

ŚCIEŻKI ROZWOJU ZAWODOWEGO **(struktura dzieła)**

dla zawodu: Technik awionik

w branży: Mechaniczna- budowa maszyn obróbka metali i tworzyw sztucznych

Warszawa 2018

Przedstawiam propozycje ścieżek rozwoju zawodowego opracowane na podstawie przeprowadzonej analizy zapisów zmodyfikowanych podstaw programowych kształcenia w zawodach dla zawodu TECHNIK AWIONIK oraz w oparciu o funkcjonujące w branży formy doskonalenia umożliwiające absolwentowi szkoły zawodowej wykonywanie zadań zawodowych w sposób w pełni profesjonalny i bezpieczny.

I. Możliwości uzyskiwania i podwyższania kwalifikacji w zawodzie oraz w zawodach pokrewnych w ramach edukacji formalnej z uwzględnieniem kwalifikacyjnych kursów zawodowych

Ta część opracowania powinna zawierać:

- ▶ Nazwę i symbol cyfrowy zawodu
TECHNIK AWIONIK 315316

- ▶ Typy szkół, w których odbywa się kształcenie
TECHNIKUM

- ▶ Symbol i nazwę kwalifikacji wchodzących w skład zawodu
EEE.12 Wykonywanie obsługi technicznej wyposażenia awionicznego i elektrycznego statków powietrznych

- ▶ Możliwości podwyższania i uzupełniania wykształcenia w ramach zawodu i zawodów pokrewnych
W ramach zawodu istnieje możliwość podwyższania i uzupełniania wykształcenia na technicznych studiach wyższych I i II stopnia. Zawodem pokrewnym dla zawodu technik awionik jest technik mechanik lotniczy.

- ▶ Specjalizacje w zawodzie
Wykonywanie obsługi technicznej wyposażenia awionicznego i elektrycznego statków powietrznych.
Po spełnieniu kryteriów sformułowanych w Rozporządzeniu KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014r. technik uzyskuje prawo do wykonywania obsług technicznych określonych typów statków powietrznych w zakresie określonym przez pracodawcę.

W obecnym stanie prawnym, technik awionik po zdaniu egzaminu zawodowego uzyskuje tytuł technik awionik, lecz nie ma uprawnień do poświadczania wykonywanych czynności obsługowych statków powietrznych. Uzyska takie uprawnienia tylko w przypadku otrzymania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wydawaną przez Władzę Lotniczą (w Polsce jest to Urząd Lotnictwa Cywilnego) w oparciu o Rozporządzenie KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014 r oraz odbycia i zaliczenia „szkolenia na typ”.

Licencje na obsługę statku powietrznego są podzielone na kategorie A, B1, B2, B3 i C.¹

¹Wg. przepisów PART 66 „... 1. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi 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 organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację.

2. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi 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 podkategorie A.

3. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na: (i) 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 (ii) wydawania poświadczeń obsługi 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 organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację, oraz do uprawnień już wyszczególnionych w licencji B2. Licencja kategorii B2 nie obejmuje żadnej podkategorie A.

4. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B3 pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi 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 poświadczeń obsługi 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 rozumieć się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi.

Otrzymanie jednej z ww. licencji jest uzależnione od spełnienia dwóch warunków:

1. Zaliczenie egzaminu pisemnego z wiedzy podstawowej wg przepisów PART 66 na poziomie uzależnionym od rodzaju kategorii².
2. Odbycie praktyki w certyfikowanej organizacji wg PART 145. Okres praktyki jest również określony zależnie od kategorii³.

²Kwalifikacja 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
	Silnikiem (-ami) turbinowym (-mi)	Silnikiem (-ami) tłokowym (-mi)	Silnikiem (-ami) turbinowym (-mi)	Silnikiem (-ami) tłokowym (-mi)	Elektronika lotnicza – awionika	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

³Wg. przepisów PART 66 "... 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;

Ścieżki rozwoju

Uczeń rozpoczynający naukę w technikum, w klasie o profilu awionik ma przed sobą 4 różne ścieżki, które prowadzą do uzyskania kwalifikacji upoważniających wykonywanie zawodu, czyli licencji na obsługę statku powietrznego kategorii B.3, B.2 lub C.

(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;

(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;

(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;

(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:

