

**Informationsschrift des Luftfahrt-Bundesamtes
über die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission
vom 26. November 2014,
hier: Anhang III (Teil-66)**

Bitte beachten Sie:

Diese Informationsschrift soll als Leitfaden für Anwärter auf eine Lizenz nach Teil-66 dienen. Sie stellt die gesetzlichen Vorschriften vereinfacht dar. Keinesfalls werden durch diese Informationsschrift die gesetzlichen Grundlagen ersetzt oder die Entscheidungen des Luftfahrt-Bundesamtes für den Einzelfall festgelegt. Änderungen an dieser Informationsschrift sind jederzeit möglich und berühren frühere Entscheidungen ebenfalls nicht. Die aktuelle Version der Informationsschrift kann im Internet unter www.lba.de herunter geladen werden.

Inhalt

1	Einleitung.....	3
2	Geltungsbereich und Rechte eines Freigabeberechtigten auf Grundlage einer Lizenz nach Teil-66	4
3	Rechte einer Teil-66 Lizenz im nationalen Luftrecht / Annex I Luftfahrzeuge	7
4	Formaler Ablauf der Lizenzbeantragung.....	8
5	Erteilung einer (Unter-)Kategorie	9
5.1	Gefordertes Grundlagenwissen.....	9
5.2	Geforderte praktische Erfahrung.....	10
5.2.1	Anerkennung der praktischen Tätigkeiten innerhalb der Berufsausbildung.....	11
5.2.2	Nachweis der praktischen Erfahrung.....	11
6	Erteilung einer Muster- oder Gruppenberechtigung	12
6.1	Luftfahrzeugmusterlehrgang	13
6.1.1	Theoretische Musterausbildung	13
6.1.2	Praktische Musterausbildung	13
6.2	On the Job Training (OJT)	13
6.2.1	Inhalte des OJT.....	14
6.2.2	Notwendige Angaben für das OJT Verfahren eines nach Teil-145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes	14
6.2.3	Notwendige Nachweise für die Genehmigung eines OJT Programm im Einzelfall.	14
6.3	Alternative Voraussetzungen für die Erteilung einer Einzelmusterberechtigung aus den Gruppen 2 und 3.....	15
6.4	Erteilung von Hersteller-/Untergruppenberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 2	15
6.5	Gruppenberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 3.....	18
6.6	Gruppenberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 4.....	20
6.7	Berechtigungen der Kategorie B3	20
6.8	Berechtigungen der Kategorie L.....	21
6.9	Sonderfälle.....	21
7	Änderung oder Verlängerung der Lizenz	22
7.1	Änderung einer Lizenz nach Teil-66.....	22
7.1.1	Erfahrungsforderungen bei der Erweiterung einer existierenden Kategorie um eine weitere Kategorie	22
7.2	Verlängerung einer Lizenz nach Teil-66.....	22
8	Anerkannte Ausbildungsstätten für Grundlagenschulung, Formblätter und weitere Informationen zum Teil-66	23
9	Anhänge	23

1 Einleitung

Gemäß Anhang I (Teil-M, Unterabschnitt H), Anhang II (Teil-145), Anhang Vb (Teil-ML) und Anhang Vd (Teil-CAO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 dürfen Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge oder Komponenten, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, nach Instandhaltungstätigkeiten in den meisten Fällen nur durch entsprechend lizenziertes Technisches Personal ausgestellt werden.

Für die Ausstellung der Freigabebescheinigungen (Certificate of Release to Service) ist eine entsprechende Lizenz nach Anhang III (Teil-66) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 notwendig. Diese Lizenzen unterscheiden sich dabei je nach Art des Luftfahrzeugs und der freizugebenden Tätigkeit.

Diese Informationsschrift soll als Leitfaden für Anwarter auf eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen nach Teil-66 dienen und versucht die gesetzlichen Vorschriften vereinfacht und anschaulich darzustellen.

Bitte beachten Sie dabei:

- dass neben dem Besitz der jeweiligen Teil-66 Lizenz für Freigaben weitere Anforderungen aus Teil-M/Teil-ML sowie Teil-145/Teil-CAO sowie die Bedingungen von 66.A.20(b) erfüllt werden müssen.
- dass das Recht zur Freigabe nach Instandhaltung für Flugzeuge und Hubschrauber, für „Annex I Luftfahrzeuge“ die nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, entweder über § 111a der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) mit der entsprechenden Lizenz nach Teil-66 abgedeckt ist oder in einem separaten nationalen Anhang zu einer Lizenz nach Teil-66 (Anhang zu EASA Formular 26) definiert ist.
- dass sich die Voraussetzungen für die „Annex I Luftfahrzeuge“, die nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, mit Bezug auf §111a, §110 und §109 LuftPersV nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 richten.
- dass für anderes Luftfahrtgerät in Bezug auf Lizenzen für die Freigabe nach Instandhaltung weiterhin die nationalen Regelungen gelten. In Bezug auf Flugmotoren, APU, Flugsicherungsausrüstung und Propeller konsultieren Sie bitte hierzu Infoschrift LuftPersV
- dass eine Lizenz nach Teil-66 nicht automatisch zur Ausstellung einer Bescheinigung der Lufttüchtigkeit (ARC) berechtigt.

Für die Kategorien B2L und L wird zusätzlich ein separates Informationsdokument veröffentlicht, aus diesem Grund werden hier diese Kategorien nur Allgemein behandelt.

2 Geltungsbereich und Rechte eines Freigabeberechtigten auf Grundlage einer Lizenz nach Teil-66

Nach Teil-66 (66.A.3) gibt es verschiedene Lizenzkategorien für Freigabeberechtigtes Personal. Diesen Kategorien beinhalten unterschiedliche Rechte (66.A.20), die grundsätzlich abhängig von der Art der Tätigkeit (Line oder Base Maintenance, Definition s. AMC 66.A.20(a)) sind, die freigegeben werden soll.

Folgende Kategorien können erworben werden:

Kategorie
A
B1
B2
B2L
B3
C
L

Tabelle 1: Lizenzkategorien für freigabeberechtigtes Personal

Für die Freigabe von Line Maintenance Tätigkeiten sind die Kategorien A, B1, B2, B2L, B3 und L vorgesehen, für die Freigabe von Base Maintenance die Kategorie C. Personal mit Lizenzen der Kategorien L, B1, B2, B2L und B3 wird in der Base Maintenance als Unterstützungspersonal tätig.

In den Kategorien A und B1 werden durch Unterkategorien die Rechte für verschiedene Luftfahrzeug/Triebwerkskombinationen aufgeteilt.

Die Kategorie B2L erfordert immer eine oder mehrere Systemberechtigungen.

Derzeit werden nur Teil-66 Lizenzen für Luftfahrzeuge erteilt. Für Komponenten findet gemäß Art. 5(6) der Verordnung(EU) Nr. 1321/2014, weiterhin das nationale Luftrecht Anwendung.

Die Rechte der Teil-66 Kategorien definieren sich wie folgt:

CAT A - Eine Teil-66 Lizenz der Kategorie A berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach einfachen Line Maintenance Arbeiten und nach der Behebung einfacher Mängel innerhalb des Umfangs seiner Berechtigung. Dabei dürfen nur die vom Inhaber der Berechtigung persönlich durchgeführten Arbeiten freigegeben werden.

