

## Inhalt

<b>66.1 Zuständige Behörde .....</b>	<b>3</b>
AMC 66.1(a) Zuständige Behörde .....	3
66.A.1 Geltungsbereich .....	4
66.A.3 Lizenzkategorien.....	4
GM 66.A.3 Lizenzkategorien.....	5
66.A.5 Luftfahrzeuggruppen.....	5
GM 66.A.5. Luftfahrzeuggruppen.....	6
66.A.10 Antrag.....	6
AMC 66.A.10 Antrag.....	7
GM 66.A.10(a) Antrag.....	7
66.A.15 Teilnahmeberechtigung .....	8
66.A.20 Rechte.....	8
GM 66.A.20(a) Rechte .....	10
AMC 66.A.20(a)(4) Rechte .....	11
AMC 66.A.20(b)(2) Rechte.....	11
GM 66.A.20(B)2 Rechte .....	13
AMC 66.A.20(B)3 Rechte .....	13
GM 66.A.20(b)4 Rechte .....	14
66.A.25 Gefordertes Grundwissen .....	15
AMC 66.A.25 Gefordertes Grundwissen .....	15
GM 66.A.25(a) Gefordertes Grundwissen.....	16
GM 66.A.25(b) Gefordertes Grundwissen.....	16
66.A.30 Erfahrung.....	16
AMC 66.A.30(a) Erfahrung.....	18
AMC 66.A.30(c) Erfahrung.....	20
AMC 66.A.30(d) Erfahrung .....	20
AMC 66.A.30(e) Erfahrung .....	20
66.A.40 Verlängerung der Lizenz für freigabeberechtigtes Personal .....	20
GM 66.A.40 Verlängerung der Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal .....	21
66.A.45 Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen.....	21
GM 66.A.45 Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen .....	24
GM 66.A.45(b) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen .....	24
AMC 66.A.45(d);( e)3;(f)1;(g)1;(h) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen .....	25
AMC 66.A.45(e) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen .....	25
GM 66.A.45(h) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen .....	26
66.A.50 Einschränkungen .....	26
AMC 66.A.50(b) Einschränkungen.....	27
66.A.55 Qualifikationsnachweis .....	27

---

66.A.70	Bestimmungen für die Umwandlung .....	27
GM 66.A.70	Bestimmungen für die Umwandlung .....	28
GM 66.A.70(c)	Bestimmungen für die Umwandlung .....	29
GM 66.A.70(d)	Bestimmungen für die Umwandlung .....	30

## Anhang III (PART 66)

### Allgemein

#### 66.1 Zuständige Behörde

Verordnung (EU) 1321/2014

(a) Für die Zwecke dieses Anhangs (Teil-66) ist die zuständige Behörde:

1. die von dem Mitgliedstaat bezeichnete Behörde, bei der eine Person erstmals die Erteilung einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal beantragt; oder
2. die von einem anderen Mitgliedstaat benannte Behörde, falls diese abweichend wäre, vorbehaltlich der Zustimmung der unter Nummer 1 genannten Behörde 66.B.20 übertragen und eine neue Lizenz wird auf der Grundlage dieser Aufzeichnungen ausgestellt.

(b) Die Agentur ist verantwortlich für die Definition von:

1. die Liste der Luftfahrzeugtypen; und
2. welche Flugzeugzellen-/Triebwerkskombinationen in jeder bestimmten Luftfahrzeugmusterberechtigung enthalten sind.

#### AMC 66.1(a) Zuständige Behörde

Änderung 2015/029/R

Eine zuständige Behörde kann ein Ministerium, eine nationale Luftfahrtbehörde oder eine von dem Mitgliedstaat benannte und in diesem Mitgliedstaat ansässige Luftfahrtbehörde sein. Ein Mitgliedstaat kann mehr als eine zuständige Behörde für unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche benennen, solange der Benennungsbeschluss eine Liste der Zuständigkeiten jeder Behörde enthält und nur eine zuständige Behörde für jeden bestimmten Zuständigkeitsbereich zuständig ist.

Der Zweck von 66.1(a)2 besteht darin, einer Person, die bereits Inhaber einer von einem Mitgliedstaat (dh Mitgliedstaat X) ausgestellten Teil-66-Lizenz ist, die Möglichkeit zu geben, diese durch eine von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Teil-66-Lizenz zu ersetzen (dh Mitgliedstaat Y). Dies kann beispielsweise in Fällen nützlich sein, in denen eine Person, die eine Lizenz aus „Mitgliedstaat X“ besitzt, ihre Karriere in einem Instandhaltungsbetrieb in „Mitgliedstaat Y“ entwickelt. In diesem Fall muss diese Person möglicherweise neue Musterberechtigungen auf der Grundlage von Lehrgängen anerkennen, die direkt von der zuständigen Behörde von „Mitgliedstaat Y“ genehmigt wurden, oder neue Lizenz(unter) kategorien auf der Grundlage von Grundprüfungen anerkennen, die von der zuständigen Behörde von „Mitgliedstaat Y“ durchgeführt wurden. Mitgliedstaat Y“.

# Teil A –

## LIZENZ FÜR FREIGABEBERECHTIGTES PERSONAL

### 66.A.1 Geltungsbereich

Verordnung (EU) 1321/2014

Dieser Abschnitt definiert die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal und legt die Anforderung für ihre Beantragung, Erteilung, und Verlängerung der Gültigkeit fest.

AMC 66.1(a)

### 66.A.3 Lizenzkategorien

Verordnung (EU) 2018/1142

Die Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen umfassen die folgenden Kategorien und gegebenenfalls Unterkategorien und Systemberechtigungen:

- a) Kategorie A, unterteilt in die folgenden Unterkategorien:
  - A1 Flugzeuge mit Turbintriebwerk
  - A2 Flugzeuge mit Kolbenriebwerk
  - A3 Hubschrauber mit Turbintriebwerk
  - A4 Hubschrauber mit Kolbenriebwerk
- b) Kategorie B1, unterteilt in die folgenden Unterkategorien:
  - B1.1 Flugzeuge mit Turbintriebwerk
  - B1.2 Flugzeuge mit Kolbenriebwerk
  - B1.3 Hubschrauber mit Turbintriebwerk
  - B1.4 Hubschrauber mit Kolbenriebwerk
- c) Kategorie B2 Die Lizenz der Kategorie B2 gilt für alle Luftfahrzeuge.
- d) Kategorie B2L Die Lizenz der Kategorie B2L gilt für alle Luftfahrzeuge, die nicht in Gruppe 1 von Punkt 66.A.5(1) erfasst sind, und ist unterteilt in die folgenden Systemberechtigungen:
  - Kommunikation/Navigation (com/nav)
  - Instrumente
  - Flugregelung
  - Luftraumüberwachung
  - Luftfahrzeugzellensysteme

Eine Lizenz der Kategorie B2L muss mindestens eine Systemberechtigung beinhalten.
- e) Kategorie B3  
Die Lizenz der Kategorie B3 gilt für nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenriebwerk mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter.
- f) Kategorie L, unterteilt in die folgenden Unterkategorien:
  - L1C: Segelflugzeuge in Verbundbauweise
  - L1: Segelflugzeuge
  - L2C: Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1-Flugzeuge in Verbundbauweise
  - L2: Motorsegler und ELA1-Flugzeuge
  - L3H: Heißluftballone
  - L3G: Gasballone
  - L4H: Heißluft-Luftschiffe
  - L4G: ELA2-Gas-Luftschiffe
  - L5: andere Gas-Luftschiffe als ELA2

g) Kategorie C

Die Lizenz der Kategorie C gilt für Flugzeuge und Hubschrauber.

## GM 66.A.3 Lizenzkategorien

Änderung 2019/009/R

„ELA1-Flugzeuge“ beziehen sich auf Flugzeuge, die der Definition von „ELA1-Luftfahrzeugen“ gemäß Artikel 2 (k) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entsprechen.

„ELA2-Gasluftschiffe“ bezieht sich auf diejenigen Gasluftschiffe, die der Definition von „ELA2-Luftfahrzeugen“ gemäß Artikel 2(ka) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 entsprechen.

Andere Gasluftschiffe als ELA2 beziehen sich auf Gasluftschiffe, die nicht mindestens eine Bedingung der Definition von „ELA2-Luftfahrzeugen“ erfüllen, die in Artikel 2 Buchstabe ka der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 enthalten ist.

HINWEIS: Die Kategorie „ELA2-Flugzeuge“ umfasst alle „ELA1-Flugzeuge“.

Der Begriff „angetriebenes Segelflugzeug“ umfasst:

- jene angetriebenen Segelflugzeuge, die ausschließlich mit eigener Kraft abheben dürfen (selbststartende Segelflugzeuge); und
- autarke angetriebene Segelflugzeuge; und
- Touring Motorsegler (TMGs).

Während die L1C-Unterkategorie nur zusammengesetzte Segelflugzeuge umfasst, umfasst die L1-Unterkategorie alle Segelflugzeuge (Verbund, Metall und Holz).

Während die L2C-Unterkategorie nur zusammengesetzte angetriebene Segelflugzeuge und zusammengesetzte ELA1-Flugzeuge umfasst, umfasst die L2-Unterkategorie alle angetriebenen Segelflugzeuge und ELA1-Flugzeuge (zusammengesetzt, Metall und Holz).

Bei der Wartung von gemischten Ballons (Kombination aus Gas und Heißluft) müssen sowohl die Unterkategorien L3G als auch L3H vorhanden sein.

Für die B2L-Lizenz ist eine „Systembewertung“ eine Bewertung, die Berechtigungen gewährt Freigabe der Wartung der Flugzeugsysteme, die unter die Systembewertung fallen, und der elektrischen Systeme.

Der Satz „muss mindestens eine Systembewertung enthalten“ bezieht sich auf die Tatsache, dass der Antrag auf eine B2L-Lizenz für eine der in 66.A.3 angegebenen Systembewertungen oder eine Kombination der Systembewertungen gestellt werden sollte.

Es gibt keine bestimmte Reihenfolge, in der die Systembewertungen angewendet werden sollen. Eine beliebige Kombination von Systembewertungen ist möglich.

Die Beschreibung der Systeme, die von den verschiedenen Systembewertungen abgedeckt werden, finden Sie in Anhang I „Grundlegende Wissensanforderungen“ unter Absatz „2. Modularisierung“, Unterabsatz „Kategorien B2 und B2L“.

## 66.A.5 Luftfahrzeuggruppen

Verordnung (EU) 2018/1142

Für die Zwecke der auf den Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen vermerkten Berechtigungen werden Luftfahrzeuge in folgende Gruppen unterteilt:

- 1) Gruppe 1: technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge, mehrmotorige Hubschrauber, Flugzeuge mit einer zugelassenen Dienstgipfelhöhe über FL290, Luftfahrzeuge mit ‚Fly-by-Wire‘, andere als ELA2 Gas-Luftschiffe und sonstige Luftfahrzeuge, die eine

Luftfahrzeugmusterberechtigung erfordern, sofern die Agentur dies festgelegt. Die Agentur kann ein Luftfahrzeug in Gruppe 2, Gruppe 3 oder Gruppe 4 einstufen, dass die im ersten Unterabsatz genannten Bedingungen erfüllt, sofern sie dies aufgrund der geringeren Komplexität dieses speziellen Luftfahrzeugs für gerechtfertigt erachtet.

- 2) Gruppe 2: Luftfahrzeuge, andere als die der Gruppe 1, die den folgenden Untergruppen angehören:
  - i) Untergruppe 2a:
    - einmotorige Turboprop-Flugzeuge
    - Flugzeuge mit Turbostrahlantrieb und mehrmotorigem Turbopropantrieb, die aufgrund ihrer geringeren Komplexität von der Agentur in diese Untergruppe klassifiziert wurden
  - ii) Untergruppe 2b:
    - einmotorige Hubschrauber mit Turbinenriebwerk
    - mehrmotorige Hubschrauber mit Turbinenriebwerk, die aufgrund ihrer geringeren Komplexität von der Agentur in diese Untergruppe klassifiziert wurden
  - iii) Untergruppe 2c:
    - einmotorige Hubschrauber mit Kolbenriebwerk
    - mehrmotorige Hubschrauber mit Kolbenriebwerk, die aufgrund ihrer geringeren Komplexität von der Agentur in diese Untergruppe klassifiziert wurden
- 3) Gruppe 3: Flugzeuge mit Kolbenriebwerk, die nicht der Gruppe 1 angehören
- 4) Gruppe 4: Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe, die nicht der Gruppe 1 angehören

## GM 66.A.5. Luftfahrzeuggruppen

Änderung 2020/002/R

Die folgende Tabelle fasst die Anwendbarkeit von Kategorien / Unterkategorien von Teil-66-Lizenzen gegenüber den Gruppen / Untergruppen von Flugzeugen zusammen:

### 66.A.10 Antrag

Verordnung (EU) 1321/2014

- a) Ein Antrag auf Erteilung oder auf Änderung einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal muss mit dem EASA-Formblatt 19 (siehe Anlage V) und in einer von der zuständigen Behörde festgelegten Weise gestellt werden.
- b) Ein Antrag auf Änderung einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ist an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats zu richten, von der die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ausgestellt wurde.
- c) Zusätzlich zu den Unterlagen, die gegebenenfalls nach den Punkten 66.A.10(a), 66.A.10(b) und 66.B.105 erforderlich sind, hat der Antragsteller bei Beantragung zusätzlicher Kategorien oder Unterkategorien einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal seine derzeitige ursprüngliche Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der zuständigen Behörde zusammen mit EASA-Formblatt 19 vorzulegen.
- d) Ist der Antragsteller, der eine Änderung der Kategorien beantragt, nach dem Verfahren von Punkt 66.B.100 in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der die Lizenz erteilt hat, für diese Änderung qualifiziert, ist der Antrag an die unter Punkt 66.1 genannte zuständige Behörde zu senden.

