

## Part 66 og Part 147

Med vedtagelse af Kommissions Forordning ([\(EF\) Nr. 2042/2003](#)) af 28. november 2003, er det i dag denne bestemmelse der blandt andet angiver kravene til Flyvemekanikere (luftfartøjs-vedligeholdelses-certifikatindehavere), herunder krav til uddannelse, erfaring, typepåtegning samt fastsættelse af regler for gyldighed og certifikatindehaveres rettigheder og begrænsninger (*limitations*). Disse krav var tidligere var beskrevet i BL 6-65 herunder BL 6-92\* og BL 6-93\*\*.

\*BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92, kontakt SLV.

\*\*Link til [BL-serien](#)

Denne information er udformet således at (ref. indholdsfortegnelsen):

- Afsnit 1, 2 og 3 er uddrag og sammenfatninger af bestemmelserne med kommentarer fra SLV. Med baggrund i at der kun er tale om uddrag og sammenfatninger, henvises der til den egentlige forordning for endelig afklaring af et spørgsmål.
- Afsnit 4, 5, 6 og 7 beskriver Statens Luftfartsvæsens (SLV) metode til at implementere (EF) Nr. 2042/2003 i Danmark.

Informationen er forsøgt udformet på en sådan måde at den enten kan læses i sin helhed, eller man kan finde svar på et konkret spørgsmål, ved anvendelse af indholdsfortegnelsen. Dog anbefales det først at læse det indledende afsnit "Generelt" for et givet underafsnit.

I informationsmaterialet er der etableret *links* til eksterne informationer og dokumenter.

Der refereres gentagen til EU lovgivning herefter benævnt (EF)2042/2003 (På engelsk (EC) 2042/2003. Ved behov for støtte med hensyn til navigering på EASA's hjemmeside for adgang til (EF) 2042/2003 herunder Part M, Part 145, Part 66 & Part 147 og vejledende materiale (AMC & GM) kan her downloades dokument med detaljeret [hjælp til navigering i EASA Regulation Structure](#).

Ved at benytte funktionen *View* → *Navigation Tabs* → *Bookmarks* som vist til venstre i skærmbilledet kan man navigere internt i dokumentet f.eks. hvor der henvises til andre afsnit i materialet med uddybende informationer om et givet emne.

<b>1.</b>	<b>INTRODUKTION .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>Bestemmelsesgrundlag .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>Overgangsbestemmelser .....</b>	<b>4</b>
1.2.1	Mulighed for udsættelse af implementering .....	4
1.2.2	Anvendelse af allerede udstedte M-certifikater som grundlag for CRS (Certificate of Release to Service).....	4
1.2.3	Anvendelse af <u>JAR-66 AML</u> : .....	5
<b>2.</b>	<b>Part 66.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Generelt .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Kategorier og rettigheder .....</b>	<b>6</b>
2.2.1	Kategori A, (Line Maintenance Certifying Mechanic): .....	6
2.2.2	Kategori B1, (Maintenance Certifying Technician – Mechanical):.....	6
2.2.3	Kategori B2, (Maintenance Certifying Technician – Avionics): .....	6
2.2.4	Kategori C, (Base Maintenance Certifying Engineer): .....	6
2.2.5	Kategori kombination:.....	7
2.2.6	Rettigheder ved gruppepåtegninger:.....	7

2.3	<b>Rettigheder og opretholdelse af rettigheder .....</b>	<b>7</b>
2.4	<b>Kvalifikationer for udstedelse af Part-66 AML.....</b>	<b>7</b>
2.4.1	Teoretisk viden (Part 66.A.25):.....	7
2.4.2	Erfaring (Part 66.A.30):.....	8
2.5	<b>Task training, typeuddannelse og type påtegning.....</b>	<b>8</b>
2.5.1	Generelt:.....	8
2.5.2	Task training:.....	9
2.5.3	Typeuddannelse og påtegning for store - og komplekse luftfartøjer:.....	9
2.5.4	Typeuddannelse og påtegning for simple luftfartøjer:.....	10
2.5.5	Påtegning af Group Ratings for simple luftfartøjer:.....	10
3.	<b>Part 147.....</b>	<b>11</b>
3.1	<b>Generelt .....</b>	<b>11</b>
3.2	<b>Basic training course .....</b>	<b>11</b>
3.3	<b>Task training og typeuddannelse .....</b>	<b>12</b>
4.	<b>UDSTEDELSE OG UDVIDELSE AF Part-66 AML (inkl. konvertering af M-certifikat).....</b>	<b>12</b>
4.1	<b>Generelt .....</b>	<b>12</b>
4.2	<b>Konvertering af M-certifikat til Part-66 AML .....</b>	<b>13</b>
4.2.1	Generelt (vedr. konvertering):.....	13
4.2.2	Limitations (vedr. konvertering):.....	13
4.2.3	Udeladelse af limitation (vedr. konvertering):.....	14
4.2.4	Praksis vedr. konvertering:.....	14
4.3	<b>Udstedelse af Part-66 AML på baggrund af lærlingeuddannelser før klasse 8 og flyteknisk-grundkursus / grundskole med beståelsesprocent på mindst 75% i samtlige fag .....</b>	<b>15</b>
4.3.1	Generelt (vedr. nationalt godkendte udd.):.....	15
4.3.2	Praksis for udstedelse (vedr. nationalt godkendte udd.):.....	16
4.4	<b>Udstedelse af PART-66 AML på baggrund af <u>JAR 147 basic training course</u> eller <u>JAR 147 ækvivalent ”basic training course” .....</u></b>	<b>16</b>
4.4.1	Generelt (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):.....	16
4.4.2	Limitations (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):.....	17
4.4.3	Udeladelse af limitation (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):.....	17
4.4.4	Praksis for udstedelse (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):.....	18
4.5	<b>Udstedelse af PART-66 AML på baggrund af Part 147 <i>basic training course</i> eller beståede moduler.....</b>	<b>18</b>
4.5.1	Generelt (Part 147 udd.):.....	18
4.5.2	Praksis vedr. udstedelse (Part 147 udd.):.....	19
4.6	<b>Udvidelse af et Part-66 AML med ny kategori/underkategori eller påtegning af ny luftfartøjstype.....</b>	<b>19</b>
4.6.1	Udvidelse med ny kategori eller underkategori:.....	19

