

A1-275/3-8908

1. Änderung

Zentralvorschrift

AMC und GM zur DEMAR 66

Erteilung von Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenzen

Zweck der Regelung:	Annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen zu den German Military Airworthiness Requirements für die Antragstellung und Erteilung von Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenzen (MAML) und deren Aufrechterhaltung
Herausgegeben durch:	Luftfahrtamt der Bundeswehr
Beteiligte Interessenvertretungen:	Hauptpersonalrat beim BMVg, Hauptschwerbehindertenvertretung beim BMVg, Gesamtvertrauenspersonenausschuss beim BMVg
Gebilligt durch:	Amtschef LufABw
Herausgebende Stelle:	LufABw Abteilung 1
Geltungsbereich:	Bundeswehr
Einstufung:	Offen
Einsatzrelevanz:	Ja
Berichtspflichten:	Nein
Gültig ab:	22.02.2019
Frist zur Überprüfung:	21.02.2024
Version:	2.1
Ersetzt:	Version 2
Aktenzeichen:	56-01-05
Bestellnummer/DSK:	Entfällt

INHALTSVERZEICHNIS

ABSCHNITT A - TECHNISCHE ANFORDERUNGEN	5
Unterabschnitt A - Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenz.....	5
GM 66.A.3 MAML Kategorien	5
AMC 66.A.10 Antrag	5
GM 66.A.20(a) Berechtigungen	6
AMC 66.A.20(b)2. Berechtigungen	9
GM 66.A.20(b)2. Berechtigungen	11
AMC 66.A.20(b)3. Berechtigungen	11
GM 66.A.20(b)4. Berechtigungen	12
AMC 66.A.25 Gefordertes Grundwissen	13
GM 66.A.25(a) Gefordertes Grundwissen.....	13
GM 66.A.25(d) Gefordertes Grundwissen.....	13
AMC 66.A.30(a) Erfahrung.....	13
GM 66.A.30(a) Erfahrung.....	14
AMC 66.A.30(d) Erfahrung.....	15
AMC 66.A.30(e) Erfahrung.....	16
GM 66.A.40 Gültigkeit der MAML	16
AMC 66.A.45 Luftfahrzeugmusterberechtigung	16
AMC 66.A.45(e) Luftfahrzeugmusterberechtigung.....	16
AMC 66.A.45(d), (e)3., (f)1. und (g)1. Luftfahrzeugmusterberechtigung.....	17
AMC 66.A.50(a) Einschränkungen.....	17
AMC 66.A.50(b) Einschränkungen.....	17
AMC 66.A.52 Erweiterungen.....	17
AMC 66.A.52-E Erweiterungen	17
GM 66.A.70 Umwandlungsbestimmungen.....	18
GM 66.A.70(c) Umwandlungsbestimmungen.....	19
GM 66.A.70(d) Umwandlungsbestimmungen	19
ABSCHNITT B - VERFAHREN FÜR DAS LUFTFAHRTAMT DER BUNDESWEHR	20
Unterabschnitt A - Allgemeines	20

AMC 66.B.20 Nachweisführung	20
Unterabschnitt B - Erteilung einer Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenz.....	21
AMC 66.B.100 Verfahren für die Erteilung einer MAML.....	21
AMC 66.B.105 Vorbereitung einer MAML durch den Instandhaltungsbetrieb	22
AMC 66.B.110 Erweiterung einer MAML um eine (Unter-)Kategorie	22
AMC 66.B.115 Änderung einer MAML	22
AMC 66.B.100 bis 115	23
AMC 66.B.120 Verfahren für die Erneuerung der Gültigkeit einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal	23
AMC 66.B.130 Anerkennung von luftfahrzeugmusterbezogener Ausbildung	23
Unterabschnitt C - Prüfungen	24
AMC 66.B.200 Prüfungen durch das LufABw	24
GM 66.B.200 Prüfungen durch das LufABw	28
Unterabschnitt D - Umwandlung bestehender Qualifikationen	29
GM 66.B.300 Allgemeines	29
AMC 66.B.305(a) Umwandlungsbericht für nationale Qualifikationen.....	29
GM 66.B.305(b)3. Umwandlungsbericht für nationale Qualifikationen.....	29
AMC 66.B.310(a) Umwandlungsbericht für Berechtigungen genehmigter Instandhaltungsbetriebe.....	29
GM 66.B.310(b)3. Umwandlungsbericht für Berechtigungen genehmigter Instandhaltungsbetriebe.....	30
Unterabschnitt E - Anrechnungen für die Prüfung.....	31
AMC 66.B.405(d) Bericht über Anrechnungen für die Prüfung	31
GM 66.B.410 Gültigkeit von Anrechnungen für die Prüfung.....	31
Unterabschnitt F - Kontinuierliche Überwachung	32
GM 66.B.500 Widerruf, Aussetzen oder Einschränken der MAML	32
AMC zu Anlagen der DEMAR 66.....	33
AMC zu Abschnitt 1 der Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	33
AMC zu Paragraph 3.1.(d) der Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	36

AMC zu Paragraph 1.(b), 3.2. und 4.2. der Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	41
AMC zu Paragraph 1.(c) der Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	42
AMC zu Abschnitt 5 der Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	42
AMC zu Abschnitt 6 der Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	42
AMC zur Anlage III zur DEMAR 66 “Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)”	45
ANLAGEN	46
Anlage I - Luftfahrzeugmusterberechtigungen zur Militärluftfahrzeug- Instandhaltungslizenz (MAML)	46
Anlage II - Liste der Aufgaben für die praktische Erfahrung am Luftfahrzeugmuster und die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)	48
Anlage III - Bewertung der Befähigung: Bewertung und Prüfpersonal	71

ABSCHNITT A - TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Unterabschnitt A - Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenz

(MAML – Military Aircraft Maintenance Licence)

GM 66.A.3 MAML Kategorien

Eine MAML muss nicht auf eine einzelne Kategorie beschränkt sein. Vorausgesetzt, dass jede Qualifikationsanforderung erfüllt ist, kann eine beliebige Kombination der Kategorien gewährt werden.

AMC 66.A.10 Antrag

1. Die für den Antrag nachzuweisende Instandhaltungserfahrung ist so zu dokumentieren, dass der Antragsbearbeiter bzw. die Antragsbearbeiterin ein angemessenes Verständnis davon bekommt, wann, wo und in welchem Umfang durchgeführte Instandhaltungsarbeiten den Erfahrungsstand begründen. Ein durch das LufABw genehmigtes Logbuch ist als Nachweis zu führen. Die Inhalte sind vom dazu berechtigten Personal der Betriebsstätte zu bestätigen. Es ist zulässig, sich in der DEMAR Form 19.2 ergänzend auf weitere Nachweise über geleistete Instandhaltung zu beziehen.
2. Antragsteller bzw. Antragstellerinnen, welche - basierend auf einem erfolgreichen Abschluss einer nach DEMAR 147.A.200 oder Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, Anhang IV (Teil 147), 147.A.200 genehmigten Grundlagenausbildung - die maximale Verringerung der erforderlichen Erfahrungszeiten nach 66.A.30(a) beantragen, fügen das an einer genehmigten DEMAR 147 oder Teil 147 Ausbildungseinrichtung erlangte Zertifikat der Grundlagenausbildung bei.
3. Antragsteller bzw. Antragstellerinnen, welche - basierend auf einem erfolgreichen Abschluss eines technischen Trainings in einer genehmigten DEMAR 147 Ausbildungseinrichtung oder einer sonstigen durch das LufABw anerkannten Ausbildungseinrichtung - die Verringerung ihrer Erfahrungszeiten nach 66.A.30(a) beantragen, fügen den relevanten Nachweis für den erfolgreichen Abschluss ihrem Antrag bei. Wenn die technische Ausbildung in einer anderen Organisation (zum Beispiel einer Ausbildungseinrichtung der CAA oder EASA) abgeschlossen wurde, dann legt das LufABw fest, ob die absolvierte Schulung anerkannt wird.

GM 66.A.20(a) Berechtigungen

1. Es gelten folgende Definitionen:

- (a) Das elektrische System beinhaltet die elektrische Energieversorgungsanlage des Flugzeuges, zuzüglich des Verteilernetzes zu den verschiedenen Komponenten im Flugzeug und den entsprechenden Anschlüssen. Beleuchtungssysteme sind in dieser Definition eingeschlossen. Bei Arbeiten an Kabeln und Steckern, die Teil dieser elektrischen Systeme sind, sind die folgenden typischen praktischen Arbeiten in den Berechtigungen enthalten:

1. Durchgängigkeit, Isolierung sowie Verbindungstechniken und Prüfungen,
2. Crimp- und Prüftechnik von gecrimpten Verbindungen,
3. Herausnehmen und Einsetzen von Pins der Stecker,
4. Verkabelungsschutztechniken.

- (b) Ein Avioniksystem ist ein Luftfahrzeugsystem, das analoge oder digitale Daten unter Verwendung von Datenleitungen, Datenbussen, Koaxialkabeln, drahtlosen oder anderen Datenübertragungsmedien überträgt, verarbeitet, anzeigt oder speichert und beinhaltet alle zugehörigen Komponenten des Systems sowie Steckverbinder.

Beispiele hierfür sind:

1. Flugregelung,
2. Funk, Radar und Navigation,
3. Instrumente,
4. Integrierte Modulare Avionikelemente (IMA),
5. On-Board Maintenance Systeme,
6. Informationssysteme,
7. Fly-by-Wire-Systeme (in Bezug zu S1000D „Flight Controls“),
8. Glasfasersystem.

Hinweis: Instrumente sind in den Berechtigungen der B2 MAML Inhaber bzw. Inhaberinnen enthalten. Allerdings kann Instandhaltung an elektromechanischen und Pitot-Statik-Komponenten auch von einem B1-MAML Inhaber bzw. einer B1-MAML Inhaberin freigegeben werden.

- (c) Bewaffnung, Rettungs- und Sicherheitssysteme und weitere militärspezifische Systeme sind solche Systeme im Zusammenhang mit dem Tragen, Zielen und

Auslösen von Waffen, Aufklärungs- und Überwachungsausstattung, Selbstschutz, EloKa, Rettungssysteme. Beispiele hierfür sind:

1. Waffen,
2. Waffenauslöse-/Waffenabschusssysteme,
3. Schleudersitze.

(d) Einfacher Test beschreibt einen Test gemäß der zugelassenen Dokumentation, der folgende Kriterien erfüllen muss:

1. Die Funktionstüchtigkeit des Systems kann überprüft werden über Luftfahrzeugsteuerungselemente, Schalter, Built-in Test Equipment (BITE), Central Maintenance Computer (CMC) oder externe Prüfeinrichtungen, zu deren Bedienung keine spezielle Ausbildung erforderlich ist.
2. Das Testergebnis wird über eine eindeutige „go/no go“ Anzeige oder einen Parameter angezeigt, welcher ein einzelner Wert ist oder einen Wert innerhalb eines Intervalls erreichen muss. Das Testergebnis muss eindeutig sein, es darf keine Interpretation des Wertes erlaubt sein, Abhängigkeiten mehrerer Messwerte voneinander sind nicht zulässig.
3. Der Test darf nicht mehr als 10 Arbeitsschritte gemäß der genehmigten Dokumentation enthalten (hiervon nicht betroffen sind die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten am Luftfahrzeug für den Test, z.B. Aufbocken, Klappen nach unten, usw., oder um das Flugzeug in seine anfängliche Konfiguration zurückzuführen). Das Betätigen eines Steuerungselementes, Schalters, Taste und das Lesen des entsprechenden Testergebnisses können als ein einzelner Arbeitsschritt betrachtet werden, auch wenn die Dokumentation diese getrennt ausweist.

(e) Fehlersuche beinhaltet, die Verfahren und Maßnahmen, die notwendig sind, um die Ursache eines Defekts oder einer Fehlfunktion unter Gebrauch der genehmigten Dokumentation zu identifizieren. Es kann die Verwendung von BITE oder externen Prüfeinrichtungen beinhalten.

(f) Line Maintenance beinhaltet jede Art von Instandhaltung, die vor dem Flug durchgeführt wird, um sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug für den beabsichtigten Flug technisch klar ist.

Sie kann umfassen:

1. Fehlersuche,
2. Mängelbeseitigung,
3. Austausch von Komponenten, falls erforderlich unter Verwendung von externen Testgeräten. Darunter können auch Komponenten wie Triebwerke und Propeller fallen;
4. planbare Instandhaltung und/oder Überprüfungen einschließlich Sichtkontrollen, die offensichtliche Mängel erkennen können, aber nicht aufwändige, in die Tiefe gehende Inspektionen. Dies beinhaltet auch Inspektionen der internen Struktur, von Systemen und Triebwerksbereichen, die durch Öffnen der Schnellverschlusszugangsklappen/Türen sichtbar sind;
5. kleinere Reparaturen und Modifikationen, die keine umfangreiche Zerlegung erfordern und mit einfachen Mitteln durchgeführt werden können.

Maßstäbe der Abgrenzung zur Base Maintenance sind, dass bei Line Maintenance der Gesamtumfang aller erforderlichen Arbeiten weniger als 1.000 Arbeitsstunden beträgt und dass bei Line Maintenance kein hoher Zerlegungsgrad des Lfz erforderlich ist.

(g) Base Maintenance sind alle Instandhaltungsmaßnahmen, welche die für die Line Maintenance genannten Kriterien nicht erfüllen. Üblicherweise beinhaltet Base Maintenance einen hohen Zerlegungsgrad des gesamten Luftfahrzeugs.

2. Nicht zutreffend.
3. Inhaber bzw. Inhaberinnen einer MAML CAT C können berechtigt werden, die Base Maintenance zu bescheinigen, indem sie eine einzelne Freigabebescheinigung für das gesamte Luftfahrzeug nach dem Abschluss aller Instandhaltungsarbeiten erstellen. Grundlage für eine Freigabebescheinigung ist, dass die Arbeiten von befähigten Mechanikern und Mechanikerinnen durchgeführt wurden und Unterstützungspersonal CAT B1 oder B2, wie zutreffend, für die Instandhaltung im Rahmen ihrer jeweiligen Spezialisierung unterzeichnet hat. Die hauptsächliche Aufgabe des freigabeberechtigten Personals CAT C ist es, vor Erstellung der Freigabebescheinigung sicherzustellen, dass alle erforderlichen Arbeiten eingeleitet, durchgeführt und durch Unterstützungspersonal CAT B1 oder B2, wie zutreffend, unterzeichnet wurden. Nur die Inhaber bzw. Inhaberinnen der MAML CAT C, die auch die entsprechenden MAML CAT B1 oder B2 innehalten, können beide Rollen in der Base Maintenance wahrnehmen.

AMC 66.A.20(b)2. Berechtigungen

1. Die zu erbringende sechsmonatige Erfahrungszeit innerhalb von zwei Jahren in der Instandhaltung setzt sich aus zwei Elementen zusammen, der Dauer und Art der Erfahrung. Das Minimum, um die Anforderungen an diese Elemente zu erfüllen, kann je nach Art der Bedienung und Instandhaltung variieren. Siehe auch DEMAR 145.A.35(c) und AMC 145.A.35(c).