- e) Ist der Antragsteller, der eine Änderung der Kategorien beantragt, nach dem Verfahren von Punkt 66.B.105 in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der die Lizenz erteilt hat, für diese Änderung qualifiziert, hat der gemäß Anhang II (Teil-145) genehmigte Instandhaltungsbetrieb die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal zwecks deren Änderung oder Neuausstellung zusammen mit dem EASA-Formblatt 19 zur Anbringung des Stempels und Unterzeichnung an die unter Punkt 66.1 genannte zuständige Behörde zu senden.
- f) Jedem Antrag sind Unterlagen beizufügen, die belegen, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung die Anforderungen bezüglich des Theoriewissens, der praktischen Ausbildung und der Erfahrung erfüllt waren.

## AMC 66.A.10 Antrag

*Änderung 2015/029/R*

1. Die Erfahrung sollte so beschrieben werden, dass der Leser ein angemessenes Verständnis dafür hat, wo, wann und welche Erfahrung die Erfahrung ausmacht. Ein Task-by-Task-Konto ist nicht erforderlich, aber gleichzeitig ist eine milde Aussage „X Jahre Erfahrung abgeschlossen“ nicht akzeptabel. Ein Logbuch mit Erfahrung ist wünschenswert, und einige zuständige Behörden können verlangen, dass ein solches Logbuch geführt wird. Es ist zulässig, im EASA-Formular 19 auf andere Dokumente zu verweisen, die Informationen zur Erfahrung enthalten.
2. Antragsteller, die die maximale Ermäßigung in 66.A.30 (a) für die Gesamterfahrung aufgrund des erfolgreichen Abschlusses der 147.A.200 genehmigten Grundausbildung beantragen, sollten das Teil-147-Anerkennungszertifikat für die genehmigte Grundausbildung einschließen.
3. Antragsteller, die eine Ermäßigung in 66.A.30 (a) beantragen. Die Gesamterfahrung, die auf dem erfolgreichen Abschluss einer technischen Ausbildung in einer Organisation oder einem Institut beruht, die bzw. das von der zuständigen Behörde als zuständige Organisation oder Institut anerkannt wurde, sollte die entsprechende Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss der Ausbildung enthalten. Das Mindestalter eines Antragstellers auf eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ist mindestens 18 Jahre.

## GM 66.A.10(a) Antrag

*Änderung 2020/002/R*

Wenn ein Antrag auf eine Lizenz in der Kategorie B2L gestellt wird, sollte der Antragsteller auf dem EASA-Formular 19 Folgendes angeben:

- die Systembewertung oder die Kombination von Systembewertungen, die der Antragsteller beantragt; und
- die Flugzeugbewertung,

wenn man bedenkt, dass gemäß 66.A.45 (e) eine B2L—Lizenz, die mit der vollständigen Untergruppe 2b versehen ist, auch mit der vollständigen Untergruppe 2c bestätigt werden kann.

Der Antragsteller sollte zusammen mit dem Antrag den Nachweis erbringen, dass die Anforderungen an die Erfahrung in Bezug auf das vom Antragsteller beantragte System erfüllt sind.

Wenn ein Inhaber einer B2L-Lizenz die Verlängerung einer B2L-Lizenz beantragt, um eine neue Systembewertung hinzuzufügen, muss er dies tun mit dem Nachweis der praktischen Erfahrung, die gemäß 66.A.30 (a) (2a) für die Systembewertung erforderlich ist, aber auch der praktischen Erfahrung, die gemäß 66.A.45 (e) und (f) erforderlich ist, falls die Flugzeuggruppe unterschiedlich ist.

Wenn ein Inhaber einer B2L-Lizenz die Änderung seiner B2L-Lizenz in die Kategorie B2 beantragt, muss er lediglich:

- durch Prüfung die Unterschiede zwischen den Grundkenntnissen, die der gehaltenen B2L-Lizenz entsprechen, und den Grundkenntnissen der B2 Lizenz nachweisen, wie in Anhang I beschrieben; und
- die in Anhang IV beschriebenen zusätzlichen Erfahrungen nachweisen.

Diese Anforderungen sind auch für die zuständige Behörde in 66.B.110 enthalten.

Wenn ein Antragsteller die Erweiterung seiner B2L-Lizenz auf eine B2-Lizenz beantragt und die entsprechenden Anforderungen erfüllt, wird die B2L-Lizenz durch die B2-Lizenz ersetzt.

## 66.A.15 Teilnahmeberechtigung

Verordnung (EU) 1321/2014

Ein Antragsteller für eine Flugzeugwartungslizenz muss mindestens 18 Jahre alt sein.

## 66.A.20 Rechte

Verordnung (EU) 2021/700

a) Es gelten die folgenden Rechte:

1. Eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der Kategorie A berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach einfacher „Line Maintenance“ und Behebung einfacher Mängel innerhalb des Umfangs der in seiner Freigabeberechtigung gemäß Punkt 145.A.35 von Anhang II (Teil-145) eingetragenen Arbeiten. Die Berechtigung zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen ist auf Arbeiten beschränkt, die der Inhaber der Lizenz in dem Instandhaltungsbetrieb, der die Freigabeberechtigung erteilt hat, persönlich durchgeführt hat.
2. Eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der Kategorie B1 berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen sowie zu Tätigkeiten von Unterstützungspersonal der Kategorie B1 nachfolgenden Arbeiten:
  - Instandhaltungsarbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, an Triebwerken sowie an mechanischen und elektrischen Systemen;
  - Arbeiten an Avioniksystemen, die nur einfachen Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit und keine Fehlerbehebung /Störungssuche erfordern.

Die Kategorie B1 schließt die entsprechende Unterkategorie A mit ein.

3. Eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der Kategorie B2 berechtigt den Inhaber
  - i) zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen sowie zu Tätigkeiten von Unterstützungspersonal der Kategorie B2 nachfolgenden Arbeiten:
    - Instandhaltungsarbeiten an der Avionik und an elektrischen Systemen;
    - Arbeiten an der Elektrik und Avionik von Triebwerken und mechanischen Systemen, die nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erfordern;
  - ii) zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach einfacher „Line Maintenance“ und Behebung einfacher Mängel innerhalb des Umfangs der in seiner Freigabeberechtigung gemäß Punkt 145.A.35 von Anhang II (Teil-145) eingetragenen Arbeiten. Die Rechte hinsichtlich der Ausstellung von Freigabebescheinigungen ist auf Arbeiten beschränkt, die der Inhaber der Lizenz in dem Instandhaltungsbetrieb, der die Freigabeberechtigung erteilt hat, persönlich durchgeführt hat, sowie auf die in der Lizenz der Kategorie B2 bereits eingetragenen Berechtigungen.

Die Kategorie B2 schließt keine der Unterkategorien A mit ein.



4. Eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie B2L berechtigt den Inhaber dieser Lizenz zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nachfolgenden Arbeiten sowie zur Ausübung folgender Tätigkeiten von B2L-Unterstützungspersonal:
    - Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an elektrischen Systemen,
    - Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Avioniksystemen im Rahmen der auf der Lizenz speziell vermerkten Systemberechtigungen und
    - als Inhaber einer Berechtigung für „Luftfahrzeugzellensysteme“: Durchführung von Aufgaben im Bereich Elektrik und Avionik an Triebwerken und mechanischen Systemen, die nur einfache Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit erfordern.
  5. Eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie B3 berechtigt den Inhaber dieser Lizenz zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nachfolgenden Arbeiten sowie zur Ausübung folgender Tätigkeiten von B3-Unterstützungspersonal:
    - Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an der Struktur, den Triebwerken sowie an mechanischen und elektrischen Systemen von Flugzeugen und
    - Arbeiten an Avioniksystemen, die nur einfachen Prüfungen zum Nachweis ihrer Betriebstüchtigkeit und keine Fehlersuche sowie Störungsbehebung erfordern.
  6. Eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der Kategorie L berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen und zur Tätigkeit als L-Unterstützungspersonal für Folgendes:
    - Wartung von Luftfahrzeugstrukturen, Triebwerken und mechanischen und elektrischen Systemen;
    - Arbeiten an Funk, Notrufsendern (ELT) und Transpondersystemen; und
    - Arbeiten an anderen Avioniksystemen, die einfache Tests erfordern, um ihre Betriebsfähigkeit nachzuweisen.Jede Beschränkung auf die Unterkategorie L2 gemäß Punkt 66.A.45(h) gilt auch für die Unterkategorie L1.

Die Unterkategorie L2 enthält die Unterkategorie L1.
  7. Eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der Kategorie C berechtigt den Inhaber zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach der Basisinstandhaltung des Luftfahrzeugs. Die Privilegien gelten für das Luftfahrzeug in seiner Gesamtheit.
- b) Der Inhaber einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal darf seine Rechte nur dann ausüben, wenn
1. die entsprechenden Anforderungen von Anhang I (Teil-M), Anhang II (Teil-145), Anhang Vb (Teil-ML) und Anhang Vd (Teil-CAO) erfüllt sind; und
  2. er/sie im vorhergehenden Zweijahreszeitraum entweder sechs Monate Erfahrung in der Instandhaltung gemäß den mit der Lizenz für freigabeberechtigtes Personal erteilten Rechten erworben oder die Voraussetzung für die Erteilung der entsprechenden Rechte erfüllt hat; und
  3. er/sie zur Erteilung von Freigabebescheinigungen nach Instandhaltungsarbeiten am entsprechenden Luftfahrzeug angemessen befähigt ist; und
  4. er/sie in ausreichendem Maß, d.h. in Wort und Schrift aktiv und passiv, die Sprachen beherrscht, in denen die für die Ausstellung von Freigabebescheinigungen erforderlichen technischen Dokumentationen und Verfahren abgefasst sind.

## GM 66.A.20(a) Rechte

Änderung 2020/011/R

1. Es gelten folgende Definitionen:

**Elektrisches System** bezeichnet die Stromversorgungsquelle des Flugzeugs sowie das Verteilungssystem für die verschiedenen im Flugzeug enthaltenen Komponenten und die entsprechenden Steckverbinder. Beleuchtungssysteme sind ebenfalls in dieser Definition enthalten. Bei Arbeiten an Kabeln und Steckverbindern, die Teil dieser elektrischen Systeme sind, sind die folgenden typischen Vorgehensweisen in den Berechtigungen enthalten:

- Kontinuitäts-, Isolations- und Verbindungstechniken und -prüfungen;
- Crimpen und Testen von Crimpverbindungen;
- Entfernen und Einsetzen von Steckerstiften;
- Verdrahtungsschutztechniken.

**Avionik System** ist ein Flugzeugsystem, das analoge oder digitale Daten über Datenleitungen, Datenbusse, Koaxialkabel, drahtlose oder andere Datenübertragungsmedien überträgt, verarbeitet, anzeigt oder speichert und die Komponenten und Anschlüsse des Systems enthält. Beispiele für Avionik Systeme sind:

- Autopilot;
- Kommunikation, Radar und Navigation;
- Instrumente (siehe ANMERKUNG unten);
- In Flugunterhaltungssystemen;
- Integrierte modulare Avionik (IMA);
- On-Board-Wartungssysteme;
- Informationssysteme;
- Flug mit drahtgebundenen Systemen (im Zusammenhang mit ATA27 'Flight Controls');
- Glasfaser-Steuerungssysteme.

**HINWEIS:** Instrumente sind formal in den Berechtigungen von B2 und B2L mit der Systembewertung „Instrumente“ enthalten. Die Wartung elektromechanischer und Pitot-statischer Komponenten kann jedoch auch von einem B1-, B3- oder L-Lizenzinhaber freigegeben werden.