4.6.2	Udvidelse med baggrund i typeuddannelse på store luftfartøjer og komplekse luftfartøjer: ....	20
4.6.3	Udvidelse med baggrund i typeuddannelse på "simple luftfartøjer": .....	20
4.6.4	Udvidelse med baggrund i typeuddannelse foretaget i udlandet: .....	20
<b>4.7</b>	<b>Fjernelse af <i>limitation</i> i et Part-66 AML .....</b>	<b>21</b>
4.7.1	Generelt: .....	21
4.7.2	Praksis for fjernelse af limitations: .....	21
<b>4.8</b>	<b>Fornyelse .....</b>	<b>21</b>
4.8.1	Generelt: .....	21
4.8.2	Praksis ved Fornyelse: .....	21
<b>5.</b>	<b>M-CERTIFIKAT .....</b>	<b>22</b>
<b>5.1</b>	<b>Generelt .....</b>	<b>22</b>
<b>5.2</b>	<b>Færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML.....</b>	<b>22</b>
5.2.1	Praksis ved ansøgning om færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML: .....	23
<b>6.</b>	<b>TASK TRAINING OG TYPEUDDANNELSE – godkendelse af uddannelsesforløb .....</b>	<b>23</b>
<b>6.1</b>	<b>Generelt .....</b>	<b>23</b>
<b>6.2</b>	<b>Task training .....</b>	<b>23</b>
6.2.1	Generelt (Task training):.....	23
6.2.3	Godkendelse af task training:.....	23
<b>6.3</b>	<b>Godkendelse af uddannelser for "<i>large airplanes</i>" og "<i>komplicerede luftfartøjer</i>" .....</b>	<b>24</b>
6.3.1	Generelt: .....	24
6.3.2	Fuld Part 147 typeuddannelse – både teoretisk og praktisk: .....	25
6.3.3	Part 147 teoretisk uddannelse og praktisk uddannelse i godkendt vedligeholdelsesorganisation: .....	25
6.3.4	SLV godkendt typeuddannelse – hvor den teoretisk og praktisk uddannelse foregår i godkendt vedligeholdelsesorganisation: .....	26
6.3.5	SLV godkendt typeuddannelse - ekstern teoriuddannelse (ikke Part 147 godkendt) og praktisk uddannelse i godkendt vedligeholdelsesorganisation: .....	28
<b>6.4</b>	<b>Godkendelse af uddannelser for "<i>ikke komplicerede luftfartøjer</i>" .....</b>	<b>30</b>
6.4.1	Generelt: .....	30
6.4.2	Typeerfaring og uddannelse:.....	30
6.4.3	Type eksamination: .....	30
<b>7.</b>	<b>Gebyrer .....</b>	<b>31</b>
7.1	Generelt: .....	31
7.2	Gebyr detaljer: .....	31
<b>Bilag 1</b>	<b>Matrix med krævede modul-sæt for given kategori/underkategori.....</b>	<b>32</b>

Bilag 2	Krav til erfaring for udstedelse af Part-66 AML.....	33
Bilag 3	Krav til erfaring for udvidelse af Part-66 AML med anden kategori:.....	34
Bilag 4	Dokumentation for erfaring:.....	35

## 1. INTRODUKTION

### 1.1 Bestemmelsesgrundlag

Europa-parlamentet og rådet for den Europæiske Union har udstedt følgende forordninger:

[\(EF\) Nr. 1592/2002](#) af 7. september 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur [EASA](#) og

[\(EF\) Nr. 2042/2003](#) af 28. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

Med baggrund i ovenstående forordninger er der indført nye bestemmelser for uddannelse af flyvemekanikere (Luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatindehavere) - herunder krav til organisationer som kan forestå sådan uddannelse, krav til udstedelse og udvidelse af flyvemekanikercertifikat samt fastsættelse af regler for gyldighed og certifikatindehaveres rettigheder og *limitation*, disse bestemmelser var tidligere reguleret ved BL 6-65\*, herunder BL 6-92\*\* og BL 6-93\*.

\*Link til [BL-serien](#).

\*\*BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92, kontakt SLV.

Mere præcist er det [\(EF\) Nr. 2042/2003](#), Artikel 5 og 6 herunder Annex III (Part 66) og Annex IV (Part 147) der i fremtiden er bestemmelsesgrundlag for certificeringspersonale og uddannelse hertil, og som den følgende information i hovedtræk er funderet på.

### 1.2 Overgangsbestemmelser

[\(EF\) Nr. 2042/2003](#), Artikel 7 fastlægger mulighed for udsættelse af implementeringen af de nye bestemmelser for at give myndigheder og erhverv tid til at adoptere og indarbejde nye rutiner som affødes af de nye bestemmelser.