(a) Dauer:

Innerhalb eines genehmigten DEMAR 145 Instandhaltungsbetriebes:

1. sechs Monate zusammenhängende Arbeit innerhalb desselben Instandhaltungsbetriebes, oder
2. sechs Monate Arbeit aufgeteilt in mehrere Abschnitte, innerhalb desselben Instandhaltungsbetriebes oder in verschiedenen Instandhaltungsbetrieben.

(b) Art der Erfahrung:

Je nach Kategorie der MAML, sind die folgenden Tätigkeiten als relevant für Erfahrung in der Instandhaltung zu werten:

1. Wartungsarbeiten,
 2. Inspektionen,
 3. Betriebs-und Funktionsprüfung,
 4. Fehlersuche,
 5. Reparaturen,
 6. Modifikationen,
 7. Komponentenwechsel,
 8. Überwachung dieser Aktivitäten,
 9. Freigabebescheinigung (CRS) ausstellen.
2. Zum Berechtigungserhalt muss das Personal mit einer MAML CAT A die in der MAML aufgeführten Berechtigungen durch Ausführen von Instandhaltungsarbeiten an mindestens einem Luftfahrzeugmuster für jede in der MAML gelistete Unterkategorie nachweisen. In diesem Zusammenhang sind mit Instandhaltungsarbeiten Arbeiten gemäß AMC 145.A.30(g) einschließlich Wartung, Komponentenwechsel und einfache Mängelbeseitigung gemeint.
 3. Für CAT B1 und B2 MAML Personal soll die Erfahrung für jedes in die MAML eingetragene Luftfahrzeugmuster nachgewiesen werden, oder zumindest auf

einem Luftfahrzeugmuster der gleichen Musterreihe. Zwei Luftfahrzeuge innerhalb der gleichen Musterreihe können als gleichartig angesehen werden, wenn sie über weitgehend ähnliche Technologie, Konstruktion und vergleichbare Systeme verfügen, also gleichermaßen ausgestattet sind. So sollten vergleichbar sein:

- (a) Antriebssysteme (Kolben, Turboprop, Turbofan, Turbowelle, Jet-Engine oder Push-Propeller),
 - (b) Flugsteuerungssysteme (mechanische Steuerungen, hydromechanisch angetriebene Kontrollen oder elektromechanisch betriebenen Steuerungen),
 - (c) Avioniksysteme (analog oder digital),
 - (d) Bewaffungsanlagen, Selbstschutzanlagen, Rettungs- und Sicherheitssysteme,
 - (e) Struktur (Metall, Verbundstoffe oder Holz).
4. Für CAT C Personal soll die Erfahrung auf mindestens einem der in der MAML aufgenommenen Luftfahrzeugmuster nachgewiesen werden.
5. Bei einer Kombination von mehreren Kategorien, soll die Erfahrung einige Tätigkeiten gemäß Punkt 2 in jeder Kategorie beinhalten. Es können maximal 20% der erforderlichen Erfahrungsdauer durch folgende Tätigkeiten auf einem Luftfahrzeugmuster mit ähnlicher Technologie, Bauweise und mit vergleichbaren Systemen ersetzt werden:
- (a) Tätigkeit als Ausbildungspersonal in bzw. Teilnahme als auszubildendes Personal an einer Ausbildung mit Bezug zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen,
 - (b) Technische Unterstützung der Instandhaltung/Engineering,
 - (c) Instandhaltungssteuerung/-planung.
6. Die Erfahrung soll in einem persönlichen Logbuch oder in einem anderen durch das LufABw zugelassenem Aufzeichnungssystem (welches auch automatisiert/elektronisch (EDV) sein kann) mit den folgenden Daten dokumentiert werden:
- (a) Datum,
 - (b) Luftfahrzeugmuster,
 - (c) Taktisches Kennzeichen,
 - (d) S1000D-Kapitel (Optional),
 - (e) Durchgeführte Arbeiten, z.B. 100 Flugstundencheck, Hauptfahrwerkwechsel, Triebwerksöl prüfen und ergänzen, Service Bulletin (oder

vergleichbar) umsetzen, Fehlersuche, Strukturreparatur, Wechsel des Schleudersitzes etc.,

- (f) Line- oder Base Maintenance,
- (g) Art der Tätigkeit, z.B. Durchführung, Überwachung, Freigabe,
- (h) Ausgeübte Kategorie: A, B1, B2 oder C,
- (i) Dauer in Tagen oder anteiligen Tagen.

GM 66.A.20(b)2. Berechtigungen

Der Satz „erfüllte die Voraussetzung für die Erteilung der Berechtigungen“ bedeutet, dass während der letzten zwei Jahre die Person alle Voraussetzungen für die Aufnahme des entsprechenden Luftfahrzeugmusters in die MAML (vgl. [AMC 66.A.45](#)) erfüllt hat. Diese ersetzt die Notwendigkeit von sechs Monaten Erfahrung in den ersten zwei Jahren, jedoch nicht für die folgenden zwei Jahre.

AMC 66.A.20(b)3. Berechtigungen

Die Formulierung „er ist zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen am entsprechenden Luftfahrzeugmuster ausreichend befähigt“ bedeutet, dass der Inhaber der MAML und, falls zutreffend, der genehmigte DEMAR 145 Instandhaltungsbetrieb, in dem er unter Vertrag oder dienstrechtlich beschäftigt ist, sicherstellen sollen, dass er die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten, Einstellungen und Erfahrungen erworben hat, um eine Freigabebescheinigung auszustellen. Dies ist von besonderer Bedeutung, da einige Systeme und Technologien in den jeweiligen Flugzeugen enthalten sein können, die nicht in der Ausbildung/Prüfung/Erfahrung abgedeckt wurde, die erforderlich war, um die MAML und den Luftfahrzeugmustereintrag in diese zu erhalten.

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

1. Ausgeführte Arbeiten an einem Stück, an dem das technische Design und die Instandhaltungstechniken im Vergleich zum ursprünglichen Luftfahrzeugmuster, anhand dessen in der luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung/der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT¹) geschult wurde, deutlich weiterentwickelt wurden.

¹ On-the-Job-Training, nicht zu verwechseln mit der Durchführung einer AAP gemäß Bereichsrichtlinie C2-227/0-2005-2

2. Spezifische Technologien, Optionen und Konfigurationen, die nicht durch die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung/die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) abgedeckt werden.
3. Änderungen in den geforderten Grundlagenkenntnissen gemäß DEMAR 66 Anlage I, die nicht eine erneute Prüfung von bestehenden MAML Inhabern (Besitzstandswahrung der Rechte) erfordern (Ausübung der Grandfather Rights/Protected Rights).
4. Personen, die die Anforderungen nach 6 monatiger Erfahrungszeit innerhalb von 2 Jahren nur auf bestimmten gleichartigen Luftfahrzeugmustern, wie in [AMC 66.A.20\(b\)2](#). beschrieben, erfüllen.
5. Die Einschränkungen auf einer MAML, die nach Überleitung von nationalen Qualifikationen (66.A.70) erteilt wurden, werden nach Prüfung des entsprechenden Grundlagenwissens aufgehoben. In diesem Fall sind die in der MAML beinhalteten Luftfahrzeugmuster möglicherweise nicht auf Basis einer vollständigen luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung eingetragen worden. Hier ist es ggf. notwendig, die betroffene Person zu bewerten und ggf. in den fehlenden Ausbildungsanteilen nachzuschulen.

Weitere Informationen werden in DEMAR AMC 145.A.35(a) zur Verfügung gestellt.

GM 66.A.20(b)4. Berechtigungen

1. Der Inhaber bzw. die Inhaberin einer MAML darf die Freigaberechte nur ausüben, wenn er bzw. sie über allgemeine Kenntnisse der genutzten Sprache innerhalb der Instandhaltungsumgebung inklusive Luftfahrtbegriffen in dieser Sprache verfügt. Der Kenntnisstand muss so sein, dass der Inhaber bzw. die Inhaberin der MAML in der Lage ist:
 - (a) Anweisungen und technische Handbücher, die für die Durchführung der Instandhaltung verwendet werden, zu lesen und zu verstehen,
 - (b) verständliche, schriftliche technische Einträge zu machen und Instandhaltungsarbeiten zu dokumentieren,
 - (c) betriebliche Verfahren des zugelassenen Instandhaltungsbetriebes zu lesen und zu verstehen,
 - (d) auf einer sprachlichen Ebene zu kommunizieren, dass jegliches Missverständnis bei der Ausstellung von Freigabebescheinigungen vermieden wird.

2. In jedem Fall muss das Sprachverständnis der Höhe der ausgeübten Freigaberechte entsprechen.

AMC 66.A.25 Gefordertes Grundwissen

1. Bei einem Antragsteller bzw. einer Antragstellerin mit einem akademischen Abschluss einer anerkannten Universität, Fachhochschule, einen Abschluss einer anerkannten Fachschule oder gleichwertig in einer luftfahrttechnischen, mechanischen oder elektronischen Disziplin, ist die Notwendigkeit einer Prüfung abhängig von den Studien-/Lehrinhalten im Vergleich zu Anlage I zur DEMAR 66.
2. Erworbene Kenntnisse und abgeschlossene Prüfungen aus früheren Tätigkeiten können angerechnet werden, wenn das LufABw davon überzeugt ist, dass diese Kenntnisse und Prüfungen den Anforderungen gemäß Anlage I zur DEMAR 66 entsprechen.

GM 66.A.25(a) Gefordertes Grundwissen

Der erforderliche Wissensstand zu jeder MAML (Unter-) Kategorie steht in direktem Verhältnis zur Höhe der ausgeübten Freigaberechte bezüglich der entsprechenden MAML (Unter-) Kategorie. Das bedeutet, dass der Inhaber bzw. die Inhaberin einer MAML CAT A ein geringeres, aber angemessenes Grundwissen nachweisen muss, während der Inhaber bzw. die Inhaberin einer MAML CAT B1/B2 ein umfassendes Grundwissen in den zutreffenden Fachmodulen nachweisen muss.

GM 66.A.25(d) Gefordertes Grundwissen

Sofern die Inhalte des geforderten Grundwissens unverändert geblieben sind, ist für die erneute Anrechnung keine zusätzliche Ausbildung erforderlich.

AMC 66.A.30(a) Erfahrung

1. Für einen CAT C Antragsteller bzw. eine CAT C Antragstellerin, der Inhaber bzw. die Inhaberin eines Hoch-, Fachhoch- oder Fachschulabschlusses ist, müssen zu der repräsentativen Auswahl von Aufgaben die Begleitung der Instandhaltung, die Instandhaltungsplanung, das Qualitätsmanagement, das Führen von Aufzeichnungen, die Steuerung der zugelassenen Ersatzteile und Ingenieurtätigkeiten gehören. Wenn das LufABw weitere Erfahrungen oder einen spezifischen Ausbildungsablauf fordert, ist dies eindeutig vorzugeben.

2. Verschieben in GM 66.A.30(a)1.
3. Verschieben in GM 66.A.30(a)2.
4. Verschieben in GM 66.A.30(a)3.

GM 66.A.30(a) Erfahrung

1. Obwohl ein Antragsteller bzw. eine Antragstellerin für eine MAML CAT C aufgrund 3-jähriger Erfahrung als freigabeberechtigtes Personal CAT B1 oder B2 qualifiziert werden kann, wird empfohlen, dass die antragstellende Person mindestens 12 Monate Erfahrung als B1 oder B2 Unterstützungspersonal nachweist.
2. Ein „Facharbeiter“ bzw. eine „Facharbeiterin“ ist eine Person, die eine durch das LufABw akzeptierte Ausbildung, die die Herstellung, Reparatur, Überholung oder Inspektion von mechanischer, elektrischer, elektronischer oder soweit zutreffend Bewaffnungs-Ausrüstung umfasst, erfolgreich abgeschlossen hat. Die Ausbildung schließt den Gebrauch von Werkzeugen und Messgeräten ein.
3. Erfahrung in der Instandhaltung von im Flugbetrieb befindlichen Luftfahrzeugen
 - (a) bedeutet Erfahrung mit Instandhaltungstätigkeiten an Luftfahrzeugen, die vom Militär, Luftfahrtgesellschaften, staatlichen Institutionen oder Sonstigen betrieben werden,
 - (b) soll eine große Bandbreite an Aufgaben bezüglich Dauer, Komplexität und Vielfalt abdecken,
 - (c) zielt auf den Erwerb von Erfahrung in der „realen Welt“ im Gegensatz zu einer Schulumgebung,
 - (d) kann in unterschiedlichen Arten von Instandhaltungsbetrieben (z.B. DEMAR 145, Teil 145) oder unter Aufsicht von unabhängigem freigabeberechtigtem Personal erworben werden,
 - (e) kann mit nach DEMAR 147 zugelassener Ausbildung kombiniert werden, so dass sich Zeiten der Ausbildung mit Erfahrungszeiten ähnlich einer Lehre abwechseln.
4. Ingenieurtätigkeiten im Sinne von AMC 66.A.30(a)1. sind Tätigkeiten in einem DEMAR 145 Instandhaltungsbetrieb oder einer Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) im Zusammenhang mit Reparaturen und Modifikationen gemäß Betriebshandbuch.
5. Wird der praktische Anteil der luftfahrzeugbezogenen Ausbildung gleichzeitig mit der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) am gleichen Luftfahrzeugmuster und in

einer realen Instandhaltungsumgebung durchgeführt, kann dies auf die Erfahrung gemäß 66.A.30 angerechnet werden.

AMC 66.A.30(d) Erfahrung

Um als „zeitnahe Erfahrung in der Instandhaltung“ gewertet zu werden, sind mindestens 50% der erforderlichen einjährigen Erfahrung in der Instandhaltung innerhalb des 12-Monats-Zeitraum vor dem Zeitpunkt der Antragstellung für die MAML zu erwerben. Der Rest der „zeitnahen Erfahrung in der Instandhaltung“ muss innerhalb des 7-Jahres-Zeitraum vor der Antragstellung erworben worden sein. Es ist anzumerken, dass der Rest der Basiserfahrung nach 66.A.30(f) in den 10 Jahren vor der Antragstellung erbracht worden sein muss.

AMC 66.A.30(e) Erfahrung

1. Die zusätzliche Erfahrung im Bereich der Instandhaltung von Militärluftfahrzeugen beträgt für Inhaber bzw. Inhaberinnen der CAT A mindestens 6 Monate, für CAT B1/B2 Inhaber bzw. Inhaberinnen mindestens 12 Monate.
2. Die außerhalb einer militärischen Instandhaltungsumgebung erworbene Erfahrung in der Luftfahrzeuginstandhaltung kann Erfahrung im zivilen Umfeld, den Streitkräften anderer Nationen, der Polizei, etc., oder im Flugzeugbau beinhalten.

GM 66.A.40 Gültigkeit der MAML

Die Gültigkeit der MAML ist nicht von der Aktualität der Erfahrung in der Instandhaltung abhängig, im Gegensatz zur Gültigkeit der Berechtigung gemäß 66.A.20(b).