**Einfacher Test** bedeutet einen Test, der in genehmigten Wartungsdaten beschrieben ist und alle folgenden Kriterien erfüllt:

- Die Wartungsfreundlichkeit des Systems kann mithilfe von Flugzeugsteuerungen, Schaltern, eingebauten Testgeräten (BITE), zentralem Wartungscomputer (CMC) oder externen Testgeräten überprüft werden ohne spezielles Training.
- Das Ergebnis des Tests ist eine eindeutige Go-No-Go-Anzeige oder ein eindeutiger Parameter, der ein einzelner Wert oder ein Wert innerhalb einer Intervalltoleranz sein kann. Eine Interpretation des Testergebnisses oder die gegenseitige Abhängigkeit verschiedener Werte ist nicht zulässig.
- Der Test umfasst nicht mehr als 10 Maßnahmen, wie in den genehmigten Wartungsdaten beschrieben (ohne diejenigen, die zur Konfiguration des Flugzeugs vor dem Test erforderlich sind, d.h. Aufbocken, Herunterklappen). usw. oder um das Flugzeug in seine ursprüngliche Konfiguration zurückzubringen). Das Drücken einer Steuerung, eines Schalters oder einer Taste und das Lesen des entsprechenden Ergebnisses kann als einzelner Schritt betrachtet werden, selbst wenn die Wartungsdaten zeigen, dass sie getrennt sind.

Unter **Fehlerbehebung** sind die Verfahren und Maßnahmen zu verstehen, die unter Verwendung genehmigter Wartungsdaten erforderlich sind, um die Grundursache für einen

Defekt oder eine Fehlfunktion zu ermitteln. Dies kann die Verwendung von BITE oder externen Testgeräten umfassen.

**Line-Wartung:** siehe AMC1 145.A.10,

**Base-Wartung:** siehe AMC1 145.A.10

2. Die Lizenz der Kategorie B3 enthält keine Unterkategorie A. Dies hindert den B3-Lizenzinhaber jedoch nicht daran, Wartungsarbeiten, die für die Unterkategorie A1.2 für drucklose Flugzeuge mit Kolbenmotor ab 2000 kg MTOM und darunter typisch sind, innerhalb der in der B3-Lizenz enthaltenen Einschränkungen freizugeben und B3-Lizenzen enthalten keine L-Unterkategorie.
3. Der Inhaber einer B1.2- oder B3-Lizenz mit den entsprechenden Ratings ist jedoch berechtigt, auf Antrag Lizenzen in den Unterkategorien L1 und L2 unter den in Nummer 66.B.110 (d) beschriebenen Bedingungen zu erhalten.
4. Die B2-Lizenz mit bestimmten Flugzeugbewertungen enthält die Berechtigungen der B2L-Lizenz für alle Systembewertungen für dieselben Flugzeugbewertungen. Der Inhaber einer B2-Lizenz mit bestimmten Flugzeugbewertungen kann jedoch eine B2L-Lizenz beantragen, um eine andere Flugzeugbewertung aufzunehmen, wenn der Antragsteller nur die Einhaltung der Erfahrungsanforderungen für bestimmte Systembewertungen nachweisen möchte.
5. Die Lizenz der Kategorie C erlaubt Zertifizierung der geplanten Basiswartung durch Ausstellung einer einzigen Freigabebescheinigung für das gesamte Luftfahrzeug nach Abschluss aller dieser Wartungsarbeiten. Grundlage für diese Zertifizierung ist, dass die Wartung von kompetenten Mechanikern durchgeführt wurde und die Support-Mitarbeiter der Kategorien B1, B2, B2L, B3 und L gegebenenfalls für die Wartungsaufgaben unter ihrer jeweiligen Spezialisierung unterschrieben haben. Die Hauptfunktion von Zertifizierungspersonal der Kategorie C muss sicherstellen, dass alle erforderlichen Wartungsarbeiten von den Supportmitarbeitern der Kategorien B1, B2, B2L, B3 und L abgerufen und gegebenenfalls vor der Ausstellung des Freigabezertifikats für den Service abgemeldet wurden. Nur Mitarbeiter der Kategorie C, die auch über die Qualifikationen der Kategorien B1, B2, B2L, B3 oder L verfügen, dürfen beide Rollen bei der Basiswartung übernehmen

## AMC 66.A.20(a)(4) Rechte

Änderung 2019/009/R

Innerhalb der Grenzen der Systembewertungen, die speziell in der Lizenz vermerkt sind, bezieht sich dies auf die Tatsache, dass die Berechtigungen des Lizenzinhabers beschränkt sind:

- auf die Gruppe / Untergruppe von Flugzeugen, die in der Lizenz vermerkt sind, aber auch
- zu dem/den übernommenen Systemrating(s).

Wenn ein Antragsteller das Privileg erhalten möchte, Freigabebescheinigungen für den Dienst auszustellen und als Support-Mitarbeiter für elektrische und avionische Aufgaben in Triebwerken und mechanischen Systemen zu fungieren, sollte er / sie in der B2L-Lizenz ein entsprechendes „Flugzeugsystem“ beantragen. Der Grund dafür ist, dass die Bewertung „Flugzeugzellen“ die einzige Bewertung ist, die die elektrischen und avionischen Aufgaben des Triebwerks und der mechanischen Systeme des Flugzeugs vollständig abdeckt

## AMC 66.A.20(b)(2) Rechte

Änderung 2020/002/R

Die 6-monatige Erfahrung in den vorangegangenen 2 Jahren sollte so verstanden werden, dass sie aus zwei Elementen besteht: Dauer und Art der Erfahrung. Das Minimum zur Erfüllung der Anforderungen für diese Elemente kann je nach Größe und Komplexität des Flugzeugs sowie Art des Betriebs und der Wartung variieren.

1. Dauer: Innerhalb einer zugelassenen Wartungsorganisation:

- 6 Monate ununterbrochener Beschäftigung innerhalb derselben Organisation; oder
- 6 Monate, aufgeteilt in verschiedene Blöcke, die innerhalb derselben oder in verschiedenen Organisationen beschäftigt sind.

Der Zeitraum von 6 Monaten kann durch 100 Tage Erfahrung gemäß den Berechtigungen ersetzt werden, unabhängig davon, ob sie innerhalb einer genehmigten Organisation oder als durchgeführt wurden unabhängiges Zertifizierungspersonal gemäß MA801 (b) 1 oder als Kombination davon.

Wenn ein Lizenzinhaber Flugzeuge gemäß MA801 (b) 1 wartet und freigibt, kann diese Anzahl von Tagen unter bestimmten Umständen sogar um 50% reduziert werden nach vorheriger Absprache mit der zuständigen Behörde. Diese Umstände berücksichtigen die Fälle, in denen der Lizenzinhaber zufällig Eigentümer eines Flugzeugs ist und Wartungsarbeiten an seinem eigenen Flugzeug durchführt oder in denen ein Lizenzinhaber ein für eine geringe Auslastung betriebenes Flugzeug unterhält, das es dem Lizenzinhaber nicht ermöglicht, sich anzusammeln die erforderliche Erfahrung. Diese Reduzierung sollte nicht mit der Reduzierung um 20% kombiniert werden, die bei der Durchführung des technischen Supports oder der Wartungsplanung, der Fortsetzung des Lufttüchtigkeitsmanagements oder bei technischen Aktivitäten zulässig ist. Um einen zu langen Zeitraum ohne Erfahrung zu vermeiden, sollten die Arbeitstage auf den vorgesehenen Zeitraum von 6 Monaten verteilt werden

## 2. Art der Erfahrung:

Abhängig von der Kategorie der Flugzeugwartungslizenz werden die folgenden Aktivitäten als relevant für die Erfahrung angesehen:

- Wartung;
- Inspektion;
- Betriebs- und Funktionstests;
- Fehlerbehebung;
- Reparatur;
- Änderung;
- Änderung der Komponente;
- Überwachung dieser Aktivitäten;
- Freigabe von Flugzeugen für den Service

Für Lizenzinhaber der Kategorie A sollte die Erfahrung die Ausübung der Berechtigungen durch Ausführen von Aufgaben im Zusammenhang mit der Genehmigung für mindestens einen Flugzeugtyp für jede Lizenzunterkategorie umfassen. Dies bedeutet Aufgaben wie in AMC 145.A.30 (g) erwähnt, einschließlich Wartung, Komponentenwechsel und einfache Fehlerbehebung.

Für die Kategorien B1, B2, B2L, B3 und L sollte für jedes in der Genehmigung enthaltene Flugzeug die Erfahrung gemacht werden dieses bestimmte Luftfahrzeug oder ein ähnliches Luftfahrzeug der Kategorie Sammellicenz (Sub). Zwei Flugzeuge können als ähnlich angesehen werden, wenn sie über eine ähnliche Technologie, Konstruktion und vergleichbare Systeme verfügen, was bedeutet, dass sie gleichermaßen mit folgenden Eigenschaften ausgestattet sind (je nach Lizenzkategorie):

- Antriebssysteme (Kolben, Turboprop, Turbofan, Turbowelle, Strahltriebwerk oder Schubpropeller); und
- Flugsteuerungssysteme (nur mechanische Steuerungen, hydromechanisch angetriebene Steuerungen oder elektromechanisch angetriebene Steuerungen); und
- Avionische Systeme (analoge Systeme oder digitale Systeme); und
- Struktur (hergestellt aus Metall, Verbundwerkstoff oder Holz). Für Lizenzen, die mit (Unter-) Gruppenbewertungen versehen sind:
- Im Fall einer B1-Lizenz, die mit (Unter-) Gruppenbewertungen (entweder Hersteller- Untergruppe oder vollständige (Unter-) Gruppe) gemäß Definition in 66.A.45 versehen ist, sollte der Inhaber Erfahrung mit mindestens einem Flugzeugtyp pro (Untergruppe und pro Flugzeugstruktur (Metall, Verbundwerkstoff, Holz).

- Im Fall einer B2- oder B2L-Lizenz, die mit (Unter-) Gruppenbewertungen (entweder Hersteller-Untergruppe oder vollständige (Unter-) Gruppe) gemäß Definition in 66.A. 45 sollte der Inhaber Erfahrung mit mindestens einem Flugzeugtyp pro (Unter-) Gruppe nachweisen.
- Im Fall einer B3-Lizenz, die mit der Bewertung „Flugzeuge mit Kolbenmotor ohne Druck von 2000 kg MTOM und darunter“ gemäß Definition in 66 versehen ist. A.45, der Inhaber sollte Erfahrung mit mindestens einem Flugzeugtyp pro Flugzeugstruktur (Metall, Metallrohr mit Stoff, Verbundwerkstoff, Holz) nachweisen. Für Kategorie C sollte die Erfahrung mindestens einen der auf dem Flugzeug zugelassenen Flugzeugtypen abdecken Lizenz.

Für eine Kombination von Kategorien sollte die Erfahrung einige Aktivitäten der in Absatz 2 gezeigten Art in jeder Kategorie umfassen.

Maximal 20% der erforderlichen Erfahrungsdauer können durch die folgenden relevanten Aktivitäten an einem Flugzeugtyp ähnlicher Technologie, Konstruktion, ersetzt werden und mit vergleichbaren Systemen:

- Ausbildung in Bezug auf Flugzeugwartung als Ausbilder / Prüfer oder als Student;
- Technischer Support / Engineering für Wartung;
- Wartungsmanagement / -planung

Die Erfahrung sollte in einem einzelnen Logbuch oder in einem anderen (möglicherweise automatisierten) Aufzeichnungssystem dokumentiert werden, das die folgenden Daten enthält:

- Datum;
- Flugzeugtyp;
- Flugzeugidentifikation, d.h. Registrierung;
- Datenkapitel (optional);
- Operation durchgeführt z.B. 100 FH-Prüfung, MLG-Radwechsel, Motorölprüfung und -ergänzung, SB-Ausführungsform, Fehlersuche, strukturelle Reparatur, STC-Ausführungsform usw.;
- Im besonderen Fall von Teil-145-Organisationen die Art der Wartung, d.h. Basis, Leitung;
- Art der Aktivität, d.h. Ausführen, Überwachen, Freigeben;
- Verwendete Unterkategorie (A1, A2, A3, A4, B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2, B2L, B3, C oder L1, L1C, L2, L2C, L3G, L3H, L4G, L4H, L5)
- Dauer in Tagen oder Teiltagen.