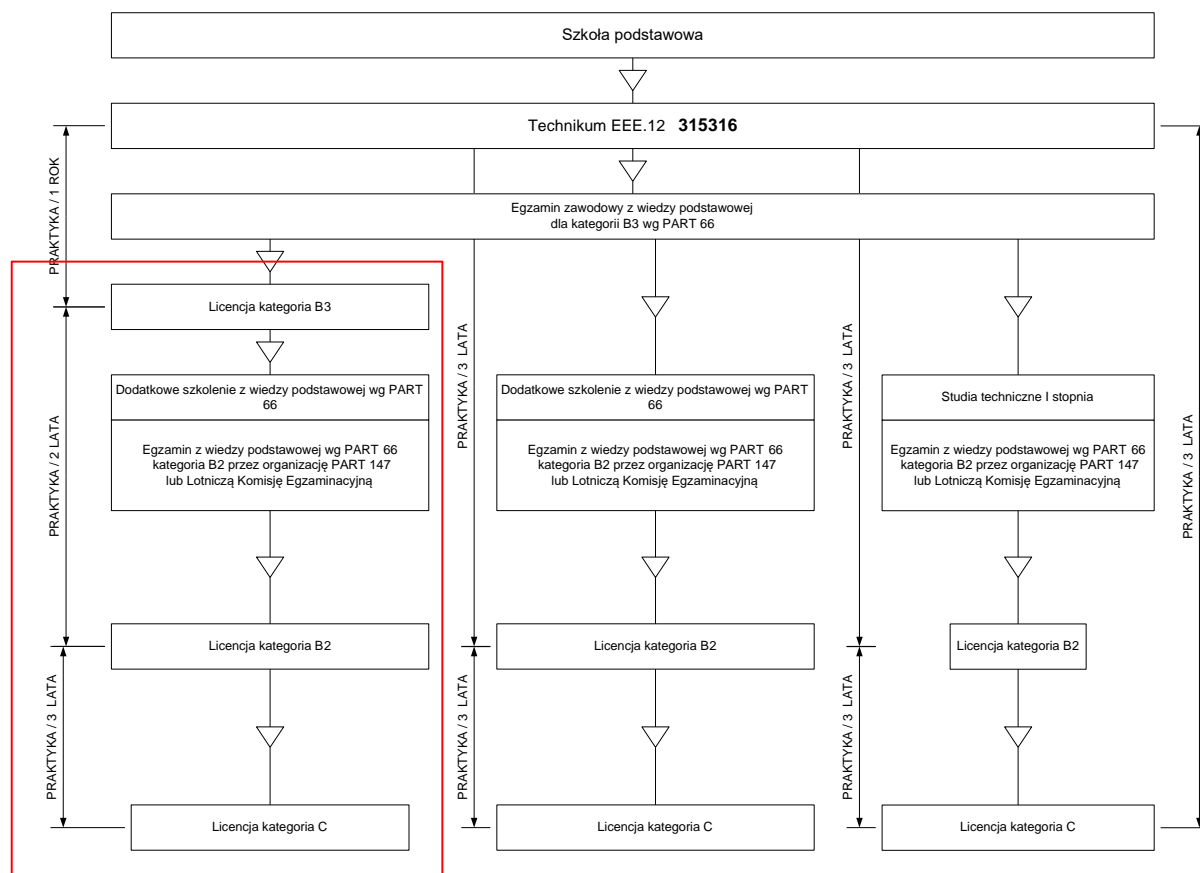
(i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 na dużym statku powietrznym lub jako personel pomocniczy zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji;

(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 organizacji 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.

ŚCIEŻKA I



Wskazuje drogę do otrzymania licencji kategorii B2 i C, przechodząc przez kolejne etapy, którymi są:

Egzamin zawodowy; z wiedzy podstawowej wg modułów PART 66 i udokumentowana praktyka (książka mechanika lotniczego) w organizacji PART 145.

Otrzymanie licencji kategorii B3;

Otrzymanie licencji kategorii B2;

Otrzymanie licencji kategorii C.

Zgodnie z „Podstawą Programową kształcenia w zawodzie technik mechanik lotniczy – MBM.31” zdanie egzaminu zawodowego po zakończeniu nauki w szkole wg. standardów MEN skutkuje otrzymaniem tytułu zawodowego technik awionik. Szkoła spełniająca wymagania organizacji PART 147 może przeprowadzić w trakcie nauki egzaminy z modułów wg wymagań PART 66 wraz z wydaniem odpowiednich certyfikatów uznania, co zapewni absolwentom uznanie przez Władze Lotnicze szkolenia z wiedzy podstawowej zgodnie z part147 dla poziomie kategorii B3, lub zaliczenie egzaminów z wiedzy podstawowej z modułów wg wymagań PART 66 przez Urząd Lotnictwa Cywilnego na podstawie Raportu Uznania Wiedzy. Do spełnienia wymagań dla uzyskania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego pozostaje zaliczenie praktyki trwającej 1 rok w certyfikowanej organizacji obsługowej wg przepisów PART 145.

Po upływie roku absolwent spełnia wszystkie wymagania do otrzymania licencji kategorii B3. Uprawnia ona do wykonywania, potwierdzania i nadzoru nad wykonywaniem czynności obsługowych statków powietrznych samolotów z kabiną nieciśnieniową wyposażonych w

silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej do 2 000 kg, nie eksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym.

Jeżeli technik awionik będzie nadal zainteresowany podniesieniem swoich kwalifikacji może starać się o dodanie kategorii B2⁴ do istniejącej licencji.

Po odbyciu dodatkowego szkolenia z wiedzy podstawowej wg PART 66 w zakresie określonym dla kategorii B2 oraz zdaniu egzaminu uzupełniającego z wiedzy podstawowej pozostaje mu warunek odbycia praktyki trwającej kolejne 2 lata.

Jeżeli technik awionik będzie nadal zainteresowany podniesieniem swoich kwalifikacji może starać się o dodanie kategorii C⁵ do istniejącej licencji.

