

**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](http://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 II Luftfahrzeuge .....	6
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. ....	15
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	Berechtigungen der Kategorie B3 .....	20
6.7	Sonderfälle.....	20
7	Änderung oder Verlängerung der Lizenz .....	21
7.1	Änderung einer Lizenz nach Teil-66.....	21
7.2	Verlängerung einer Lizenz nach Teil-66.....	21
8	Anerkannte Ausbildungsstätten für Grundlagenschulung, Formblätter und weitere Informationen zum Teil-66 .....	22
9	Anlagen .....	23

# 1 Einleitung

Gemäß Anhang I (Teil-M, Unterabschnitt H) und Anhang II (Teil-145) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 dürfen Freigabebescheinigungen für Luftfahrzeuge oder Komponenten, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fallen, nach Instandhaltungstätigkeiten außer in wenigen Ausnahmefällen (Pilot-Owner Maintenance) nur durch entsprechend lizenziertes Technisches Personal ausgestellt werden. Für die Ausstellung von Freigabebescheinigungen ist nach Anhang III (Teil-66) der v. g. Verordnung eine entsprechende Lizenz, mit je nach Luftfahrzeugart/-muster und Art der freizugebenden Tätigkeit einer passenden (Unter)Kategorie und Mustereintragung erforderlich.

Diese Informationsschrift soll als Leitfaden für Anwarter auf eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal nach Teil-66 dienen und stellt die gesetzlichen Vorschriften vereinfacht und anschaulich dar.

Zu beachten ist:

- dass die Lizenz nach Teil-66 für Freigabeberechtigtes Personal allein in den meisten Fällen jedoch noch nicht dazu berechtigt, Freigabebescheinigungen auszustellen. Vielmehr erfolgt der Einsatz von Freigabeberechtigtem Personal durch einen entsprechend genehmigten Instandhaltungsbetrieb nach Anhang II (Teil-145) oder Anhang I (Teil-M, Unterabschnitt F) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014.
- dass sich die Voraussetzungen für die Erteilung, Änderung und Verlängerung von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal für Flugzeuge und Hubschrauber, die nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fallen (z.B. Annex II-Luftfahrzeuge), mit Bezug auf §111a, §110 und §109 LuftPersV nach der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Anhang III (Teil-66) richten.
- dass das Recht zur Freigabe nach Instandhaltung für Flugzeuge und Hubschrauber, die nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 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 für anderes Luftfahrtgerät in Bezug auf Lizenzen für die Freigabe nach Instandhaltung weiterhin die nationalen Regelungen gelten. Siehe hierzu Infoschrift LuftPersV
- dass die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit nicht automatisch Bestandteil der Rechte einer Teil-66-Lizenz ist. Die Qualifikationsanforderungen für solches Personal sind im Teil-M, Unterabschnitt G (M.A.707) näher beschrieben.

## 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 werden unterschiedliche Rechte zugeordnet (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
B3
C

Tabelle 1: Lizenzkategorien für freigabeberechtigtes Personal

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

In den Kategorien A und B1 teilen Unterkategorien die Rechte auf verschiedene Luftfahrzeug/Triebwerkskombinationen auf.

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

Die Rechte von Freigabeberechtigtem Personal definieren sich wie folgt:

**CAT A** - Eine Freigabeberechtigung 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. Die Ausstellung von Freigabebescheinigungen ist auf die vom Inhaber der Berechtigung persönlich durchgeführte Arbeiten beschränkt.

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 Freigabeberechtigung 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 Prüfung 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 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 oder B3. Hierfür sind entsprechende separate Qualifizierungen notwendig.

**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 für Base Maintenance erforderlich, mit der das Luftfahrzeug in seiner Gesamtheit freigegeben werden muss, nachdem die einzelnen Instandhaltungstätigkeiten durch entsprechendes Unterstützungspersonal der Kategorie B1, B2 und/oder B3 bestätigt wurde.

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

In der Verordnung über Luftfahrtpersonal wurde im § 111a LuftPersV der folgende Absatz 5 angefügt:

*Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal, die nach den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 erteilt wurden, berechtigen auch zur Freigabe von Luftfahrtgerät, das nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union fällt. Die Gruppenberechtigungen gemäß Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 sind dabei nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse bis 5700 kg 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. Für eingetragene Gruppenberechtigungen gilt diese Regelung ebenfalls.