## GM 66.A.20(B)2 Rechte

*Änderung 2015/029/R*

Der in 66.A.20 (b) 2 enthaltene Satz „Erfüllte die Bestimmung für die Erteilung der entsprechenden Privilegien“ bedeutet, dass die Person in den letzten 2 Jahren alle Anforderungen für die Bestätigung der entsprechenden Luftfahrzeugberechtigung erfüllt hat (z. B. im Fall von Luftfahrzeugen der Gruppe 1 theoretisches plus praktisches Element plus gegebenenfalls Ausbildung am Arbeitsplatz). Dies ersetzt den Bedarf an 6 Monaten Erfahrung für die ersten 2 Jahre. Die Anforderung von 6 Monaten Erfahrung in den vorangegangenen 2 Jahren muss jedoch nach dem zweiten Jahr erfüllt sein.

## AMC 66.A.20(B)3 Rechte

*Änderung 2015/029/R*

Der Wortlaut "hat die ausreichende Kompetenz, um die Wartung des entsprechenden Flugzeugs zu bescheinigen" bedeutet, dass der Lizenzinhaber und gegebenenfalls die Organisation, in der er / sie unter Vertrag steht / beschäftigt ist, sicherstellen sollte, dass er / sie die entsprechenden Kenntnisse und Fähigkeiten erworben hat. Einstellung und Erfahrung, um das Flugzeug freizugeben, das gewartet wird. Dies ist wichtig, da einige Systeme und Technologien, die in dem zu wartenden Flugzeug vorhanden sind, möglicherweise nicht durch die Schulung / Prüfung / Erfahrung abgedeckt sind, die zum Erhalt der Lizenz und der Bewertungen erforderlich ist.

Dies ist in der Regel unter anderem in den folgenden Situationen der Fall:

- Musterberechtigungen, die in einer Lizenz gemäß Anhang I von AMC zu Teil 66 „Liste der Musterberechtigungen“ nach Teilnahme an einer Musterschulung / Ausbildung am Arbeitsplatz bestätigt wurden, die nicht alle in dieser Bewertung enthaltenen Modelle / Varianten abdeckte. Zum Beispiel eine Lizenz mit der Bewertung Airbus A318 / A319 / A320 / A321 (CFM56) nach Teilnahme an einer Typschulung / Ausbildung am Arbeitsplatz, die nur den Airbus 320 (CFM56) abdeckt.
- Musterberechtigungen, die auf einer Lizenz bestätigt wurden gemäß Anhang I zu AMC zu Teil-66 „Liste der Musterberechtigungen“, nachdem eine neue Variante zur Bewertung in Anhang I hinzugefügt wurde, ohne dass ein Differenztraining durchgeführt wurde. Zum Beispiel eine Lizenz mit der Bewertung Boeing 737-600 / 700/800/900 für eine Person, die bereits die Bewertung Boeing 737-600 / 700/800 hatte, ohne ein Differenztraining für die 737-900 durchzuführen.
- Durchgeführte Arbeiten ein Modell / eine Variante, für die sich das technische Design und die Wartungstechniken erheblich von dem ursprünglichen Modell entwickelt haben, das für die Typschulung / Schulung am Arbeitsplatz verwendet wurde.
- Spezifische Technologie und Optionen, die von jedem Kunden ausgewählt wurden und möglicherweise nicht von abgedeckt wurden die Art der Ausbildung / Ausbildung am Arbeitsplatz.
- Änderungen der Grundkenntnisse in Anhang I zu Teil 66 erfordern keine erneute Prüfung bestehender Lizenzinhaber (großväterliche Privilegien).
- Die Bestätigung von Gruppen- / Untergruppenbewertungen auf der Grundlage von Erfahrungen auf eine repräsentative Anzahl von Aufgaben / Luftfahrzeugen oder basierend auf Typentraining / Prüfung für eine repräsentative Anzahl von Luftfahrzeugen.
- Personen, die die Anforderungen von 6 Monaten Erfahrung alle 2 Jahre nur unter bestimmten Bedingungen erfüllen ähnliche Flugzeugtypen gemäß AMC 66.A.20 (b) 2.
- Personen mit einer Teil-66-Lizenz mit Einschränkungen, die durch Umwandlung nationaler Qualifikationen (66.A.70) erworben wurden, nachdem diese Einschränkungen nachher aufgehoben werden sollen Durchführung der entsprechenden Grundwissensprüfungen. In diesem Fall wurden die in der Lizenz bestätigten Musterberechtigungen möglicherweise im nationalen System erhalten, ohne alle Flugzeugsysteme abzudecken (aufgrund der vorherigen Einschränkungen), und es besteht die Notwendigkeit, diese Person zu bewerten und gegebenenfalls zu schulen die fehlenden Systeme.

Zusätzliche Informationen sind in AMC 145.A.35 (a) enthalten.

## GM 66.A.20(b)4 Rechte

*Änderung 2015/029/R*

1. Inhaber einer Part-66 Aircraft-Wartungslizenz dürfen keine Zertifizierungsrechte ausüben, es sei denn, sie verfügen über allgemeine Kenntnisse der in der Wartungsumgebung verwendeten Sprache, einschließlich der Kenntnis allgemeiner Luftfahrtbegriffe in der Sprache. Der Kenntnisstand sollte so groß sein, dass der Lizenzinhaber in der Lage ist:
  - die für die Durchführung der Wartung verwendeten Anweisungen und technischen Handbücher zu lesen und zu verstehen;
  - schriftliche technische Einträge und etwaige Einträge in der Wartungsdokumentation vorzunehmen, die von denjenigen verstanden werden können, mit denen er zusammenarbeitet sind normalerweise verpflichtet zu kommunizieren;
  - die Verfahren der Wartungsorganisation zu lesen und zu verstehen;
  - auf einer solchen Ebene zu kommunizieren, um Missverständnisse bei der Ausübung von Zertifizierungsrechten zu vermeiden.
2. In jedem Fall sollte der Grad des Verständnisses mit dem Grad der ausgeübten Zertifizierungsrechte vereinbar sein

## 66.A.25 Gefordertes Grundwissen

*Verordnung (EU) 2021/700*

- a) Für den Erwerb von anderen Lizenzen für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen als solchen der Kategorie L hat ein Antragsteller, der eine solche Lizenz oder die Hinzufügung einer Kategorie oder Unterkategorie zu einer solchen Lizenz beantragt, in einer Prüfung einen Wissensstand in den jeweiligen Fachmodulen gemäß Anlage I von Anhang III (Teil-66) nachzuweisen.
- b) Ein Antragsteller, der eine Lizenz der Kategorie L einer bestimmten Unterkategorie oder die Hinzufügung einer anderen Unterkategorie zu dieser Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen beantragt, hat in einer Prüfung einen Wissensstand in den jeweiligen Fachmodulen nach Anlage VII von Anhang III (Teil-66) nachzuweisen. Die Prüfung muss dem in Anlage VIII von Anhang III (Teil-66) genannten Standard entsprechen und ist von einem nach Anhang IV (Teil-147) ordnungsgemäß genehmigten Ausbildungsbetrieb, durch die zuständige Behörde oder wie mit der zuständigen Behörde vereinbart durchzuführen.  
Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2 oder der Kategorie B3 wird davon ausgegangen, dass er über die Grundkenntnisse verfügt, die für eine Lizenz in den Unterkategorien L1C, L1, L2C und L2 gefordert werden.  
Die in der Unterkategorie L4H geforderten Grundkenntnisse beinhalten die in Unterkategorie L3H geforderten Grundkenntnisse.  
Die in der Unterkategorie L4G geforderten Grundkenntnisse beinhalten die in Unterkategorie L3G geforderten Grundkenntnisse.
- c) Ein Antragsteller, der eine Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Kategorie B2L beantragt, hat für eine bestimmte Systemberechtigung oder für die Hinzufügung einer weiteren Systemberechtigung in einer Prüfung einen Wissensstand in den jeweiligen Fachmodulen nach Anlage I von Anhang III (Teil-66) nachzuweisen. Die Prüfung muss dem in Anlage II von Anhang III (Teil-66) genannten Standard entsprechen und ist von einem nach Anhang IV (Teil-147) ordnungsgemäß genehmigten Ausbildungsbetrieb oder durch die zuständige Behörde durchzuführen.
- d) Die Lehrgänge und Prüfungen müssen innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Beantragung einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder der Hinzufügung einer Kategorie oder Unterkategorie zu einer solchen Lizenz absolviert worden sein. Sollte dies nicht der Fall sein, können Anrechnungen für die Prüfung gemäß Punkt (e) gewährt werden.
- e) Der Antragsteller kann bei der zuständigen Behörde beantragen, dass Folgendes vollständig oder teilweise auf die geforderten Grundkenntnisse angerechnet wird:
- i) Prüfungen des Grundwissens, die nicht die Anforderung von Punkt (d) erfüllen;
  - ii) sonstige technische Qualifikationen, die von der zuständigen Behörde als dem Wissensstand gemäß Anhang III (Teil-66) gleichwertig betrachtet werden.
- Die Anrechnung erfolgt gemäß Abschnitt B Unterabschnitt E dieses Anhangs (Teil-66).
- f) Anrechnungen werden zehn Jahre, nachdem sie dem Antragsteller durch die zuständige Behörde gewährt wurden, ungültig. Nach Ablauf ihrer Gültigkeit kann der Antragsteller neue Anrechnungen beantragen.

## AMC 66.A.25 Gefordertes Grundwissen

*Verordnung (EU) 2015/029/R*

1. Für einen Bewerber, der eine Person ist, die über einen akademischen Abschluss in einer luftfahrttechnischen, mechanischen oder elektronischen Disziplin einer anerkannten Universität oder einer anderen Hochschule verfügt, hängt die Notwendigkeit einer Prüfung von den in Anhang I zu Teil 66. festgelegten Kursen ab.



2. Kenntnisse und Prüfungen, die während früherer Erfahrungen, beispielsweise in der militärischen Luftfahrt und in zivilen Lehrstellen, bestanden wurden, werden angerechnet, wenn die zuständige Behörde davon überzeugt ist, dass diese Kenntnisse und Prüfungen den Anforderungen in Anhang I zu Teil 66 entsprechen

## GM 66.A.25(a) Gefordertes Grundwissen

*Änderung 2020/002/R*

Der Wissensstand für jede Lizenzkategorie (Unterkategorie) steht in direktem Zusammenhang mit der Komplexität der Zertifizierungen in Bezug auf die entsprechende Lizenzkategorie (Unterkategorie). Dies bedeutet, dass Kategorie A einen begrenzten, aber angemessenen Wissensstand aufweisen sollte, während Kategorie B1, B2, B2L und B3 sollten einen vollständigen Kenntnisstand in den entsprechenden Fachmodulen nachweisen

## GM 66.A.25(b) Gefordertes Grundwissen

*Änderung 2019/009/R*

Oder wie von der zuständigen Behörde vereinbart "bezieht sich auf die Prüfung, die von einer Organisation im Rahmen einer formellen Vereinbarung (und Aufsicht) der zuständigen Behörde durchgeführt wird

## 66.A.30 Erfahrung

*Verordnung (EU) 2018/1142*

- a) Antragsteller auf eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal müssen folgende Erfahrungen erworben haben:
  1. Für Kategorie A, Unterkategorien B1.2 und B1.4 sowie Kategorie B3:
    - i) drei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge, wenn der Antragsteller über keine frühere relevante technische Ausbildung verfügt, oder
    - ii) zwei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge und Abschluss einer Ausbildung zum Facharbeiter in einem technischen Beruf, die von der zuständigen Behörde als relevant angesehen wird, oder
    - iii) ein Jahr praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge und Abschluss eines gemäß Anhang IV (Teil-147) zugelassenen Grundlagenlehrgangs.
  2. Für Kategorie B2 und die Unterkategorien B1.1 und B1.3:
    - i) fünf Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge, wenn der Antragsteller über keine frühere relevante technische Ausbildung verfügt, oder
    - ii) drei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge und Abschluss einer Ausbildung zum Facharbeiter in einem technischen Beruf, die von der zuständigen Behörde als relevant angesehen wird, oder
    - iii) zwei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge und Abschluss eines gemäß Anhang IV (Teil-147) zugelassenen Grundlagenlehrgangs.
- 2a. Für Kategorie B2L:



- i) drei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge im Bereich der entsprechenden Systemberechtigung(en), wenn der Antragsteller über keine frühere relevante technische Ausbildung verfügt, oder
- ii) zwei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge im Bereich der entsprechenden Systemberechtigung(en) sowie Abschluss einer Ausbildung zum Facharbeiter in einem technischen Beruf, der von der zuständigen Behörde als relevant angesehen wird, oder
- iii) ein Jahr praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge im Bereich der entsprechenden Systemberechtigung(en) sowie Abschluss eines gemäß Teil-147 zugelassenen Grundlagentlehrgangs.  
Für die Hinzufügung jeder neuen Systemberechtigung zu einer vorhandenen Lizenz der Kategorie B2L werden jeweils drei Monate praktischer Erfahrung in der Instandhaltung gefordert, die für die neue Systemberechtigung relevant sein muss.