AMC 66.A.45 Luftfahrzeugmusterberechtigung

Die folgende Tabelle fasst die in 66.A.45, 66.A.50 und Anlage III zur DEMAR 66 enthaltenen Anforderungen zur Erteilung von Luftfahrzeugmusterberechtigungen zusammen.

Anmerkung: OJT bedeutet „Ausbildung am Arbeitsplatz“ (Anlage III zur DEMAR 66, Abschnitt 6).

Anforderungen für Luftfahrzeugmusterberechtigungen		
Luftfahrzeuggruppe	B1/B2 MAML	C MAML
Alle militärischen Luftfahrzeuge werden als komplexe motorgetriebene Luftfahrzeuge betrachtet	LFZ-MUSTERBERECHTIGUNG Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung: - Theorie + Prüfung - Praxis + Bewertung PLUS OJT (für das erste Luftfahrzeug der Unterkategorie. Für weitere Lfz-Musterberechtigungen der gleichen Kategorie/Unterkategorie, nur wenn durch das LufABw gefordert)	LFZ-MUSTERBERECHTIGUNG Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung: - Theorie + Prüfung

AMC 66.A.45(e) Luftfahrzeugmusterberechtigung

Nicht zutreffend.

AMC 66.A.45(d), (e)3., (f)1. und (g)1. Luftfahrzeugmusterberechtigung

Nicht zutreffend.

AMC 66.A.50(a) Einschränkungen

Im Falle einer Teilqualifikation in Folge fehlender Module, soll die MAML die Einschränkungen gemäß 66.A.50 beinhalten.

AMC 66.A.50(b) Einschränkungen

Nicht zutreffend.

AMC 66.A.52 Erweiterungen

1. Im Falle einer erweiterten Qualifikation in Folge von zusätzlichen Modulen, soll die MAML die zutreffenden Erweiterungen gemäß 66.A.52 und 66.B.116 beinhalten.

AMC 66.A.52-E Erweiterungen

2. Die Aus- und Weiterbildung für eine Erweiterung der MAML Kategorie sowie die Ausbildung für die militärspezifischen Module 50 – 55 können sowohl in einer genehmigten Grundlagenausbildung als auch im Rahmen einer luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung vermittelt werden.

GM 66.A.70 Umwandlungsbestimmungen

1. Wie in 66.A.70 beschrieben, treffen die Umwandlungsbestimmungen zu, wenn die Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal vor der Anwendung des DEMAR-Reglungsraumes auf das betreffende Luftfahrzeugmuster erworben wurde. Dies bedeutet, dass die Unterschrift dieser Person ausreichend war, um die Richtigkeit durchgeführter Instandhaltung zu bestätigen und Luftfahrzeuge zum Flugbetrieb nach dieser Instandhaltung freizugeben.
2. Die Umwandlung gilt für Qualifikationen des „Freigabeberechtigten Personals“, wie zum Beispiel:
 - (a) Besitz einer bereits bestehenden nationalen Lizenz oder gleichwertig (oder Abschluss des Prozesses zum Erwerb einer solchen nationalen Lizenz),
 - (b) Abschluss einer durch das LufABw definierten Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal,
 - (c) Abschluss der Qualifikation für freigabeberechtigtes Personal in einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb, entsprechend den betrieblichen Verfahren.

Für eine Umwandlung ist es nicht erforderlich, dass der Antragsteller bzw. die Antragstellerin Freigaben erteilt. Eine Person kann eine nationale Lizenz oder gleichwertig besitzen, ohne über die entsprechende Freigabeberechtigung zu verfügen (oder nur eine eingeschränkte).

Zum Beispiel:

- die Person arbeitet als Unterstützungspersonal in der Base Maintenance,
- die Person ist nur für ein sehr begrenztes Spektrum von Aufgaben autorisiert (weniger, als es ihrer Qualifikation entspricht), weil sie in einem Instandhaltungsbereich mit sehr begrenzten Aufgabenumfang eingesetzt ist,
- die Person besitzt eine Lizenz oder national Gleichwertiges mit einem umfangreicheren Anwendungsbereich, als im Instandhaltungsbetrieb, in dem sie beschäftigt ist, notwendig ist,
- die Person arbeitet außerhalb der militärischen Luftfahrt oder sie ist aus verschiedenen Gründen (medizinische, persönliche, etc.) vorübergehend beurlaubt.

Diese Personen haben Anspruch darauf, dass die Umwandlung den vollen Umfang ihrer bestehenden Qualifikation und Berechtigungen berücksichtigt/beinhaltet.

3. Nicht zutreffend.
4. Nicht zutreffend.
5. Nicht zutreffend.
6. In folgendem Beispiel könnten Einschränkungen nötig werden:
Eine Person besitzt vor Anwendbarkeit des DEMAR-Regelungsraumes auf das betreffende Luftfahrzeugmuster eine Freigabeberechtigung, die gemäß DEMAR 66 Anlagen I und II alle Module/Fächer für eine B1 MAML außer den elektrischen Systemen abdeckt. Diese Person erhält eine MAML CAT B1 mit dem Ausschluss elektrischer Systeme.
Für die Aufhebung von Einschränkungen siehe 66.A.50(c).

GM 66.A.70(c) Umwandlungsbestimmungen

Verschoben in [GM 66.A.70 6](#).

GM 66.A.70(d) Umwandlungsbestimmungen

Nicht zutreffend.

ABSCHNITT B - VERFAHREN FÜR DAS LUFTFAHRTAMT DER BUNDESWEHR

Unterabschnitt A - Allgemeines

AMC 66.B.20 Nachweisführung

1. Die Nachweisführung hat sicherzustellen, dass alle Aufzeichnungen, wenn immer benötigt, in einer angemessenen Zeit zugänglich sind. Diese Aufzeichnungen sind in einem nachvollziehbaren, einheitlichen System innerhalb des LufABw (chronologisch, alphabetisch etc.) zu archivieren.
2. Alle Aufzeichnungen, die den Antragsteller bzw. die Antragstellerin oder den Betrieb betreffende schutzbedürftige Daten enthalten, sind in einer sicheren Weise zu archivieren. Der Zugang ist zu reglementieren.
3. Datensicherungssysteme sind räumlich von den Arbeitsplatzsystemen zu trennen. Der Aufstellungsort/-art der Datensicherungssysteme ist so zu wählen, dass eine dauerhafte Datensicherung gewährleistet ist. Bei Systemumstellungen ist sicherzustellen, dass alle Daten, mindestens für die Dauer gemäß 66.B.20, zugänglich bleiben.

Unterabschnitt B - Erteilung einer Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenz

(MAML – Military Aircraft Maintenance Licence)

AMC 66.B.100 Verfahren für die Erteilung einer MAML

1. Antragsteller bzw. Antragstellerinnen, die die maximale Reduzierung der Erfahrungszeit nach 66.A.30(a) aufgrund erfolgreichem Abschluss einer nach DEMAR 147.A.200 oder Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, Anhang IV (Teil 147), 147.A.200 genehmigten Grundlagenausbildung beantragen, haben das an der DEMAR 147 oder Teil 147 Ausbildungseinrichtung erlangte Zertifikat zum Nachweis der Grundlagenausbildung vorzulegen.
2. Antragsteller bzw. Antragstellerinnen, die die Reduzierung der Erfahrungszeit nach 66.A.30(a) aufgrund erfolgreichen Abschlusses in einem vom LufABw als relevant angesehenen technischen Beruf beantragen, legen die entsprechenden Nachweise über die erfolgreiche Ausbildung vor.
3. Antragsteller bzw. Antragstellerinnen, die die Reduzierung der Erfahrungszeiten nach 66.A.30(a) aufgrund von nicht militärisch erworbenen Erfahrungen in der Instandhaltung beantragen, kann die Reduzierung nur gewährt werden, wenn diese Erfahrungen durch das LufABw anerkannt werden. Erkennt das LufABw nicht militärisch erworbene Erfahrungen an, dann hat es innerhalb des nicht militärischen Umfeldes eine Person zu benennen, die Aussagen zur Erfahrung des Antragstellers bzw. der Antragstellerin machen kann. Der Antragsteller bzw. die Antragstellerin muss eine detaillierte Stellungnahme zur Instandhaltungserfahrung, unterschrieben durch die o.a. benannte Person, gemäß der Vorgaben des LufABw vorlegen.
4. Das LufABw hat zu prüfen, ob der Erfahrungsnachweis den o.a. Anforderungen bezüglich Inhalt gerecht wird und durch die benannte Person per Unterschrift bestätigt wurde.

AMC 66.B.105 Vorbereitung einer MAML durch den Instandhaltungsbetrieb

1. Der nach DEMAR 145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb hat das Verfahren im Betriebshandbuch aufzunehmen. Dieses Verfahren ist durch das LufABw mindestens einmal in 24 Monaten zu auditieren.
2. Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb hat zu kontrollieren, dass der Erfahrungsnachweis ordnungsgemäß gegengezeichnet ist.
3. Der genehmigte Instandhaltungsbetrieb kann den Erfahrungsnachweis des Antragstellers bzw. der Antragstellerin in einer anderen als der mit der DEMAR Form 19.2 vorgelegten Art führen, wenn diese durch das LufABw akzeptiert wurde.

AMC 66.B.110 Erweiterung einer MAML um eine (Unter-)Kategorie

Im Falle einer DV-generierten MAML ist die MAML bei Erweiterung neu auszustellen.

AMC 66.B.115 Änderung einer MAML

1. Wenn die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung nicht durch eine DEMAR 147 oder Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Teil 147 Ausbildungseinrichtung durchgeführt wurde, hat sich das LufABw die Zeugnisse vorlegen zu lassen, die bestätigen, dass:
 - (a) die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung vom LufABw in Anlehnung an 66.B.130 genehmigt wurde,
 - (b) der Antragsteller bzw. die Antragstellerin alle Elemente der genehmigten luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung abgeschlossen hat,
 - (c) der Antragsteller bzw. die Antragstellerin erfolgreich geprüft und bewertet wurde,
2. Militärische luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildungen sind üblicherweise in Zelle und/oder Antrieb und/oder avionische/elektrische Systeme unterteilt. Das LufABw ist für die Genehmigung des Umfangs der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung zuständig, wenn es für die Luftfahrzeugmuster zuständig ist.
3. Das LufABw hat angemessene Verfahren für die Anerkennung einer Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT), gemäß DEMAR 66, Anlage III, Abschnitt 6 zu entwickeln.

AMC 66.B.100 bis 115

Nicht zutreffend.

AMC 66.B.120 Verfahren für die Erneuerung der Gültigkeit einer Lizenz für freigabeberechtigtes Personal

Nicht zutreffend.

AMC 66.B.130 Anerkennung von luftfahrzeugmusterbezogener Ausbildung

Nicht zutreffend.

Unterabschnitt C - Prüfungen

AMC 66.B.200 Prüfungen durch das LufABw

1. Fragen sollen in deutscher Sprache verfasst werden, der Gebrauch von Luftfahrtenglisch wird, wenn immer möglich, empfohlen.
2. Der wesentliche Zweck von Textfragen ist die Bewertung, ob die Kandidaten sich in einer klaren und präzisen Weise artikulieren und technische Berichte präzise verfassen können. Deshalb sind nur wenige Textfragen erforderlich.
3. In [GM 66.B.200](#) belassen.
4. Textfragen sollen getrennt von den Auswahlfragen (Multiple Choice) bewertet werden.
5. Erstellung von Auswahlfragen.
Die nachfolgenden Grundsätze sind bei der Erstellung von Auswahlfragen zu beachten:
 - (a) Die Prüfung soll klar formulierte Ziele bewerten. Deshalb sind Umfang und Tiefe des zu prüfenden Wissens bei jeder Frage zu berücksichtigen.
 - (b) Zu jeder Frage gehören drei Antwortmöglichkeiten.
 - (c) In einer Grundlagenprüfung sollen keine Fragen gestellt werden, für die ein spezielles Wissen über militärische Luftfahrzeugmuster erforderlich ist.
 - (d) Abkürzungen sollen vermieden werden. Wenn überhaupt, sind nur allgemeinverständliche Abkürzungen zu benutzen. Im Zweifelsfall soll die Langform herangezogen werden, z.B. Anstellwinkel = 12° statt $a = 12^\circ$.
 - (e) Fragen und Antworten sollen möglichst einfach formuliert werden. Die Prüfung ist kein Sprachtest. Komplizierte Sätze, ungewöhnliche Grammatik und doppelte Verneinungen sind zu vermeiden.
 - (f) Eine Frage soll eine vollständige positive Aussage beinhalten. Die vorgeschlagenen Antworten sollen aus nicht mehr als drei unterschiedlichen Aussagen bestehen, um zu vermeiden, dass der Kandidat bzw. die Kandidatin unwahrscheinliche Kombinationen ausschließen kann.
 - (g) Jede Frage soll nur eine korrekte Antwort haben.
 - (h) Die richtige Auswahlantwort soll sowohl richtig als auch vollständig sein. Ähnliche Auswahlantworten, bei denen die Auswahl meinungsabhängig ist und nicht auf Tatsachen basiert, sind zu vermeiden. Der Hauptgrund für

Auswahlfragen ist die schnelle Bearbeitung, dies kann nicht erreicht werden, wenn die richtige Auswahlantwort zweifelbehaftet ist.

- (i) Die falschen Antwortmöglichkeiten sollen Außenstehenden gleichermaßen plausibel erscheinen. Alle Antwortalternativen sollen sich eindeutig auf die Frage beziehen, ähnliches Vokabular, Struktur und Länge besitzen. In Fragen nach numerischen Werten sollen die falschen Antworten keine zufälligen Werte haben, sondern sich aus Verfahrensfehlern oder Anwendung falscher Umrechnungsfaktoren ergeben.
- (j) Taschenrechner sind in Prüfungen nicht zugelassen. Berechnungen sollen deshalb ohne Taschenrechner möglich sein. Für Berechnungen, die ohne Taschenrechner nicht einfach möglich sind, sollen in der Frage Näherungswerte angegeben werden, z.B. für $\sqrt{10}$.
- (k) Fragen sollen sich auf den Lehrstoff gemäß Anlage I zur DEMAR 66 beziehen.

6. Erstellung von Textfragen:

- (a) Der Zweck von Textfragen ist die Bewertung, ob die Kandidaten bzw. Kandidatinnen sich in einer klaren und präzisen Weise in schriftlicher Form in einem technischen Bericht unter Anwendung technischer Begriffe aus der militärischen Luftfahrt artikulieren können. Die Textfrage ermöglicht dem Prüfpersonal zum Teil auch eine Bewertung des technischen Wissens und dessen praktischer Anwendung in einem Instandhaltungsszenarium.
- (b) Fragen sollen so gestellt werden, dass sie von Kandidaten bzw. Kandidatinnen für alle MAML Kategorien oder Unterkategorien (CAT A, B1 und B2) beantwortet werden können. Sie sollen folgenden Richtlinien entsprechen:

Das Thema der Frage soll

- 1. für alle MAML Kategorien anwendbar sein und einen Schwierigkeitsgrad gemäß DEMAR 66, Anlage I aufweisen,
- 2. sich auf Technologie beziehen, die für die meisten Bereiche militärischer Luftfahrzeuginstandhaltung anwendbar ist,
- 3. allgemeingültige Arbeitsverfahren beinhalten,
- 4. nicht luftfahrzeugmusterspezifisch sein und Themen vermeiden, die selten in der Praxis vorkommen,
- 5. berücksichtigen, dass die meisten Kandidaten bzw. Kandidatinnen nur begrenzte praktische Erfahrung besitzen.