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

#### 66.A.5 Luftfahrzeuggruppen

Für die Zwecke der Berechtigungen auf den Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal werden Flugzeuge in folgende Gruppen unterteilt:

Gruppe 1: technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge und mehrmotorige Hubschrauber, Flugzeuge mit einer Dienstgipfelhöhe über FL 290, Luftfahrzeuge mit elektrisch signalisierter Flugsteuerung (Fly-by-wire) und sonstige Luftfahrzeuge, die eine Luftfahrzeugmusterberechtigung erfordern, sofern die Agentur dies festlegt.

Gruppe 2: Luftfahrzeuge, die nicht der Gruppe 1 angehören und in folgende Untergruppen unterteilt sind:

Untergruppe 2a: einmotorige Turboprop-Flugzeuge

Untergruppe 2b: einmotorige Helikopter mit Turbinentriebwerk

Untergruppe 2c: einmotorige Helikopter mit Kolbenantriebwerk

Gruppe 3: Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk, die nicht der Gruppe 1 angehören.

Gegebenfalls sind bauartbedingte Einschränkungen in den Teil-66 Lizenzen zu berücksichtigen.

Der Definition „technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“ wird in der Grundverordnung VO (EG) 216/2008 erklärt.

Artikel 3 Buchstabe j)

„technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug“

i) ein Flächenflugzeug

- mit einer höchstzulässigen Startmasse über 5700 kg oder
- zugelassen für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 19 oder

- zugelassen für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
  - ausgerüstet mit einer oder mehreren Strahltriebwerken oder mit mehr als einem Turboprop-Triebwerk oder
- ii) einen zugelassenen Hubschrauber
- für eine höchste Startmasse über 3175 kg oder
  - für eine höchste Fluggastsitzanzahl von mehr als 9 oder
  - für den Betrieb mit einer Flugbesatzung von mindestens zwei Piloten oder
- iii) ein Kipprotor-Luftfahrzeug

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 Genehmigungsumfang 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 freigabeberechtigtes Personal 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 vierwöchige 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 beigelegten 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. Freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C über eine akademische Ausbildung muss den jeweiligen Wissensstand für B1 oder B2 nachweisen.

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

Im Falle eines nach Teil-147 zugelassene Grundlagenlehrgang 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. Prinzipiell ist aber auch das Ablegen der Modulprüfungen ohne Besuch eines Grundlagenlehrganges möglich.

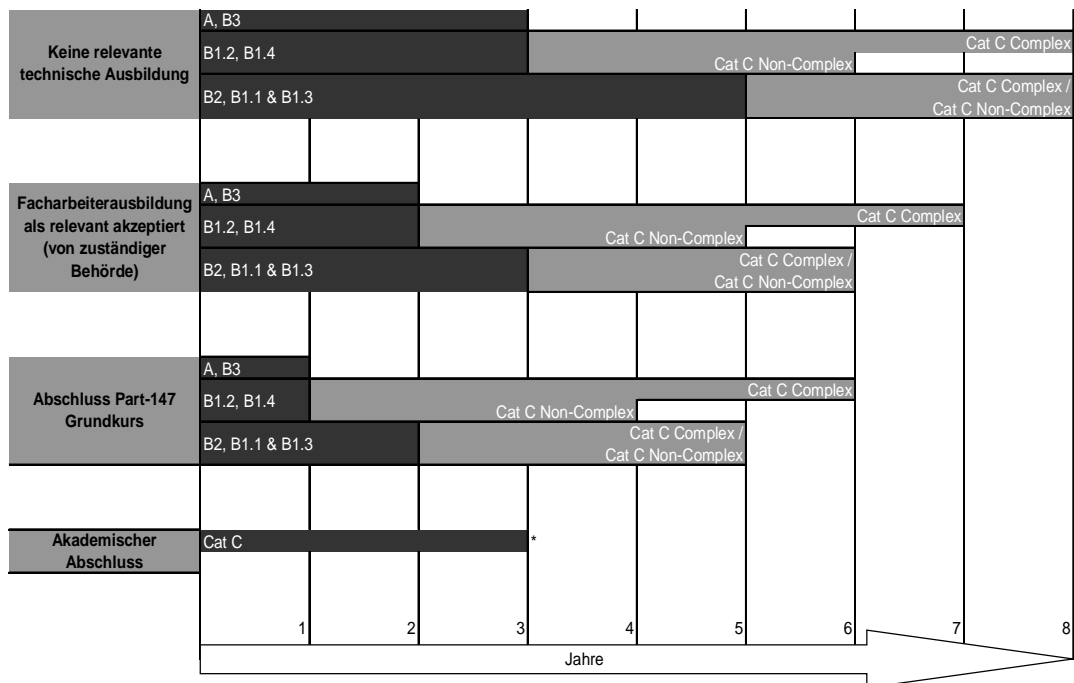
Nach 66.A.25 können technische Qualifikationen, die dem Wissensstand des Teil-66 gleichwertig sind, ganz oder teilweise auf die geforderten Grundkenntnisse und Prüfungen als Bonuspunkte angerechnet werden. Diese Anrechnung erfolgt über einen Bonuspunktebericht. Für einige technische Standard-Qualifikationen (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](http://www.lba.de) unter „Technisches Personal“ und dann „Lizenzen Teil-66“ zu entnehmen.