2b. Für Kategorie L:

- i) zwei Jahre praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge, die einen repräsentativen Querschnitt von Instandhaltungstätigkeiten in der entsprechenden Unterkategorie abdeckt;
- ii) abweichend von Punkt (i) ein Jahr praktische Erfahrung in der Instandhaltung eingesetzter Luftfahrzeuge, die einen repräsentativen Querschnitt von Instandhaltungstätigkeiten in der entsprechenden Unterkategorie abdeckt, vorbehaltlich der in Punkt 66.A.45(h)(ii)(3) genannten Einschränkung. Für die Hinzufügung einer weiteren Unterkategorie in eine bestehende Lizenz der Kategorie L gilt für die Anforderungen der Punkte (i) und (ii) eine Erfahrung von 12 bzw. 6 Monaten. Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2 oder der Kategorie B3 wird davon ausgegangen, dass er über die grundlegende Erfahrung verfügt, die in den Unterkategorien L1C, L1, L2C und L2 gefordert wird.

3. Für Kategorie C in Bezug auf große Luftfahrzeuge:

- i) drei Jahre Erfahrung in der Ausübung von Rechten der Kategorien B1.1, B1.3 oder B2 bei großen Luftfahrzeugen oder als Unterstützungspersonal gemäß Punkt 145.A.35 oder eine Kombination aus beidem, oder
- ii) fünf Jahre Erfahrung in der Ausübung von Rechten der Kategorien B1.2 oder B1.4 bei großen Luftfahrzeugen oder als Unterstützungspersonal gemäß Punkt 145.A.35 oder eine Kombination aus beidem.

4. Für Kategorie C in Bezug auf andere als große Luftfahrzeuge: drei Jahre Erfahrung in der Ausübung von Rechten der Kategorien B1 oder B2 bei anderen als großen Luftfahrzeugen oder als Unterstützungspersonal gemäß Punkt 145.A.35(a) oder eine Kombination aus beidem.

5. Für Kategorie C, erworben über einen Hochschulabschluss: Bei einem Antragsteller, der über einen von der zuständigen Behörde anerkannten akademischen Grad in einer technischen Fachrichtung einer Universität, einer Fachhochschule oder anderer höherer Bildungseinrichtungen verfügt, eine dreijährige Tätigkeit in einer repräsentativen Auswahl aus Arbeiten, die mit der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen zusammenhängen, einschließlich einer sechsmonatigen Teilnahme an Instandhaltungsarbeiten der Kategorie „Base Maintenance“.

- b) Antragsteller auf eine Erweiterung einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal müssen über eine Mindestefahrung in der Instandhaltung ziviler Luftfahrzeuge entsprechend der

zusätzliche Kategorie oder Unterkategorie der beantragten Lizenz, wie in Anlage IV zu diesem Anhang (Teil-66) definiert, verfügen.

- c) Die Erfahrung muss praktischer Art sein und einen repräsentativen Querschnitt der Instandhaltungsarbeiten an einem Luftfahrzeug enthalten.
- d) Bei mindestens einem Jahr der geforderten Erfahrung muss es sich um neuere Erfahrung in der Instandhaltung von Flugzeugen der Kategorie/Unterkategorie, für die die erste Lizenz für freigabeberechtigtes Personal beantragt wird, handeln. Für die folgenden Erweiterungen der Kategorie/Unterkategorie einer bestehenden Lizenz für freigabeberechtigtes Personal kann die zusätzlich geforderte Erfahrung in der Instandhaltung weniger als ein Jahr, mindestens aber drei Monate betragen. Die geforderte Erfahrung ist abhängig von dem Unterschied zwischen der gehaltenen und der beantragten Kategorie/ Unterkategorie. Eine solche zusätzliche Erfahrung muss für die neu beantragte Lizenzkategorie/Unterkategorie typisch sein.
- e) Unbeschadet der Bestimmungen von Punkt a ist die Erfahrung in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen, die außerhalb des Umfelds der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen erworben wird, anzuerkennen, wenn diese Instandhaltung der durch diesen Anhang (Teil-66) von der zuständigen Behörde verlangten Instandhaltung gleichwertig ist. Es wird jedoch zusätzliche Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen Luftfahrzeugen gefordert, um ein hinreichendes Verständnis für die Instandhaltung ziviler Luftfahrzeuge sicherzustellen.
- f) Die Erfahrung muss innerhalb der letzten zehn Jahre vor der Beantragung einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal oder der Hinzufügung einer Kategorie oder Unterkategorie zu einer solchen Lizenz erworben worden sein.

## AMC 66.A.30(a) Erfahrung

*Änderung 2020/002/R*

1. Für einen Bewerber der Kategorie C mit akademischem Abschluss sollte die repräsentative Auswahl der Aufgaben die Beobachtung der Hangarwartung, der Wartungsplanung, der Qualitätssicherung, der Aufzeichnungen, der genehmigten Ersatzteilkontrolle und der technischen Entwicklung umfassen.
2. Während eines Bewerbers einer Kategorie C. Die Lizenz kann durch 3 Jahre Erfahrung als Zertifizierungspersonal der Kategorie B1 oder B2 nur in der Leitungswartung qualifiziert werden. Es wird jedoch empfohlen, dass jeder Antragsteller einer Kategorie C mit einer B1- oder B2-Lizenz mindestens 12 Monate Erfahrung als B1- oder B2-Supportmitarbeiter nachweist.
3. Ein Facharbeiter ist eine Person, die eine für die zuständige Behörde akzeptable Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat, die die Herstellung, Reparatur, Überholung oder Inspektion mechanischer, elektrischer oder elektronischer Geräte umfasst. Die Schulung würde den Einsatz von Werkzeugen und Messgeräten umfassen.
4. **Wartungserfahrung beim Betrieb von Flugzeugen:**
  - bezeichnet die Erfahrung bei Wartungsarbeiten an Flugzeugen, die von Fluggesellschaften, Lufttaxiorganisationen, Luftfahrtclubs, Eigentümern usw. betrieben werden, je nach Lizenzkategorie / Unterkategorie;
  - sollte ein breites Spektrum von Aufgaben in Bezug auf Länge, Komplexität und Vielfalt abdecken;
  - zielt darauf ab, ausreichende Erfahrungen im realen Umfeld der Instandhaltung zu sammeln, im Gegensatz nur zum Umfeld der Ausbildungsschule;

- Kann in verschiedenen Arten von Wartungsorganisationen (Teil 145, MA Unterabschnitt F, Teil CAO, FAR 145) usw. oder unter der Aufsicht eines unabhängigen Zertifizierungspersonals erworben werden.
  - Kann mit Teil 147 genehmigten Schulungen (oder anderen) kombiniert werden von der zuständigen Behörde genehmigte Ausbildung), damit sich Ausbildungszeiten mit Erfahrungszeiten vermischen können, ähnlich wie bei einer Lehrstelle;
  - kann entweder beruflich oder freiwillig in Vollzeit oder in Teilzeit erfolgen;
  - Im Fall der L-Lizenz ist es akzeptabel, dass die nach 66.A.30 (a) (2b) erforderliche Erfahrung von 1 oder 2 Jahren die Wartung abdeckt, die nur an den Wochenenden (oder in gleichwertigen Zeiträumen) durchgeführt wird, solange der Antragsteller hat ein ausreichendes Kompetenzniveau in Bezug auf die anwendbare Lizenzunterkategorie erreicht, was durch die entsprechenden Erklärungen der Instandhaltungsorganisation (en) oder des unabhängigen Zertifizierungspersonals, das den Antragsteller beaufsichtigte, bestätigt wird
5. Im Fall eines Antragstellers für eine Lizenz mit mehreren Kategorien / Unterkategorien ist es akzeptabel, die Erfahrungsperioden zu kombinieren, solange für jede Kategorie / Unterkategorie während des erforderlichen Zeitraums eine ausreichende Erfahrung vorliegt. Beispiele:
- Anwendung für ein B1.1 (Turbinenflugzeuge) + B1.3 (Turbinenhubschrauber): Die Verordnung erfordert 5 Jahre Erfahrung für B1.1 und 5 Jahre Erfahrung für B1.3 für einen Antragsteller ohne relevante vorherige technische Ausbildung:
    - Es ist nicht akzeptabel, die Erfahrung in einem einzigen Zeitraum von 5 Jahren zu kombinieren, in dem der Antragsteller 3 Jahre an Turbinenflugzeugen und 2 Jahre an Turbinenhubschraubern gearbeitet hat.
    - Es ist jedoch akzeptabel, die Erfahrung in einem einzigen 5-Jahres-Zeitraum zu kombinieren. Zeitraum, wenn der Antragsteller 5 Jahre lang an Turbinenflugzeugen und Turbinenhubschraubern gearbeitet hat (z. B. Flugzeuge am Morgen, Hubschrauber am Nachmittag oder einige Tage pro Woche in Flugzeugen und einige Tage pro Woche in Hubschraubern)
  - Antrag für ein B1.1 (Turbinenflugzeug) + B2 (Avionik): Die Verordnung erfordert 5 Jahre Erfahrung für B1.1 und 5 Jahre Erfahrung für B2 für einen Antragsteller ohne relevante vorherige technische Ausbildung.
    - Es ist nicht akzeptabel Kombinieren Sie die Erfahrung in einem einzigen Zeitraum von 5 Jahren, in dem der Antragsteller 3 Jahre an Turbinenflugzeugen (ohne Avionikarbeit) und 2 Jahre an Avioniksystemen gearbeitet hat.
    - Es ist jedoch akzeptabel, die Erfahrung in einem einzigen 5-Jahres-Zeitraum zu kombinieren. Zeitraum, wenn der Antragsteller 5 Jahre lang an Bauwerken, Triebwerken, mechanischen und elektrischen Systemen und Avionik gearbeitet hat (für B1.1-Aufgaben am Morgen, B2-Aufgaben am Nachmittag oder einige Tage pro Woche für B1.1-Aufgaben und einige Tage pro Woche für B2-Aufgaben).
  - Antrag für B1.1, B1.2, B1.3, B1.4 und B2: Die Verordnung erfordert 5 Jahre Erfahrung für B1.1, B1.3 und B2 und 3 Jahre Erfahrung für B1.2 und B1 .4 für einen Bewerber ohne relevante vorherige technische Ausbildung.
    - In diesem Fall ist es sehr unwahrscheinlich, dass die Erfahrung für jede Kategorie / Unterkategorie ausreichend ist.

## AMC 66.A.30(c) Erfahrung

Änderung 2019/009/R

Im Fall der Kategorie B2L-Lizenz bezieht sich der Satz „ein repräsentativer Querschnitt von Wartungsaufgaben an Luftfahrzeugen“ auf die Person, die einige Wartungsaufgaben ausgeführt hat, die für die Systeme repräsentativ sind, die den Systembewertungen entsprechen, für die sie sich bewerben (siehe 66.A.3). Diese Aufgaben können Fehlerbehebung, Änderungen oder Reparaturen umfassen.

## AMC 66.A.30(d) Erfahrung

Änderung 2015/015/R

Als jüngste Erfahrung zu betrachten; Mindestens 50% der erforderlichen 12-monatigen Erfahrungen sollten innerhalb des Zeitraums von 12 Monaten vor dem Datum der Beantragung der Flugzeugwartungslizenz gesammelt werden. Der Rest der jüngsten Erfahrungen sollte innerhalb von sieben Jahren vor der Anwendung gesammelt worden sein. Es ist zu beachten, dass der Rest der in 66.A.30 geforderten Grunderfahrung innerhalb von 10 Jahren vor dem Antrag gemäß 66.A.30 (f) erworben werden muss.

## AMC 66.A.30(e) Erfahrung

Änderung 2020/002/R

1. Für die Kategorien A und L sollte die zusätzliche Erfahrung mindestens 6 Monate in einer Wartungsumgebung für zivile Flugzeuge betragen. Für die Kategorien B1, B2, B2L oder B3 sollten die zusätzlichen Erfahrungen mindestens 12 Monate in einer Wartungsumgebung für zivile Flugzeuge betragen.
2. Erfahrungen in der Flugzeugwartung, die außerhalb einer zivilen Flugzeugwartungsumgebung gesammelt wurden, können Erfahrungen in der Flugzeugwartung umfassen, die bei Streitkräften, Küstenwachen, Polizei usw. oder im Flugzeugbau gesammelt wurden.