- (c) Um die Fragen und Bewertungen möglichst nachvollziehbar zu gestalten, sollen die Fragen und Musterlösungen mit den geforderten Schlüsselbegriffen

(siehe unten) unabhängig von mindestens zwei Personen mit entsprechenden Fachkenntnissen geprüft werden.

(d) Bei der Erstellung von Fragen soll folgendes beachtet werden:

1. Die Beantwortungszeit für Textfragen soll 20 Minuten betragen.
2. Eine DIN A4 Seite soll jeweils für die Frage und die Antwort zur Verfügung gestellt werden. Die Beantwortung kann erforderlichenfalls auch auf der Rückseite fortgesetzt werden.
3. Die Frage soll so gestellt werden, dass die erwartete Antwort der erforderlichen Taxonomiestufe des Themas entspricht.
4. Die Frage soll nicht mehrdeutig sein, aber eine umfassende, nicht zu limitierte Antwort zulassen.
5. Die Fragestellung soll die Beantwortung in Form eines technischen Berichtes mit logischer Struktur (Einleitung, Hauptteil, Schluss) unter Anwendung der erforderlichen Fachbegriffe zulassen.
6. Zeichnungen und Skizzen sollen nicht zur Unterstützung des Antworttextes gefordert werden.
7. Die Frage soll der Kategorie und Taxonomiestufe entsprechen, z.B. ist die Beschreibung eines typischen Systems eines Kleinflugzeuges für ein strahlgetriebenes Kampfflugzeug nicht zulässig.
8. So weit als möglich sollen Fragen den Schwerpunkt auf die praktische Instandhaltung eines Systems/einer Komponente legen und die Antwort ein Verständnis für normale und abnormale Zustände eines Luftfahrzeuges und seiner Systeme zeigen.
9. Die Sicherheitseinstufung von militärischen Systemen ist zu beachten.

Zur Unterstützung der Bewertung durch das Prüfpersonal sind mögliche alternative Antworten zu berücksichtigen. Erforderlichenfalls ist die Musterlösung anzupassen.

- (e) Da es schwierig ist, die Bewertung von Textfragen ausschließlich auf Schlüsselemente abzustellen, ist es erforderlich, auch die Art, in der die Frage beantwortet worden ist, bei der Bewertung zu berücksichtigen.
- (f) Für jede Frage sollen 100 Punkte vergeben werden, wobei sowohl die Schlüsselemente als auch der Antwortstil zu berücksichtigen sind.
- (g) Die Punktevergabe ist für die Schlüsselemente nach der jeweiligen Bedeutung zu gewichten. Insgesamt ergeben die Schlüsselemente 60% der Benotung.

- (h) Die Schlüsselemente sollen entweder auf Wissen oder Erfahrung basieren und weitere instandhaltungsrelevante Faktoren wie Sicherheitsvorkehrungen und militärische Vorschriften - soweit zutreffend - beinhalten. Übermäßiger Bezug auf Instandhaltungsvorschriften oder Sicherheitsüberprüfungen sollen vermieden werden.
- (i) Die Antwort soll auf Verständlichkeit und Präsentationsstil bewertet werden. Hierauf entfallen 40% der Benotung.
- (j) Die Antwort soll die Fähigkeit des Kandidaten bzw. der Kandidatin zeigen, sich in einer technischen Sprache zu artikulieren. Dies beinhaltet Lesbarkeit, grundlegende Grammatik und Anwendung von Fachbegriffen.
- (k) Die Antwort soll mit einer Einleitung beginnen und in einer logischen Abfolge zu einer Schlusssatzung gelangen.
- (l) Diagramme sollen nicht gefordert werden. Wenn sie genutzt werden, sollen sie die Antwort ergänzen, aber nicht den schriftlichen Text ersetzen.
- (m) Die Antwort soll nicht als Aufzählung, Liste oder in tabellarischer Form erfolgen.
- (n) Soweit vertretbar soll die Rechtschreibung nicht zu Punktabzug führen.
- (o) Die Vergabe von null Punkten soll die Ausnahme sein. Selbst wenn der Kandidat bzw. die Kandidatin die Frage falsch verstanden hat und die Antwort sich auf ein anderes Thema bezieht, soll zumindest der Stil bewertet werden. Hierauf kann maximal der Prozentsatz gemäß Unterabschnitt (i) vergeben werden.
- (p) Die beiden Einzelnoten sind entsprechend ihrer Gewichtung arithmetisch zu mitteln und das Ergebnis ist auf dem Antwortblatt einzutragen.
- (q) Ein zweiter Prüfer bzw. eine zweite Prüferin ist bei der Bewertung hinzuzuziehen, wenn von der schriftlichen Antwort das Bestehen/Nichtbestehen des Kandidaten abhängt.
- (r) Taschenrechner können für bestimmte Abschnitte einer Prüfung verwendet werden, in denen komplexere Berechnungen erforderlich sind, um beurteilen zu können, ob ein tieferes Verständnis entsprechender technischer Prozesse vorhanden ist. Sind Taschenrechner erlaubt, sind diese entweder durch die aufsichtsführende Person auszugeben oder speziell für die Verwendung während der Prüfung zu genehmigen.

GM 66.B.200 Prüfungen durch das LufABw

1. Versoben in [AMC 66.B.200](#).
2. Versoben in [AMC 66.B.200](#).
3. Mündliche Fragen sollen nicht die hauptsächliche Prüfungsart darstellen, da es schwierig ist, einen vergleichbaren Standard zwischen verschiedenen Prüfern bzw. Prüferinnen und an unterschiedlichen Terminen herzustellen.
4. Versoben in [AMC 66.B.200](#).
5. Versoben in [AMC 66.B.200](#).
6. Versoben in [AMC 66.B.200](#).

Unterabschnitt D - Umwandlung bestehender Qualifikationen

GM 66.B.300 Allgemeines

Nicht zutreffend.

AMC 66.B.305(a) Umwandlungsbericht für nationale Qualifikationen

1. Auf Grundlage von 66.A.70 erstellte Umwandlungsberichte haben einen Vergleich zwischen dem Umfang der nationalen (deutsche militärische) Qualifikation und dem Umfang der DEMAR 66 zu beinhalten. Dieser Vergleich basiert auf einer detaillierten Analyse der nationalen und der DEMAR 66 Grundlagenschulung. Der Umwandlungsbericht stellt die Unterschiede der bisherigen nationalen Ausbildung im Vergleich zur DEMAR 66 dar und beschreibt, wo dies zu Einschränkungen oder Erweiterungen in der MAML führt (vgl. 66.A.50 und 66.A.52).
2. Nicht zutreffend.

GM 66.B.305(b)3. Umwandlungsbericht für nationale Qualifikationen

Um Einschränkungen aufzuheben, ist die vollständige Übereinstimmung mit den fehlenden Modulen der DEMAR 66 nachzuweisen.

AMC 66.B.310(a) Umwandlungsbericht für Berechtigungen genehmigter Instandhaltungsbetriebe

1. Auf Grundlage von 66.A.70 erstellte Umwandlungsberichte haben einen Vergleich zwischen den Anforderungen zum Erlangen der Berechtigungen des Instandhaltungsbetriebs und den Bestimmungen der DEMAR 66 zu beinhalten. Dieser Vergleich basiert auf einer detaillierten Analyse der Qualifikationsstandards des Instandhaltungsbetriebes und der DEMAR 66 Grundlagenausbildung. Der Umwandlungsbericht stellt die Unterschiede im Vergleich zur DEMAR 66 dar und beschreibt, wo dies zu Einschränkungen oder Erweiterungen in der MAML führt (vgl. 66.A.50 und 66.A.52).
2. Nicht zutreffend.

GM 66.B.310(b)3. Umwandlungsbericht für Berechtigungen genehmigter Instandhaltungsbetriebe

Da Umwandlungsberichte auf Grundlage von 66.A.70 zum Ziel haben, bestehende Berechtigungen zu erhalten, sind in die MAML eingetragene Einschränkungen/Erweiterungen nicht in Verbindung mit möglichen Unterschieden in der erforderlichen Qualifikation zu sehen. Diese Umwandlung beinhaltet diesen Vergleich nicht. Um Einschränkungen aufzuheben, ist die vollständige Übereinstimmung mit den fehlenden Modulen der DEMAR 66 nachzuweisen.

Unterabschnitt E - Anrechnungen für die Prüfung

AMC 66.B.405(d) Bericht über Anrechnungen für die Prüfung

„In regelmäßigen Abständen“ ist in diesem Zusammenhang als jährlich zu verstehen.

GM 66.B.410 Gültigkeit von Anrechnungen für die Prüfung

Im Falle des Verfalls von Anrechnungen in Übereinstimmung mit 66.A.25(d) und 66.B.410(b) führt ein Neuantrag für Anrechnungen zu einer Neubewertung in Übereinstimmung mit 66.B.405 und 66.B.410 nur dann, wenn sich die Anforderungen in Anlage I zur DEMAR 66 geändert haben.

Dies kann zur Notwendigkeit von weiteren Prüfungen von bestimmten Modulen und/oder Teil-Modulen bzw. Fächern führen.

Unterabschnitt F - Kontinuierliche Überwachung

GM 66.B.500 Widerruf, Aussetzen oder Einschränken der MAML

Die Definition der Begrifflichkeit „nachlässige Instandhaltung“ kann durch das LufABw erfolgen.

AMC zu Anlagen der DEMAR 66

AMC zu Abschnitt 1 der Anlage III zur DEMAR 66

"Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

1. Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildungen sind üblicherweise in Zelle und/oder Triebwerk und/oder avionische/elektrische Systeme unterteilt.
 - (a) Bei der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung zur Luftfahrzeugzelle handelt es sich um eine Schulung, die alle relevanten Luftfahrzeugstrukturteile und elektrischen und mechanischen Systeme mit Ausnahme des Triebwerks abdeckt.
 - (b) Triebwerkschulungen sind Schulungen am Triebwerk (ohne Anbauteile) einschließlich der Aufrüstung zum Schnellwechseltriebwerk.
 - (c) Die Schnittstelle zwischen Triebwerk- und Zellensystemen ist entweder in zellen-oder triebwerkbezogenen Schulungen zu behandeln. In einigen Fällen wie beispielsweise der allgemeinen Luftfahrt, in der eine Vielzahl von Luftfahrzeugen über das gleiche Triebwerk verfügt, sollte die Schnittstelle eher im Rahmen der Schulung zur Luftfahrzeugzelle behandelt werden.
 - (d) Schulungen zur Avionik bzw. zu elektrischen Systemen beinhalten die Ausbildung für die Avionik und die elektrischen Systeme, die jedoch nicht notwendigerweise auf die S1000D-Kapitel 22, 23, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 42, 44, 45, 46, 73 und 77 oder Entsprechendes beschränkt sind.
2. Die praktische Ausbildung kann entweder im Anschluss an die theoretischen Anteile oder integriert in diese durchgeführt werden. Sie sollte jedoch nicht vor der theoretischen Ausbildung stattfinden.
3. Der Inhalt der theoretischen und praktischen Ausbildung muss:
 - (a) die unterschiedlichen Teile des Luftfahrzeugs behandeln, die repräsentativ für die Zelle, die eingebauten Anlagen/Bauteile und die Kabine sind, und
 - (b) die Schulung im Gebrauch der technischen Handbücher, Instandhaltungsverfahren sowie die Schnittstellen mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs beinhalten.

Sie muss deshalb auf den folgenden Elementen basieren:

- Musterkonstruktion einschließlich der entsprechenden Musterkonstruktionsvarianten, neuer Technologien und Techniken
- Feedback von beim Betrieb auftretenden Problemen, Ereignismeldungen usw.
- wichtige anwendbare Lufttüchtigkeitsanweisungen und Wartungsanweisungen
- bekannte Aspekte des menschlichen Faktors im Zusammenhang mit dem jeweiligen Luftfahrzeugmuster
- Benutzung der allgemeinen und spezifischen Dokumentation (soweit zutreffend, z. B. MMEL, AMM, MPD, TSM, SRM, WD, AFM, Werkzeughandbuch), Philosophie der Fehlersuche usw.
- Kenntnis der Instandhaltungsmeldesysteme an Bord sowie der ETOPS-Materialerhaltungsbedingungen, soweit zutreffend
- Gebrauch von Sonderwerkzeugen und Prüfgeräten sowie besondere Instandsetzungspraktiken einschließlich sicherheitsrelevanter Teile und Sicherheitsmaßnahmen
- wesentliche und kritische Aufgaben/Aspekte aus MMEL, CDL, Kraftstofftanksicherheit, ALI (Airworthiness Limitation Items) einschließlich CDCCL, CMR sowie der gesamten ICA-Dokumentation wie MRB, MPD, SRM, AMM usw., soweit zutreffend.
- aufgrund besonderer Freigabebedingungen wie beispielsweise RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum, reduzierter vertikaler Mindestabstand zwischen Luftfahrzeugen) und NVIS zu beachtende Instandsetzungsmaßnahmen und -verfahren
- ggf. Kenntnis relevanter Inspektionen und Einschränkungen, soweit zutreffend, im Hinblick auf die Auswirkungen von Umweltfaktoren oder Betriebsverfahren wie kaltes und heißes Klima, Wind, Feuchtigkeit, Sand, Enteisierung, Vereisungsschutz usw.
- Die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung muss nicht zwangsläufig alle möglichen Optionen der Luftfahrzeugmusterberechtigung beinhalten.

4. Die Schulung der Kategorie B1 muss auch eine begrenzte Ausbildung in den Avioniksystemen enthalten, da die B1-Berechtigung auch Arbeiten an Avioniksystemen einschließen, für die einfachen Prüfungen zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit erforderlich sind.
5. Die elektrischen Anlagen müssen in beiden Kategorien der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung des Typs B1 und B2 einbezogen sein.
6. Theoretische und praktische Ausbildung müssen sich ergänzen und können
 - (a) integriert oder getrennt durchgeführt werden,
 - (b) durch den Einsatz von Ausbildungsmitteln wie Trainer, virtuelle Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugbauteile, synthetisches Ausbildungsgerät, rechnergestütztes Ausbildungsgerät usw. unterstützt werden.