## 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 Luftfahrzeugen nachweisen. Die Mindesterfahrung 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 Mindesterfahrung in der Ausübung der Rechte einer Teil-66 Lizenz in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen der Abbildung 1 zu entnehmen.

Freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C, das durch einen akademischen Grad einer förderlichen technischen Fachrichtung einer (Fach-)Hochschule qualifiziert ist, kann alternativ dazu als geforderte Mindesterfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen eine dreijährige Tätigkeit in einer repräsentativen Auswahl aus unmittelbar mit der Instandhaltung zusammenhängenden Arbeiten einschließlich einer sechsmonatigen Teilnahme an Instandhaltungsarbeiten in der „Base Maintenance“ geltend machen.

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 1 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 Erfahrung 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 zufrieden stellend nachgewiesen worden ist. Es wird jedoch zusätzlich Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen gefordert, um das Verständnis für Instandhaltung solcher Luftfahrzeuge zu verbessern. Für Kategorie A beträgt diese Zeit mindestens 6 Monate, für Kategorie B1, B2 oder B3 mindestens 12 Monate (siehe AMC-66.A.30 (e)).

Der Nachweis der Erfahrung erfolgt mit den LBA Formblättern 19.K, 19.A und/oder 19.M (ehemals Form 19.2) 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 Fluggerätemechaniker (FGM) sowie zum Fluggerätelektroniker (FGE) / Elektroniker für Luftfahrttechnische 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 VO (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 VO (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).

Für die Erfahrungszeiten nach der vollständig erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung ist kein weiteres Formblatt 19.K als Nachweis notwendig, sofern der Arbeitgeber nach der Ausbildung nicht gewechselt wird.

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

### 5.2.2 Nachweis der praktischen Erfahrung

Die auf den Formblättern 19K, 19.A und/oder 19.M gemachten Angaben müssen durch die während der praktischen Tätigkeiten zu führende Nachweise untermauert werden können. Diese Nachweise können aus Wartungsunterlagen, Logbüchern, Berichtsheften oder sonstigen unzweifelhaften Dokumenten bestehen. Der Instandhaltungsbetrieb bestätigt auf den o.g. Formblättern die Echtheit der Nachweise, sowie dass die bescheinigte Erfahrung im Betrieb erlangt wurde.

Nach 66.B.115 f) muss der Nachweis der Erfüllung von Praxisbestandteilen der Ausbildung durch die Vorlage von detaillierten Ausbildungsaufzeichnungen oder durch Vorlage eines Arbeitsbuchs gemäß Anlage 1 zur Form 19.K eines gemäß Anhang II (Teil-145) oder Anhang I (Teil-M, Unterabschnitt F) genehmigten Instandhaltungsbetriebs oder eines Betriebes gemäß AMC 66.A.30(e).