Otrzymanie licencji kategorii C uzależnione jest tylko od doświadczenia w obsłudze statków powietrznych. Wymagana jest legitymowanie się praktyką trwającą kolejne 3 lata.

Kategoria C stanowi zwieńczenie kariery technika awionika.

⁴Wg. przepisów PART 66 „Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na:

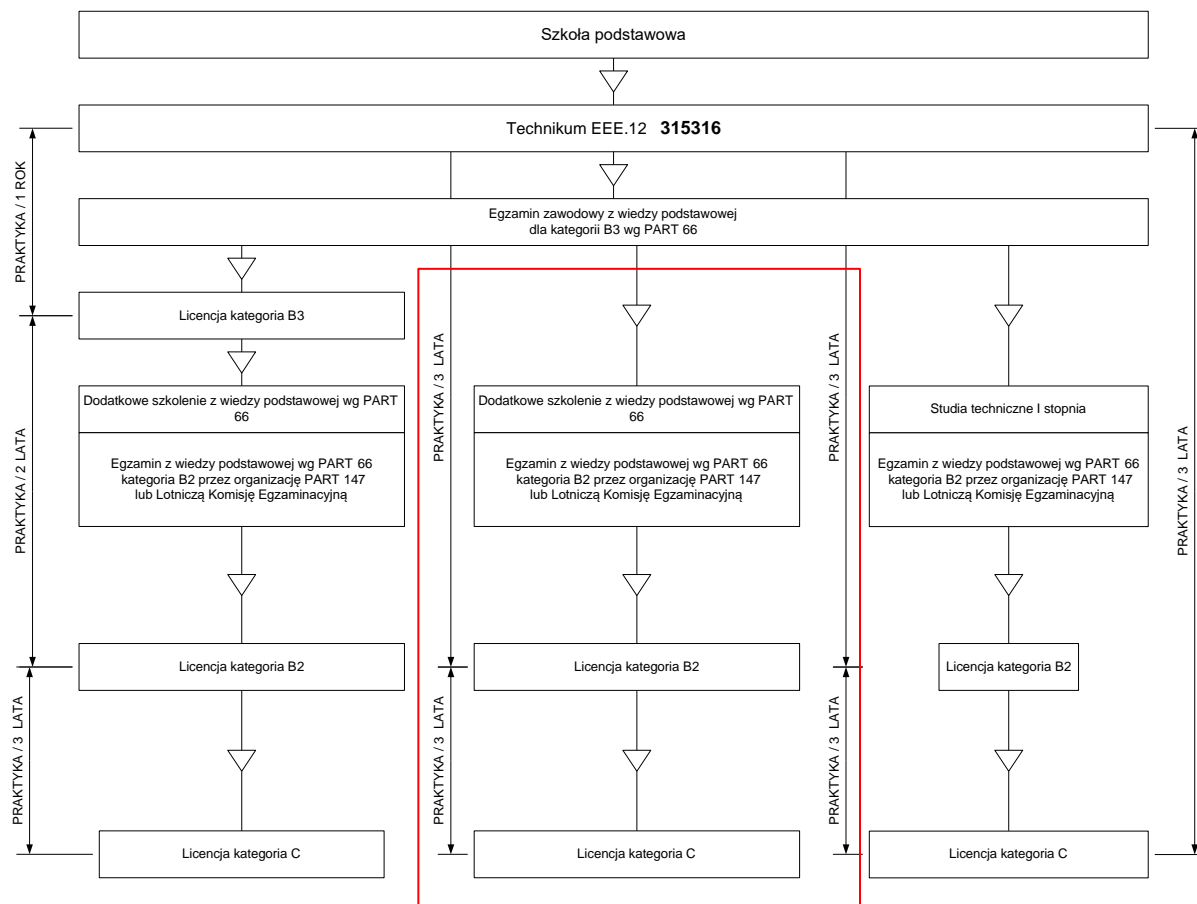
(i) wydawanie poświadczenia dopuszczenia do eksploatacji oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2 w zakresie:

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

(ii) wydawania poświadczenia dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych itp.”

⁵Wg. przepisów PART 66 „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.”

ŚCIEŻKA II



Wskazuje drogę do otrzymania licencji kategorii B2 i C, omijając etap uzyskiwania licencji kategorii B3, czyli podzielona jest następująco:

Egzamin zawodowy;

Otrzymanie licencji kategorii B2;

Otrzymanie licencji kategorii C.

Zgodnie z „Podstawą Programową kształcenia w zawodzie technik awionik – EEE.12” zdanie egzaminu zawodowego skutkuje otrzymaniem tytułu zawodowego technik awionik. Absolwent może rozpocząć pracę jako personel pomocniczy w certyfikowanej organizacji obsługowej wg przepisów PART 145. Równoległe będąc zatrudnionym absolwent może odbyć dodatkowe szkolenia lub na zasadzie samokształcenia z wiedzy podstawowej wg PART 66 w zakresie określonym dla kategorii B2 i zdać egzamin z wiedzy podstawowej z modułów PART 66 – niektóre egzaminy w modułów mogą być zaliczone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego na podstawie Raportu Uznanie Wiedzy. . Po zaliczeniu egzaminu z modułów wg PART 66, wymagane doświadczenie praktyczne w obsłudze technicznej statków powietrznych do uzyskania licencji wynosi 3 lata.