## 66.A.40 Verlängerung der Lizenz für freigabeberechtigtes Personal

*Verordnung (EU) 1321/2014*

- a) Die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal wird fünf Jahre nach ihrer letzten Erteilung oder Änderung ungültig, es sei denn, der Inhaber legt die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal der zuständigen Ausstellungsbehörde vor, um zu überprüfen, dass die in der Lizenz enthaltenen Informationen den Aufzeichnungen der zuständigen Behörde gemäß Punkt 66.B.120 entsprechen.
- b) Der Inhaber der Lizenz für freigabeberechtigtes Personal hat die zutreffenden Teile des EASA-Formblatts 19 (siehe Anlage V) auszufüllen und dieses zusammen mit der Inhaberausfertigung der Lizenz der zuständigen Behörde, die die ursprüngliche Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ausgestellt hat, vorzulegen, es sei denn, der Inhaber ist in einem gemäß Anhang II (Teil-145) genehmigten Instandhaltungsbetrieb tätig, der ein Verfahren in seinem Betriebshandbuch vorgesehen hat, wonach der Betrieb die notwendigen Unterlagen im Namen des Inhabers der Lizenz für freigabeberechtigtes Personal einreichen kann.
- c) Rechte hinsichtlich der Ausstellung von Freigabebescheinigungen, die auf einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal basieren, verlieren ihre Gültigkeit, sobald die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ungültig wird.
- d) Die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ist nur gültig, i) wenn sie von der zuständigen Behörde erteilt und/oder geändert wird und ii) wenn der Inhaber das Dokument unterzeichnet hat.

## GM 66.A.40 Verlängerung der Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal

Änderung 2015/029/R

Die Gültigkeit der Flugzeugwartungslizenz wird nicht durch die Aktualität der Wartungserfahrung beeinträchtigt, während die Gültigkeit der 66.A.20-Berechtigungen durch die Wartungserfahrung gemäß 66.A.20 (a) beeinflusst wird.

### 66.A.45 Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen

*Verordnung (EU) 2019/1383*

- a) Der Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen darf nur dann Freigabebescheinigungen für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster erteilen, wenn die Lizenz mit der entsprechenden Luftfahrzeugberechtigung versehen ist.
- Die Luftfahrzeugberechtigungen für die Kategorien B1, B2 oder C sind Folgende:
    - i) für Luftfahrzeuge der Gruppe 1 die entsprechende Luftfahrzeugmusterberechtigung;
    - ii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 die entsprechende Luftfahrzeugmusterberechtigung, Herstelleruntergruppenberechtigung oder vollständige Untergruppenberechtigung;
    - iii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 3 die entsprechende Luftfahrzeugmusterberechtigung oder vollständige Gruppenberechtigung;
    - iv) für Luftfahrzeuge der Gruppe 4 für die Lizenz der Kategorie B2 die vollständige Gruppenberechtigung.
  - Die Luftfahrzeugberechtigungen für die Kategorie B2L sind Folgende:
    - i) für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 die entsprechende Herstelleruntergruppenberechtigung oder vollständige Untergruppenberechtigung;
    - ii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 3 die vollständige Gruppenberechtigung;
    - iii) für Luftfahrzeuge der Gruppe 4 die vollständige Gruppenberechtigung;
  - Die Berechtigung für die Kategorie B3 lautet „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“.
  - Die Luftfahrzeugberechtigungen für die Kategorie L sind Folgende:
    - i) für die Unterkategorie L1C die Berechtigung „Segelflugzeuge in Verbundbauweise“;
    - ii) für die Unterkategorie L1 die Berechtigung „Segelflugzeuge“;
    - iii) für die Unterkategorie L2C die Berechtigung „Motorsegler in Verbundbauweise und ELA1- Flugzeuge in Verbundbauweise“;
    - iv) für die Unterkategorie L2 die Berechtigung „Motorsegler und ELA1-Flugzeuge“;
    - v) für die Unterkategorie L3H die Berechtigung „Heißluftballone“;
    - vi) für die Unterkategorie L3G die Berechtigung „Gasballone“;
    - vii) für die Unterkategorie L4H die Berechtigung „Heißluft-Luftschiffe“;
    - viii) für die Unterkategorie L4G die Berechtigung „ELA2-Gas-Luftschiffe“;
    - ix) für die Unterkategorie L5 die dem Luftschiffmuster entsprechende Berechtigung.
  - Für Kategorie A ist keine Berechtigung erforderlich, sofern die Anforderungen in Punkt 145.A.35 von Anhang II (Teil-145) erfüllt sind.
- b) Voraussetzung für die Eintragung einer Luftfahrzeugmusterberechtigung ist der zufriedenstellende Abschluss einer der folgenden Ausbildungen:

- der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung der Kategorie B1, B2 oder C gemäß Anlage III von Anhang III (Teil-66);
  - bei der Eintragung einer Musterberechtigung für Gas-Luftschiffe in eine Lizenz der Kategorie B2 oder L5 eine Luftfahrzeugmustersausbildung, die von der zuständigen Behörde gemäß Punkt 66.B.130 genehmigt wurde.
- c) Für andere Lizenzen als solche der Kategorie C und zusätzlich zu den Anforderungen von Punkt (b) erfordert die Eintragung der ersten Luftfahrzeugmusterberechtigung in einer bestimmten Kategorie bzw. Unterkategorie den zufriedenstellenden Abschluss einer entsprechenden Ausbildung am Arbeitsplatz. Diese Ausbildung am Arbeitsplatz muss der Anlage III von Anhang III (Teil-66) genügen, sofern es sich nicht um Gas-Luftschiffe handelt, bei denen die zuständige Behörde die Genehmigung direkt erteilt.
- d) Abweichend von den Punkten (b) und (c) können für Luftfahrzeuge der Gruppen 2 und 3 Luftfahrzeugmusterberechtigungen auf einer Lizenz auch eingetragen werden, wenn — die entsprechende Luftfahrzeugmusterprüfung für die Kategorien B1, B2 oder C gemäß Anlage III dieses Anhangs (Teil-66) zufriedenstellend bestanden wurde;
- für die Kategorien B1 und B2 praktische Erfahrung mit dem Luftfahrzeugmuster nachgewiesen wurde. Die praktische Erfahrung muss hierbei einen repräsentativen Querschnitt der für die Kategorie relevanten Instandhaltungsarbeiten enthalten. Im Falle von Personen mit einer Berechtigung für die Kategorie C, die durch einen akademischen Grad gemäß Punkt 66.A.30(a)(7) qualifiziert sind, muss die erste relevante Luftfahrzeugmusterprüfung auf dem Niveau der Kategorie B1 oder B2 abgelegt werden.
- e) Für Luftfahrzeuge der Gruppe 2 gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen der Herstelleruntergruppen in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorie B1 und C setzt voraus, dass die Anforderungen der Luftfahrzeugmusterberechtigung für mindestens zwei Luftfahrzeugmuster desselben Herstellers erfüllt wurden, die in ihrer Kombination repräsentativ für die betreffende Herstelleruntergruppe sind.
  - ii) Die Eintragung vollständiger Untergruppenberechtigungen in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorie B1 und C setzt voraus, dass die Anforderungen der Luftfahrzeugmusterberechtigung für mindestens drei Luftfahrzeugmuster unterschiedlicher Hersteller erfüllt wurden, die in ihrer Kombination repräsentativ für die betreffende Untergruppe sind.
  - iii) Die Eintragung der Berechtigungen der Herstelleruntergruppen und vollständigen Untergruppen in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorie B2 und B2L setzt den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt der für die Lizenzkategorie, die betreffende Luftfahrzeug-Untergruppe und im Falle der B2L-Lizenz die betreffende(n) Systemberechtigung(en) maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten einschließt.
  - iv) Abweichend von Punkt (e)(iii) hat der Inhaber einer Lizenz der Kategorie B2 oder B2L, in die eine vollständige Berechtigung für die Untergruppe 2b eingetragen ist, Anspruch auf den Eintrag einer vollständigen Berechtigung für die Untergruppe 2c.
- f) Für Luftfahrzeuge der Gruppen 3 und 4 gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen der vollständigen Gruppe 3 in die Lizenzen von Inhabern der Lizenzen der Kategorien B1, B2, B2L und C und die Eintragung von Berechtigungen der vollständigen Gruppe 4 in die Lizenzen der Inhaber der Lizenzen B2 und B2L setzen den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen

Querschnitt von Instandhaltungstätigkeiten, die für die Lizenzkategorie und die Gruppe 3 bzw. 4 maßgeblich sind, beinhaltet.

- ii) Kann der Antragsteller keine entsprechende Erfahrung nachweisen, unterliegt die Inhabern einer Lizenz der Kategorie B1 gewährte Berechtigung für Gruppe 3 den folgenden Einschränkungen, die in die Lizenz einzutragen sind:
    - druckbelüftete Flugzeuge,
    - Flugzeuge in Metallbauweise,
    - Flugzeuge in Verbundbauweise,
    - Flugzeuge in Holzbauweise,
    - Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise.
  - iii) Abweichend von Punkt (f)(i) hat der Inhaber einer Lizenz der Kategorie B2L, in die eine vollständige Berechtigung für die Untergruppe 2a oder 2b eingetragen ist, Anspruch auf die Eintragung einer Berechtigung für die Gruppen 3 und 4.
- g) Für die B3-Lizenz gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen für „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“ setzt den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt der für die Lizenzkategorie maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten einschließt.
  - ii) Kann der Antragsteller keine entsprechende Erfahrung nachweisen, unterliegt die in Punkt (i) genannte Berechtigung den folgenden Einschränkungen, die in die Lizenz einzutragen sind:
    - Flugzeuge in Holzbauweise,
    - Flugzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise,
    - Flugzeuge in Metallbauweise,
    - Flugzeuge in Verbundbauweise.
- h) Für alle Unterlizenzen der Kategorie L mit Ausnahme der Unterkategorie L5 gilt:
- i) Die Eintragung von Berechtigungen setzt den Nachweis praktischer Erfahrung voraus, die einen repräsentativen Querschnitt der für die Unterkategorie der Lizenz maßgeblichen Instandhaltungstätigkeiten einschließen muss.
  - ii) Kann der Antragsteller keine entsprechende Erfahrung nachweisen, unterliegen die Berechtigungen den folgenden Einschränkungen, die in die Lizenz einzutragen sind:
    1. für die Berechtigungen „Segelflugzeuge“ sowie „Motorsegler und ELA1-Flugzeuge“:
      - gewebebespannte Luftfahrzeuge in Holzbauweise,
      - Luftfahrzeuge in gewebebespannter Metallrohrbauweise,
      - Luftfahrzeuge in Metallbauweise,
      - Luftfahrzeuge in Verbundbauweise.
    2. für die Berechtigung „Gasballone“:
      - andere als ELA1-Gasballone
    3. Hat der Antragsteller lediglich eine Erfahrung von einem Jahr entsprechend der Ausnahmeregelung in Punkt 66.A.30(a)(2b)(ii) nachgewiesen, ist folgende Einschränkung in der Lizenz einzutragen:

„Komplexe Instandhaltungsaufgaben gemäß Anlage VII von Anhang I (Teil-M), Standardänderungen gemäß Punkt 21.A.90B von Anhang I (Teil-21) der Verordnung

(EU) Nr. 748/2012 und Standardreparaturen gemäß Punkt 21.A.431B von Anhang I (Teil-21) der Verordnung (EU) Nr. 748/2012.“

Bei einem Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen der Unterkategorie B1.2, in die eine Berechtigung der Gruppe 3 eingetragen ist, oder der Kategorie B3, in die die Berechtigung „nicht druckbelüftete Flugzeuge mit Kolbenantrieb mit einer Höchststartmasse (MTOM) von 2 000 kg und darunter“ eingetragen ist, wird davon ausgegangen, dass er die Anforderungen an die Ausstellung einer Lizenz in den Unterkategorien L1 und L2 mit den entsprechenden vollständigen Berechtigungen und mit denselben Einschränkungen erfüllt, die in seiner Lizenz der Kategorie B1.2 bzw. B3 vermerkt sind.

## GM 66.A.45 Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen

Änderung 2020/002/R

Die folgende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der in 66.A.45, 66.A.50 und Anhang III zu Teil 66 enthaltenen Anforderungen an die Flugzeugbewertung.

Die Tabelle enthält Folgendes:

- Die verschiedenen Flugzeuggruppen.
- Für jede Lizenz (Unter) Kategorie, welche Bewertungen möglich sind (nach Wahl des Antragstellers):
  - Individuelle Musterbewertungen.
  - Vollständige und / oder Hersteller- (Unter-) Gruppenbewertungen.
- Für jede Bewertungsoption, die die Qualifizierungsoptionen darstellt.
- Für die B1.2-Lizenz (Flugzeuge der Gruppe 3), die B3-Lizenz (drucklose Flugzeuge mit Kolbenmotor und 2000 kg MTOM und weniger) und die L-Lizenzen, die die möglichen Einschränkungen und Bewertungen darstellen, die in die Lizenz aufgenommen werden können, wenn nicht genügend Erfahrung vorhanden ist, können in diesen nachgewiesen werden Bereiche.