Die Kategorie A ist in folgende Unterkategorien aufgeteilt:

Unterkategorie	Luftfahrzeugtyp	Triebwerkstyp
A1	Flugzeug	Turbinentriebwerk
A2	Flugzeug	Kolbentriebwerk
A3	Hubschrauber	Turbinentriebwerk
A4	Hubschrauber	Kolbentriebwerk

Tabelle 2: Unterkategorien der Kategorie A

CAT B1 – Eine Lizenz der Kategorie B1 berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, den Triebwerken und den mechanischen und elektrischen Systemen sowie Tätigkeiten als Unterstützungspersonal in der Kategorie B1. Die Berechtigung schließt auch den Austausch von austauschbaren Avionikeinheiten (LRU - Line Replacable Units) ein, für die eine einfache Prü-

fung zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erforderlich ist. Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B1 schließt die Berechtigung der entsprechenden Unterkategorie A mit ein.

Die Kategorie B1 ist in Unterkategorien bezogen auf Kombinationen von Flugzeugen, Hubschraubern, Turbinentriebwerken und Kolbentriebwerken aufgeteilt:

Unterkategorie	Luftfahrzeugtyp	Triebwerkstyp
B 1.1	Flugzeug	Turbinentriebwerk
B 1.2	Flugzeug	Kolbentriebwerk
B 1.3	Hubschrauber	Turbinentriebwerk
B 1.4	Hubschrauber	Kolbentriebwerk

Tabelle 3: Unterkategorien der Kategorie B1

CAT B2 - Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B2 berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten an der Avionik/Elektronik und an elektrischen Systemen sowie Tätigkeiten als Unterstützungspersonal in der Kategorie B2. In der Kategorie B2 wird nicht nach weiteren Unterkategorien unterschieden. Die Berechtigung schließt auch Arbeiten an der Elektrik und Avionik von Triebwerken und mechanischen Systemen ein, für die nur eine einfache Prüfung zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erforderlich ist.

Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B2 berechtigt nicht automatisch zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen der Kategorien A. Hierfür sind entsprechende separate Qualifizierungen notwendig.

CAT B2L - Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B2L berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten an elektrischen Systemen, an den in den Systemberechtigungen der Lizenz enthaltenen Avioniksystemen, als Inhaber der Systemberechtigung „Luftfahrzeugzellensysteme“ an Elektrik und Avionik an Triebwerken und mechanischen Systemen, welche nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erfordern, sowie Tätigkeiten als Unterstützungspersonal in der Kategorie B2L.

In der Kategorie B2L werden folgende Systemberechtigungen unterschieden:

Kategorie
Kommunikation/Navigation (com/nav)
Instrumente
Flugregelung
Luftraumüberwachung
Luftfahrzeugzellensysteme

Tabelle 4: Systemberechtigungen B2L

CAT B3 - Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B3 berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten, einschließlich Arbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, Triebwerken und mechanischen und elektrischen Systemen für nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbentriebwerk und einer Höchststartmasse bis 2000 kg. Die Berechtigung schließt auch den Austausch von austauschbaren Avionikeinheiten (LRU - Line Replaceable Units) ein, für die eine einfache Prüfung zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erforderlich ist. Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B3 berechtigt nicht automatisch zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen der Kategorie A, es ist eine separate Qualifizierung notwendig.

CAT C - Eine Freigabeberechtigung der Kategorie C berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen. Die Berechtigung gilt für Luftfahrzeuge in ihrer Gesamtheit einschließlich aller Systeme. Eine Freigabeberechtigung für die Kategorie C ist ausschließlich nach der Base Maintenance erforderlich, bei der das Luftfahrzeug in seiner Gesamtheit freigegeben wird, nachdem die einzelnen Instandhaltungstätigkeiten durch entsprechendes Unterstützungspersonal der Kategorie L, B1, B2, B2Lund/oder B3 bestätigt wurde.

CAT L - Eine Freigabeberechtigung der Kategorie L berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten, einschließlich Arbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, Triebwerken sowie mechanischen und elektrischen Systemen von Segelflugzeugen, Motorseglern, ELA1-Flugzeugen, Ballonen und Luftschiffen. Die Berechtigung schließt auch Arbeiten an der Funkanlage, Notfunksender (ELT) und Transponder, sowie Freigaben an der Avionik mit ein, für die nur eine einfache Prüfung zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erforderlich ist. Die Kategorie L wird entsprechend der Art des Luftfahrzeugs erteilt.

Unterkategorie	Luftfahrzeugtyp
L1	Segelflugzeuge
L1C	Segelflugzeuge in Verbundbauweise
L2	Motorsegler und ELA1-Flugzeuge
L2C	Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise
L3G	Gasballone
L3H	Heißluftballone
L4G	ELA2-Gas-Luftschiffe
L4H	Heißluft-Luftschiffe
L5	andere Gas-Luftschiffe als ELA2

Tabelle 5: Unterkategorien L

3 Rechte einer Teil-66 Lizenz im nationalen Luftrecht / Annex I Luftfahrzeuge

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal enthält im § 111a LuftPersV derzeit folgende Regelung unter Absatz 5:

Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal, die nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 erteilt wurden, berechtigen auch zur Freigabe von Luftfahrtgerät, das nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union fällt. Die Gruppenberechtigungen nach Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sind dabei nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 5 700 Kilogramm sowie für einmotorige Drehflügler anzuwenden.

Durch diese Festlegung besteht die Möglichkeit, dass für die in einer Lizenz nach Teil-66 eingetragenen Musterberechtigungen auch das Recht zur Freigabe nach Instandhaltung im nationalen Regelungsbereich angewendet werden kann.

Die durch die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 festgelegten Luftfahrzeuggruppen finden auch für die unter nationales Recht fallenden Luftfahrzeuge Anwendung. Die Definition der Luftfahrzeuggruppen erfolgt in 66.A.5 und lautet wie folgt:

Nach § 111a Abs. 5 kann eine Freigabe nach Instandhaltung für nicht komplexe Flugzeuge bis 5700 kg MTOM und einmotorige Drehflügler, welche nicht in den Anwendungsbereich des Europäischen Rechts fallen, bescheinigt werden, wenn die Teil-66 Lizenz den entsprechenden Rechteumfang besitzt.

Wenn der Umfang einer nach Teil-66 erteilten Lizenz nicht für die Freigabe von nationalem Luftfahrtgerät ausreicht, kann diese auf Antrag um einen nationalen Anhang erweitert werden. Dabei sind die Bedingungen des § 111a Abs. 1 LuftPersV zu beachten.

Weitere Informationen sind dem Anhang VI dieser Informationsschrift zu entnehmen.

4 Formaler Ablauf der Lizenzbeantragung

Antragsteller für eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen müssen dem Luftfahrt-Bundesamt das Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen nachweisen. Dieser Nachweis ist formgebunden.



Hierbei ist darauf zu achten, dass jedem Antrag auf Erteilung oder Änderung einer Lizenz alle Unterlagen beigelegt werden müssen, die belegen, dass **zum Zeitpunkt der Antragstellung die Anforderungen** bezüglich des Theoriewissens (siehe Kapitel 5.1), der praktischen Ausbildung und der praktischen Erfahrung (siehe Kapitel 5.2) **erfüllt waren**.



Sollten bei Beantragung nicht alle Unterlagen vorliegen, so wird dem Antragsteller eine Frist zur Nachreichung der fehlenden Unterlagen eingeräumt. Liegen dem Luftfahrt-Bundesamt nach Ablauf dieser Frist nicht alle benötigten Unterlagen vor, wird der Antrag auf Erteilung oder Änderung einer Lizenz **kostenpflichtig** abgewiesen.