#### 1.2.1 Mulighed for udsættelse af implementering

For artikel 6 vedrørende uddannelsesorganisationer (Part 147) var der ingen udsættelsesmulighed.

For artikel 5 vedrørende Certificeringspersonale (Part 66) gav artikel 7 punkt 3. (e) og (f) mulighed for udsættelse:

- for luftfartøjer med MTOM over 5700 kg. til 28. september 2005
- for luftfartøjer med MTOM på 5700 kg. eller derunder, til 28. september 2006

Danmark har valgt at anvende ovennævnte datoer for implementering.

I praksis betyder ovenstående, at SLV ikke længere kan udstede og udvide M-certifikater. SLV kan i dag kun udstede Part-66 AML, og ved behov for udvidelse af et M-certifikat med ny typepåtegning, vil M-certifikatet samtidigt blive annulleret og konverteret til et Part-66 AML og den nye type vil blive påtegnet i Part-66 AML.

#### 1.2.2 Anvendelse af allerede udstedte M-certifikater som grundlag for CRS (Certificate of Release to Service)

Allerede udstedte M-certifikater kan fortsat jf. [\(EF\) Nr. 2042/2003](#) artikel 7 punkt (d) anvendes som grundlag for udstedelse af CRS (Certificate of Release to Service):

for luftfartøjer med MTOM på 5700 kg eller derunder til 28. september 2008.

I praksis betyder dette, at M-certifikatet,

- for så vidt angår typepåtegninger med MTOM over 5700 kg. ikke længere kan anvendes som grundlag for CRS.
- for så vidt angår typepåtegninger med MTOM på 5700 kg. eller derunder kan anvendes som grundlag for CRS frem til 28. september 2008.

Indehavere af både M-certifikat og JAR-66 AML, der allerede har konverteret typer over 5700 kg fra M-certifikatet til JAR-66 AML, og som stadig har et gyldigt M-certifikat med typer på 5700 kg og derunder kan, uden beregning, få disse konverteret over i Part-66 AML ved fornyelse af JAR-66 AML. (JAR-66 AML har en gyldighedsperiode på 5 år og bliver automatisk ombyttet til et Part-66 AML ved fornyelse).

### 1.2.3 Anvendelse af JAR-66 AML:

(EF) Nr. 2042/2003 artikel 5 punkt 2. angiver at certifikater udstedt iht. JAA bestemmelserne ([Joint Aviation Authorities](#)) (BL 6-064) kan betragtes som udstedt i overensstemmelse med (EF) Nr. 2042/2003.

I praksis betyder det at JAR-66 AML også kan anvendes efter udløb af ovennævnte datoer som grundlag for CRS (Certificate of Release to Service) og indtil fornyelse af JAR-66 AML (hvor det automatisk vil blive ombyttet til et Part-66 AML) og at reglerne for JAR-66 AML fra d. 28. september 2005 skal findes i (EF) 2042/2003.

Et JAR-66 AML har en gyldighedsperiode på 5 år, datoen for udløb er angivet som *Licence Review Date* under rubrik IX i JAR-66 AML.

AML'et skal (5 uger) inden denne dato indsendes til SLV for verifikation og fornyelse.

Ved fornyelse vil JAR-66 AML blive ombyttet til Part-66 AML, med en ny 5 års gyldighedsperiode.

I forbindelse med ændring/udvidelse vil JAR-66 AML ligeledes blive ombyttet og gyldighedsperioden forlænget.

Det vil sige at fra 28. september 2005 og fremover vil alle JAR 66 AML, i forbindelse med verifikation og fornyelse eller udvidelse, blive ombyttet til Part-66 AML med evt. *Limitations* (se 4.4.2).

## 2. Part 66

### 2.1 Generelt

[Part 66](#) er gældende for alle flyvemaskiner og helikoptere.

For luftfartøjer andre end flyvemaskiner og helikoptere (svævefly, balloner o.a.) er det fortsat de nationale bestemmelser som er gældende, jf. Part 66.A.100.

For komponenter er det ligeledes de nationale bestemmelser som fortsat er gældende for området, ref. Part 66.A.200

Part 66 er overordnet delt op i en "A" og en "B" sektion.

Sektion "A" er brugerdelen og beskriver bl.a.:

- De forskellige kategorier et Part-66 AML (*Aircraft Maintenance Licence*) kan udstedes med.
- En indehaver af Part-66 AML's rettigheder og *limitation(s)*.
- De kvalifikationer en ansøger skal opfylde for at få udstedt et Part-66 AML.
- At et Part-66 AML kan udstedes uden typepåtegning.
- At et Part-66 AML skal indsendes til SLV hvert 5. år for verifikation hvorefter certifikatets gyldighedsperiode forlænges med 5 år. Ved enhver udvidelse/ændring af Part-66 AML foretages samtidig fornyelse og dermed verifikation.
- Kravene til typeuddannelse for påtegning af ny(e) typer i et Part-66 AML.
- Mulighed for konvertering af nationale rettigheder.

Sektion "B" er myndighedsdelen.

Her beskrives, i Danmarks tilfælde, kravene til SLV vedrørende administration af Part 66.

Udover Regelsættet er der også udgivet vejledende materiale, for Part 66's vedkommende henholdsvis [AMC 66](#) (*Accepted Means of Compliance*) og [GM 66](#) (*Guidance Material*)

## 2.2 Kategorier og rettigheder

Et Part-66 AML kan udstedes med kategorierne: A, B1, B2 og C.