AMC zu Paragraph 3.1.(d) der Anlage III zur DEMAR 66 "Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

Ausbildungsbedarfsanalyse (TNA) für den theoretischen Anteil der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung

1. Die Mindestdauer für den theoretischen Anteil der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung gemäß Anlage III zur DEMAR 66 wurde auf der Grundlage
 - (a) der Luftfahrzeugkategorien und des Mindestumfangs der eingebauten Standardausrüstung und
 - (b) der geschätzten durchschnittlichen Dauer der durchgeführten Standardlehrgänge

festgelegt.

2. Der Zweck der TNA besteht darin, die Dauer des Lehrgangs für ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster anzupassen und zu rechtfertigen. Das bedeutet, dass die TNA der wichtigste Anhaltspunkt für die festzulegende Dauer des Lehrgangs ist, ungeachtet dessen, ob diese Dauer über oder unter der in Anlage III zur DEMAR 66 angegebenen Mindestdauer liegt.

Im besonderen Fall der auf der Grundlage der vor Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 1149/2011 am 01. August 2012 gültigen Forderungen genehmigten luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildungen, bei denen die Dauer des theoretischen Anteils der in Ziffer 3.1.c) von Anlage III zu Teil 66 festgelegten Mindestdauer entspricht oder darüber liegt, ist es akzeptabel, dass die TNA nur die durch die Verordnung (EU) Nr. 1149/2011, Anlage III zu Teil 66, in Ziffer 3.1.e) „Inhalt“ sowie die in Ziffer 3.1.d) „Rechtfertigung der Lehrgangsdauer“ für Mindestteilnahme und Höchstzahl an Ausbildungsstunden pro Tag eingeführten Abweichungen abdeckt. Diese TNA kann zu einer Änderung der Dauer des theoretischen Anteils führen.

3. Die aus der TNA abgeleiteten Inhalte und die abgeleitete Dauer können durch eine Analyse des Halters der militärischen Musterzulassung unterstützt werden.
4. Zur Genehmigung einer Reduzierung der Mindestdauer sollte die Auswertung durch das LufABw im Einzelfall je nach Luftfahrzeugmuster vorgenommen werden. So wäre es bei einem großen Luftfahrzeug der Transportkategorie wie dem A330 oder B757 ungewöhnlich, wenn die Dauer der theoretischen Schulung unter der Mindestdauer liegen würde, während dies im Falle eines gewerblichen Luftfahrzeugs der allgemeinen Luftfahrt wie dem Learjet 45 nicht ungewöhnlich

wäre. Die TNA für ein Luftfahrzeug der allgemeinen Luftfahrt würde zeigen, dass eine kürzere Schulung die Forderungen erfüllt.

5. Bei der Entwicklung der TNA ist Folgendes zu beachten:

- (a) Die TNA muss eine Analyse aller Bereiche und Elemente, für die eine Notwendigkeit zur Ausbildung besteht, sowie die zugehörigen Lernziele einschließen; dabei müssen die Konstruktionsgrundsätze des Luftfahrzeugmusters, die Einsatzumgebung, die Einsatzart und die Einsatzerfahrung berücksichtigt werden. Die TNA muss so geschrieben werden, dass eindeutig zu erkennen ist, aus welchen Bereichen und Elementen der Lehrgang konzipiert wurde, um die Lernziele zu erreichen.
- (b) Die TNA muss mindestens alle in Abschnitt 3.1. der Anlage III zur DEMAR 66 enthaltenen benötigten Elemente und die zugehörigen AMC berücksichtigen.
- (c) Die TNA muss den Lehrgangsinhalt unter Berücksichtigung der in Anlage III zur DEMAR 66 enthaltenen Zielsetzungen für die einzelnen Ausbildungsstufen und der in der Tabelle der theoretischen Anteile in Abschnitt 3.1. von Anlage III zur DEMAR 66 enthaltenen obligatorischen Themenbereiche festlegen.
- (d) Für jeden in der Tabelle der theoretischen Anteile in Abschnitt 3.1. der Anlage III zur DEMAR 66 beschriebenen Abschnitt ist die zugehörige Ausbildungszeit aufzuzeichnen.
- (e) Zu den gebräuchlichen Dokumenten, die zur Festlegung der Bereiche und Elemente verwendet werden, in denen Ausbildungsbedarf besteht, zählen unter anderem die folgenden: das Luftfahrzeug-Instandhaltungshandbuch, der MRB-Bericht, die CMR (Konfigurationsmanagement-Berichte), Lufttüchtigkeitsbeschränkungen, das Handbuch zur Fehlersuche und -beseitigung (Troubleshooting Manual), Structural Repair Manual (Handbuch der Zelleninstandsetzung), Bebilderter Teilekatalog, Lufttüchtigkeitsanweisungen (Airworthiness Directives) sowie Wartungsanweisungen.
- (f) Bei der Analyse dieser Dokumente gilt Folgendes:
 - 1. Es müssen die folgenden typischen Maßnahmen berücksichtigt werden:
 - (i) Aktivierung/Reaktivierung,
 - (ii) Einbau/Ausbau,
 - (iii) Prüfung,
 - (iv) Wartung,

- (v) Inspektion, Prüfung und Instandsetzungen,
 - (vi) Fehlersuche/ Diagnose.
- 2. Zur Festlegung der spezifischen Elemente, aus denen sich der Lehrgang zusammensetzt, kann ein Auswahlverfahren eingesetzt werden, das zum Beispiel die folgenden Kriterien verwendet:
 - (i) Häufigkeit der Aufgabe,
 - (ii) Aspekte des menschlichen Faktors im Zusammenhang mit der Aufgabe,
 - (iii) Schwierigkeitsgrad der Aufgabe,
 - (iv) Gefährdungsausmaß und Sicherheitsaspekte der Aufgabe,
 - (v) Erfahrungen in der Nutzung,
 - (vi) Neue oder ungewöhnliche Konstruktionsmerkmale (nicht durch Anlage I zur DEMAR 66 abgedeckt),
 - (vii) Ähnlichkeit mit anderen Luftfahrzeugmustern,
 - (viii) besondere Prüfungen, Sonderwerkzeuge und –ausrüstung,
- 3. Es ist akzeptabel, einen Ansatz auf folgender Grundlage zu verfolgen:
 - (i) Aufgaben oder Gruppen von Aufgaben oder
 - (ii) Systeme und Untersysteme oder Bauteile
- (g) Die TNA muss:
 - 1. die Lernziele für jede Aufgabe, jede Aufgabengruppe sowie jedes System, Teilsystem oder Bauteil festlegen,
 - 2. die Aufgaben, die als Gegenstand der Ausbildung festgelegt wurden, den gesetzlichen Anforderungen (Tabelle in Abschnitt 3.1 der Anlage III zur DEMAR 66) zuordnen,
 - 3. die Ausbildung in einzelne Module in einer logischen Abfolge gliedern (angemessene Kombination der einzelnen Abschnitte gemäß Anlage III zur DEMAR 66),
 - 4. die Lernsequenzen festlegen (innerhalb einer Unterrichtsstunde und für den gesamten Ausbildungsplan),
 - 5. den Umfang an Informationen und die Detailebene für den Mindeststandard festlegen, mit dem die Themen der TNA gemäß den vorgegebenen Zielsetzungen vermittelt werden sollen,

6. auf Folgendes eingehen:

- (i) Beschreibung jedes einzelnen Systems/Bauteils einschließlich der Zelle (soweit zutreffend)
- (ii) Betrieb des Systems/Bauteils, wobei Folgendes zu berücksichtigen ist:
 - Komplexität des Systems (z. B. Notwendigkeit einer weiteren Untergliederung in Teilsysteme usw.),
 - Konstruktionsmerkmale, die ggf. eine detailliertere Präsentation erfordern oder zu Instandsetzungsfehlern beitragen können,
 - Normal- und Notfallbetrieb,
 - Fehlersuche und -beseitigung,
 - Interpretation von Anzeigen und Fehlfunktionen,
 - Gebrauch von Instandhaltungsvorschriften,
 - Erkennung von für Wartung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen benötigter Sonderwerkzeuge und -ausrüstung,
 - Instandhaltungsverfahren,
 - Routineinspektionen, Funktions- oder Betriebsprüfungen, Luftverlastung/Einstellung usw.

7. Folgendes beschreiben:

- (i) Unterrichtsverfahren und -ausrüstung, Lehrmethoden und Kombination von Lehrmethoden, um eine effektive Ausbildung sicherzustellen,
 - (ii) Dokumentation/Materialien zur Instandhaltungsausbildung, die den Auszubildenden bereitgestellt werden,
 - (iii) Anregung von Diskussionen, Fragestunden, zusätzliche praxisorientierte Ausbildung usw.
 - (iv) Hausaufgaben, soweit entwickelt,
 - (v) vom Ausbildungsbetrieb für die Auszubildenden bereitgestellte Mittel.
- (h) Hier kann unterschieden werden zwischen Themenbereichen, die unter Anleitung von Ausbildungspersonal behandelt werden, und Themenbereichen, die mittels interaktiver Simulatoren und/oder webbasierter

Elemente vermittelt werden. Die Gesamtdauer des Lehrgangs wird entsprechend zugeteilt.

- (i) Die Höchstzahl an Unterrichtsstunden pro Tag sollte für den theoretischen Anteil nicht mehr als 6 Stunden betragen. Eine Ausbildungsstunde bedeutet 60 Minuten Unterricht. Pausen, Prüfung, Wiederholung des Stoffes, Vorbereitung und Besichtigung von Luftfahrzeugen sind nicht mitgerechnet. In Ausnahmefällen kann das LufABw Abweichungen von diesem Standard genehmigen, wenn ein ausreichender Nachweis erbracht wird, dass die vorgeschlagene Stundenzahl nicht gegen pädagogische oder den menschlichen Faktor betreffende Prinzipien verstößt. Diese Prinzipien sind von besonderer Bedeutung, wenn
 1. theoretische und praktische Ausbildung gleichzeitig stattfinden,
 2. Ausbildung und normale Instandhaltungstätigkeiten/Berufsausbildung gleichzeitig stattfinden.
- (j) Die Mindestanwesenheitszeit für Auszubildende muss im Hinblick auf die Erreichung der Lehrgangsziele mindestens 90% der Unterrichtszeit des theoretischen Anteils betragen. Vom Ausbildungsbetrieb können zusätzliche Ausbildungseinheiten bereitgestellt werden, um die Mindestanwesenheitszeit zu erfüllen. Wurde die für den jeweiligen Lehrgang festgelegte Mindestanwesenheitszeit nicht erreicht, darf keine Teilnahmebescheinigung ausgestellt werden.
- (k) Bei der TNA handelt es sich um ein lebendes Verfahren, das auf der Grundlage von Feedback aus dem Einsatz, während der Instandhaltung aufgetretenen Vorkommnissen, Lufttüchtigkeitsanweisungen, größeren Wartungsanweisungen, die sich auf die Instandhaltung auswirken oder neue Kompetenzen für technisches Personal erforderlich machen, dringende Wartungsanweisungen, Feedback von Auszubildenden oder Zufriedenheit der Bedarfsträger, Weiterentwicklung der Instandhaltungsdokumentation wie MRBs, MPDs, MMs usw. überarbeitet bzw. aktualisiert werden sollte. Die Häufigkeit, mit der die TNA überarbeitet/aktualisiert werden sollte, liegt im Ermessen des Betriebes, der den Lehrgang durchführt.

ANMERKUNG: Die Prüfung ist nicht Bestandteil der TNA. Sie muss jedoch gemäß den in der TNA beschriebenen Lernzielen vorbereitet werden.

AMC zu Paragraph 1.(b), 3.2. und 4.2. der Anlage III zur DEMAR 66 "Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

Praktischer Anteil der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung

1. Die praktische Ausbildung kann auch im Hörsaal oder an Simulatoren erfolgen; Teile der praktischen Ausbildung müssen jedoch im realen Instandhaltungs- oder Herstellerumfeld durchgeführt werden.
2. Die Aufgaben müssen nach den Gesichtspunkten Häufigkeit, Komplexität, Varietät, Sicherheit, Gefährdungsausmaß, neue Entwicklungen usw. ausgewählt werden. Die ausgewählten Aufgaben müssen alle Kapitel der in Ziffer 3.2. der Anlage III zur DEMAR 66 aufgeführten Tabelle abdecken.
3. Die Dauer des praktischen Anteils einer Schulung zur Erlangung der Luftfahrzeugmusterberechtigung muss mindestens zwei Wochen betragen, es sei denn, gegenüber dem LufABw wird der Nachweis erbracht, dass auch durch eine Schulung von kürzerer Dauer die Ausbildungsziele erreicht und die pädagogischen Aspekte (maximale Unterrichtsdauer pro Tag) berücksichtigt werden.
4. Der Betrieb, der den praktischen Anteil der luftfahrzeugbezogenen Ausbildung durchführt, muss den Auszubildenden einen Plan oder ein Programm mit den gemäß Anweisung oder unter Aufsicht auszuführenden Aufgaben bereitstellen. Eine Aufstellung der durchgeführten Aufgaben ist in ein Logbuch einzutragen, das so geführt werden muss, dass jede einzelne Aufgabe oder Aufgabengruppe vom zuständigen Prüfpersonal gegengezeichnet werden kann. Format und Nutzung des Logbuchs müssen eindeutig festgelegt werden.
5. Der Ausdruck "benanntes Prüfpersonal mit entsprechenden Qualifikationen" in Abschnitt 4.2. der Anlage III zur DEMAR 66 bedeutet, dass das Prüfpersonal Ausbildung und Erfahrung im durchzuführenden Bewertungsprozess nachweisen sollte und durch den genehmigten Instandhaltungsbetrieb hierfür ermächtigt sein sollte. Weitere Hinweise zur Bewertung und zu dem benannten Prüfpersonal finden sich in [Anlage III](#) der AMC zur DEMAR 66.
6. Der praktische Anteil der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung für ein Triebwerk und für Avioniksysteme kann von der nach DEMAR 147 genehmigten Ausbildungseinrichtung gemäß ihrem Qualitätssystem unter Beachtung der Bestimmungen von DEMAR 147.A.145(d)3. und des zugehörigen AMC/GM an Unterauftragnehmer vergeben werden.

AMC zu Paragraph 1.(c) der Anlage III zur DEMAR 66

"Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

Differenzschulung

Eine genehmigte Differenzschulung ist für die verschiedenen in einer Luftfahrzeugmusterberechtigung abgedeckten Varianten (gemäß [Anlage I](#) zu DEMAR 66 AMC/GM) zum Zweck des Eintrages der Luftfahrzeugmuster-berechtigung in die MAML für das Luftfahrzeug nicht erforderlich.

Dies bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass vor der Erteilung von Freigaberechten an lizenziertes Personal durch den Instandhaltungsbetrieb keine Ausbildung erforderlich wäre (vgl. hierzu [AMC 66.A.20\(b\)3.](#)).

AMC zu Abschnitt 5 der Anlage III zur DEMAR 66

"Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

Nicht zutreffend.