Die Beantragung einer Lizenz erfolgt über das Formblatt 19.1 in der aktuellen Fassung (Bezugsquelle siehe Kapitel 8 dieser Informationsschrift). Mit diesem Formblatt werden neben der Ersterteilung auch die Verlängerung und jegliche genehmigungsrechtlich relevante Änderung der Lizenz beantragt. Die für die Antragsbearbeitung notwendigen Nachweise sind dem Formblatt 19.1 des Luftfahrt - Bundesamtes zu entnehmen. Ein genehmigungsfähiger Antrag kann mit Bezug auf 66.A.10 f) erst bei Vorliegen aller Nachweise, also auch erst nach erfolgreichem Abschluss der notwendigen Lehrgänge und Prüfungen gestellt werden.

Das Luftfahrt - Bundesamt wird den eingereichten Antrag und die beigefügten Unterlagen prüfen. Nach Abschluss der Prüfung erhält der Antragsteller einen Bescheid und bei Vorliegen aller Voraussetzungen die beantragte Lizenz.

Nach Erhalt der Lizenz ist diese vom jeweiligen Antragsteller auf mögliche Fehler zu überprüfen und anschließend zu unterschreiben. Erst durch die Unterschrift des Lizenzinhabers wird die vom Luftfahrt - Bundesamt erteilte Lizenz gültig.

Ohne Unterschrift auf der Lizenz dürfen keine Freigaben erteilt werden!

5 Erteilung einer (Unter-)Kategorie

Für die Erteilung einer (Unter-)Kategorie einer Lizenz nach Teil-66 sind Nachweise über das entsprechende erforderliche Grundlagenwissen und über die geforderte praktische Erfahrung zu erbringen.

5.1 Gefordertes Grundlagenwissen

Freigabeberechtigtes Personal muss mittels Prüfung einen den Anforderungen der Vorschrift genügenden Wissensstand nachweisen. Der geforderte Wissensstand richtet sich nach dem Umfang der mit der jeweiligen Kategorie verbundenen Rechte nach Teil-66 (66.A.20). Die Lehrgänge und Prüfungen müssen nach 66.A.25 b) innerhalb der letzten **10 Jahre** vor Beantragung einer Lizenz absolviert worden sein.

Das Wissen wird mittels Modulprüfung nachgewiesen. Die Anforderungen an den jeweils notwendigen Wissensstand für Freigabeberechtigtes Personal der Kategorien A, B1, B2 und B3 sind im Anlage I des Teil-66 aufgeführt, für die Kategorie L in der Anlage VII. Freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C über eine akademische Ausbildung muss den jeweiligen Wissensstand für die Kategorie B1 oder B2 nachweisen.

Diese Prüfungen können bei einem nach Teil-147 genehmigten Ausbildungsbetrieb für Instandhaltungspersonal abgelegt werden.

Im Falle eines nach Teil-147 zugelassenen Grundlagenlehrgangs reduziert sich die nachzuweisende Erfahrungszeit in der zivilen Luftfahrzeuginstandhaltung entsprechend 66.A.30 (s. Kapitel 5.2). Aus diesen Gründen empfiehlt das Luftfahrt-Bundesamt auch den Besuch eines anerkannten Grundlagenlehrganges für angehende Lizenzinhaber, die keine relevante Berufsausbildung haben. Prinzipiell ist aber auch das Ablegen der Modulprüfungen ohne Besuch eines Grundlagenlehrganges möglich.

Nach 66.A.25 können technische Qualifikationen, die dem Wissensstand des Teil-66 gleichwertig sind, ganz oder teilweise auf die geforderten Grundkenntnisse und Prüfungen als Bonuspunkte angerechnet werden. Diese Anrechnung erfolgt über einen Bonuspunktebericht. Für einige technische Standard-Qualifikationen (z.B. einige deutsche Berufsausbildungen) wurden vom Luftfahrt-Bundesamt bereits Bonuspunkte vergeben, die in dem Bonuspunktebericht zusammengefasst sind.

Mit der Hilfe der Bonuspunkte kann der Antragsteller von dem Nachweis des Wissens einzelner Module ganz oder teilweise befreit werden. Voraussetzung hierfür ist ein von der Behörde anerkannter Wissensnachweis.

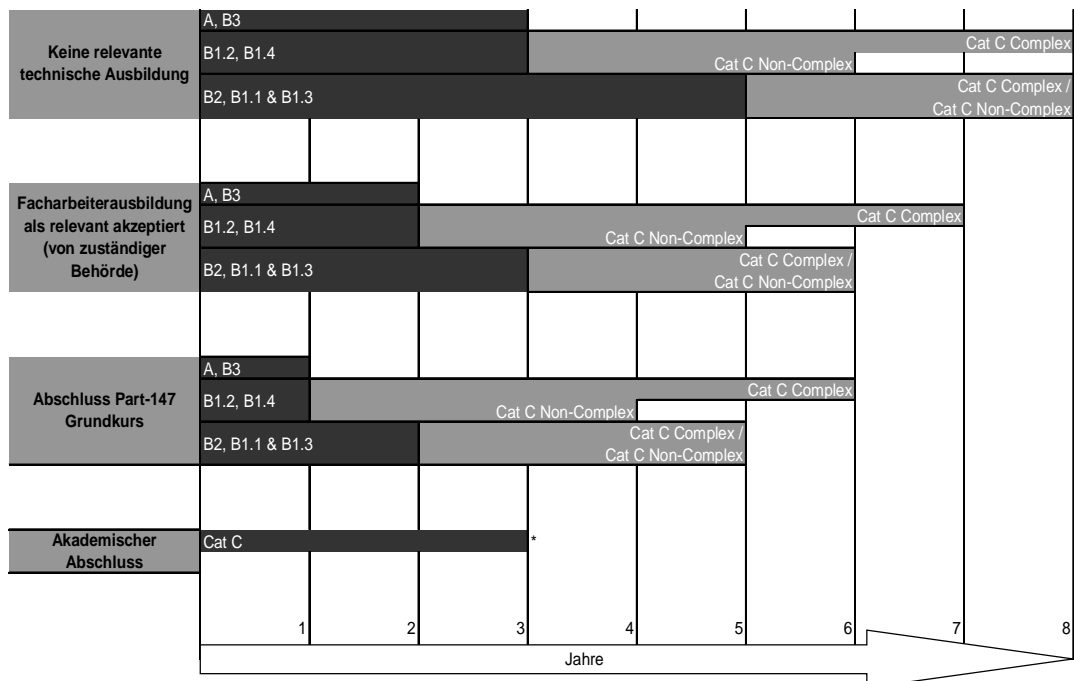
Gemäß 66.B.405 können vom LBA Bonuspunkte nur für Qualifikationen angerechnet werden, die in Deutschland erworben wurden oder für die eine bilaterale Vereinbarung besteht.

Grundsätzlich gilt, je mehr Teil-66 Ausbildungsinhalte bereits durch die vorhandene Qualifikation (z.B. Berufsausbildung) abgedeckt sind, desto größer sind die hierfür anrechenbaren Bonuspunkte. Die Details sind dem Bonuspunktebericht des Luftfahrt - Bundesamtes auf der Internetseite: www.lba.de unter „Technik/Umweltschutz“, „Technisches Personal“ und dann „Umwandlung, Bonuspunkte, BW-Zeiten“ zu entnehmen.

