## 66.A.20 (b)

Właściciel licencji na obsługę techniczną s.p. 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 lub spełnił wymagania dotyczące wydania właściwych przywilejów; oraz**
3. **posiada odpowiednie kompetencje, aby certyfikować obsługę techniczną odpowiednich s.p.; oraz**
4. potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi.

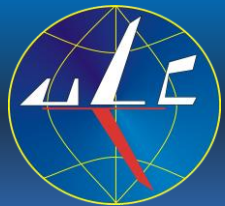


## 66.A.20 (b) Utrzymywanie przywilejów zawartych w licencji:

Charakter doświadczenia:

W zależności od kategorii licencji obsługi s.p., następujące czynności uznawane są jako odpowiednie dla doświadczenia obsługowego:

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



## 66.A.20 (b) Utrzymywanie przywilejów zawartych w licencji:

Dla kategorii B1, B2, B2L, B3 i L, dla każdego s.p. wpisanego do upoważnienia, doświadczenie/praktyka powinna obejmować ten konkretny statek powietrzny lub podobny w ramach tej samej (pod) kategorii licencji. Można uznać dwa statki powietrzne za podobne, jeżeli mają podobną technologię, budowę i porównywalne systemy co znaczy, że są tak samo wyposażone w (odpowiednio dla kategorii licencji):

- **systemy napędowe (tłokowe, turbośmigłowe, turbowentylatorowe, turbowałowe, silnik odrzutowy,**
- **systemy sterowania lotem (tylko stery mechaniczne, stery napędzane hydromechanicznie lub elektromechanicznie),**
- **systemy awioniki (systemy analogowe lub cyfrowe),**
- **strukturę (wyprodukowane z metalu, kompozytów lub drewna).**

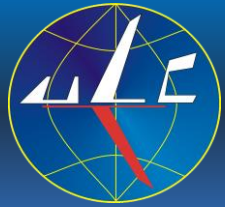


## 66.A.20 (b) Utrzymywanie przywilejów zawartych w licencji:

W przypadku licencji z wpisem uprawnień dla (pod)grupy:

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





## Utrzymywanie przywilejów zawartych w licencji:

### **AMC 66.A20 (b)**

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

- datę;
- typ statku powietrznego;
- identyfikację statku powietrznego, np. numer rejestracyjny;
- rozdział ATA (opcjonalnie);
- wykonaną czynność, np. inspekcja po 100 FH, wymiana koła podwozia głównego (MLG), sprawdzenie oleju w silniku i uzupełnienie, wdrożenie biuletynu serwisowego (SB), lokalizacja usterki, naprawa strukturalna, wdrożenie STC;
- w szczególnym przypadku organizacji Część 145; rodzaj obsługi, np. hangarowa, liniowa;
- rodzaj czynności, np. wykonanie, nadzorowanie, poświadczenie;
- w jakiej kategorii: A, B1, B2, B3 lub C;
- czas w dniach lub w częściach dnia.

[Foreign Part 145 approvals \(europa.eu\)](http://europa.eu)

[B11. TE.CAO.00129 Experience logbook.docx \(live.com\)](http://live.com).