## 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 des 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 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 und für die Kategorien B1 oder B2 praktische Erfahrung mit dem Luftfahrzeugmuster nachgewiesen wurde (siehe Kapitel 6.3). Der Inhalt der praktischen Erfahrung muss hierbei einen repräsentativen Querschnitt für die jeweiligen Kategorie B1 oder B2 relevanten Instandhaltungsarbeiten (siehe Anlage III zu Teil-66) widerspiegeln.

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

Für die Kategorien A und B3 werden keine Musterberechtigungen eingetragen (näheres bzgl. der Berechtigung der Kat. B3 siehe Kapitel 6.6).

## 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 Form 149<sup>1</sup> 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 Form 149<sup>1</sup> vorzulegen.

## 6.2 On the Job Training (OJT)

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

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

dessen Beginn dem Luftfahrt-Bundesamt zur Genehmigung vorzulegen. 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 der (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 ATA Kapitel sofern es auf das Luftfahrzeug zutrifft, abzudecken ist. Für genauere Beispiele der geforderten Tätigkeiten des OJT, ist der Appendix II zum AMC Part 66 der ED Decision 2012/004/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. Diese können wiederum in Pflichttätigkeiten (Mandatory Tasks) als auch in Optionale Tätigkeiten (Optional Tasks) aufgeteilt werden.

Der Anteil von Pflicht- und Optionalen Tätigkeiten muss aus quantitativer (Anzahl) als auch qualitativer (Komplexität) Sicht ausgewogen gestaltet werden. Dabei gilt zu beachten, dass grundsätzlich alle Pflichttätigkeiten komplett bearbeitet werden müssen. Die Auswahl der Optionalen Tätigkeiten ist flexibel nach Arbeitsaufkommen auszuwählen, wobei die Forderung nach Bearbeitung eines repräsentativen Querschnitts davon unbenommen bleibt. Das bedeutet: **Pflichttätigkeiten + Optionale Tätigkeiten müssen zusammen mindestens 50% der für das jeweilige Luftfahrzeug zutreffenden Tätigkeiten gemäß Appendix II zum AMC Part 66 entsprechen.**

Die im Rahmen des OJT durchgeführten Tätigkeiten sind durch hierfür benannte und entsprechend qualifizierte Prüfer 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 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 Anlage 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 anhand 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 abzuarbeiten<sup>2</sup>.

Die detaillierten Erfahrungsnachweise müssen bei Antragstellung nicht eingereicht werden. Sie sind jedoch auf Anforderung durch den Antragsteller nachzureichen.

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“ 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.

Für die Kategorie B1 und C ist unter: „Repräsentativ für die Untergruppe“, zu verstehen, dass die grundsätzlichen technologischen Merkmale der Luftfahrzeuge einer bestimmten Untergruppe, an den zum Nachweis der Voraussetzungen für eine Untergruppenberechtigung

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

gung angegeben Einzelmustern bzw. deren Nachweis der Eintragungsvoraussetzungen, nachgewiesen sind.

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

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

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

- drei Luftfahrzeuge von verschiedenen Herstellern
- drei Triebwerke von verschiedenen Herstellern
  - davon mindestens zwei von den folgenden Typen (PWC PT6, RR Corp 250, Turbomeca Astazou)
- drei verschiedene Luftfahrzeuge 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 Luftfahrzeuge 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 Tätigkeiten an den nachfolgend aufgeführten Systemen / Geräten nachzuweisen:

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2a“ werden folgende Luftfahrzeuge / Systeme definiert:

- drei Luftfahrzeuge von verschiedenen Herstellern
- ein Luftfahrzeug mit „Glascockpit“
- ein Luftfahrzeug mit „Analog“-Cockpit
- ein Luftfahrzeug mit Mode S Transponder
- ein Luftfahrzeug mit Traffic Collision Avoidance System (TCAS)
- ein Luftfahrzeug mit Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
- ein Luftfahrzeug mit VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
- ein Luftfahrzeug mit Instrument Landing System (ILS)
- ein Luftfahrzeug mit Automatic Direction Finder (ADF)
- ein Luftfahrzeug mit Distance Measuring Equipment (DME)
- ein Luftfahrzeug mit Inertial Navigation System (INS)
  - Gyroskop oder Laser-Gyroskop
- ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
  - GPS oder Galileo oder GLONASS
- zwei Luftfahrzeuge mit Autopiloten von verschiedenen Herstellern
- ein Luftfahrzeug mit Radio Altimeter
- ein Luftfahrzeug mit einem ARINC 429 Bus