Direktlink:

https://www.lba.de/DE/TechnikUmweltschutz/TechnischesPersonal/Personal/Teil-66/Umwandlung_Bonuspunkte_BW.html?nn=2218118

5.2 Geforderte praktische Erfahrung



- Relevante praktische Erfahrung in der Instandhaltung ziviler Luftfahrzeuge
- * davon 1/2 Jahr praktische Erfahrung in der Base Maintenance ziviler Luftfahrzeuge
- Ausübung der Rechte in den Kategorien B1, B2 und / oder als Unterstützungspersonal

Abbildung 1: Erforderliche Erfahrung für eine (Unter-)Kategorie

Freigabeberechtigtes Personal muss die Mindestanforderungen bezüglich der Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen entsprechend der beantragten Teil-66-Lizenz für freigabeberechtigtes Personal erfüllen. Wurde eine nach Teil-147 genehmigte Ausbildung oder eine andere entsprechende technische Ausbildung absolviert, reduziert sich die benötigte praktische Erfahrung gemäß Teil-66.A.30. Für die Kategorien A, B1, B2 oder B3 muss relevante praktische Erfahrung vorliegen, d.h. der Bewerber muss Tätigkeiten innerhalb eines repräsentativen Querschnitts aus Instandhaltungsarbeiten an eingesetzten Luftfahrzeugen nachweisen. Die Mindest Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen ohne Reduzierung beträgt für die Kategorien A, B1.2, B1.4 sowie B3 drei Jahre und für die Kategorie B1.1, B1.3 und B2 fünf Jahre.

Für Kategorie C ist die geforderte Mindest Erfahrung in der Ausübung der Rechte einer Teil-66 Lizenz in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen der Abbildung 1 zu entnehmen. Auf Basis ausgeübter Kategorie A bzw. Kategorie B3 Rechte kann keine Lizenz der Kategorie C erworben werden.

Ein Antragsteller, der eine Lizenz der Kategorie C durch einen akademischen Grad einer förderlichen technischen Fachrichtung einer (Fach-)Hochschule erwerben möchte, kann alternativ dazu als geforderte Mindest Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen eine dreijährige Tätigkeit in einer repräsentativen Auswahl aus unmittelbar mit der Instandhaltung zusammenhängenden Arbeiten geltend machen. Davon müssen mindestens 6 Monate in Form von praktischen Instandhaltungstätigkeiten an Luftfahrzeugen im Rahmen der „Base Maintenance“ nachgewiesen werden. Die für den Erwerb bzw. Erweiterung einer Lizenz nachzuweisende Erfahrung muss gemäß 66.A.30 f) **innerhalb der letzten 10 Jahre** vor Antragstellung erworben worden sein. Dies beinhaltet ebenfalls den Nachweis aktueller Erfahrung von mindestens einem Jahr. Diese aktuelle Erfahrung muss innerhalb der letzten 7 Jahre vor Antragstellung durch Instandhaltungstätigkeiten in der beantragten Kategorie/Unterkategorie gesammelt werden, wovon wiederum 6 Monate Er-

fahrung in den letzten 12 Monaten vor Antragstellung nachzuweisen sind (siehe AMC-66.A.30 (d)).

Außerhalb der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen gesammelte Erfahrung kann vom Luftfahrt - Bundesamt anerkannt werden, wenn die Gleichwertigkeit der Instandhaltung mit der in Teil-66 vorgeschriebenen Erfahrung zufriedenstellend nachgewiesen worden ist. Es wird jedoch zusätzlich Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen gefordert, um das Verständnis für die Instandhaltung solcher Luftfahrzeuge zu verbessern. Für die Kategorie A beträgt diese Zeit mindestens 6 Monate, für die Kategorien B1, B2 oder B3 mindestens 12 Monate (siehe AMC-66.A.30 (e)).

Der Nachweis der Erfahrung erfolgt mit den LBA Formblättern 19.K für die Kategorie A, B, C, 19.A für die akademische Kategorie C, 19.L für die Kategorie L und/oder 19.M für die Mustereinträge durch den bescheinigenden Betrieb. Die diese Formblätter stützenden Logbücher, Arbeitsberichte, etc. sind durch den bescheinigenden Betrieb/Antragsteller beim Luftfahrt - Bundesamt vorzulegen.

5.2.1 Anerkennung der praktischen Tätigkeiten innerhalb der Berufsausbildung

Vom Luftfahrt – Bundesamt wird die praktische Tätigkeit in der Berufsausbildung zum Fluggerätmechaniker (FGM) sowie zum Fluggerätelektroniker (FGE) / Elektroniker für Luftfahrtechnische Systeme (ELS) als Erfahrungszeit teilweise anerkannt.

Anerkennungsfähig ist dabei die praktische Erfahrung in der Ausbildungszeit nach der erfolgreich abgeschlossenen Abschlussprüfung Teil I (früher: Zwischenprüfung; mind. ausreichend in jeder Einzelprüfung), sofern die ausgeübten Tätigkeiten im Sinne der AMC 66.A.30(a)(4.) als praktische Erfahrung zu werten sind.

Im Falle einer nicht bestandenen Abschlussprüfung Teil I wird die weitere Ausbildungszeit nicht als praktische Erfahrung im Sinne der Verordnung(EU) Nr. 1321/2014 gewertet.

Eine teilweise Anerkennung ist in diesem Fall rückwirkend nach bestandener Abschlussprüfung möglich.

Voraussetzung für die Anerkennung ist die Bestätigung der entsprechenden Ausbildungszeiten durch den ausbildenden Betrieb auf dem LBA Formblatt 19.K. Die Ausbildungszeit vor der bestandenen Abschlussprüfung Teil I wird als Nachweis der Facharbeiterausbildung im Sinne der Verordnung(EU) Nr. 1321/2014 gewertet.

Dem ausbildenden Instandhaltungs- bzw. Herstellungsbetrieb obliegt, in Zusammenarbeit mit dem Auszubildenden, die Nachweispflicht, dass der Auszubildende die Qualifikation zur Ausführung entsprechender praktischer Tätigkeiten besitzt. Der Nachweis ist über eine geeignete Dokumentation zu führen, aus der hervorgeht, welche Tätigkeiten der Auszubildende tatsächlich ausgeübt hat (Logbuch).

Der Praxisteil eines Grundlagenlehrgangs gemäß Teil-147 ist nicht als praktische Erfahrung im Sinne der Verordnung(EU) Nr. 1321/2014 66.A.30 zu werten.

5.2.2 Nachweis der praktischen Erfahrung

Die auf den Formblättern 19.K, 19.A, 19.L und/oder 19.M gemachten Angaben müssen durch die während der praktischen Tätigkeiten zu führende Nachweise untermauert werden können. Diese Nachweise sollen im Allgemeinen in Form von Logbüchern, oder im Fall von Ausbildungszeiten als Berichtsheft erbracht werden (sofern dieses in für das Luftfahrt-Bundesamt akzeptabler Weise geführt wurde). Für den Nachweis einzelner Tätigkeiten können auch „Task Cards“, „Workorders“ oder sonstige unzweifelhafte Dokumente

verwendet werden. Der Instandhaltungsbetrieb bestätigt auf den o.g. Formblättern die Echtheit der Nachweise, sowie dass die bescheinigte Erfahrung im Betrieb erlangt wurde.