### 2.2.1 Kategori A, (*Line Maintenance Certifying Mechanic*):

er opdelt i følgende underkategorier:

A1:	Aeroplanes, Turbine
A2:	Aeroplanes, Piston
A3:	Helicopter, Turbine
A4:	Helicopter, Piston

En indehaver af et Part-66 AML, med en given underkategori i kategori A vil, i en godkendt Part 145 organisation, efter relevant *task* uddannelse, kunne opnå CRS (*Certificate of Release to Service*) efter personligt at have udført *minor scheduled line maintenance* og simpel *defect rectification*.

En nærmere angivelse af hvilke eftersyn og hvilke fejlretninger en kategori A indehaver må udføre er angivet i [AMC 145](#) paragraf AMC 145.A.30.(g), men overordnet er angivet at disse skal kunne betegnes som "simple".

*Task* rettigheder påtegnes ikke Part-66 AML, og er kun registreret i den Part 145 organisation hvor *Task training* og rettigheden er givet.

### 2.2.2 Kategori B1, (*Maintenance Certifying Technician – Mechanical*):

er opdelt i følgende underkategorier:

B1.1:	Aeroplanes, Turbine
B1.2:	Aeroplanes, Piston
B1.3:	Helicopter, Turbine
B1.4:	Helicopter, Piston

En indehaver af et Part-66 AML, med en given underkategori i kategori B1 vil, efter relevant typeuddannelse og typepåtegning i Part-66 AML, kunne opnå rettigheder til CRS (*Certificate of Release to Service*) efter *maintenance on aircraft structure, powerplants, mechanical & electrical systems*, samt udskiftning af *avionic line replaceable units* såfremt korrekt funktion kan fastslås ved en simpel *go / no-go* test. Hvis fejlretning i *avionic* systemer kræver målinger og anden vurdering end simpel *go / no-go* test kan en B1 indehaver ikke udstede CRS.

En underkategori i B1 opfylder samtidig kvalifikationerne til den tilsvarende underkategori i A (eks: B1.1 giver samtidig kvalifikationen A1).

### 2.2.3 Kategori B2, (*Maintenance Certifying Technician – Avionics*):

En indehaver af et Part-66 AML med kategori B2 vil, efter relevant typeuddannelse og påtegning i Part-66 AML, kunne opnå rettigheder til CRS (*Certificate of Release to Service*) efter *maintenance on electrical & avionics systems*.

### 2.2.4 Kategori C, (*Base Maintenance Certifying Engineer*):

En indehaver af et Part-66 AML med en kategori C vil i en godkendt vedligeholdelsesorganisation efter relevant type uddannelse og typepåtegning i Part-66 AML, kunne opnå rettigheder til CRS (*Certificate of Release to Service*) af det komplette luftfartøj efter *base maintenance*.

En indehaver, der har påtegnet sit Part-66 AML alene med kategori C for en type, kan ikke attestere for det egentlige arbejde da personen ikke har uddannelse til dette.

Den primære funktion for *certifying staff* med kategori C er at sikre at al krævet vedligeholdelse er blevet udført og attesteret af B1/B2 mekanikere før flyet frigives efter *base maintenance*.

### 2.2.5 *Kategori kombination:*

Et Part-66 AML kan udstedes med næsten en hvilken som helst kombination af kategorier / underkategorier. Den eneste faste binding er, at en underkategori i B1 samtidig opfylder kvalifikationerne til den tilsvarende underkategori i A (Eks. B1.1 giver samtidig A1).

### 2.2.6 *Rettigheder ved gruppepåtegninger:*

Med reference til [AMC 66, Appendix 1, seneste revision](#) og afsnit 2.5.5 kan luftfartøjstyper påtegnes i grupper.

Eksempelvis: "Airbus A319/A320/A321, (IAE V2500)", eller for mindre luftfartøjer, f.eks. "aeroplane single piston engine - metal structure".

En Part-66 AML indehaver kan ikke umiddelbart opnå rettighed (autorisation) til udstedelse af CRS (Certificate of Release to Service) på samtlige modeller indenfor de på tegnede grupper, hvis ikke vedkommendes typeuddannelse omfattede samtlige modeller under denne gruppe.

Før rettighed på en specifik type kan opnås, må indehaveren først sikre opnåelse af fornøden viden, uddannelse og/eller praktisk træning på de enkelte modeller.

## 2.3 **Rettigheder og opretholdelse af rettigheder**

I det foregående afsnit (2.2) beskrives rettighederne der er tilknyttet enkelte kategorier og underkategorier. Disse rettigheder er dog betinget af overholdelse af Part 66.A.20:

1. rettighederne udøves i overensstemmelse med de gældende krav i [\(EF\) Nr. 2042/2003](#) herunder Part M og/eller Part 145.
2. indehaveren i den forudgående toårsperiode enten har opnået seks måneders vedligeholdelseserfaring i overensstemmelse med de rettigheder, som luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatet giver, eller har opfyldt betingelsen for udstedelse af de pågældende rettigheder.
3. vedkommende kan læse, skrive og kommunikere på et forståeligt niveau på det eller de sprog, hvorpå den tekniske dokumentation og de procedurer, der er nødvendige til støtte for udstedelsen af certifikatet om frigivelse til tjeneste, er skrevet.

### **NOTE:**

Ovenstående pkt. 2. betyder, at en påtegning i et Part-66 AML, ikke umiddelbart giver indehaveren ret til at udøve de rettigheder certifikatpåtegningerne angiver.

