

Świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych (MM)

1.1 Świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich samolotów, ultralekkich śmigłowców oraz ultralekkich wiatrakowców – przepisy ogólne

1.1.1 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich **szybowców**, samolotów, śmigłowców, wiatrakowców, **motolotni**, **lotni** występuje o wydanie tego świadectwa **do organu nadzorującego wykazując się odpowiednim przeszkoleniem i praktyką.**

1.1.2 W przypadku gdy mechanik wykonujący obsługę statku powietrznego posiada już licencję wydaną zgodnie z Załącznikiem III do rozporządzenia WE 2042/2003 (Part-66) w kategorii B1, B2 lub B3, uprawnienia lotnicze wyszczególnione w pkt 1.1.1 lit. a)-g) mogą zostać wpisane do tej licencji na stronie "Załącznik do Formularza 26 EASA" - Krajowe uprawnienia poza zakresem Part-66.

1.2 Szczegółowe wymagania w zakresie wiedzy i umiejętności kandydata

1.2.1 Szkolenie teoretyczne do uzyskania świadectwa kwalifikacji w zakresie ultralekkich: samolotów, śmigłowców i wiatrakowców oraz uprawnień do niego wpisywanych musi zagwarantować kandydatowi nabycie wiadomości z następujących przedmiotów:

- a) prawo – w zakresie techniki lotniczej;
- b) człowiek – możliwości i ograniczenia;
- c) nauki techniczne oraz ogólna wiedza o statku powietrznym;
- d) technika lotnicza dotycząca statku powietrznego;
- e) obsługa techniczna statku powietrznego;
- f) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego.

1.2.2 Szkolenie teoretyczne, o którym mowa w pkt 1.2.1, nie może trwać krócej niż **20 godzin** zegarowych i może być realizowane jedynie metodą stacjonarną, **według zatwierdzonego przez organ nadzorczy programu.**

1.2.3 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1 wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym, musi wykazać podczas części

teoretycznej egzaminu państwowego, że posiada wymaganą wiedzę w zakresie przedmiotów wymienionych w pkt. 1.2.1.

1.2.4 Szkolenie praktyczne kandydata ubiegającego się o świadectwo kwalifikacji w zakresie ultralekkich **szybowców**, samolotów, śmigłowców, wiatrakowców i **motolotni, może odbywać się u producentów sprzętu lotniczego, lub pod nadzorem inspektora techniki w ośrodku szkolenym**, oraz uprawnień do niego wpisywanych musi obejmować następujące elementy:

- a) wykorzystanie instrukcji obsługowych;
- b) identyfikację i umiejscowienie podzespołów oraz ich demontaż i montaż;
- c) posługiwanie się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- d) utrzymywanie właściwego porządku na stanowisku pracy oraz zachowanie czystości;
- e) zachowanie wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- f) dbałość o zdatność statku powietrznego;
- g) dokonanie przeglądu po zakończeniu obsługi;
- h) dokumentowanie poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywanie poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

1.2.5 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. wraz z odpowiednim uprawnieniem podstawowym, musi wykazać podczas części praktycznej egzaminu państwowego posiadanie umiejętności wykazanych w pkt 1.2.4.

1.3 Szczegółowe wymagania w zakresie praktyki obsługowej

1.3.1 Kandydat ubiegający się o świadectwo kwalifikacji, o którym mowa w pkt 1.1. powinien wykazać się praktyką obsługową w stosunku do:

- a) elementów statku powietrznego:
 - płatowca, zespołu napędowego i systemów elektrycznych,
 - awioniki i systemów elektrycznych,

odnoszących się do ultralekkich: **lotni, szybowców**, samolotów, śmigłowców, wiatrakowców i **motolotni** wymienionych w pkt. 1.1.1 lit. d)-g) – wynoszącą minimum 6 miesięcy;

b) statków powietrznych jako całości wymienionych w pkt 1.1.1 lit. a)-c) – wynoszącą minimum 12 miesięcy.

1.3.1.1. Do świadectwo kwalifikacji mechanika obsługi statków powietrznych może być wpisana jedna lub kilka specjalności:

1) mechanik obsługi lotni, samolotu , motolotni, szybowca ultralekkiego, wiatrakowca, śmigłowca

2) mechanik obsługi zespołów napędowych

1.3.2. Uprawnienia mechanika potwierdza inspektor techniki.

1.3.3. Mechanikiem obsługi może być również użytkownik konkretnego statku powietrznego.

1.3.4. Uprawnienia mechanika można łączyć z uprawnieniami inspektora nadzoru.

Obsługa techniczna samolotów ultralekkich może być dokonywana przez użytkownika (pilota), specjalistyczne zaś prace może wykonywać mechanik poświadczenia obsługi, który w danej dziedzinie się wyspecjalizował. Nie musi tego jednak potwierdzać formalnymi uprawnieniami, bo uprawnienia to jedno, a umiejętności to drugie. Jego oświadczenie i podpis w książce statku powietrznego jest gwarancją przejęcia przez niego pełnej odpowiedzialności. Nadmierne rozbudowywanie uprawnień nie podniesie bezpieczeństwa, natomiast zdecydowanie podniesie koszty zdobycia tych uprawnień, co zniechęci do podejmowania się tych działań. Mechanik poświadczenia obsługi to nie zawód, przynajmniej nie w Polsce i nie teraz. Jest to zajęcie dodatkowe i najczęściej będzie sprawowane przez mechaników licencjonowanych.

Pieczęć nad mechanikami powinien sprawować Główny Inspektor techniki, a organ nadzorujący powinien dbać o skuteczne sposoby weryfikacji wiedzy techników, mechaników (nie wiemy jeszcze jak się będą nazywali). Nadmierne regulacje proponowane przez Urząd ograniczają inicjatywę przyszłych organów nadzorujących.

Z poważaniem

Zarząd LAF RP