6 Erteilung einer Muster- oder Gruppenberechtigung

Anträge auf Eintragung eines einzelnen Luftfahrzeugmusters oder einer Gruppenberechtigung müssen auf dem hierfür vorgesehenen aktuellen veröffentlichten LBA Formblatt 19.1 beim Luftfahrt - Bundesamt eingereicht werden.

Abweichungen von der nachfolgend definierten Vorgehensweise bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch das LBA.

Die möglichen Luftfahrzeugmuster, die in eine Lizenz nach Teil-66 eingetragen werden können, sind in der aktuellen Fassung der Anlage I zum AMC Teil-66 (Luftfahrzeugmusterliste) definiert. Die aktuelle Luftfahrzeugmusterliste ist auf der „Homepage“ der European Aviation Safety Agency (EASA) und in Kopie auch auf der Homepage des Luftfahrt - Bundesamtes verfügbar.

Voraussetzung für den Eintrag einer Musterberechtigung ist grundsätzlich der Nachweis eines erfolgreich abgeschlossenen Luftfahrzeugmusterlehrganges, (siehe Kapitel 6.1).

Für den Eintrag des ersten Luftfahrzeugmusters in der Kategorie B2 sowie in den jeweiligen Unterkategorien B1.1 bis B1.4 und L5 ist zusätzlich der Nachweis einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) erforderlich (siehe Kapitel 6.2).

Für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 und 3 können Musterberechtigungen alternativ zu Kapitel 6.1 und 6.2 auch erteilt werden, wenn die entsprechende Luftfahrzeugmusterprüfung für die Kategorien B1, B2 oder C gemäß Teil-66, Anlage III bestanden wurde.

Zusätzlich zu der bestandenen Luftfahrzeugmusterprüfung muss praktische Erfahrung an dem jeweiligen Luftfahrzeugmuster nachgewiesen werden. Der Inhalt der praktischen Erfahrung muss hierbei einen repräsentativen Querschnitt der für die jeweilige Kategorie B1 oder B2 relevanten Instandhaltungsarbeiten (siehe Anlage III zu Teil-66) widerspiegeln.

Nach 66.A.45 e) bzw. f) können für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 und 3, alternativ zum Einzelmustereintrag, entweder (Unter-)Gruppenberechtigungen oder für Gruppe 2 Luftfahrzeuge auch eine Herstelleruntergruppenberechtigung eingetragen werden (weiteres siehe Kapitel 6.4 und 6.5).

Für die Kategorien A, B3, L1-L4 werden keine Musterberechtigungen eingetragen (näheres bzgl. der Berechtigung der Kategorie. B3 siehe Kapitel 6.7 und zur Kategorie L in Kapitel 6.8).

6.1 Luftfahrzeugmusterlehrgang

Ein Luftfahrzeugmusterlehrgang besteht aus theoretischen und praktischen Elementen, inklusive der entsprechenden Prüfungen.



Die gesamte Ausbildung (theoretische und praktische Musterausbildung) muss **innerhalb** der letzten drei Jahre **vor Beantragung** der Eintragung einer Berechtigung in die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal **begonnen** und abgeschlossen werden.



Die Ausbildung muss der Anlage III zum Teil-66 entsprechen und wurde entweder vom Luftfahrt – Bundesamt genehmigt oder wurde von einem, für diesen Lehrgang nach Teil-147 genehmigten Ausbildungsbetrieb (Maintenance Training Organisation kurz. MTO) durchgeführt.

Jeder Musterlehrgang, der nicht oder nur teilweise durch einen nach Teil-147 genehmigten Ausbildungsbetrieb (MTO) durchgeführt wird, ist durch das Luftfahrt-Bundesamt zu genehmigen. Die Genehmigung des Lehrganges ist hierbei **vor Antritt des Lehrganges von der Behörde einzuholen** (siehe Anhang IV zur Informationsschrift).

Neben den vollständigen Musterlehrgängen gibt es auch so genannte Differenzmusterlehrgänge. Differenzmusterlehrgänge beinhalten die noch erforderliche Ausbildung zwischen zwei Luftfahrzeugmustern desselben Herstellers. Ansonsten gelten die gleichen Anforderungen wie bei vollständigen Musterlehrgängen.

Grundsätzlich gilt, dass die praktische Musterausbildung nicht vor der theoretischen Musterausbildung durchgeführt werden darf. Jeder Ausbildungsabschnitt (Theorie und Praxis) ist durch eine Prüfung (Examination) bzw. ein Assessment abzuschließen.

Basis für die Musterausbildung und Erteilung einer Musterberechtigung ist die Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 und hierbei der Anhang III (Teil-66) mit dem Artikel 66.A.45 und der Anlage III zu Teil-66.

6.1.1 Theoretische Musterausbildung

Für die theoretische Musterausbildung ist ein für das beantragte Muster nach Teil-147 genehmigter Theoriekurs zu besuchen. Als Nachweis des bestandenen theoretischen Teils des Musterlehrganges, ist dem Luftfahrt - Bundesamt ein so genanntes „Certificate of Recognition“ gemäß EASA-Form 149¹ vorzulegen.

6.1.2 Praktische Musterausbildung



Für die praktische Musterausbildung ist ein für das beantragte Muster nach Teil-147 zertifizierter praktischer Kurs zu besuchen. Als Nachweis des bestandenen praktischen Teils des Musterlehrganges, ist dem Luftfahrt-Bundesamt ein „Certificate of Recognition“ gemäß EASA-Form 149¹ vorzulegen.

6.2 On the Job Training (OJT)

Der erfolgreiche Abschluss eines OJT ist zwingend in Ergänzung zum Luftfahrzeugmusterlehrgang bei einer Erstmustererteilung in einer (Unter-)Kategorie vorgeschrieben und

¹ Siehe Anlage III von Teil-147 der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014

sollte **vor** dessen Beginn dem Luftfahrt-Bundesamt zur Genehmigung vorgelegt werden. Generell findet die Ausbildung am Arbeitsplatz nach der theoretischen und praktischen Ausbildung statt. Im Gegensatz zur praktischen Musterausbildung ist es jedoch erlaubt, bereits bis zu 50% der Ausbildung am Arbeitsplatz **vor** Antritt der Theorie zu absolvieren.

 Es gilt zu beachten, dass für eine Erstmustererteilung in einer (Unter-)Kategorie, der gesamte Musterlehrgang (theoretische und praktische Musterausbildung) sowie zusätzlich das OJT, **innerhalb der letzten drei Jahre vor Beantragung** der Eintragung einer Berechtigung in die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal **begonnen und abgeschlossen** werden muss. 

Für Luftfahrzeuge der Luftfahrzeugmustergruppen 2 und 3 ist gegebenenfalls kein OJT erforderlich, weiteres siehe Kapitel 6.4 und 6.5.

6.2.1 Inhalte des OJT

Der Inhalt des OJT muss einem **für das Luftfahrzeugmuster zutreffenden** repräsentativen Querschnitt aus der Tabelle der Anlage III des Teil-66 Kapitel 3.1 e) entsprechen, wobei jedes Kapitel, sofern es auf das Luftfahrzeug zutrifft, zu bearbeiten ist. Für genauere Beispiele der geforderten Tätigkeiten des OJT ist der Appendix II zum AMC Part 66 der ED Decision 2015/029/R hinzuzuziehen (**siehe Anhang I der Infoschrift**). Bei der Auswahl der durchzuführenden Tätigkeiten ist auf eine gleichmäßige Verteilung von einfachen sowie komplexen Line- und Base Maintenance Tasks zu achten.