AMC zu Abschnitt 6 der Anlage III zur DEMAR 66

"Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)²

1. „Ein für die Instandhaltung des betreffenden Luftfahrzeugmusters nach DEMAR 145 genehmigter Instandhaltungsbetrieb“, ist ein Instandhaltungsbetrieb in dessen Genehmigungsumfang die Berechtigungsklasse A für dieses Luftfahrzeugmuster enthalten ist.
2. Die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) ist unmittelbar zu beaufsichtigen und hat die Ausführung tatsächlicher Arbeiten an Luftfahrzeugen/Komponenten in der Line und/oder Base Maintenance zu beinhalten. Wird dieselbe Aufgabe von mehreren Auszubildenden gemeinsam bearbeitet, kann deren Beaufsichtigung durch eine Person erfolgen.

² Unter der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) ist nicht die AAP im Sinne der Bereichsrichtlinie C2-227/0-2005-2 zu verstehen.

3. Der Einsatz von Simulatoren ist nicht gestattet.
4. [Anlage II](#) der AMC/GM zur DEMAR 66 beinhaltet eine Liste von Aufgaben, aus denen eine repräsentative Auswahl entsprechend dem Luftfahrzeugmuster und der (Unter-) Kategorie der beantragten MAML ausgewählt werden und vom LufABw genehmigt werden muss. Die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) hat mindestens 50% der Arbeiten aus der genehmigten Auswahl abzudecken. Aus jedem Abschnitt der genehmigten Auswahl sind einige Aufgaben auszuwählen. Andere Aufgaben als die in Anlage II können als Ersatzaufgaben berücksichtigt werden, wenn diese relevant sind. Zusätzlich zur Vielfalt und Komplexität sind die Aufgaben für die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) anhand ihrer Häufigkeit, Sicherheitsrelevanz, Neuigkeit etc. auszuwählen.
5. Bis zu 50% der erforderlichen Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) können vor dem Beginn des Theorieteils der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung absolviert werden.
6. Die Organisation, die die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) durchführt, hat dem bzw. der Auszubildenden einen Zeitplan oder eine Liste mit den Aufgaben, die unter Aufsicht durchzuführen sind, auszuhändigen. Ein Nachweis über abgeschlossenen Aufgaben ist in ein Logbuch einzutragen, das so angelegt ist, dass jede Aufgabe oder Aufgabengruppe durch die aufsichtführende Person gegengezeichnet wird. Das Format des Logbuches ist klar zu definieren.
7. Bezüglich der durchgängigen Beaufsichtigung des Programms der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) im zugelassenen Instandhaltungsbetrieb und der Rolle der Aufsichtführenden, ist folgendes zu berücksichtigen:
 - (a) Es ist ausreichend, den Abschluss einer einzelnen Aufgabe durch die unmittelbar aufsichtführende Person zu bestätigen. Eine unmittelbare Bewertung durch Prüfpersonal ist nicht notwendigerweise gefordert.
 - (b) Während der täglichen Durchführung der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT) zielt die Beaufsichtigung auf einen Überblick über den kompletten Prozess ab, inklusive den Abschluss der Aufgabe, den Einsatz von Handbüchern und Verfahren, Beachtung von Sicherheitsvorkehrungen, Warnungen und Empfehlungen und angemessenes Verhalten in der Instandhaltungsumgebung.
 - (c) Aufsichtführende haben die Arbeit persönlich zu beaufsichtigen, um eine sichere Durchführung zu gewährleisten, und haben jederzeit ansprechbar zu sein.

- (d) Aufsichtführende haben die Arbeiten gegenzuzeichnen und freizugeben, da die Auszubildenden dafür noch nicht qualifiziert sind.
- (e) Aufsichtführende haben deshalb:
 - 1. Freigabeberechtigungen entsprechend der jeweiligen Aufgabe der Ausbildung am Arbeitsplatz zu besitzen,
 - 2. kompetent für die ausgewählte Aufgabe zu sein,
 - 3. sicherheitsbewusst zu sein,
 - 4. fähig zu sein, Anleitungen zu geben (Ziele vorgeben, ausbilden, Aufsicht führen, auswerten, soziale und kulturelle Kompetenz besitzen, objektives und positives Feedback geben, die Notwendigkeit von Zusatzausbildung oder einer anderen Ausrichtung der Ausbildung abschätzen, berichten, etc.),
 - 5. durch den genehmigten Instandhaltungsbetrieb für die Aufsichtsführung bestimmt zu sein.
- 8. Bezüglich des Prüfpersonals ist Folgendes zu beachten:
 - (a) Die Aufgabe des Prüfpersonals gemäß Abschnitt 6 von Anlage III zur DEMAR 66 ist die abschließende Bewertung der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT). Diese Bewertung beinhaltet die Bestätigung des Abschlusses der erforderlichen Vielfalt und Umfang der Ausbildung am Arbeitsplatz und basiert auf Berichten und Feedback der aufsichtführenden Person(en).
 - (b) Der Ausdruck „benanntes Prüfpersonal mit entsprechenden Qualifikationen“ bedeutet, dass das Prüfpersonal Ausbildung und Erfahrung im durchzuführenden Bewertungsprozess nachzuweisen hat und durch den genehmigten Instandhaltungsbetrieb hierfür ermächtigt ist.

Weitere Hinweise zur Bewertung und zum Prüfpersonal finden sich in [Anlage III](#) der AMC zur DEMAR 66.
- 9. Die Verfahren für die Ausbildung am Arbeitsplatz sind im Betriebshandbuch des genehmigten Instandhaltungsbetriebs aufzunehmen (Abschnitt 3.15, wie in DEMAR AMC 145.A.70(a) gefordert).

AMC zur Anlage III zur DEMAR 66 "Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Prüfungsstandard, Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)"

Luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung und Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)

Die Ausbildungseinrichtungen, die die theoretische und praktische Ausbildung durchführen, sowie der Instandhaltungsbetrieb, der die Ausbildung am Arbeitsplatz durchführt, können Verträge über die Inanspruchnahme von Übersetzerdiensten abschließen, falls Auszubildende die Sprache, in der die Ausbildungsmaterialien erstellt wurden, nicht beherrschen. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, dass alle Auszubildenden die einschlägige Instandhaltungsdokumentation verstehen.

Bei der Durchführung von Prüfungen und Bewertungen muss sich die Unterstützung durch einen Sprachmittler bzw. eine Sprachmittlerin auf die Übersetzung der Fragen beschränken. Hilfe in Bezug auf die Klärung und Beantwortung der Fragen darf nicht geleistet werden.

ANLAGEN

Anlage I - Luftfahrzeugmusterberechtigungen zur Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenz (MAML)

Das LufABw ist zuständig für die Veröffentlichung der Luftfahrzeugmusterberechtigungen, die sie in die DEMAR Form 26 MAML einträgt. Der nach DEMAR 145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb hat verantwortlich sicherzustellen, dass die einem MAML-Inhaber bzw. einer MAML-Inhaberin übertragenen Freigabeberechtigungen den eingetragenen Luftfahrzeugmusterberechtigungen entsprechen (DEMAR 145.A.35(b)).

Anmerkungen:

Wenn eine bereits ausgestellte MAML durch Änderungen bei Luftfahrzeugmusterberechtigungen oder Triebwerkzuordnungen zu Berechtigungen betroffen ist, können die Luftfahrzeugmusterberechtigungen in der MAML bei der nächsten Gelegenheit, bei der die MAML für eine Änderung beim LufABw eingereicht wird, geändert werden, es sei denn, es besteht ein dringender Grund, die MAML umgehend zu ändern.

Durch das LufABw veröffentlichte Luftfahrzeugmusterberechtigungen können sich ändern. Inhaber bzw. Inhaberinnen von MAML und genehmigte Instandhaltungsbetriebe haben regelmäßig die Auswirkungen der Veröffentlichungen des LufABw auf das eigene Handeln zu prüfen.

HMilMz³	Muster	Baureihe	DEMAR 66 Eintrag Luftfahrzeugmuster- berechtigung
BAAINBw	A300	<i>A310-304 PAX</i>	A310 mil (GE CF6)
		<i>A310-304 MRTT</i>	
BAAINBw	Airbus A319CJ	<i>A319-133</i>	A319/A321 mil (IAE V2500)
BAAINBw	Airbus A319CJ OH	<i>A319-133</i>	
BAAINBw	Airbus A321	<i>A321-231</i>	
BAAINBw	A340	<i>A340-313</i>	A340 mil (CFM56)
BAAINBw	A400M	<i>A400M - 180</i>	A400M (EPI TP400)
BAAINBw	Bombardier BD-700-1A10	<i>BD-700 Series</i>	BD-700 Series mil (RRD BR700-710)
	Bombardier BD-700-1A11	<i>BD-700 Series</i>	
BAAINBw	MBB-BK 117	<i>LUH SAR</i>	MBB-BK 117 mil (Turbomeca Arriel 2)
		<i>LUH SOF</i>	
BAAINBw	NH90	<i>NH90 TGEA</i>	NH90 (RTM 322-01/9)
		<i>NH90 TGEN</i>	
BAAINBw	UH TIGER	<i>G-COM</i>	UH TIGER (MTR 390-2C)
		<i>ASGARD</i>	

³ HMilMz - Halter der militärischen Musterzulassung

Anlage II - Liste der Aufgaben für die praktische Erfahrung am Luftfahrzeugmuster und die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)

Zeitgrenzen/Instandhaltungsprüfungen

- 100 Stunden Inspektion,
- „B“ oder „C“ Checks oder andere gleichwertige militärische Prüfungen,
- Unterstützen bei der Durchführung einer geplanten Instandhaltungskontrolle gemäß Instandhaltungshandbuch,
- Überprüfen des technischen Bordbuches auf korrekte Befüllung,
- Überprüfen von Aufzeichnungen auf Einhaltung von Technischen Anweisungen (oder vergleichbaren nationalen Vorschriften),
- Überprüfen von Aufzeichnungen auf Einhaltung von Lebensdauerbeschränkungen für Komponenten,
- Inspektionsverfahren nach harter Landung,
- Inspektionsverfahren nach Überschreitung des Lastvielfachen,
- Inspektionsverfahren nach Überschreitung von Triebwerkslimits,
- Inspektionsverfahren nach Blitzschlag.

Abmessungen/Flächen

- Komponenten nach Zonen-/Stationsnummer lokalisieren,
- Durchführen von Symmetrie-Prüfungen.

Heben und Abstützen

Unterstützen beim:

- Aufbocken eines Bug- oder Hauptfahrwerkstrahlers,
- Aufbocken des gesamten Luftfahrzeugs,
- Aufhängen oder Aufbocken von Hauptkomponenten.

Lagestabilisierung/Wägung

- Nivellieren des Luftfahrzeugs,
- Wiegen des Luftfahrzeugs,
- Vorbereiten zur Gewichts- und Gleichgewichtsberichtigung,
- Überprüfen des Luftfahrzeugs gegen die Ausstattungsliste.

Schleppen und Rollen

- Vorbereiten des Luftfahrzeugs zum Schleppen,
- Schleppen des Luftfahrzeugs,
- Einsatz als Mitglied eines Schleppteams.

Abstellen und Verzurren

- Verzurren des Luftfahrzeugs,
- Abstellen, Sichern und Abdecken des Luftfahrzeugs,
- Einbringen des Luftfahrzeugs in die Halle bzw. das Instandhaltungsdock,
- Sichern der Rotorblätter/Luftschraube.

Schilder und Markierungen

- Überprüfen des Luftfahrzeugs auf korrekte Beschilderung,
- Überprüfen des Luftfahrzeugs auf korrekte Markierungen.

Wartung

- Betanken des Luftfahrzeugs,
- Enttanken des Luftfahrzeugs,
- Umpumpen des Kraftstoffs von einem Tank in einen anderen,
- Prüfen/Korrigieren des Reifendrucks,
- Prüfen/Auffüllen des Ölstandes,
- Prüfen/Auffüllen des Hydraulikflüssigkeitsstandes,

- Prüfen/Auffüllen des Vorratsspeicherdrucks,
- Aufladen des Pneumatiksystems,
- Abschmieren des Luftfahrzeugs,
- Anschließen der Bodenversorgung,
- Warten des Toiletten-/Trinkwassersystems,
- Durchführen der Vorflug-/täglichen Kontrolle.

Schwingungs- und Geräuschanalyse

- Analysieren eines Hubschrauberschwingungsproblems,
- Analysieren des Geräuschkpektrums,
- Analysieren von Triebwerksschwingungen.

Klimaanlage

- Austausch der Verbrennungsheizung,
- Austausch des Durchflussteuerventils,
- Austausch des Ausflusventils,
- Austausch des Sicherheitsventils,
- Austausch der Dampfumwälzungseinheit,
- Austausch der Luftumwälzungseinheit,
- Austausch der Kabinendüsen,
- Austausch des Wärmetauschers,
- Austausch des Druckreglers,
- Reinigen des Ausflusventils,
- Abschalten/Wiederinbetriebnahme des Laderaumtrennventils,
- Abschalten/Wiederinbetriebnahme der Komponenten zur Belüftung der Avionik,
- Betriebsprüfung der Klimaanlage/Heizung,
- Betriebsprüfung des Druckbeaufschlagungssystems,

- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Flugregelung

- Einbau von Servomotoren,
- Montieren von Steuerkabeln,
- Austausch der Steuerungseinheit,
- Austausch des Verstärkers,
- Austausch der Komponenten der Flugregelung,
- Betriebsprüfung des Autopiloten,
- Betriebsprüfung der automatischen Leistungseinstellungssysteme,
- Betriebsprüfung des Gierdämpfers,
- Prüfen und Einstellen der Servokupplung,
- Durchführen von Einstellungen am Autopilotensignalverstärker,
- Durchführen der Funktionsprüfung der Machtrimmung,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Prüfen des automatischen Landesystems,
- Prüfen des Flugmanagementsystems,
- Prüfen der Dämpfungsregelungsanlage.

Kommunikation

- Austausch V/UHF Kommunikationseinheit,
- Austausch HF Kommunikationseinheit,
- Austausch von Antennen,
- Betriebsprüfung der Funkgeräte,
- Durchführen der Antennen VSWR-Prüfung,
- Betriebsprüfung der automatischen Anrufanlage,
- Betriebsprüfung des Passagierinformationssystems,
- Funktionsprüfung des Audiointegrationssystems,

- Reparatur von Koaxialkabeln,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Stromversorgung

- Laden von Blei/Säure-Akkumulatoren,
- Laden von Ni-Cad-Akkumulatoren,
- Prüfen der Batteriekapazität,
- Tiefentladen einer Ni-Cad Batterie,
- Austausch des integrierten Antriebs/Generators/Wechselrichters,
- Austausch von Schaltern,
- Austausch von Trennschaltern,
- Einstellen des Spannungsreglers,
- Wechseln des Spannungsreglers,
- Einstellung des elektrischen Last Verlaufes,
- Reparatur/Austausch des elektrischen Versorgungskabels,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Funktionsprüfung des integrierten Antriebs/Generators,
- Funktionsprüfung des Spannungsreglers,
- Funktionsprüfung des Notversorgungssystems.