Her tænkes særligt på, hvor f.eks. konverteringen har betydet opdeling til B1 og B2, i både kategorier og typepåtegninger, og hvor tidligere på tegnede typer i M-certifikatet "udløser" en luftfartøjs-gruppepåtegning i Part-66 AML.

Fortsat opretholdelse af rettigheder forudsætter separat opfyldelse af betingelserne for hver luftfartøjstype/gruppe og herunder deres på tegnede kategorier, B1 og B2 separat.

## 2.4 **Kvalifikationer for udstedelse af Part-66 AML**

Kvalifikationerne for opnåelse af Part-66 AML kan opdeles i to hovedområder: Teoretisk viden og erfaring.

### 2.4.1 *Teoretisk viden (Part 66.A.25):*

[Part 66](#), Appendix I angiver i hvilke emner(moduler) og underemner og til hvilket niveau (*level* 1, 2 eller 3) en ansøger skal demonstrere bestået eksamination.

Hvilke moduler der skal demonstreres viden i, er afhængig af hvilken underkategori i A og B1 - eller om det er B2 der søges om. Ligeledes er niveauet i de enkelte emner og underemner afhængig af om det skal danne grundlag for kategorien A, B1 eller B2. Part 66, Appendix I omfatter mere end 40 siders beskrivelser.

Bilag 1 til denne vejledning viser hvilke moduler der skal demonstreres eksamination i, i relation til kategorier / under-kategorier.

Den teoretiske viden demonstreres ved bestået eksamination med mindst 75 % i samtlige fag.

Den teoretiske viden krævet for kategori C er den samme som B1 eller B2.

Al basis uddannelse, påbegyndt efter 28. september 2003, skal være i overensstemmelse med Part 66 for at kunne kvalificere sig til et Part-66 AML.

Vedrørende teoretisk uddannelse påbegyndt før 28. september 2003, angiver Part 66.A.70 at disse uddannelser kan færdiggøres efter de "gamle" nationale bestemmelser.

Se afsnittene:

- 4.3 Udstedelse af Part-66 AML på baggrund af lærlingeuddannelser før klasse 8 og flyteknisk-grundkursus / grundskole med beståelsesprocent mindst 75 % i samtlige fag (se 4.3).
- 4.4 Udstedelse af PART, 66 AML på baggrund af JAR 147 *basic training course* eller JAR 147 ækvivalent *basic training course* (se 4.4).
- 4.2 hvor de teoretiske eksamener er bestået med mindre 75 %: Færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML (se 5.2), efterfulgt af Udstedelse og udvidelse af Part-66 AML (herunder konvertering af M-certifikat) (se 4.2).

#### 2.4.2 Erfaring (Part 66.A.30):

Kravet til erfaring kan opdeles i tre delkrav

- Generel erfaring
- Erfaring indenfor den ansøgte kategori/underkategori og
- Nylig erhvervet erfaring (*recent experience*) indenfor den ansøgte kategori/underkategori.

Bilag 2 og 3 til denne vejledning viser en sammenfatning af de forskellige delkrav til erfaring, for udstedelse af Part-66 AML, samt erfaringskrav for udvidelse af et Part-66 AML med anden kategori eller underkategori.

Varigheden af erfaringsperioden, for de enkelte delkrav, er afhængig af flere faktorer, blandt andet:

- hvilken kategori der ansøges om,
- er den teoretiske viden opnået ved gennemført Part 147 *basic training course*,
- er ansøgeren en tidligere *skilled worker* indenfor en teknisk disciplin eller
- har vedkommende ingen tidligere teknisk erfaring.

Erfaring opnået udenfor det civile miljø, f.eks. ved flyvevåbnet kan anerkendes hvis det vurderes at den er ækvivalent til den civile erfaring – dog er der altid krav om supplerende civil erfaring.

Der er ligeledes i bestemmelserne angivet krav til varighed af erfaring ved ansøgning om udvidelse af et eksisterende Part-66 AML med anden kategori eller underkategori. Dette krav om varighed er afhængig af om den teoretiske viden er opnået ved gennemført Part 147 *basic training course* eller som bestået eksamination.

Dokumentation for erfaring skal ske ved attestation af vedligeholdelsesorganisationen, og anbefales i fremtiden at være i form af en art logbog (se "Dokumentation for erfaring" i Bilag 4 til denne vejledning).

## 2.5 Task training, typeuddannelse og type påtegning

### 2.5.1 Generelt:

I afsnit 2.2 var der en entydig beskrivelse af Part-66 AML kategorier, herunder de rettigheder de enkelte kategorier giver.

I dette afsnit (2.5) beskrives hvilken form for typeuddannelse, en ansøger skal gennemgå, for påtegning af type og/eller for at opnå *task* rettigheder.

Afhængig af et luftfartøjs masse (vægt) eller kompleksitet kan der være forskelle i kravene til uddannelserne. I bestemmelserne ([EF](#) Nr. 2042/2003) deles luftfartøjer op i tre klasser:

- "Store luftfartøjer", er flyvemaskiner med MTOM over 5700 kg eller flermotorede helikoptere. Luftfartøjer, som falder uden for definitionen "Store luftfartøjer", kan deles op i de to sidste klasser:
- "Luftfartøjer ud over Store luftfartøjer" (I det efterfølgende kaldet "simple luftfartøjer").



- "Luftfartøjer ud over Store luftfartøjer" men som [EASA](#) har bestemt er komplekse" (I det efterfølgende kaldet "komplekse luftfartøjer").

I [AMC 66, Appendix 1, seneste revision](#) er de enkelte luftfartøjstyper inddelt i klasser i overensstemmelse med ovenstående.