Die im Rahmen des OJT durchgeführten Tätigkeiten sind durch hierfür benannte und entsprechend qualifizierte Supervisor zu bewerten.

Der Nachweis jeder durchgeführten Aufgabe erfolgt anhand der Unterschrift des Unterweisenden / Supervisor, sowie der/des Auszubildenden / Trainee. Jede Durchführung ist hierbei einzeln abzuzeichnen. Weiterhin muss jede dieser Tätigkeiten einer vom Unterweisenden unterschriebenen Workorder zuzuordnen sein. Die Nutzung von Simulatoren (Mock-Ups) ist im Gegensatz zur praktischen Musterausbildung **nicht** gestattet.

Weitere Informationen sind dem Anhang V dieser Informationsschrift zu entnehmen.

6.2.2 Notwendige Angaben für das OJT Verfahren eines nach Teil-145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes

Die erforderlichen Angaben eines OJT Verfahrens sind in der Anhang II zu dieser Informationsschrift näher ausgeführt.

6.2.3 Notwendige Nachweise für die Genehmigung eines OJT Programm im Einzelfall

Die erforderlichen Unterlagen für die Genehmigung eines OJT Programms im Einzelfall sind im Anhang III zu dieser Informationsschrift aufgeführt.

6.3 Alternative Voraussetzungen für die Erteilung einer Einzelmusterberechtigung aus den Gruppen 2 und 3

Alternativ zum Abschluss eines Luftfahrzeugmusterlehrgangs und des OJT wird eine Einzelmusterberechtigung in den Kategorien B1, B2 und C für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 und 3 erteilt, wenn:

1. eine entsprechende Luftfahrzeugmusterprüfung gemäß Anlage III von Teil-66 bestanden, und
2. für die Kategorie B1 und B2 ausreichende praktische Erfahrung an diesem Luftfahrzeugmuster nachgewiesen wurde.

Der Nachweis der Erfahrung ist mittels LBA Form 19.M, sowie auf detaillierten Arbeitskarten basierenden Erfahrungsnachweisen zu führen. Hierbei sind mit Bezug auf AMC 66.A.45 (d), (e)3, (f)1 und (g)1 für das erste Luftfahrzeugmuster eines Herstellers 50 % der für dieses Luftfahrzeugmuster relevanten Tätigkeiten abzuarbeiten².

Die Luftfahrzeugmusterprüfung bei dieser v. g. Alternative erfolgt durch einen, vom Luftfahrt – Bundesamt hierfür bestellten Sachverständigen oder bei einer entsprechend nach Teil-147 zugelassenen Ausbildungsorganisation.

Die Bestellung des Sachverständigen für diese Luftfahrzeugmusterprüfung erfolgt durch das Luftfahrt - Bundesamt (Sachgebiet T22). Hierzu hat sich der Antragsteller vor dem eigentlichen Antrag auf Erteilung bzw. Änderung der Lizenz schriftlich beim Sachgebiet T22 des Referates T2 des Luftfahrt - Bundesamtes mittels Formblatt „Antrag auf Prüfung“ und dem Formblatt 19.M prüfungsbereit zu melden.

6.4 Erteilung von Hersteller-/Untergruppenberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 2

Für den möglichen Eintrag einer Hersteller- Untergruppenberechtigung in den Kategorien B1 und C innerhalb der Gruppe 2 sind die jeweiligen **Voraussetzungen für den Eintrag** von mindestens zwei für die Untergruppe repräsentativen Luftfahrzeugen desselben Herstellers nachzuweisen.

Für den Eintrag einer vollen Untergruppenberechtigung sind die jeweiligen **Voraussetzungen für den Eintrag** von drei für die Untergruppe repräsentativen Luftfahrzeugmustern unterschiedlicher Hersteller nachzuweisen.

Voraussetzung für den Eintrag bedeutet, dass die jeweiligen Muster auch als Einzelmuster eingetragen werden könnten (erfolgreich abgelegte Prüfungen).

„Repräsentativ für die Untergruppe“ bedeutet, dass die zur Nachweisführung verwendeten Luftfahrzeugmuster die wesentlichen in der jeweiligen Untergruppe vertretenen Technologien und (Sub-)Systeme beinhalten müssen.

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2a“ werden folgende Kriterien definiert:

- drei Luftfahrzeugmuster von verschiedenen Herstellern
- drei Triebwerke von verschiedenen Herstellern
 - davon mindestens zwei von den folgenden Typen (Honeywell TPE331, PWC PT6, RR Corp 250)
- ein Luftfahrzeugmuster mit Druckkabine

² Für das zweite Muster eines Herstellers werden 30% der anwendbaren Tätigkeiten verlangt, für jedes weitere Muster des gleichen Herstellers 20% der anwendbaren Tätigkeiten.

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2b“ werden folgende Kriterien definiert:

- drei Luftfahrzeugmuster von verschiedenen Herstellern
- drei Triebwerke von verschiedenen Herstellern
 - davon mindestens zwei von den folgenden Typen (PWC PT6, RR Corp 250, Turbomeca Astazou)
- drei verschiedene Luftfahrzeugmuster mit unterschiedlichem Drehmomentausgleich (Heckrotor-Konfigurationen)
 - ein Luftfahrzeug mit klassischem Heckrotor
 - ein Luftfahrzeug mit Fenestron
 - ein Luftfahrzeug mit NOTAR System
- drei verschiedene Hauptrotorsysteme (Voll bewegliches Rotorsystem, Gelenkloses Rotorsystem, Starres Rotorsystem, Halbstarres Rotorsystem, ...)

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2c“ werden folgende Kriterien definiert:

- drei Luftfahrzeugmuster von verschiedenen Herstellern
- zwei Triebwerke von verschiedenen Herstellern
 - davon ein Luftfahrzeug mit Lycoming Triebwerk
- zwei verschiedene Hauptrotorsysteme (Voll bewegliches Rotorsystem, Gelenkloses Rotorsystem, Starres Rotorsystem, Halbstarres Rotorsystem, ...)
- zwei verschiedene Luftfahrzeuge mit unterschiedlichem Drehmomentausgleich (Heckrotor-Konfigurationen)
 - ein Luftfahrzeug mit klassischem Heckrotor
 - ein Luftfahrzeug mit Fenestron

Für den Eintrag einer Hersteller - Untergruppe oder vollen Untergruppe in der Kategorie B2 ist im repräsentativen Querschnitt praktische Erfahrung mit den für die Kategorie und die betreffende Untergruppe maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten nachzuweisen.

Dabei sind folgende Tätigkeiten durchzuführen bzw. nachzuweisen.