Hinweis: OJT bedeutet „On-the-Job-Schulung“ (Anhang III zu Teil-66, Abschnitt 6) und ist nur für die erste Flugzeugbewertung in der Kategorie Lizenz (Unter) erforderlich.

## GM 66.A.45(b) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen

Änderung 2020/002/R

Eine Flugzeugtypbewertung umfasst alle Flugzeugmodelle / -varianten, die in Spalte 2 von Anhang I zu AMC zu Teil 66 aufgeführt sind.

Wenn eine Person bereits eine Musterberechtigung für die Lizenz besitzt und diese Musterberechtigung in Anhang I zu AMC zu Teil 6 geändert wird. Um zusätzliche Modelle / Varianten aufzunehmen, ist keine zusätzliche Musterschulung erforderlich, um die Musterberechtigung in der Lizenz zu ändern. Das Rating sollte auf Anfrage des Antragstellers ohne zusätzliche Anforderungen geändert werden, um die neuen Varianten aufzunehmen. Es liegt jedoch in der Verantwortung des Lizenzinhabers und gegebenenfalls der Wartungsorganisation, in der er / sie beschäftigt ist, 66.A.20 (b) 3, 145.A.35 (a), MA607 (a) einzuhalten) und gegebenenfalls CAO.A.040, bevor er / sie Zertifizierungsrechte ausübt.

Ebenso gelten Typschulungen, die bestimmte, aber nicht alle in einer Musterberechtigung enthaltenen Modelle / Varianten abdecken, zum Zwecke der Bestätigung der vollständigen Musterberechtigung



## AMC 66.A.45(d);(e)3;(f)1;(g)1;(h) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen

Änderung 2019/009/R

1. Die „praktische Erfahrung“ sollte einen repräsentativen Querschnitt umfassen, der mindestens Folgendes umfasst:
  - für die Kategorien B1, B2, B2L und B3: 50% der in Anhang II enthaltenen Aufgaben für die AMC relevant für die Lizenzkategorie und die geltenden Flugzeugtypbewertungen oder Flugzeug- (Unter-) Gruppenbewertungen, die gebilligt werden:
  - für Kategorie L:
    - in den Unterkategorien L1, L1C, L2 oder L2C: 50% wie in dem Absatz in Bezug auf B1, B2, B2L oder B3;
    - in den Unterkategorien L3H und L3G Für 'Ballons' oder L4H, L4G und L5 für 'Luftschiffe' sollten 80% der Aufgaben demonstriert werden und die Aufgaben enthalten, die im Anhang mit einem Sternchen (\*) gekennzeichnet sind.

Diese Erfahrung sollte Aufgaben aus jedem Absatz des Anhang II Liste. Andere Aufgaben als die in Anhang II aufgeführten können als Ersatz angesehen werden, wenn sie relevant sind. Im Fall von (Unter-) Gruppenbewertungen kann diese Erfahrung durch Abdeckung eines oder mehrerer Flugzeugtypen der anwendbaren (Unter-) Gruppe gezeigt werden und kann Erfahrung mit Luftfahrzeugen umfassen, die in Gruppe 1, 2 und / oder 3 eingestuft sind, solange die Erfahrung ist relevant. Die praktischen Erfahrungen sollten unter Aufsicht von autorisiertem Zertifizierungspersonal gesammelt werden.
2. Im Falle der Bestätigung individueller Musterberechtigungen für Luftfahrzeuge der Gruppen 2 und 3 sollte für den zweiten Flugzeugtyp jeder Hersteller- (Unter-) Gruppe die praktische Erfahrung vorliegen reduziert auf 30% der in Anhang II zu AMC enthaltenen Aufgaben, die für die Lizenzkategorie und den jeweiligen Flugzeugtyp relevant sind. Für nachfolgende Flugzeugtypen jeder Hersteller- (Unter-) Gruppe sollte dies auf 20% reduziert werden.
3. Die praktische Erfahrung sollte durch Vorlage von Aufzeichnungen oder eines Logbuchs nachgewiesen werden, in dem die vom Antragsteller ausgeführten Aufgaben in Anhang II aufgeführt sind. Typische aufzuzeichnende Daten ähneln den in AMC 66.A.20 (b) 2 beschriebenen

## AMC 66.A.45(e) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen

Änderung 2015/029/R

1. Für die Erteilung von Hersteller-Untergruppen-Ratings für Flugzeuge der Gruppe 2 für Inhaber von B1- und C-Lizenzen bedeutet der Satz „mindestens zwei Flugzeugtypen desselben Herstellers, die zusammen für die jeweilige Hersteller-Untergruppe repräsentativ sind“, dass die ausgewählten Flugzeugtypen sollten decken die für die Hersteller-Untergruppe relevanten Technologien in den folgenden Bereichen ab:
  - Flugsteuerungssysteme (mechanische Steuerungen / hydromechanisch angetriebene Steuerungen / elektromechanisch angetriebene Steuerungen); und
  - Avionische Systeme (analoge Systeme / digitale Systeme); und
  - Struktur (hergestellt aus Metall / Verbundwerkstoff / Holz).

In Fällen, in denen es innerhalb derselben Herstelleruntergruppe sehr unterschiedliche Flugzeugtypen gibt, kann es erforderlich sein, mehr als zwei Flugzeugtypen abzudecken, um eine angemessene Vertretung sicherzustellen.

Zu diesem Zweck können möglicherweise Flugzeugtypen desselben Herstellers verwendet werden, der in Gruppe 1 eingestuft ist, solange das ausgewählte Flugzeug derselben Lizenzunterkategorie angehört, für die die Bewertung bestätigt wird.
2. Für die Erteilung vollständiger Untergruppenbewertungen für die Gruppe
2. Luftfahrzeuge bedeutet für Inhaber von B1- und C-Lizenzen der Satz „mindestens drei Flugzeugtypen verschiedener Hersteller, die zusammen für die jeweilige Untergruppe

repräsentativ sind“, dass die ausgewählten Flugzeugtypen alle für die Herstelleruntergruppe relevanten Technologien in den folgenden Bereichen abdecken sollten:

- Flugsteuerungssysteme (mechanische Steuerungen / hydromechanisch angetriebene Steuerungen / elektromechanisch angetriebene Steuerungen); und
- Avionische Systeme (analoge Systeme / digitale Systeme); und
- Struktur (hergestellt aus Metall / Verbundwerkstoff / Holz).

In Fällen, in denen es innerhalb derselben Untergruppe sehr unterschiedliche Flugzeugtypen gibt, kann es erforderlich sein, mehr als drei Flugzeugtypen abzudecken, um eine angemessene Darstellung zu gewährleisten.

Zu diesem Zweck ist dies möglicherweise möglich Verwenden Sie Flugzeugtypen verschiedener Hersteller, die in Gruppe 1 eingestuft sind, solange das ausgewählte Flugzeug derselben Lizenzunterkategorie angehört, für die die Bewertung bestätigt wird.

3. Für Hersteller-Untergruppenbewertungen bedeutet der Begriff „Hersteller“ den in der Zertifizierung definierten TC-Inhaber Datenblatt, das sich in der Liste der Musterberechtigungen in Anhang I zu AMC zu Teil 66 widerspiegelt.

Bei einer Flugzeugberechtigung bezieht sich die Musterberechtigung auf einen TC-Inhaber, der aus einer Kombination zweier Hersteller besteht, die ein ähnliches Flugzeug herstellen (dh AGUSTA / BELL HELICOPTER TEXTRON oder ein Fall von Flugzeugen, die ähnlich von einem anderen Hersteller gebaut wurden) Diese Kombination sollte sein als ein Hersteller betrachtet.

Infolgedessen:

- Wenn ein Lizenzinhaber einen Herstellertyp oder eine Herstelleruntergruppenbewertung erhält, die aus einer Kombination von Herstellern besteht, deckt dies die Kombination dieser Hersteller ab.
- Wenn ein Lizenzinhaber, der eine vollständige Untergruppenbewertung bestätigen möchte, drei Flugzeuge aus auswählt verschiedene Hersteller, d.h. aus unterschiedlichen Herstellerkombinationen

## GM 66.A.45(h) Eintragung von Luftfahrzeugberechtigungen

Änderung2019/009/R

Für die Unterkategorien L1 und L2 ist es möglich, die entsprechenden Bewertungen mit Einschränkungen zu unterstützen, abhängig von der Art der Strukturen, die durch die gesammelten Erfahrungen abgedeckt werden.

Für die Unterkategorie L3G ist es möglich, die Bewertung "Gasballons" mit einer Einschränkung auf "andere als" zu bestätigen ELA1-Gasballons ', wenn die gesammelten Erfahrungen nur ELA1-Gasballons abdecken.

Für die Unterkategorien L1C, L2C, L3H, L4H und L4G sind jedoch keine Einschränkungen möglich. Die Bewertungen für diese Lizenzen können nur nach Nachweis der entsprechenden Erfahrung erhalten werden, die für den gesamten Umfang der Lizenzunterkategorie repräsentativ ist

## 66.A.50 Einschränkungen

Verordnung (EU) 2018/1142

- a) Die in einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen vermerkten Einschränkungen bedeuten Ausschlüsse aus den Berechtigungen zur Erteilung von Freigabebescheinigungen und betreffen im Falle der in Punkt 66.A.45 genannten Einschränkungen das Luftfahrzeug als Ganzes.
- b) Einschränkungen gemäß Punkt 66.A.45 sind aufzuheben, nachdem
  1. die entsprechende Erfahrung nachgewiesen oder

2. eine zufrieden stellende praktische Bewertung durch die zuständige Behörde vorgenommen wurde.
- c) Einschränkungen gemäß Punkt 66.A.70 sind aufzuheben, nachdem zu den im betreffenden Umwandlungsbericht gemäß Punkt 66.B.300 aufgeführten Modulen/Themen die entsprechende Prüfung erfolgreich abgelegt wurde.

## AMC 66.A.50(b) Einschränkungen

Änderung 2020/002/R

1. Die entsprechende Erfahrung, die erforderlich ist, um die in 66.A.45 (f), (g) und (h) genannten Einschränkungen zu beseitigen, sollte in der Ausführung einer Vielzahl von Aufgaben bestehen, die den Einschränkungen unter Aufsicht eines autorisierten Zertifizierungspersonals angemessen sind. Dies sollten die Aufgaben umfassen, die für eine geplante jährliche Inspektion erforderlich sind. Alternativ kann diese Erfahrung, sofern von der zuständigen Behörde vereinbart, auch durch theoretische und praktische Schulungen des Herstellers gewonnen werden, sofern eine Bewertung durch diesen Hersteller durchgeführt und aufgezeichnet wird.
2. Es ist akzeptabel, über diese Erfahrung zu verfügen in nur einem Flugzeugtyp, sofern dieser Typ für die (Unter-) Gruppe in Bezug auf die Aufhebung der Beschränkung repräsentativ ist.
3. Es ist akzeptabel, dass diese Erfahrung in Luftfahrzeugen gesammelt wird, die nicht unter die Grundverordnung fallen, sofern diese Erfahrung relevant ist und Vertreter der entsprechenden (Unter-) Gruppe. Ein Beispiel könnte die Erfahrung sein, die erforderlich ist, um eine Einschränkung wie „Flugzeuge mit einer mit Stoff überzogenen Metallrohrstruktur“ zu beseitigen, die in Ultraleichtflugzeugen (Annex I-Flugzeuge) erworben werden kann.
4. Der Antrag auf Aufhebung der Beschränkung sollte durch ein vom autorisierten Zertifizierungspersonal unterzeichnetes Erfahrungsprotokoll oder durch ein Bewertungszeichen untermauert werden

## 66.A.55 Qualifikationsnachweis

*Verordnung (EU) 1321/2014*

Freigabebescheinigungen ausstellendes Personal sowie Unterstützungspersonal muss innerhalb von 24 Stunden nach Aufforderung durch eine befugte Person eine Lizenz als Qualifizierungsnachweis beibringen.