Einrichtung/Ausstattung

- Austausch der Teppiche,
- Austausch der Besatzungssitze,
- Austausch der Passagiersitze,
- Prüfen der Gurtautomaten,
- Sicherheitsprüfung der Sitze/Gurte,
- Prüfen der Notfallausstattung,
- Prüfen ELT (Emergency Locator Transmitter) auf Vorschriftenkonformität,

- Reparatur des Toilettenabfallbehälters,
- Aus-/Einbau der Decken- und Seitenverkleidungen,
- Reparatur der Polsterung,
- Wechseln der Kabinen-/Laderaumkonfiguration,
- Austausch des Antriebs des Beladesystems,
- Prüfen des Beladesystems,
- Austausch von Fluchtrutschen/-seilen.

Brandschutz

- Prüfen des Inhalts von Feuerlöschflaschen,
- Prüfen/Testen der Funktion des Feuer-/Rauchmelde- und –warnsystems,
- Prüfen der Inhalte der Kabinenfeuerlöscher,
- Prüfen des Rauchmeldesystems,
- Prüfen der Abdichtung der Laderaumverkleidung,
- Einbau neuer Feuerlöschflaschen,
- Austausch der Feuerlöschflaschenzünder,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Kontrolle der Triebwerkfeuerwarnschleife.

Flugsteuerung

- Kontrolle der primären Flugsteuerung und zugehöriger Komponenten gemäß Wartungshandbuch,
- Aus-/Einfahren der Vorflügel und Flügelklappen,
- Austausch des Höhenleitwerks,
- Austausch von Spoiler/Auftriebsdämpfern,
- Austausch des Höhenruders,
- Außerbetriebnahme/Wiederinbetriebnahme der Querruderservosteuerung,
- Austausch des Querruders,

- Austausch des Seitenruders,
- Austausch der Trimmklappen,
- Einbau von Steuerkabeln und Anschlüsse,
- Austausch von Vorflügeln,
- Austausch von Flügelklappen,
- Austausch der elektrischen Flugregeleinheit,
- Austausch eines Spindeltriebs,
- Montieren von primären Flugsteuerungselementen,
- Einstellen der Trimmklappen,
- Einstellen der Steuerkabelspannung,
- Prüfen von Bewegungsbereich und -richtung der Steuerung,
- Prüfen auf korrekten Zusammenbau und Sicherung,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Funktionsprüfung der primären Flugsteuerung,
- Funktionsprüfung des Flügelklappensystems,
- Betriebsprüfung der Seitenstickeinheit,
- Betriebsprüfung des einstellbaren Höhenleitwerks,
- Prüfen der Abnutzung des einstellbaren Höhenleitwerkssystems.

Kraftstoffsystem

- Wasserablasssystem (Betrieb),
- Austausch der Hochleistungspumpe,
- Austausch des Kraftstoffwählschalters,
- Austausch von Kraftstofftankzellen,
- Austausch/prüfen der Kraftstoffsteuerventile,
- Austausch des magnetischen Kraftstoffstandanzeigers,
- Austausch des Wasserablassventils,
- Prüfen/manuelle Berechnung des Kraftstoffvorrats,

- Prüfen der Filter,
- Durchflussprüfung des Systems,
- Prüfen der Kalibrierung der Kraftstoffmengenanzeigen,
- Betriebsprüfung der Versorgung/Auswahl,
- Betriebsprüfung des Kraftstoffablass-/Tankabsprengsystems,
- Umfüllen von Kraftstoff zwischen den Tanks,
- Druckenttankung,
- Druckbetankung (manuelle Steuerung),
- Außerbetriebnahme/Wiederinbetriebnahme der Kraftstoffventile (Transfer, Enttanken, X-feed, Betanken),
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Hydrauliksystem

- Austausch der triebwerksangetriebenen Pumpe,
- Prüfen/Austausch des Ablassfilterbehälters,
- Austausch der Notpumpe,
- Austausch der Hydraulikantriebspumpe/des Generators,
- Austausch des Speichers,
- Betriebsprüfung des Absperrventils,
- Prüfen der Filter/Verstopfungsanzeigen,
- Prüfen des Anzeigesystems,
- Durchführen von Funktionsprüfungen,
- Druckbeaufschlagen/Drucklosmachen des Hydrauliksystems,
- Betrieb der Leistungsübertragungseinheit (Power Transfer Unit (PTU)),
- Austausch der PTU,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Vereisungs- und Regenschutz

- Austausch der Pumpe,
- Austausch des Zeitschalters,
- Kontrolle der Reparatur der Propellerenteisungsmanschette,
- Prüfen des Propellerenteisungssystems,
- Kontrolle/prüfen der Vorderkantenenteisungsmanschette,
- Austausch des Anti-Eis-/Enteisungsventils,
- Einbau des Wischermotors,
- Betriebsprüfung der Systeme,
- Betriebsprüfung des Vereisungsschutzes des Staudrucksensors,
- Betriebsprüfung des Vereisungsschutzes des Lufttemperatursensors,
- Betriebsprüfung des Flügelvereisungsschutzsystems,
- Unterstützen bei der Betriebsprüfung des Triebwerkseinlaufvereisungsschutzes (bei laufenden Triebwerken),
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Anzeige-/Aufzeichnungssysteme

- Austausch des Flugdatenrecorders (FDR),
- Austausch des Cockpit-Voice-Recorders,
- Austausch der Uhr,
- Austausch der Hauptwarneinheit,
- Auslesen der FDR Daten,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Anwenden von Verfahren zur elektrostatischen Entladung und zum Löten,
- Kontrolle auf Erfordernisse bei hochintensiven Strahlenfeldern (High Intensity Radiated Field),
- Starten/Anhalten des Triebwerksanzeigensystems,
- Bite-Test der zentralen Fehleranzeigeeinheit,
- Bodenabfrage des zentralen Warnsystems.

Fahrwerk

- Aufbau eines Rades,
- Wechsel des Hauptfahrwerkrades,
- Wechsel des Bugfahrwerkrades,
- Austausch des Lenkungsantriebs,
- Austausch des Fahrwerkneigungsantriebs,
- Austausch des Fahrwerkeinziehanstriebs,
- Austausch der Fahrwerkverriegelungsanlage (ein-/ausgefahren),
- Austausch des Flatterdämpfers,
- Montieren der Bugfahrwerksteuerung,
- Funktionsprüfung des Bugfahrwerksteuerungssystems,
- Austausch der Federbeindichtungen,
- Wartung des Federbeins,
- Austausch der Bremseinheit,
- Austausch des Bremssteuerventils,
- Entlüften der Bremsen,
- Austausch des Bremsenlüfterrades,
- Prüfen der Antiblockiereinrichtung/Anti Skid,
- Prüfen des Fahrwerkeinziehens,
- Wechseln der Aufhängungen,
- Einstellen der Mikroschalter/-sensoren,
- Befüllen der Federbeine mit Öl und Luft,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Prüfen des automatischen Bremssystems,
- Austausch von Helikopterkufern,
- Austausch von Helikopterkuferpolstern,
- Packen und prüfen von Schwimmkörpern,
- Schwimmausstattung,

- Prüfen des Fahrwerknotausfahrens,
- Betriebsprüfung der Fahrwerkklappen.

Lampen

- Reparatur/Austausch des Kollisionswarnlichts,
- Reparatur/Austausch der Landelichter,
- Reparatur/Austausch der Navigationslichter,
- Reparatur/Austausch der Formationslichter,
- Reparatur/Austausch der Innenlichter,
- Austausch der Vereisungskontrolllichter,
- Reparatur/Austausch des Notbeleuchtungssystems,
- Prüfung des Notbeleuchtungssystems,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Navigation

- Kalibrieren der magnetischen Richtungsanzeige (Kompass),
- Austausch der Geschwindigkeitsanzeige,
- Austausch des Höhenmessers,
- Austausch des Luftdatenrechners,
- Austausch der VOR/TACAN Einheit,
- Austausch des ADI,
- Austausch des HSI,
- Prüfen des Stau-/Statikdrucksystems auf Undichtigkeiten,
- Betriebsprüfung des Kurskreisels,
- Funktionsprüfung des Dopplers,
- Funktionsprüfung des TCAS,
- Funktionsprüfung des DME,
- Funktionsprüfung des ATC Transponders,

- Funktionsprüfung der Flugleitanlage,
- Funktionsprüfung des Trägheitsnavigationssystems (INS),
- Vollständige Korrektur von Quadrantenfehlern des ADF Systems,
- Aktualisieren der Datenbank des Flugmanagementsystems,
- Prüfen der Kalibrierung der Stau-/Statikdruckanzeigen,
- Prüfen der Kalibrierung des Druckhöhenanzeigesystems,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Prüfen der Markersysteme,
- Austausch Kompass direkt/indirekt,
- Prüfen der Satellitenkommunikationsanlage (SATCOM),
- Prüfen des GPS.

Sauerstoff

- Kontrolle der luftfahrzeugseitigen Sauerstoffausstattung,
- Ablassen und Wiederbefüllen des Sauerstoffsystems,
- Austausch des Reglers,
- Austausch des Sauerstofferzeugers,
- Prüfen des Besatzungssauerstoffsystems,
- Prüfung des Systems zur automatischen Sauerstoffversorgung,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Pneumatiksystem

- Austausch der Filter,
- Austausch des Luftabsperrentils,
- Austausch des Druckregelventils,
- Austausch des Verdichters,
- Wiederaufladen des Trocknungssystems,
- Einstellen des Reglers,

- Prüfen auf Undichtigkeiten,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Vakuumsystem

- Kontrolle des Vakuumsystems gemäß Wartungshandbuch,
- Austausch der Vakuumpumpe,
- Prüfen/Austausch der Filter,
- Einstellen des Reglers,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Wasser/Abwasser

- Austausch der Wasserpumpe,
- Austausch eines Wasserhahnes,
- Austausch der Toilettenpumpe,
- Funktionsprüfung des Wassererhitzers,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Kontrolle des Deckelschließens des Abfallbehälters.

Bordinstandhaltungssystem

- Auslesen der Daten des zentralen Instandhaltungsrechners (Central Maintenance Unit (CMU)),
- Austausch der CMU,
- Durchführen Bite-Test,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Strukturen

- Bewerten von Schäden,
- Blechreparaturen,

- Verbundwerkstoffreparaturen,
- Korrosionsbehandlung,
- Anwenden von Schutzverfahren,
- Austausch der Ableiter für statische Elektrizität.

Türen

- Kontrolle der Passagiertür gemäß Wartungshandbuch,
- Montieren/einstellen des Verriegelungsmechanismus,
- Einstellen des Leitersystems,
- Betriebsprüfung der Notausgänge,
- Kontrolle des Türenwarnsystems,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Aus- und Einbau der Passagier-/Laderaum-/Fallschirmspringertüren gemäß Wartungshandbuch,
- Aus- und Einbau der Notausgänge gemäß Wartungshandbuch,
- Kontrolle der Laderaumtür gemäß Wartungshandbuch.

Fenster

- Austausch der Windschutzscheibe,
- Austausch der Beobachtungsscheiben,
- Austausch der Kabinenfenster,
- Reparatur der Transparenzfolie.

Tragfläche

- Oberflächenreparatur,
- Austausch der Spitze,
- Austausch eines Spants,
- Austausch einer Innenkraftstofftankabdeckung,

- Messen und Einstellen der Einstellwinkeldifferenz.

Propeller

- Zusammenbau des Propellers nach Transport,
- Austausch des Propellers,
- Austausch der Propeller-Verstelleinheit,
- Einstellen der Propeller-Verstelleinheit,
- Durchführen Statische Funktionsprüfung,
- Betriebsprüfung während Bodenlauf,
- Prüfen der Spur,
- Prüfen der Einstellung der Mikroschalter,
- Bewerten von Blattschäden gemäß Wartungshandbuch,
- Dynamisches Wuchten des Propellers,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Hauptrotor

- Einbau der Rotorbaugruppe,
- Austausch von Rotorblättern,
- Austausch der Dämpfereinheit,
- Prüfen der Spur/Klappen,
- Prüfen der statischen Unwucht,
- Prüfen der dynamischen Unwucht,
- Fehlersuche.

Rotorantrieb

- Austausch des Masts,
- Austausch der Antriebskupplung,
- Austausch der Kupplung/Freilaufereinheit,

- Austausch des Antriebsriemens,
- Einbau des Hauptgetriebes,
- Überholung des Hauptgetriebes,
- Kontrolle des Detektors für Schwebeteilchen.

Heckrotor

- Einbau der Rotorbaugruppe,
- Austausch von Rotorblättern,
- Fehlersuche.

Heckrotorantrieb

- Austausch des Kegelradgetriebes,
- Austausch der Kardangelenke,
- Überholung des Kegelradgetriebes,
- Einbau der Antriebseinheit,
- Kontrolle der Detektoren für Schwebeteilchen,
- Prüfen/Einbau von Lagern und Aufhängungen,
- Prüfen/Warten/Zusammenbau von flexiblen Kupplungen,
- Prüfen der Ausrichtung von Antriebswellen,
- Einbau und Montieren von Antriebswellen.

Rotorflugsteuerung

- Einbau der Taumelscheibe,
- Einbau des Mischkastens,
- Einstellen der Nickverbindungen,
- Montieren des kollektiven Systems,
- Montieren des periodischen Systems,
- Montieren des Drehmomentausgleichsystems,

- Prüfen der Steuerelemente auf Zusammenbau und Sicherung,
- Prüfen der Steuerelemente auf Betrieb und Rückmeldung,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Triebwerk

- Wechsel des Triebwerks,
- Reparatur von Kühlblechen,
- Reparatur der Verkleidung,
- Einstellen der Verkleidungsklappen,
- Reparatur fehlerhafter Verkabelung,
- Fehlersuche,
- Unterstützen bei der Durchdrehprüfung (trocken/nass),
- Unterstützen beim Triebwerkanlassen (manueller Betrieb).

Kolbentriebwerk

- Aus-/Einbau des Untersetzungsgetriebes,
- Prüfen des Kurbelwellenschlags,
- Prüfen des Ventilspiels,
- Prüfen der Verdichtung,
- Entfernen eines gebrochenen Bolzens,
- Einbau eines Helicoil,
- Durchführen eines Bodenlaufs,
- Bestimmen/prüfen der Bezugsdrehzahl,
- Fehlersuche.

Turbinentriebwerk

- Austausch von Modulen,
- Austausch von Verdichter-/Turbinenschaufeln,

- Heißteilinspektion/Boroskopinspektion,
- Durchführen des Triebwerks-/Verdichterwaschens,
- Durchführen eines Triebwerk trockenlaufs,
- Triebwerkbodenlauf,
- Bestimmen der Bezugsleistung,
- Trendüberwachung/Gasweganalyse,
- Fehlersuche.