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2a“:

- Nachweis von drei Luftfahrzeugmustern von verschiedenen Herstellern
 - Davon mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Glascockpit“ und mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Analogcockpit“
 - ein Luftfahrzeug mit einem ARINC 429 Bus
 - zwei Luftfahrzeuge mit Autopiloten von verschiedenen Herstellern
- Nachweis von Tätigkeiten an folgenden Geräten/Systemen von mind. 2 unterschiedlichen **Geräteherstellern**
 - Mode S Transponder
 - Traffic Collision Avoidance System (TCAS)
 - Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
 - VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
 - Instrument Landing System (ILS)
 - Automatic Direction Finder (ADF)
 - Distance Measuring Equipment (DME)
 - Inertial Navigation System (INS)
 - Gyroskop oder Laser-Gyroskop
 - ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
 - GPS oder Galileo oder GLONASS
 - Radio Altimeter
 - Emergency Locator Transmitter (ELT)

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2b“:

- Nachweis von drei Luftfahrzeugmustern von verschiedenen Herstellern
 - Davon mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Glascockpit“ und mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Analogcockpit“
- Nachweis von Tätigkeiten an folgenden Geräten/Systemen von mind. 2 unterschiedlichen **Geräteherstellern**
 - Mode S Transponder
 - Traffic Collision Avoidance System (TCAS)
 - Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
 - VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
 - Automatic Direction Finder (ADF)

- Distance Measuring Equipment (DME)
- Inertial Navigation System (INS)
 - Gyroskop oder Laser-Gyroskop
- ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
 - GPS oder Galileo oder GLONASS
- Radio Altimeter

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2c“:

- Nachweis von drei Luftfahrzeugmustern von verschiedenen Herstellern
 - Davon mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Glascockpit“ und mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Analogcockpit“
- Nachweis von Tätigkeiten an folgenden Geräten/Systemen von mind. 2 unterschiedlichen **Geräteherstellern**
 - Mode S Transponder
 - Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
 - VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
 - Inertial Navigation System (INS)
 - Gyroskop oder Laser-Gyroskop
 - ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
 - GPS oder Galileo oder GLONASS

6.5 Gruppenberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 3

Nach 66.A.45 f) kann für Luftfahrzeuge der Gruppe 3 eine volle Gruppenberechtigung eingetragen werden, wenn praktische Erfahrung im repräsentativen Querschnitt mit den für die jeweilige Kategorie und der Gruppe 3 maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten nachgewiesen wurde.

Für Luftfahrzeuge der Gruppe 3 ist keine Hersteller-Gruppenberechtigung vorgesehen.

Für die Kategorie B1 und C sind Tätigkeiten an verschiedenen Luftfahrzeugmustern nachzuweisen, die in Summe die nachfolgend definierten Kriterien erfüllen:

- zwei Luftfahrzeugmuster verschiedener Hersteller mit Druckkabine
- vier unterschiedliche Triebwerkshersteller
 - mindestens zwei verschiedene Bauarten (z.B. Reihen-, Boxer- o. Sternmotor, etc.)
 - mindestens ein Motor mit elektronischer Steuerung (FADEC)
 - mindestens ein Dieselmotor
 - mindestens ein Avgas-Motor
 - mindestens ein Motor mit einer Leistung von mehr als 100 kW
- zwei Luftfahrzeugmuster verschiedener Hersteller mit Einziehfahrwerk
 - Mindestens ein elektrisches Einziehfahrwerk
 - Mindestens ein hydraulisches Einziehfahrwerk

- Alternativ zu einem der genannten Einziehfahrwerke ein Luftfahrzeug mit Schwimmwerk (Wasserflugzeug)
- ein Luftfahrzeugmuster mit festem Fahrwerk
- zwei Luftfahrzeugmuster mit Verstellpropeller (variable Pitch) von unterschiedlichen Herstellern der Propeller
 - mindestens ein „Constant Speed Propeller“
- ein Luftfahrzeugmuster mit Festpropeller (fixed Pitch)
- zwei Luftfahrzeugmuster unterschiedlicher Hersteller in jeder Bauweise
- zwei zweimotorige Luftfahrzeugmuster unterschiedlicher Hersteller
- ein Luftfahrzeugmuster mit einer Höchststartmasse über 2000 kg

Die Durchführung der Tätigkeiten erfolgt im Rahmen von:

- einfachen Wartungsarbeiten
- Kontrollen
- Operationellen und funktionalen Tests
- Störbehebungen
- Reparaturen
- und Ein- und Ausbau von Komponenten

Wenn die erforderliche Erfahrung nicht in ausreichendem Maße nachgewiesen werden kann, kann bzw. wird eine Lizenz der Kategorie B1 wie folgt eingeschränkt.

- ausgenommen druckbelüftete Flugzeuge
- ausgenommen Flugzeuge in Metallbauweise
- ausgenommen Flugzeuge in Faserverbundbauweise
- ausgenommen Flugzeuge in Holzbauweise
- ausgenommen Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrstrukturbauweise

Für die Kategorie B2 sind dabei folgende Tätigkeiten durchzuführen bzw. nachzuweisen:

- Nachweis von zwei Luftfahrzeugmustern von verschiedenen Herstellern
 - Davon mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Glascockpit“ und mind. ein Luftfahrzeugmuster mit „Analogcockpit“
 - zwei Luftfahrzeuge mit Autopiloten von verschiedenen Herstellern
- Nachweis von Tätigkeiten an folgenden Geräten/Systemen von mind. 2 unterschiedlichen **Geräteherstellern**
 - Mode S Transponder
 - Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
 - VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
 - Instrument Landing System (ILS)
 - Automatic Direction Finder (ADF)

- Distance Measuring Equipment (DME)
- ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
 - GPS oder Galileo oder GLONASS
- Radio Altimeter
- Emergency Locator Transmitter (ELT)

6.6 Gruppenberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppe 4

Nach 66.A.45 f) kann für Luftfahrzeuge der Gruppe 4 eine volle Gruppenberechtigung eingetragen werden, wenn praktische Erfahrung im repräsentativen Querschnitt mit den für die Kategorie und der Gruppe 4 maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten nachgewiesen wurde.

Für Luftfahrzeuge der Gruppe 4 ist keine Hersteller-Gruppenberechtigung vorgesehen.

Die Gruppe 4 ist nur für die B2 und B2L vorgesehen.

Für die Kategorie B2/B2L sind Tätigkeiten an den nachfolgend aufgeführten Systemen / Geräten bei jeweils mindestens zwei unterschiedlichen Herstellern dieser Systeme/Geräte nachzuweisen:

- Zwei verschiedene Luftfahrzeuge aus der Gruppe 4, davon
 - Mindestens ein Luftfahrzeug mit dynamischem Auftrieb (Segelflugzeug oder Motorsegler)
 - Mindestens ein Luftfahrzeug mit statischem Auftrieb (Ballon oder Luftschiff)
 - Mindestens ein motorgetriebenes Luftfahrzeug (Motorsegler oder Luftschiff)
- ein Luftfahrzeug mit Mode S Transponder
- ein Luftfahrzeug mit Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
- ein Luftfahrzeug mit Emergency Locator Transmitter (ELT)

6.7 Berechtigungen der Kategorie B3

Gemäß 66.A.45 g) wird die Berechtigung „Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse bis 2000 kg“ erteilt, wenn die erforderliche praktische Erfahrung im repräsentativen Querschnitt in der für die Kategorie B3 maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten nachgewiesen wurde. Der Nachweis der Erfahrung ist mittels LBA Form 19.M, sowie auf detaillierten Arbeitskarten basierenden Erfahrungsnachweisen zu führen.

Für die Kategorie B3 sind Tätigkeiten an verschiedenen relevanten Luftfahrzeugmustern (Lfd unter 2000kg aus der Gruppe 3) nachzuweisen, die in Summe den repräsentativen Querschnitt für die vollständige Gruppe 3 erfüllen (siehe hierzu Kap. 6.5 für B1 und C, jedoch ohne die Kriterien für die Druckkabine, die Motorleistung und die Höchststartmasse).