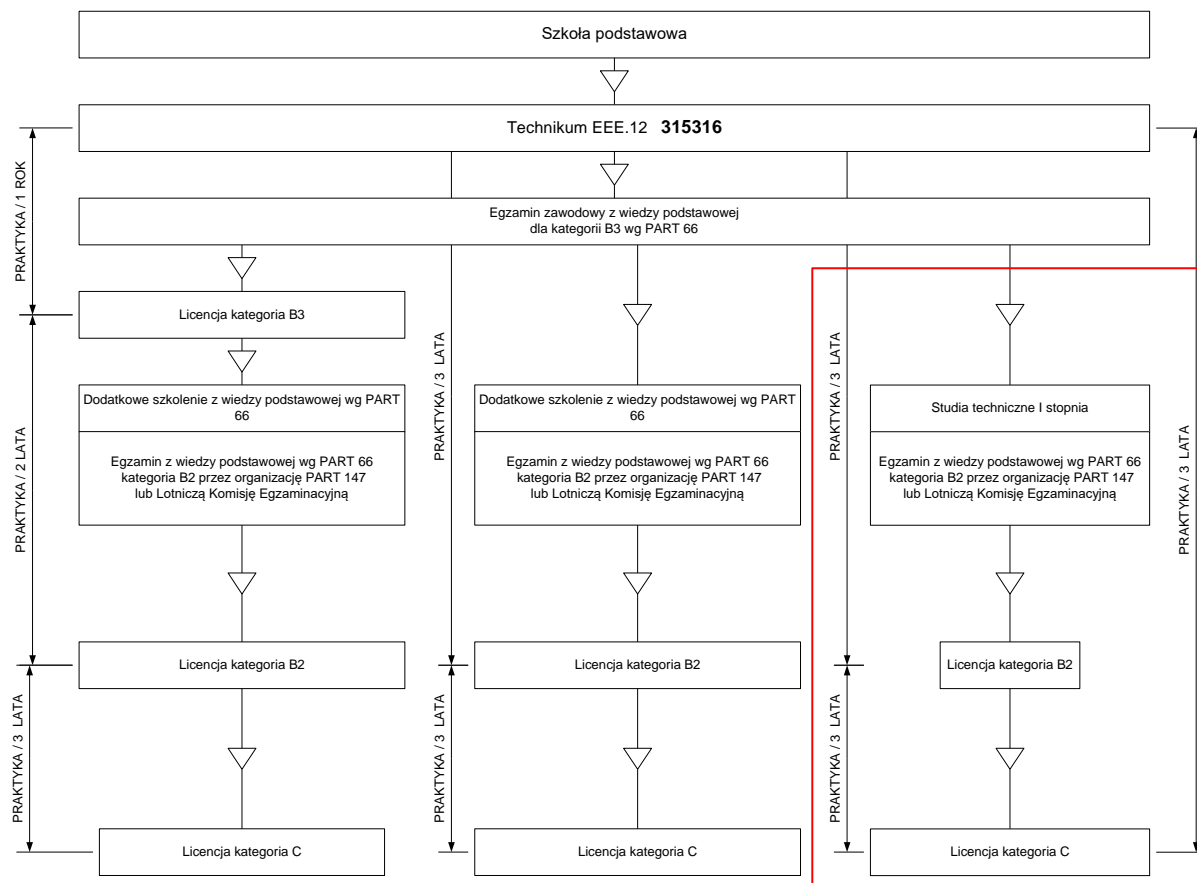
Jeżeli technik awionik będzie nadal zainteresowany podniesieniem swoich kwalifikacji może starać się dodanie kategorii C⁶ do istniejącej licencji.

⁶Wg. przepisów PART 66 „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.”



Otrzymanie licencji kategorii C uzależnione jest tylko od doświadczenia w obsłudze samolotów powietrznych. Wymagana jest legitymowanie się praktyką trwającą kolejne 3 lata. Kategoria C stanowi zwieńczenie kariery technika mechanika lotniczego.