#### 2.5.2 Task training:

En indehaver af et Part-66 AML med kategori A skal have gennemført *task training* før vedkommende kan opnå rettigheder i en Part 145 organisation.

Der kan opnås *task* rettigheder på alle tre klasser af luftfartøjer (se 2.5.1), men selvfølgelig kun på luftfartøjer som falder indenfor de(n) underkategori(er) der er påtegnet Part-66 AML.

De nøjagtige *tasks* der kan gives uddannelse i og rettigheder til, er listet i [AMC 145](#) under paragraf AMC 145.A.30 (g) og kravene til uddannelsen er beskrevet i [Part 66](#) paragraf 66.A.45 (a).

En sådan uddannelse kan foretages på en Part 147 skole eller i en Part 145 organisation.

Indholdet af den enkelte *task training*, herunder teoretisk og/eller praktisk afhænger af hvor kompliceret den enkelte *task* er. Udskiftning af et viskerblad kræver selvsagt ikke en så omfattende uddannelse som eksempelvis et bremseskift eller et ugecheck.

Gennemført uddannelse demonstreres ved bestået teoretisk eksamen og/eller praktisk *assessment*, igen afhængig af hvor kompliceret den enkelte *task* er. Dette kan foretages på en Part 147 skole eller i en Part 145 organisation.

Rettighed opnået efter afsluttet *task* uddannelse påtegnes ikke i Part-66 AML.

I afsnit 6.2 er metode til godkendelse af *task training* beskrevet.

#### 2.5.3 Typeuddannelse og påtegning for store - og komplekse luftfartøjer:

Indehaveren af et Part-66 AML med kategori B1, B2 og C skal have gennemført en godkendt typeuddannelse og efterfølgende typepåtegning i Part-66 AML, før vedkommende kan opnå sine rettigheder.

En sådan uddannelse kan foretages på en Part 147 skole eller i en godkendt vedligeholdelsesorganisation hvor SLV har godkendt uddannelsen (se 6.3).

Typepåtegningen i Part-66 AML foregår iht. en liste publiceret i [AMC 66, Appendix 1, seneste revision](#).

Vedrørende B1 og B2:

Uddannelsen foregår som en B1 eller en B2 uddannelse. Uddannelserne er opdelt i to hovedområder, i en teoretisk - og en praktisk del.

Indholdet af uddannelsen er beskrevet i [Part 66](#) under paragraf 66.A.45 og i Part 66 Appendix III. Her beskrives hvilke emner, indenfor givne luftfartøjssystemer, der skal undervises i og til hvilket niveau, indenfor henholdsvis B1 og B2 områderne.

Gennemført teoretisk uddannelse dokumenteres ved bestået teoretisk eksamen med min. 75% rigtige svar.

Indholdet i den praktiske del skal være *hands on* og indeholde aktuel vedligeholdelse, *rigging*, justeringer, udskiftning af komponenter, fejlsøgning og funktionsprøve.

Der er krav til varigheden af den praktiske del, kravet er 4 måneder, men dette kan reduceres til 14 dage, afhængig af personens tidligere erfaring med luftfartøj af sammenlignelig konstruktion herunder systemer og motor jf. [AMC 66](#) paragraf 66.A.45 (d) 4. Den praktiske uddannelse skal dokumenteres, f.eks. ved *on job training lists* og/eller log bog.

Gennemført praktisk typeuddannelse afsluttes med bestået *assessment* og dokumenteres ved Part 147 COR (*Certificate of recognition*) eller Part 145 attestation, afhængigt af hvilken organisation der har forestået uddannelsen.

I afsnit 6 er der beskrevet forskellige metoder til godkendelse af typeuddannelse.

Vedr. C:

Første typeuddannelse til C skal være til fuldt B1 eller B2 niveau. Efterfølgende typeuddannelser behøver kun at være til niveauet *level 1* (se Part 66 Appendix III, paragraf 2.1).

Gennemført teoretisk uddannelse dokumenteres ved bestået teoretisk eksamen med en beståelsesprocent på mindst 75% i samtlige fag.

Typeuddannelse til kategori C behøver ikke at omfatte praktisk træning.

#### 2.5.4 Typeuddannelse og påtegning for simple luftfartøjer:

Kravene til typeuddannelsen på simple luftfartøjer indeholder ikke krav til den teoretiske del, men alene:

- Krav til typeerfaring
- Bestået type eksamination.

Typeerfaring på den enkelte luftfartøjstype beskrives som "repræsentativt udvalg af vedligeholdelsesaktiviteter, der er relevante for den individuelle [Part-66](#) AML kategori".

[AMC 66](#), Appendix II indeholder en liste, *Aircraft Type Practical Experience List of Tasks*. Listen er en udførlig oversigt over *tasks* hvoraf mindst 50% af dem, relevant for ansøgt Part-66 AML kategori og type, skal gennemføres ved første typeuddannelse indenfor en given *Manufacture Group* (se 2.5.5), 30% ved næste og 20% ved efterfølgende.

Typeerfaring skal dokumenteres ved *on job training* lister og/eller "log bog" (se bilag 4).

Type eksamination: [Part 66](#) Appendix III beskriver at en sådan eksamination kan være mundtlig, skriftlig eller en *assessment*, eller kombination af disse.

En sådan eksamination skal vise at eleven, på den pågældende luftfartøjstype og AML kategori,

- er fortrolig med luftfartøjet og dets systemer.
- kan forestå sikker vedligeholdelse, ved korrekt anvendelse af *maintenance manual* og anden relevant data for typen, herunder fejlsøgning, reparationer, justeringer, udskiftninger, rigning og funktionelle kontroller som f.eks. motoropvarmning samt anvende specialværktøj og/eller testudstyr.