Wenn die erforderliche Erfahrung nicht in ausreichendem Maße nachgewiesen werden kann, wird die Lizenzkategorie wie folgt eingeschränkt:

- ausgenommen druckbelüftete Flugzeuge
- ausgenommen Flugzeuge in Metallbauweise
- ausgenommen Flugzeuge in Verbundbauweise

- ausgenommen Flugzeuge in Holzbauweise
- ausgenommen Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrstrukturbauweise

Hinweis:

Die Berechtigung 'Full Group 3' umfasst alle Flugzeug in Gruppe 3 der EASA Teil-66 Musterliste (Appendix I to AMC to Part-66) unabhängig von der Höchstabflugmasse, soweit die individuelle Lizenz nicht entsprechend eingeschränkt ist.



Eine zusätzliche Kategorie B3 ist für Lizenzinhaber der Kategorie B1 mit der Berechtigung 'Full Group 3' für Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse unter 2000 kg somit nicht erforderlich.



6.8 Berechtigungen der Kategorie L

Gemäß 66.A.45 h) werden die Berechtigungen erteilt, wenn die erforderliche praktische Erfahrung im repräsentativen Querschnitt in der für die jeweilige Unterkategorie maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten nachgewiesen wurde. Der Nachweis der Erfahrung erfolgt mittels der LBA Form 19.L in Verbindung mit den jeweils relevanten Anlagen und ist auf detaillierten Arbeitskarten basierenden Erfahrungsnachweisen zu führen.

Folgende Anlagen sind für die Kategorie L zusätzlich zur Anlage 1 relevant:

L1: Anlage 2a

L2: Anlage 2a & 2b

L3: Anlage 3

L4: Anlage 4

Wenn die erforderliche Erfahrung nicht in ausreichendem Maße nachgewiesen werden kann, wird kann die L1 und L2 folgt eingeschränkt werden:

- ausgenommen gewebebespannte Luftfahrzeuge in Holzbauweise
- ausgenommen Luftfahrzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise
- ausgenommen Luftfahrzeuge in Metallbauweise
- ausgenommen Luftfahrzeuge in Verbundbauweise

Hinweis:

Die Kategorie L5 kann nur Einzelmusterberechtigungen für Gruppe 1 Luftschiffe erwerben.

6.9 Sonderfälle

Nationale Muster und die Genehmigung von Musterlehrgängen im Einzelfall sind in den entsprechenden Anhängen zur Informationsschrift zu finden.

7 Änderung oder Verlängerung der Lizenz

7.1 Änderung einer Lizenz nach Teil-66

Mittels der Form 19.1 wird die Änderung einer Lizenz beantragt. Eine Änderung (in der Regel eine Erweiterung) kann der Eintrag einer zusätzlichen Kategorie, Unterkategorie oder eines zusätzlichen Musters sein. Das Vorgehen ist analog zur Erteilung einer Lizenz.

Sonstige Änderungen in der Lizenz wie z. B. die Streichung von Einschränkungen oder eine neue Adresse werden ebenfalls mit dem Formblatt 19.1 beantragt.

Bei Anträgen auf Änderung einer Lizenz wird diese mit Bezug auf 66.A.40 a) grundsätzlich kostenpflichtig um 5 Jahre verlängert.

7.1.1 Erfahrungsforderungen bei der Erweiterung einer existierenden Kategorie um eine weitere Kategorie

Grundsätzlich richtet sich die Forderung nach Erfahrung für die Erweiterung einer Lizenz nach Anlage IV zum Teil-66 für die Kategorien A, B1, B2, B2L & B3 um eine weitere solche und nach 66.A.30(a)(2b) für die Erweiterung einer Kategorie L um eine weitere Kategorie L.

Da die Erweiterung der Kategorie C um eine weitere Kategorie C nicht aufgeführt wird, sind folgende Erfahrungen in der Ausübung von Rechten für eine Erweiterung vorzulegen:

- Bei vorhandener Kategorie C für komplexe Luftfahrzeuge sind für den Erwerb der Kategorie C für andere als komplexe Luftfahrzeuge 3 Monate Ausübung der entsprechenden B1/B2 Rechte an anderen als komplexen Luftfahrzeugen nachzuweisen.
- Bei vorhandener Kategorie C für andere als komplexe Luftfahrzeuge sind für den Erwerb der Kategorie C für komplexe Luftfahrzeuge 12 Monate Ausübung der entsprechenden B1/B2 Rechte an komplexen Luftfahrzeugen nachzuweisen.
- Bei vorhandener Kategorie C für komplexe Luftfahrzeuge basierend auf einer akademischen Ausbildung sind für den Erwerb der Kategorie C für andere als komplexe Luftfahrzeuge 12 Monate Erfahrung im Umfeld der Instandhaltung und 3 Monate Erfahrung in der Base Maintenance an andere als komplexen Luftfahrzeugen nachzuweisen.
- Bei vorhandener Kategorie C für andere als komplexe Luftfahrzeuge basierend auf einer akademischen Ausbildung sind für den Erwerb der Kategorie C für komplexe Luftfahrzeuge 12 Monate Erfahrung im Umfeld der Instandhaltung und 3 Monate Erfahrung in der Base Maintenance an komplexen Luftfahrzeugen nachzuweisen.

Bei der Erweiterung einer Kategorie L um eine andere Kategorie als eine Kategorie L wird die Forderung für den Ersterwerb der gewünschten Kategorie in 66.A.30(a) verwendet.

7.2 Verlängerung einer Lizenz nach Teil-66

Alle Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal nach Teil-66 haben grundsätzlich eine Gültigkeit von **fünf Jahren**.

Die Lizenz ist vor Ablauf der Gültigkeit mit einem Antrag auf Verlängerung nach Form 19.1 an das Luftfahrt-Bundesamt zu schicken. Hier werden die persönlichen Daten überprüft und gegebenenfalls aktualisiert.

Die eingereichten Lizenzen werden durch das Luftfahrt-Bundesamt im Hinblick auf die nach Teil-66 (66.B.500) definierten Vorgaben nach Aktenlage geprüft, bevor eine Verlängerung dieser Lizenz erfolgen kann.

8 Anerkannte Ausbildungsstätten für Grundlagenschulung, Formblätter und weitere Informationen zum Teil-66

Die in dieser Informationsschrift referenzierten Unterlagen mit Bezug zum Teil-66 und Teil-147 sind im Internet unter:

www.lba.de

→ **Technisches Personal**

→ **Lizenzen Teil-66**

→ **Lizenzen LuftPersV**

bzw. → **Ausbildungsbetriebe**

verfügbar.

9 Anhänge

- Anhang I Auszug aus AMC/GM to Part-66 (Annex to ED Decision 2012/004/R)
- Anhang II Checkliste zur Erstellung eines On-the-Job Training Verfahrens OJT
- Anhang III Antragsinformationen für das On the Job Training (OJT) im Einzelfall
- Anhang IV Genehmigung von Musterlehrgängen durch das Luftfahrt-Bundesamt im Einzelfall
- Anhang V Nationaler Standard für Ausbilder und Prüfer für theoretische- und praktische Musterausbildung sowie für die Ausbildung am Arbeitsplatz gemäß Teil-66
- Anhang VI Musterberechtigungen sowie das Recht zur Freigabe nach Instandhaltung im nationalen Regelungsbereich gemäß §111a der LuftPersV