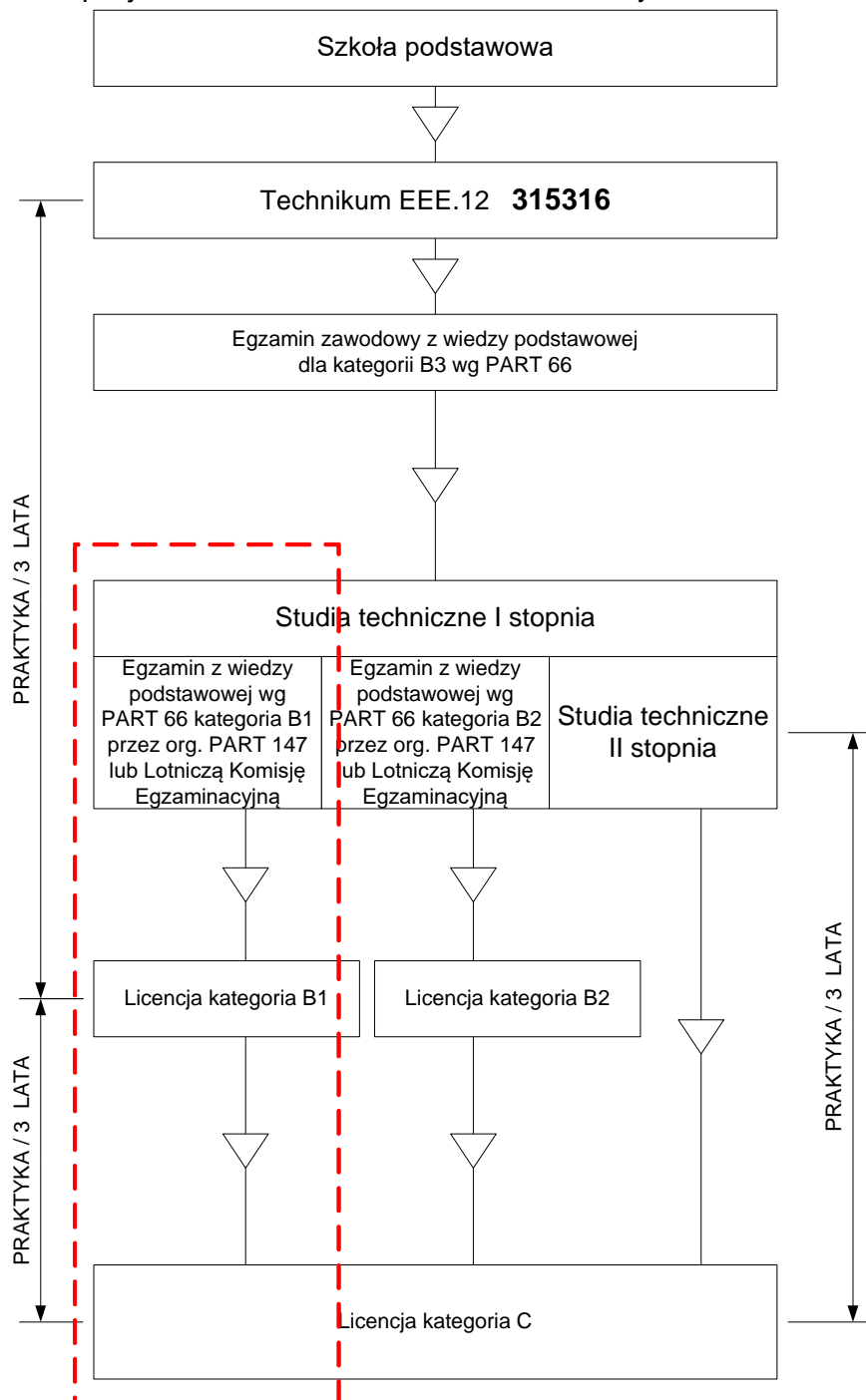
ŚCIEŻKA III



Ścieżka III wskazuje możliwość pracy w zawodzie technika awionika po ukończeniu studiów technicznych i otrzymaniu licencji na obsługę techniczną statków powietrznych kategorii B2. Po zdaniu egzaminu zawodowego ukończeniu technikum absolwent kontynuuje naukę na studiach technicznych o kierunkach pokrewnych do kierunku „lotnictwo i kosmonautyka”. Po ukończeniu studiów I stopnia absolwent otrzymuje tytuł inżyniera. Równolegle zdaje egzaminy z modułów wiedzy podstawowej wg przepisów PART 66 na poziomie kategorii B2 - niektóre egzaminy w modułów mogą być zaliczone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego na podstawie Raportu Uznania Wiedzy. . Warunkiem otrzymania licencji jest również odbycie praktyki, której czas trwania wynosi 3 lata. Część praktyki może zostać uznana przez ULC jeżeli była się w ramach praktyk studenckich. Pozostałą część praktyki należy odbyć w certyfikowanej organizacji obsługowej wg przepisów PART 145. Jeżeli inżynier mechanik pracując jako technik mechanik będzie zainteresowany podniesieniem swoich kwalifikacji zawodowych może starać się o dodanie kategorii C do istniejącej licencji. Otrzymanie licencji kategorii C uzależnione jest tylko od doświadczenia w obsłudze statków powietrznych. Wymagana jest legitymowanie się praktyką trwającą kolejne 3 lata. Kategoria C stanowi zwieńczenie kariery zawodowej inżyniera awionika.

ŚCIEŻKA IV

Ścieżka IV wskazuje możliwość pracy w obsłudze technicznej statków powietrznych z jednoczesną zmianą zawodu. Dla zawodu technik awionik pokrewnym zawodem jest technik mechanik lotniczy. Wybierając IV ścieżkę rozwoju możliwe jest kontynuowanie nauki na studiach technicznych I stopnia na kierunkach pokrewnych do kierunku „lotnictwo i kosmonautyka” o specjalnościach „mechanika i budowa maszyn”.