#### 2.5.5 Påtegning af Group Ratings for simple luftfartøjer:

For luftfartøjer som falder ind under kategorien "Simple luftfartøjer" er der mulighed for *Group Ratings*.

*Group rating* kan påtegnes i to klasser:

- "*Manufacture group*" som kan påtegnes efter opfyldelse af kravene til typerettigheder for to luftfartøjstyper, der er repræsentative for gruppen fra den samme producent (repræsentative for gruppen betyder at luftfartøjet har systemer som er repræsentativt for hele gruppen – f.eks. for enmotoret stempelluftfartøj: optrækkelig understel, trykkabine, *constant speed propeller* osv.).
- "*Full group*" kan påtegnes efter opfyldelse af kravene til typerettigheder for tre luftfartøjstyper, der er repræsentative for gruppen af forskellige producenter.

Ingen "*Full group*" rettighed kan imidlertid udstedes til flermotorede turbinedrevne B1-flyvemaskiner, her det kun er *Manufacture group rating*, der gælder.

*Group rating* (enten "*Manufacturer*" eller "*Full*") kan påtegnes i følgende kategorier

For kategori B1 eller C:

- *helicopter piston engine*
- *helicopter turbine engine*
- *aeroplane single piston engine — metal structure*
- *aeroplane multiple piston engines — metal structure*
- *aeroplane single piston engine — wooden structure*
- *aeroplane multiple piston engines — wooden structure*
- *aeroplane single piston engine — composite structure*
- *aeroplane multiple piston engines — composite structure*
- *aeroplane turbine — single engine*
- *aeroplane turbine — multiple engine*

For kategori B2 eller C:

- *aeroplane*
- *helicopter*

### 3. Part 147

#### 3.1 Generelt

[Part 147](#) er gældende for organisationer der enten søger om, eller har tilladelse til at gennemføre uddannelse og eksaminering som fastsat i Part 66.

Part 147 er overordnet delt op i en "A" og en "B" sektion.  
Sektion "A" er brugerdelen.

Sektion "B" er myndighedsdelen.  
Her beskrives, i Danmarks tilfælde, kravene til SLV vedrørende administration af Part 147.

Udover Regelsættet er der også udgivet vejledende materiale, for Part 147's vedkommende henholdsvis [AMC 147](#) (*Accepted Means of Compliance*) og [GM 147](#) (*Guidance Material*)

En Part 147 skole må, indenfor de områder de har fået godkendelse til, forestå uddannelse og eksamination af flymekanikere indenfor grunduddannelse, *task* uddannelse og/eller typeuddannelse. Strukturen i en Part 147 organisation minder i opbygning om en Part 145 organisation, hvor organisationen, dens procedure og kvalitets system er beskrevet i en *Maintenance Training Organisation Eksposition* (MTOE).

Uddannelse og eksamination fra en Part 147 skole er gensidig anerkendt af øvrige EU lande.  
Lister over Part-147 godkendte organisationer kan ind til videre findes henholdsvis under:

- Organisationer beliggende og godkendt i EU lande: [JAR 147 List 4](#)
- For Organisationer uden for EU der er godkendt af EASA: [List of EASA foreign Part-147 approvals](#)

#### 3.2 Basic training course

Der er i [Part 66](#) ikke krav om at en ansøger har gennemført *basic training course* på en Part 147 skole, men kun at ansøgeren har bestået Part 147 eksamination i relevante moduler (se bilag 1 til denne vejledning).

Part 66 tillader reduktion i de krævede erfaringsperioder hvis uddannelsen er gennemført som Part 147 *basic training course* ved en Part 147 godkendt skole (se bilag 2 til denne vejledning).

Part 147 *basic training course* beskrives bedst ved udtrykket "veksel uddannelse". Herved skal forstås at uddannelsen omfatter både teoretisk- og praktisk undervisning.

Afhængig af hvilken kategori eller underkategori der undervises i, fastsætter Part 147 minimumskrav for antal undervisningstimer:

Eksempelvis for kategori A: 800 timer, for kategori B1.1 eller B2: 2400 timer eller for kategori B1.1 og B2 samtidig: 3000 timer.

For nærværende er der i Danmark to skoler som er godkendt til Part 147 *Basic training course*.

- [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#) og
- [Flyvevåbnets Specialskole](#).

Både TEC Aviation og Flyvevåbnets Specialskole gennemfører ikke den fulde praktiske del af Part 147 *Basic training course* på skolerne, men lader en del af denne udføre på elevens arbejdsplads. Da det er skolens ansvar at sikre at eleven har gennemført det krævede antal undervisningstimer, dokumenteres den del som foregår på arbejdspladsen ved attestation i henholdsvis en "logbog" for TEC Aviation og et *on job training* (OJT) skema for Flyvevåbnets Specialskole. Kun en korrekt udfyldt

logbog giver skolerne mulighed for at kalde elevens skoleforløb et Part 147 *Basic training course* som herefter giver eleven ret til den fulde reduktion i den krævede erfaring.

Efter afsluttet Part 147 *basic training course* udsteder Part 147 skolen et *Certificate of Recognition* (COR), som efterfølgende skal medsendes ved ansøgning om Part-66 AML.

Hvis en elev ikke gennemfører hele eller dele af den praktiske Part 147 træning, men alene modtager teoretisk undervisning og består de teoretiske eksamener, vil vedkommende få udstedt et Part 147 *Certificate of Recognition* (COR) med "" i de moduler hvor praktikken ikke blev gennemført.