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2b“ werden folgende Luftfahrzeuge / Systeme definiert:

- drei Luftfahrzeuge von verschiedenen Herstellern
- ein Luftfahrzeug mit „Glascockpit“
- ein Luftfahrzeug mit „Analog“-Cockpit
- ein Luftfahrzeug mit Mode S Transponder
- ein Luftfahrzeug mit Traffic Collision Avoidance System (TCAS)
- ein Luftfahrzeug mit Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
- ein Luftfahrzeug mit VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
- ein Luftfahrzeug mit Automatic Direction Finder (ADF)
- ein Luftfahrzeug mit Distance Measuring Equipment (DME)
- ein Luftfahrzeug mit Inertial Navigation System (INS)
  - Gyroskop

- ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
  - GPS oder Galileo oder GLONASS
- ein Luftfahrzeug mit Radio Altimeter

Für die Untergruppenberechtigung „full sub group 2c“ werden folgende Luftfahrzeuge / Systeme definiert:

- drei Luftfahrzeuge von verschiedenen Herstellern
- ein Luftfahrzeug mit „Analog“-Cockpit
- ein Luftfahrzeug mit Mode S Transponder
- ein Luftfahrzeug mit Inertial Navigation System (INS)
  - Gyroskop
- ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
  - GPS oder Galileo oder GLONASS
- ein Luftfahrzeug mit VHF Omni Directional Radio Range (VOR)

## 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
  - 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
  - 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, ist in der Kategorie B1 die Lizenz wie folgt einzuschränken:

- ausgenommen druckbelüftete Flugzeuge
- ausgenommen Flugzeuge mit Metallzelle
- ausgenommen Flugzeuge mit Verbundzelle
- ausgenommen Flugzeuge mit Holzzelle
- ausgenommen Flugzeuge mit gewebebespannter Metallrohrstruktur

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

- zwei Luftfahrzeuge von verschiedenen Herstellern
- ein Luftfahrzeug mit „Glascockpit“
- ein Luftfahrzeug mit „Analog“-Cockpit
- ein Luftfahrzeug mit Mode S Transponder
- ein Luftfahrzeug mit Very High Frequency (VHF) Funkanlagen
- ein Luftfahrzeug mit VHF Omni Directional Radio Range (VOR)
- ein Luftfahrzeug mit Instrument Landing System (ILS)
- ein Luftfahrzeug mit Automatic Direction Finder (ADF)
- ein Luftfahrzeug mit Distance Measuring Equipment (DME)
- ein Luftfahrzeug mit Global Navigation Satellite System (GNSS)
  - GPS oder Galileo oder GLONASS
- zwei Luftfahrzeuge mit Autopiloten von verschiedenen Herstellern
- ein Luftfahrzeug mit Radio Altimeter
- ein Luftfahrzeug mit Emergency Locator Transmitter (ELT)

## 6.6 Berechtigungen der Kategorie B3

Gemäß 66.A.45 g) wird die Berechtigung „Nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantriebwerk 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 anhand auf detaillierten Arbeitskarten basierenden Erfahrungsnachweisen zu führen.

Für die Kategorie B3 sind Tätigkeiten an verschiedenen relevanten Luftfahrzeugmustern (Lfz 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 Flugzeuge mit Holzzelle
- ausgenommen Flugzeuge mit gewebebespannter Metallrohrstruktur
- ausgenommen Flugzeuge mit Metallzelle
- ausgenommen Flugzeuge mit Verbundzelle

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.**



## 6.7 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.

### 7.2 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](http://www.lba.de)**

→ **Technisches Personal**

→ **Lizenzen Teil-66**

→ **Lizenzen LuftPersV**

bzw. → **Ausbildungsbetriebe**

verfügbar.

## 9 Anlagen

- 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