Kraftstoff und Regelung, Kolbentriebwerk

- Austausch der triebwerksseitig angetriebenen Pumpe,
- Einstellen des automatischen Kraftstoff-/Luftgemischreglers,
- Einbau des Vergasers/Einspritzers,
- Einstellen des Vergasers/Einspritzers,
- Reinigen der Einspritzdüsen,
- Austausch der Zündkraftstoffleitung,
- Prüfen der Einstellung des Vergaserschwimmers,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Kraftstoff und Regelung, Turbinentriebwerk

- Austausch der FCU,
- Austausch der elektronischen Triebwerksregeleinheit (FADEC),
- Austausch der Kraftstoffzumesseinheit (FADEC),
- Austausch der triebwerksseitig angetriebenen Pumpe,
- Reinigen/Prüfen der Kraftstoffdüsen,
- Reinigen/Austausch der Filter,
- Einstellen der FCU,
- Fehlersuche im fehlerhaften System,
- Funktionsprüfung der FADEC.

Zündung, Kolbentriebwerk

- Wechseln des Magnetschalters,
- Wechseln des Unterbrechers,
- Wechseln der Zündkerzen,
- Testen der Zündkerzen,
- Prüfen der Hochspannungsleitungen,
- Einbau neuer Leitungen,
- Prüfen des Zündzeitpunktes,
- Prüfen der Systemverbindungen,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Zündung, Turbinentriebwerk

- Funktionsprüfung des Zündsystems,
- Prüfen der Glüh-/Zündkerzen,
- Prüfen der Hochspannungsleitungen,
- Prüfen der Zündeinheit,
- Austausch der Zündeinheit,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Triebwerksregelung

- Montieren des Schubhebels,
- Montieren des Drehzahlreglers,
- Montieren des Hochdruckmischhahnhebels,
- Montieren des Leistungshebels,
- Prüfen des Synchronisationsreglers (mehrere Triebwerke),
- Prüfen der Regler auf richtigen Zusammenbau und Sicherung,
- Prüfen der Regler auf Bewegungsbereich und -richtung,
- Einstellen der Mikroschalter,

- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Triebwerksanzeigen

- Austausch von Triebwerksanzeigen,
- Austausch der Öltemperaturleuchte,
- Austausch der Thermoelemente,
- Prüfen der Kalibrierung,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Auslass, Kolbentriebwerk

- Austausch der Auslassdichtung,
- Inspizieren von Schweißreparaturen,
- Druckprüfung der Kabinenheizungsuffe,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Auslass, Turbinentriebwerk

- Wechseln des Strahlrohres,
- Wechseln des Mantelrohrs,
- Einbau des Trimmers,
- Inspizieren/Austausch der Schubumkehr,
- Inspizieren/Austausch der verstellbaren Düse,
- Austausch von Komponenten der Schubumkehr,
- Abschalten/Wiederinbetriebnahme der Schubumkehr,
- Betriebsprüfung des Schubumkehrsystems.

Öl

- Wechseln des Öls,
- Prüfen der Filter,

ANLAGEN

Anlage II - Liste der Aufgaben für die praktische Erfahrung am Luftfahrzeugmuster und die Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT)

- Einstellen des Druckablassventils,
- Austausch des Öltanks,
- Austausch der Ölpumpe,
- Austausch des Ölkühlers,
- Austausch des Brandschottabsperrventils,
- Prüfen des Wassergehalts im Öl,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Anlasser

- Austausch des Anlassers,
- Austausch des Anlassrelais,
- Austausch des Anlasssteuerventils,
- Prüfen der Drehzahl,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Turbinen, Kolbentriebwerke

- Austausch des Turbogebläses,
- Austausch des Hitzeschutzschildes,
- Austausch des Überdruckventils,
- Einstellen des Dichtereglers.

Wassereinspritzung

- Austausch der Wasser-/Methanolkpumpe,
- Durchflussprüfung des Wasser-/Methanolsystems,
- Einstellen der Wasser-/Methanolsteuereinheit,
- Qualitätsprüfung der Flüssigkeit,
- Fehlersuche im fehlerhaften System.

Anbaugeräte-Getriebe

- Austausch des Getriebes,
- Austausch der Antriebswelle,
- Kontrolle des Detektors für Magnetschwebeteilchen.

Hilfsaggregat (APU)

- Aus-/Einbau der APU,
- Aus-/Einbau des Einlassleitschaufelstellmotors,
- Betriebsprüfung des APU Notabstelltests,
- Betriebsprüfung der APU.

Militärspezifische Systeme

- Austausch des Head Up Display,
- Austausch der Karten-/Taktikanzeige,
- Austausch der Multifunktionsanzeige,
- Austausch der Waffenbedienanzeige,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung der Zielbeleuchtungssysteme.

Radar/Überwachung

- Funktionsprüfung des Luft-Luft-Radars,
- Funktionsprüfung des Luft-Boden-/Geländefolge-/Geländeabtastradars,
- Funktionsprüfung des Wetterradars,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung des FLIR,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung der elektro-optischen Kameras.

Waffenanlage

- Aus-/Einbau von Gewehren/Kanonen,
- Aus-/Einbau von Missionsausrüstung,

- Harmonisieren/Einstellen der Waffenzieleinrichtungen,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung der Verbindung zwischen Missionscomputer und Lenkflugkörpern/Bomben/Raketen/Außenlastbehältern.

Rettungsausstattung

- Aus-/Einbau der Schleudersitze,
- Aus-/Einbau der Besatzungsüberlebensausstattung,
- Überprüfen der Kabinendach-/Fensterabsprengvorrichtungen.

Flugkörper/Ferngesteuerte Flugzeuge/Telemetrie

- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung von Datenverbindungssystemen,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung von Lenkflugkörper/Bomben.

Aufklärung

- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung der Kameras/Aufklärungsbehälter.

Elektronische Kampfführung

- Aus-/Einbau der Düppel-/Täuschkörper-Ausstoßvorrichtungen,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung der Systeme für elektronische Gegenmaßnahmen,
- Aus-/Einbau/Funktionsprüfung der Lenkflugkörperwarnsysteme.

Anlage III - Bewertung der Befähigung: Bewertung und Prüfpersonal

Diese Anlage ist auf die Bewertung der Befähigung durch das hierzu bestimmte Prüfpersonal anzuwenden (und dessen Qualifikation).

1. Was bedeutet „Befähigung“ und Schwerpunkte der Bewertung

(a) Die Bewertung sollte das Ziel verfolgen, die Befähigung durch die Betrachtung dreier wichtiger Faktoren im Zusammenhang mit den Lernzielen festzustellen:

1. Wissen,
2. Können,
3. Einstellung.

Grundsätzlich wird Wissen durch Prüfungen bewertet. Der Zweck dieses Dokuments ist nicht die Beschreibung des Prüfungsprozesses: dieses Dokument bezieht sich hauptsächlich auf die Bewertung von „Können“ und „Einstellung“ nach praktischen Ausbildungsanteilen. Dennoch muss der bzw. die Auszubildende ausreichendes Wissen zur Durchführung der geforderten Aufgaben nachweisen.

„Einstellung“ ist als wesentlicher Anteil zur sicheren Aufgabenerfüllung untrennbar vom „Können“.

(b) Die Bewertung der Befähigung basiert auf den Lernzielen der Ausbildung, insbesondere:

1. Die (beobachtbare) gewünschte Leistung. Dies beinhaltet was der bzw. die Auszubildende am Ende der Ausbildung tun können und wie er bzw. sie sich verhalten sollte;
2. Der (messbare) zu erfüllende Leistungsstandard zur Bestätigung der Befähigung des bzw. der Auszubildenden in Form von Toleranzen, Vorgaben, Limitierungen, Leistungsraten oder qualitativen Aussagen; und
3. Die Bedingungen, unter denen der bzw. die Auszubildende seine bzw. ihre Befähigung demonstriert. Die Bedingungen setzen sich aus den Ausbildungsverfahren, den Umweltbedingungen, der Situation und Regelungen zusammen.

(c) Die Bewertung fokussiert auf die maßgeblichen Befähigungen in Bezug auf das Luftfahrzeugmuster und seiner Instandhaltung, wie z. B.:

1. Bewusstsein für die Umgebung (sicheres Handeln, Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen und die Vermeidung gefährlicher Situationen);
2. Systemintegration (Nachweis des Verständnisses der gegenseitigen Abhängigkeiten der Luftfahrzeugsysteme – Identifizierung, Beschreibung, Erklärung, Planung, Ausführung);
3. Wissen und Verständnis spezieller oder neuartiger Themenbereiche (besondere Bereiche des Luftfahrzeugmusters, Themenbereiche, die durch Anlage I zur DEMAR 66 nicht abgedeckt sind, praktische Ausbildungsanteile, die nicht simuliert werden können, etc.);
4. Nutzung von Berichten und Anzeigen (die Fähigkeit zu lesen und zu interpretieren);
5. Auffinden und Umgang mit Luftfahrzeugdokumentation (Identifizierung der zutreffenden Luftfahrzeugdokumentation, Navigation, Ausführung und Beachtung der vorgeschriebenen Instandhaltungsverfahren);
6. Ausführen von Instandhaltungsmaßnahmen (Nachweis des sicheren Umgangs mit Luftfahrzeugen, Triebwerken, Bauteilen und Werkzeugen);
7. Abschluss der Arbeit und Berichterstattung (Abschluss der Arbeit, Einleitung entsprechender Maßnahmen/Folgemaßnahmen/Testberichte, Instandhaltungsberichte/Logbücher erstellen und abzeichnen).

2. Wie wird bewertet

So weit als möglich sind die Ziele der Bewertung mit den Lernzielen und der Ausbildungshöhe in Verbindung zu setzen; das bedeutet, dass beobachtbare, möglichst objektive Kriterien für die Ermittlung der Leistung zu Grunde gelegt werden.

Grundsätzliche Merkmale einer effektiven Bewertung sind: Objektivität, Flexibilität, Akzeptanz, Vollständigkeit, Konstruktivität, Organisation und Nachvollziehbarkeit. Zum Abschluss darf der bzw. die Auszubildende keinen Zweifel darüber haben, was er bzw. sie gut oder schlecht gemacht hat und wie er bzw. sie sich verbessern kann.

(a) Die folgende Liste stellt ohne Anspruch auf Vollständigkeit Fragen zur Verfügung, die in einer Bewertung hilfreich sein können:

1. Welches sind die Erfolgskriterien für die Tätigkeit?
2. Was sind die typischen Merkmale für das richtige Verhalten bei dieser Aufgabe?
3. Welche Kriterien sollten zu beobachten sein?

4. Welches Leistungsniveau wird erwartet?
5. Gibt es einen Standard?
6. Welches ist die Note zum Bestehen? Beispiel:
 - (i) „Go-no go“ Situation,
 - (ii) Verteilung von Punkten? Mindestzahl zum Bestehen,
 - (iii) „Muss wissen oder tun“ im Gegensatz zu „Gut zu wissen oder zu tun“ im Gegensatz zu „Erwarte nicht, dass der Prüfling ein Experte ist“.
7. Mindest- oder Maximalzeit? Nutze Zeit effektiv und effizient.
8. Was passiert, wenn der bzw. die Auszubildende durchfällt? Wie oft darf er bzw. sie durchfallen?
9. Wann und wie ist der bzw. die Auszubildende auf die Bewertung vorzubereiten?
10. Welchen Anteil trägt das Ausbildungspersonal zur Bewertung des bzw. der Auszubildenden bei?

(b) Die Bewertung kann:

1. als Eingangsbewertung (vor dem Lehrgang), Zwischenbewertung (ggf. Neuausrichtung des Lehrgangs auf bestimmte Themen) oder als Abschlussbewertung (nach Teilthemen oder zusammenfassend am Ende des Lehrgangs),
2. Aufgabe für Aufgabe, für Gruppen von Aufgaben oder als Abschlussbewertung durchgeführt werden.

(c) Eine mögliche Methode besteht darin, den Auszubildenden bzw. die Auszubildende zu Beginn eine Selbstbewertung vornehmen zu lassen, um anschließend mit dem Prüfpersonal die Gebiete zu erörtern, bei denen die Bewertung voneinander abweicht, um:

1. die Fähigkeit zur Selbstreflexion zu entwickeln;
2. für beide Seiten zu einer besseren Akzeptanz und Verständnis der Bewertung zu gelangen.

Viele weitere Aspekte sind zusätzlich während der Bewertung angemessen zu berücksichtigen, z. B. Stress und Umweltbedingungen, Schwierigkeit des Tests, Vorgeschichte (konkrete Fortschritte, plötzliche und unerwartete Leistungseinbrüche), erforderliche Zeit, um Kompetenz aufzubauen, etc.

All diese Gründe betonen die erforderliche Befähigung des Prüfpersonals.

3. Wer prüft

(a) Um sich zu qualifizieren, muss das Prüfpersonal:

1. kompetent sein und ausreichend Erfahrung und Wissen besitzen über:
 - (i) menschliche Leistung und Sicherheitskultur,
 - (ii) das Luftfahrzeugmuster,
 - (iii) Ausbildungs-/Betreuungs-/Prüfungsfähigkeiten,
 - (iv) Anwendung von Ausbildungsmitteln,
2. Das Ziel und den Inhalt der praktischen Ausbildungsanteile, die bewertet werden, verstehen,
3. Über zwischenmenschliche Fähigkeiten zur Bewältigung des Bewertungsverfahrens verfügen (Professionalität, Aufrichtigkeit, Objektivität und Neutralität, analytische Fähigkeiten, Gerechtigkeitssinn, Flexibilität, Fähigkeit zur Auswertung der Berichte von Aufsichtführenden oder Ausbildern, Umgang mit Reaktionen von Auszubildenden bei Nichtbestehen unter Berücksichtigung ihres kulturellen Hintergrundes, konstruktives Handeln, etc.),
4. Von der Organisation zur Durchführung von Bewertungen ermächtigt sein.

(b) Mögliche Rollenkombinationen können sein:

1. Prüf- und Ausbildungspersonal bei den praktischen Anteilen der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung oder
2. Prüfpersonal und aufsichtführende Person bei der Ausbildung am Arbeitsplatz (OJT),

vorausgesetzt, dass die Aufgaben jeder Rolle eindeutig verstanden sind und dass die Kriterien für Kompetenz und Qualifikation gemäß den Verfahren der Organisation für beide Funktionen erfüllt sind. Wo immer möglich (abhängig von der Größe der Organisation) wird empfohlen, die Rollen auf verschiedene Personen aufzuteilen, um Interessenskonflikte zu vermeiden.

Wenn die Rollen getrennt wahrgenommen werden, müssen die Aufgaben jeder Rolle eindeutig verstanden werden.

Änderungsjournal

Änderung Nr.	Änderung Datum	Geänderter Inhalt
1	14. November 2018	<u>Redaktionelle Änderung</u> 1) AMC 66.A20(b) Nr.2 -5 • Sprachl. Gleichbehandlung 2) AMC 66.A.25 • Anpassung/Präzisierung des Textes 3) GM 66.A.30(a) Nr.1 • Sprachl. Gleichbehandlung 4) AMC66.B.115 • Präzisierung der Rechtsverordnung 5) Anlage I • Anpassung und Erweiterung der Tabelle für Luftfahrzeugmusterberechtigungen
2	04.02.2020	<u>Redaktionelle Änderung</u> Anlage I Anpassung und Erweiterung der Tabelle für Luftfahrzeugmusterberechtigungen