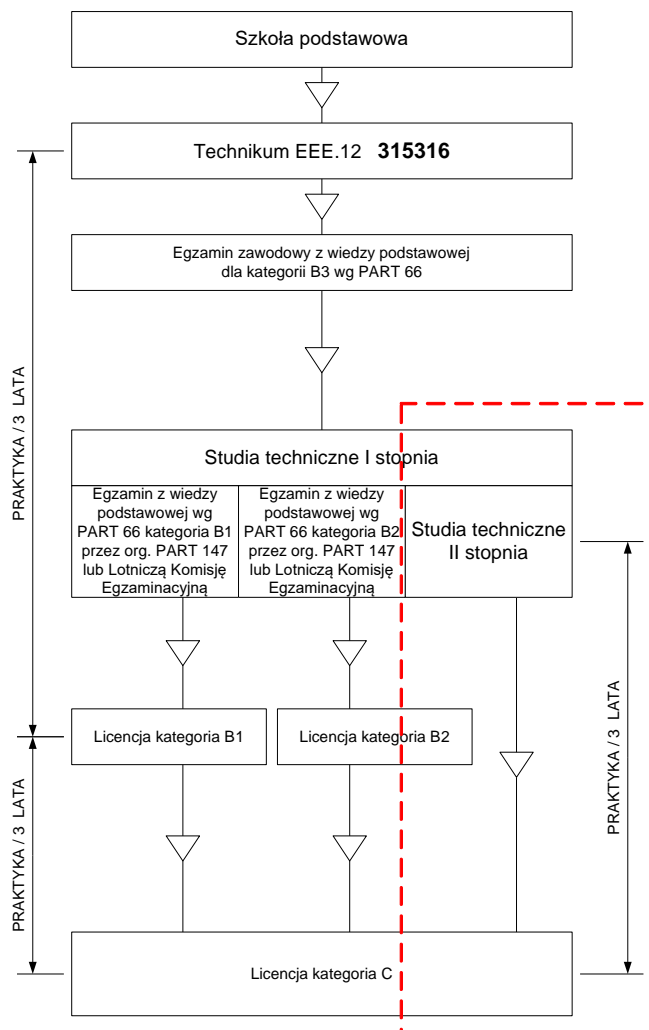
Po ukończeniu studiów I stopnia absolwent otrzymuje tytuł inżyniera.

Równolegle zdaje egzaminy z modułów wiedzy podstawowej wg przepisów PART 66 na poziomie kategorii B1 - niektóre egzaminy w modułów mogą być zaliczone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego na podstawie Raportu Uznania Wiedzy.. Warunkiem otrzymania licencji jest również odbycie praktyki, której czas trwania wynosi 3 lata. Część praktyki może zostać



uznana przez ULC jeżeli była się w ramach praktyk studenckich. Pozostałą część praktyki należy odbyć w certyfikowanej organizacji obsługowej wg przepisów PART 145. Jeżeli inżynier, pracując jako technik mechanik będzie zainteresowany podniesieniem swoich kwalifikacji zawodowych może starać się o uzyskanie licencji kategorii C. Uzyskanie licencji kategorii C uzależnione jest tylko od doświadczenia w obsłudze statków powietrznych. Wymagana jest legitymowanie się praktyką trwającą kolejne 3 lata. Kategoria C stanowi zwieńczenie kariery zawodowej inżyniera.

ŚCIEŻKA V



Ścieżka V wskazuje możliwość pracy w obsłudze technicznej statków powietrznych po ukończeniu studiów technicznych II stopnia.

Po zdaniu egzaminu zawodowego absolwent kontynuuję naukę na studiach technicznych na kierunkach pokrewnych do kierunku „lotnictwo i kosmonautyka”

Po ukończeniu studiów I stopnia absolwent otrzymuje tytuł inżyniera i kontynuuje naukę na studiach technicznych II stopnia. Po ukończeniu studiów II stopnia absolwent otrzymuje tytuł magistra inżyniera.

Otrzymanie tego tytułu pozwala na ubieganie się o otrzymanie licencji kategorii C.

Jedynym warunkiem jest legitymowanie się praktyką trwającą kolejne 3 lata⁷.

Kategoria C stanowi zwieńczenie kariery w zawodzie awionik.

⁷Wg. przepisów PART 66, „dla kategorii C uzyskanej podczas ścieżki akademickiej: wnioskodawca posiadający stopień akademicki w dyscyplinie technicznej otrzymany na uniwersytecie lub innej organizacji 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.”

Omówione powyżej ścieżki rozwoju zawodowego przedstawiają drogi do otrzymania licencji określonej kategorii na obsługę techniczną statku powietrznego.

Ponadto wszyscy wykonawcy obsług technicznych statków powietrznych (również ci którzy nie posiadają licencji) muszą ukończyć z wynikiem pozytywnym szkolenie z budowy i zasad eksploatacji konkretnego typu statku powietrznego (na którym będą wykonywać czynności obsługi technicznej), tzw. „szkolenie na typ”. Otrzymane certyfikaty szkolenia na typ umożliwiają uzyskanie odpowiednich uprawnień dotyczących konkretnego typu statku powietrznego⁸:

- Dla kategorii B1, B2 lub C odpowiednimi uprawnieniami są uprawnienia na typ statku powietrznego.
- Dla kategorii B3 odpowiednimi uprawnieniami są uprawnienia na typ samolotu z kabiną nieciśnieniową wyposażonego w silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg.
- Dla kategorii C dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.