## 66.A.70 Bestimmungen für die Umwandlung

*Verordnung (EU) 2018/1142*

- a) Dem Inhaber einer Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal, die in einem Mitgliedstaat vor dem Datum des Inkrafttretens von Anhang III (Teil-66) gültig ist, wird von der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ohne weitere Prüfung vorbehaltlich der in Abschnitt B Unterabschnitt D genannten Bedingungen erteilt.
- b) Eine Person, die sich vor dem Datum des Inkrafttretens von Anhang III (Teil- 66) einem in einem Mitgliedstaat gültigen Qualifikationsverfahren für freigabeberechtigtes Personal unterzieht, kann weiterhin qualifiziert werden. Dem Inhaber einer im Zuge dieses Qualifikationsverfahrens erhaltenen Qualifikation wird von der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats eine Lizenz für freigabeberechtigtes Personal ohne weitere Prüfung vorbehaltlich der in Abschnitt B Unterabschnitt D genannten Bedingungen erteilt.
- c) Bei Bedarf sind in der Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen Einschränkungen gemäß Punkt 66.A.50 zu vermerken, um Unterschiede widerzuspiegeln zwischen:

- i) dem Umfang der vor dem Inkrafttreten der in diesem Anhang (Teil-66) genannten Kategorie oder Unterkategorie der Lizenz geltenden Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal und
  - ii) dem geforderten Grundwissen und den Grundlagenprüfungsstandards gemäß den Anlagen I und II dieses Anhangs (Teil-66).
- d) Abweichend von Punkt c sind in der Lizenz für die Instandhaltung von anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, die nicht von nach Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassenen Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, sowie von Ballonen, Segelflugzeugen, Motorseglern und Luftschiffen Einschränkungen gemäß Punkt 66.A.50 zu vermerken, damit gewährleistet ist, dass die in dem Mitgliedstaat vor dem Inkrafttreten der anwendbaren Kategorie bzw. Unterkategorie der Lizenz gemäß Teil-66 geltenden Rechte des freigabeberechtigten Personals und die Rechte aus der gemäß Teil-66 umgewandelten Lizenz für die Luftfahrzeuginstandhaltung unverändert bleiben.

## GM 66.A.70 Bestimmungen für die Umwandlung

Änderung 2019/009/R

1. Wie in Nummer 66.A.70 beschrieben, gelten die Umwandlungsbestimmungen für Inhaber einer in einem Mitgliedstaat vor Inkrafttreten von Anhang III (Teil 66) gültigen Qualifikation als Zertifizierer. Der Satz „Inhaber einer in einem Mitgliedstaat gültigen Qualifikation des zertifizierenden Personals“ bezeichnet jede Person, die über eine in diesem Mitgliedstaat gültige Qualifikation verfügt, die dieser Person die Ausübung von Tätigkeiten ermöglicht, die mit den in der Verordnung (EU) 1321 enthaltenen Privilegien des „zertifizierenden Personals“ identisch sind / 2014. Dies bedeutet, dass die Unterschrift dieser Person ausreichte, um zu erklären, dass die Wartung ordnungsgemäß durchgeführt wurde und das Flugzeug für diese Wartung betriebsbereit und flugfähig war. Dies sollte nicht mit den Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Überprüfung der Lufttüchtigkeit verwechselt werden. die in den nationalen Systemen zu unterschiedlichen Zeiten (in der Regel zwischen 6 Monaten und 3 Jahren) durchgeführt wurde. Dies ist eine Aktivität, die zu sehr bestimmten Zeitpunkten und nicht nach jeder Wartungsaktivität ausgeführt wird. Da eine Lufttüchtigkeitsprüfung (oder ein gleichwertiger Begriff in der Nationalsystems) wird nicht nach jedem Wartungsereignis vor dem Flug des Flugzeugs durchgeführt. Eine Überprüfung der Lufttüchtigkeit kann nicht als Wartungsfreigabe angesehen werden. Dies bedeutet, dass die in 66.A.70 beschriebenen Umstellungsbestimmungen nicht für Personen gelten, die Lufttüchtigkeitsprüfungsfunktionen ausführen, es sei denn, ihre Unterschrift war nach jedem Wartungsereignis erforderlich, bevor das Flugzeug fliegen kann.
2. Die Umwandlung gilt für die „Zertifizierung von Personalqualifikationen“, wie zum Beispiel:
  - Besitz einer nationalen Lizenz (oder Abschluss des Verfahrens zur Erlangung einer solchen nationalen Lizenz);
  - Abschluss eines von der zuständigen Behörde oder einer gleichwertigen Stelle festgelegten Qualifizierungsprozesses nach dem nationalen System, um Zertifizierungspersonal zu werden;
  - die Qualifikationsanforderungen für die Zertifizierung von Personal innerhalb einer Instandhaltungsorganisation gemäß den in ihren Verfahren festgelegten Anforderungen erfüllt zu haben.

Dies bedeutet nicht, dass der Antragsteller berechtigt sein muss, um Anspruch auf ein Umstellungsverfahren zu haben Ausübung von Zertifizierungsrechten. Eine Person kann eine "Qualifikation des Zertifizierungspersonals" besitzen, ohne über Zertifizierungsprivilegien zu

verfügen (oder sehr eingeschränkte Zertifizierungsprivilegien unterhalb ihrer Qualifikation auszuüben), und zwar aus verschiedenen Gründen, z. B. aus folgenden Gründen:

- Die Person arbeitet als "Support-Mitarbeiter". in der Basiswartungsumgebung;
- Die Person wurde nur für einen sehr begrenzten Bereich von Aufgaben autorisiert (niedriger als der, zu dem sie berechtigt wäre, wenn ihre Qualifikation berücksichtigt wird), da die Person in einer Linienstation arbeitet, in der der Geltungsbereich liegt Die Anzahl der Aufgaben ist sehr begrenzt.
- Die Person verfügt über eine Lizenz mit einem größeren Umfang als der Umfang der Organisation, in der sie beschäftigt ist.
- Die Person arbeitet außerhalb der Luftfahrtindustrie oder ist aus verschiedenen Gründen vorübergehend in Urlaub (medizinisch, persönlich usw.).

Diese Personen haben das Recht, die Umwandlung in Übereinstimmung mit dem vollen Umfang ihrer Qualifikation und den vollen Privilegien durchführen zu lassen, die ihnen zustehen würden Die Grundlage dieser Qualifikation.

3. Wie in Nummer 66.A.70 beschrieben, sind die bescheinigungsfähigen Qualifikationen des Personals, die zur Umwandlung berechtigt sind, diejenigen, die „vor dem Inkrafttreten von Anhang III (Teil-66)“ gültig sind, d.h. diese Qualifikationen Gültig vor den folgenden Daten:

- 28. September 2005 für Flugzeuge über 5700 kg MTOM;
- 28. September 2006 für Flugzeuge mit einer MTOM von 5700 kg und darunter

B3, B2L und Llicence sind diejenigen, die gültig waren, bevor die zuständige Behörde verpflichtet war, mit der Erteilung solcher Lizenzen zu beginnen. Dies bedeutet Folgendes:

- Für die B3-Lizenz gelten diese Qualifikationen vor dem 28. September 2012;
- Für die B2L-Lizenz gelten diese Qualifikationen vor dem 5. März 2019;
- für die L-Lizenz die vor dem 1. Oktober 2019 gültigen Qualifikationen.

Die oben angegebenen Daten können konvertiert werden. Dies bedeutet nicht, dass der Antrag auf Konvertierung vor diesen Daten eingereicht werden muss. Der Antragsteller hat Anspruch auf Durchführung der Umwandlung, unabhängig davon, wann er die Umwandlung beantragt.

5. Eine Qualifikation des zertifizierenden Personals kann mehr als einem Konvertierungsprozess unterliegen und kann auch in mehr als eine Lizenz- (Unter-) Kategorie konvertiert werden (mit allen geltenden Einschränkungen). Dies könnte beispielsweise bei einer Person der Fall sein, deren Qualifikation des Zertifizierungspersonals bereits in der Vergangenheit in eine B1.2-Lizenz umgewandelt wurde, wobei Einschränkungen in Bezug auf einige fehlende Elemente des Teil-66-Anhangs I und des II-Standards (nach 66.A.70) bestehen (c)). Diese Person wäre berechtigt, sich zu bewerben und ihre Qualifikation als zertifizierendes Personal auf der Grundlage von 66.A.70 (d) in eine B1.2- oder B3- oder L-Lizenz umwandeln zu lassen, was bedeutet, dass kein Vergleich mit dem Teil erforderlich ist -66 Anhang I, II oder VII-Standard, in dem nur die Einschränkungen eingeführt werden, die zur Aufrechterhaltung der vorhandenen Berechtigungen erforderlich sind.

## GM 66.A.70(c) Bestimmungen für die Umwandlung

Änderung 2015/029/R

Eine Einschränkung könnte beispielsweise darin bestehen, dass eine Person über eine bereits vorhandene Qualifikation des Zertifizierungspersonals verfügt, die gemäß dem Standard von Teil 66 Anhang I und II alle Module / Fächer abdeckt, die der B1-Lizenz entsprechen, mit Ausnahme

von Stromversorgungssystemen. Diese Person würde eine Part-66aircraft-Wartungslizenz in der Kategorie B1 mit einer Einschränkung (Ausschluss) für Stromversorgungssysteme erhalten. Informationen zur Aufhebung der Einschränkungen finden Sie in 66.A.50 (c).

## GM 66.A.70(d) Bestimmungen für die Umwandlung

Änderung 2020/002/R

Ein Beispiel für Einschränkungen bei Flugzeugen, die nicht von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind, außer komplexen motorbetriebenen Luftfahrzeugen, könnte sein, dass eine Person über eine Qualifikation vor Teil 66 verfügt, die die Berechtigung zur Freigabe der durchgeführten Arbeiten abdeckt für Flugzeugstrukturen, Triebwerke, mechanische und elektrische Systeme, jedoch ausgeschlossene Privilegien für Flugzeuge mit Turbinentriebwerk, Flugzeuge über 2000 kg MTOM, Druckflugzeuge und Flugzeuge mit einziehbarem Fahrwerk. Diese Person würde eine Wartungslizenz für Teil-66-Flugzeuge in der Kategorie B1.2 oder B3 (Unter) mit den folgenden Einschränkungen (Ausschlüssen) erhalten:

- Luftfahrzeuge, die von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind (Diese Einschränkung besteht immer.)
- Flugzeuge über 2000 kg MTOM;
- Druckflugzeuge;
- Flugzeuge mit einziehbarem Fahrwerk.

Ein weiteres Beispiel für Einschränkungen könnte sein, dass ein Pilot-Besitzer eine Qualifikation vor Teil 66 besitzt, die die Berechtigung zur Freigabe der durchgeführten Arbeiten abdeckt Flugzeugstrukturen, Triebwerke, mechanische und elektrische Systeme, jedoch auf ihre eigenen Flugzeuge und auf einen bestimmten Flugzeugtyp (z. B. eine Cessna 172) beschränkt. Dieser Pilotenbesitzer würde eine Teil-66-Flugzeugwartungslizenz in der Kategorie B1.2 oder B3 (Unter) mit den folgenden Einschränkungen (Ausschlüssen) erhalten:

- Luftfahrzeuge, die von Luftfahrtunternehmen verwendet werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 zugelassen sind (Diese Einschränkung gilt immer für Sexisten.)
- Andere Flugzeuge als eine Cessna 172;
- Flugzeuge, die nicht im Besitz des Lizenzinhabers sind.

Ein weiteres Beispiel wäre der Fall, wenn eine Person über eine Qualifikation vor Teil 66 verfügt, die die Berechtigung zur Freigabe von Arbeiten an Verbundwerkstoffen und Metall abdeckt Segelflugzeuge und angetriebene Segelflugzeuge, die Flugzeuge abdecken Strukturen, Triebwerke, mechanische und elektrische Systeme. Diese Person würde eine Teil-66-Lizenz für die Flugzeugwartung in der Unterkategorie L2 mit den folgenden Einschränkungen (Ausschlüssen) erhalten:

- ELA1-Flugzeuge;
- mit Stoff überzogene Flugzeuge mit Holzstruktur;
- Flugzeugträger mit Stoff überzogener Metallrohrstruktur

Ein weiteres Beispiel wäre der Fall, in dem eine Person über eine Qualifikation vor Teil 66 verfügt, die die Berechtigung zur Freigabe von Arbeiten an zusammengesetzten Segelflugzeugen bis zur jährlichen Inspektion abdeckt, jedoch keine komplexen Wartungsaufgaben, Reparaturen

und Änderungen umfasst. Diese Person würde eine Teil-66-Lizenz für die Flugzeugwartung in der Unterkategorie L1C mit den folgenden Einschränkungen erhalten:

- Komplexe Wartungsaufgaben gemäß Anhang VII Anhang I (Teil-M), Standardänderungen gemäß Teil 21 Punkt 21.A.90B, und Standardreparaturen, die in Teil 21 Punkt 21.A.431B beschrieben sind.

Der wesentliche Aspekt besteht darin, dass die Einschränkungen festgelegt werden, um die Berechtigungen der Qualifikation vor Teil 66 aufrechtzuerhalten, ohne die vorherige Qualifikation mit der Norm von Teil 66 Anhang I und zu vergleichen II.

Zur Aufhebung der Beschränkungen siehe 66.A.50 (c).