8

Wymagania dotyczące przyznawania uprawnień na statek powietrzny			
Grupy statków powietrznych	Licencja B1/B3	Licencja B2	Licencja C
<p><u>Grupa 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Złożone st. pow. napędzane silnikiem. • Śmigłowce z wieloma silnikami • Samoloty certyfikowane powyżej FL290. • St. pow. wyposażone w system komputerowego sterowania kierunkowego i statecznością samolotu (fly-by-wire) • Inne statki pow., gdy zdefiniowane przez Agencję 	<p>(dla B1)</p> <p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>Szkolenie na typ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - teorie + egzamin - praktyka + ocena <p>PLUS</p> <p>Praktyka na stanowisku (OJT) (dla pierwszego st. pow. w podkategorii licencji)</p>	<p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>Szkolenie na typ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - teorie + egzamin - praktyka + ocena <p>PLUS</p> <p>Praktyka na stanowisku (OJT) (dla pierwszego st. pow. w kategorii licencji)</p>	<p>Indywidualne UPRAWNIENIE NA TYP</p> <p>Szkolenie na typ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - teorie + egzamin

Formularz licencji na obsługę techniczną statków powietrznych określonej w Part-66.

I.
UNIA EUROPEJSKA*
[PAŃSTWO]
[NAZWA I LOGO ORGANU]

II.
Part -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 Part-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 I 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 sześciomiesięcznego 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 Part-66

WAŻNOŚĆ	A	B1	B2	B3	C
Samoloty turbinowe			nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą
Samoloty tłokowe			nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą
Śmigłowce turbinowe			nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą
Śmigłowce tłokowe			nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą
Elektronika lotnicza	nie dotyczą	nie dotyczą		nie dotyczą	nie dotyczą
Duże statki powietrzne	nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą	
Statki powietrzne inne niż duże	nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą	
Samoloty z kabiną ciśnieniową wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej	nie dotyczą	nie dotyczą	nie dotyczą		nie dotyczą

X. Data i podpis urzędnika wydającego:

XI. Pieczęć lub stempel instytucji wydającej:

III. Numer licencji:



II. Wykaz uprawnień zawodowych niezbędnych do wykonywania zawodu (uzyskiwanych w ramach edukacji formalnej i edukacji pozaformalnej) oraz innych form doskonalenia zawodowego

Wykonywanie zawodu jest możliwe po spełnieniu wymagań zawartych w Rozporządzeniu KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014 r.

II.1. Uprawnienia zawodowe, do zdobycia których przygotowuje szkoła (wpisane w PPKZ)

Nazwa zawodu: Technik awionik

Nazwa certyfikatu/dokumentu nadającego uprawnienia zawodowe	Podstawa prawna wydania certyfikatu/dokumentu nadającego uprawnienia zawodowe	Zakres uprawnień	Wymagany czas trwania kursu/szkolenia/ innej formy doskonalenia przygotowującej do uzyskania uprawnień	Szacunkowy koszt kursu/szkolenia/ innej formy doskonalenia przygotowującej do uzyskania uprawnień	Podmiot/instytucja wydająca uprawnienia	Okres, na jaki wydawany jest dokument	Ograniczenia wiekowe uzyskania uprawnień
Brak – uprawnienia zawodowe uzyskuje się wyłącznie po odbyciu praktyki							

II.2. Uprawnienia zawodowe, których zdobycie jest możliwe po odbyciu odpowiedniego kursu/szkolenia/innej formy doskonalenia poza systemem szkolnym

Nazwa certyfikatu/dokumentu nadającego uprawnienia zawodowe	Podstawa prawna wydania certyfikatu/dokumentu nadającego uprawnienia zawodowe	Zakres uprawnień	Wymagany czas trwania kursu/szkolenia/ innej formy doskonalenia przygotowującej do uzyskania uprawnień	Szacunkowy koszt kursu/szkolenia/innej formy doskonalenia przygotowującej do uzyskania uprawnień	Podmiot/instytucja wydająca uprawnienia	Okres, na jaki wydawany jest dokument	Ograniczenia wiekowe uzyskania uprawnień
Brak – uprawnienia zawodowe uzyskuje się wyłącznie po odbyciu praktyki							

II.3. Uprawnienia zawodowe, których zdobycie jest możliwe po odbyciu odpowiedniego kursu/szkolenia/innej formy doskonalenia oraz odbyciu stażu/praktyki w zawodzie

Nazwa certyfikatu/dokumentu nadającego uprawnienia zawodowe	Podstawa prawna wydania certyfikatu/dokumentu nadającego uprawnienia zawodowe	Zakres uprawnień	Wymagany czas trwania kursu/szkolenia/ innej formy doskonalenia przygotowującej do uzyskania uprawnień	Szacunkowy koszt kursu/szkolenia/innej formy doskonalenia przygotowującej do uzyskania uprawnień	Podmiot/instytucja wydająca uprawnienia	Okres, na jaki wydawany jest dokument	Ograniczenia wiekowe uzyskania uprawnień
Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego	Rozporządzenie KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014 r.	Kategoria A	1 rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego	Praktyka/ staż realizowana jest zazwyczaj w trakcie zatrudnienia w certyfikowanej organizacji obsługowej wg. PART 145	Urząd Lotnictwa Cywilnego	5 lat	Wiek powyżej 18 lat
Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego	Rozporządzenie KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014 r.	Kategoria B3	1 rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego	Praktyka/ staż realizowana jest zazwyczaj w trakcie zatrudnienia w certyfikowanej organizacji obsługowej wg. PART 145	Urząd Lotnictwa Cywilnego	5 lat	Wiek powyżej 18 lat

Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego	Rozporządzenie KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014 r.	Kategoria B2	2 lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego	Praktyka/ staż realizowana jest zazwyczaj w trakcie zatrudnienia w certyfikowanej organizacji obsługowej wg. PART 145	Urząd Lotnictwa Cywilnego	5 lat	Wiek powyżej 18 lat
Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego	Rozporządzenie KE nr 1321/2014 z dn. 26.11.2014 r.	Kategoria C	3 lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego Studia wyższe	Praktyka/ staż realizowana jest zazwyczaj w trakcie zatrudnienia w certyfikowanej organizacji obsługowej wg. PART 145	Urząd Lotnictwa Cywilnego	5 lat	Wiek powyżej 18 lat

II.4. Inne formy podnoszenia kwalifikacji w zawodzie

Tytuł formy doskonalenia	Zakres kształcenia	Wymagany czas trwania formy doskonalenia	Szacunkowy koszt formy doskonalenia	Podmiot/instytucja wydająca zaświadczenie/certyfikat
Szkolenie na typ statku powietrznego-	Samoloty o maksymalnej masie startowej powyżej 30000 kg	Kategoria B.2- 100 godz. Kategoria C- 30 godz.	Koszt szkolenia jest uzależniony od typu statku powietrznego	Certyfikowana organizacja szkoleniowa wg. przepisów PART 147
Szkolenie na typ statku powietrznego-	Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 30000 kg lub mniejszej, lecz większej niż 5700 kg	Kategoria B.2- 100 godz. Kategoria C- 25 godz.	Koszt szkolenia jest uzależniony od typu statku powietrznego	Certyfikowana organizacja szkoleniowa wg. przepisów PART 147
Szkolenie na typ statku powietrznego-	Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 5700 kg lub mniejszej	Kategoria B.2- 60 godz. Kategoria C- 15 godz.	Koszt szkolenia jest uzależniony od typu statku powietrznego	Certyfikowana organizacja szkoleniowa wg. przepisów PART 147
Szkolenie na typ statku powietrznego-	Śmigłowce	Kategoria B.2- 100 godz. Kategoria C- 15 godz.	Koszt szkolenia jest uzależniony od typu statku powietrznego	Certyfikowana organizacja szkoleniowa wg. przepisów PART 147

II.5. Dodatkowe kwalifikacje uzyskiwane poza systemem szkolnym w ramach kwalifikacji rynkowych, umożliwiających rozwijanie kompetencji zawodowych w danym obszarze zawodowym/branży

Nazwa kwalifikacji	Zakres kwalifikacji/kluczowe kompetencje	Podmiot/institucja potwierdzająca uzyskanie kwalifikacji
UPOWAŻNIENIE WYDAWANE PRZEZ PRACODAWCĘ	Na podstawie certyfikatu uznania potwierdzającego szkolenie na typ statku powietrznego eksploatowanego w firmie, pracodawca upoważnia do obsługi całości lub poszczególnych systemów określonego typu statku powietrznego.	PRACODAWCA

III. Inne informacje ważne z punktu widzenia rozwoju zawodowego

III.1. Potencjalne miejsca zatrudnienia absolwenta, w tym możliwość samozatrudnienia

Certyfikowane organizacje obsługowe wg. przepisów PART 145.

Wykonywanie obsług technicznych statków powietrznych w ramach posiadanej licencji w ramach samozatrudnienia na rzecz innych organizacji obsługowych.

Siły Powietrzne RP – personel obsługi technicznej statków powietrznych w bazach lotniczych

III.2. Potencjalne zajmowane stanowiska pracy, możliwości awansu po spełnieniu określonych warunków, np. staż pracy, uzyskanie dodatkowych uprawnień, uzupełnienie wykształcenia

Pomocniczy personel techniczny- mechanik wykonujący czynności obsługowe bez możliwości poświadczenia ich wykonania.

Technik awionik z licencją kategorii A lub B3 wykonujący czynności obsługowe- poświadczający wykonanie tych czynności

Technik awionik z licencją kategorii B2- poświadczający wykonanie czynności obsługowych własnych i personelu pomocniczego.

Technik awionik z licencją kategorii C- poświadczający wykonanie bazowej obsługi technicznej statku powietrznego.

Po ukończeniu studiów:

Inżynier z licencją kategorii A lub B3 wykonujący czynności obsługowe- poświadczający wykonanie tych czynności

Inżynier z licencją kategorii B2- poświadczający wykonanie czynności obsługowych własnych i personelu pomocniczego.

Inżynier z licencją kategorii C- poświadczający wykonanie bazowej obsługi technicznej statku powietrznego.

III.3. Predyspozycje/ograniczenia w zdobywaniu zawodu

Badania lotniczo- lekarskie do licencji.

Wiek powyżej 18 lat.