### 3.3 Task training og typeuddannelse

*Task training* og type uddannelse på en [Part 147](#) skole er omfattet af de samme krav om indhold som omtalt i afsnittet om typeuddannelse og påtegning for store - og komplekse luftfartøjer (se 2.5.3) Det væsentlige er at en Part 147 skole kan få godkendelse til at udføre både den teoretiske uddannelse inkl. den afsluttende eksamen, den praktiske uddannelse og den afsluttende *assessment*. Skolen udfærdiger, efter bestået eksamen og *assessment*, et *Certificate of Recognition* (COR) omhandlende både teoretisk og praktisk træning, som, er gensidig anerkendt af de øvrige EU lande for udvidelse af et Part-66 AML.

Men da en Part 147 skole kan have det svært ved at forestå og styre den praktiske del af typeuddannelsen er der i [AMC 66](#) paragraf AMC 66.A.45(d) beskrevet muligheden for at en Part 147 skole kun forestår den teoretiske del af uddannelsen og en [Part 145](#) organisation forestår den praktiske del. I dette tilfælde udfærdiger Part 147 skolen, efter bestået eksamen et *Certificate of Recognition* (COR) kun omhandlende den teoretisk del (*passed examination*).

Man skal her være opmærksom på at denne kombination (Part 147 teori og Part 145 praktik) skal godkendes af det enkelte lands luftfartsmyndighed i hvert enkelt tilfælde, og at en uddannelse gennemført iht. en sådan godkendelse, ikke er genstand for gensidig anerkendelse af de øvrige EU lande.

I afsnit 6. er der beskrevet forskellige metoder til godkendelse af typeuddannelse for udvidelse af danske Part-66 AML.

En dansk Part-66 AML indehaver, der er ansat i en udenlandsk Part 145 organisation, og som deltager i et udenlandsk nationalt godkendt typekursus med denne kombination (Part 147 teori og Part 145 praktik) har ikke automatisk ret til udvidelse af sit danske Part-66 AML.

SLV råder derfor alle, som mener at de ved et typekursus vil være omfattet af dette, om at kontakte SLV inden kurset påbegyndes.

Se afsnit 4.6.4 for evt. forbehold og problemstillinger hvis typeuddannelser er foregået helt eller delvis i udlandet.

## 4. UDSTEDELSE OG UDVIDELSE AF Part-66 AML (inkl. konvertering af M-certifikat)

### 4.1 Generelt

[\(EF\) Nr. 2042/2003](#) angiver to muligheder for udstedelse af Part-66 AML:

- Opfyldelse af de generelle betingelser i [Part 66](#) herunder paragraf 66.A.25 og 66.A.30 eller
- Konvertering af nationale privileger gældende før 28. september 2003 jf. [Part 66](#) paragraf 66.A.70, herunder færdiggørelse af allerede påbegyndte uddannelser.

I de følgende afsnit gøres der rede for de forskellige tilgange til udstedelse af et Part-66 AML, afhængig af den uddannelsesmæssige baggrund:

### 4.2 Konvertering af M-certifikat til Part-66 AML

- 4.3 Udstedelse med baggrund i uddannelser godkendt iht. BL 6-92\* for udstedelse af et M-certifikat, gældende for Luftfartsskolens lærlingeuddannelser før Klasse 8 og Flyteknisk Grundskole fra både [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#) og [Flyvevåbnets Specialskole](#), dog med en beståelsesprocent på mindst 75 % i samtlige fag.
- 4.4 Udstedelse med baggrund i JAR - eller JAR ækvivalente uddannelser, gældende for Luftfartsskolens uddannelser fra Klasse 8 til og med klasse 24 og Flyvevåbnets Specialskoles JAR uddannelser.
- 4.5 Udstedelse af PART-66 AML på baggrund af Part 147 *basic training course* eller beståede moduler.

\*BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92, kontakt SLV

## 4.2 Konvertering af M-certifikat til Part-66 AML

### 4.2.1 Generelt (vedr. konvertering):

Konvertering af et M-certifikat til Part-66 AML kan foretages på baggrund af [Part 66](#), paragraf 66.A.70 konverteringsbestemmelser, det der populært kaldes *Protected Rights*.

I forbindelse med ikrafttrædelse af [\(EF\) Nr. 2042/2003](#) i Danmark har SLV udformet en *Conversion Report* iht. Part 66.B.300.

Denne rapport omfatter en vurdering af de tidligere nationale rettigheder og uddannelser til M-certifikatet, mod kravene i Part 66,

Rapporten afdækker, at de tidligere uddannelser til M-certifikatet i hovedtræk lever op til kravene i Part 66 til kategori B1 og B2. Det betyder at et Part-66 AML, på baggrund af en indehaverens tidligere rettigheder, dvs. typepåtegninger i M-certifikatet, kan udstedes med én eller flere af underkategorierne: B1.1, B1.2, B1.3, og/eller B1.4 samt B2, dog med evt. *limitations* (se 4.2.2)

Hvis en M-certifikatindehaver, i en godkendt vedligeholdelsesorganisation, har eller har haft rettigheder til at attestere for et helt luftfartøj efter *base maintenance* kan vedkommende tillige få påtegnet kategori C.

Typepåtegninger i M-certifikatet overføres til Part-66 AML og M-certifikatet annulleres (og returneres).

Efter ombytningen er det bestemmelserne i Part 66 som gælder for Part-66 AML, herunder fremtidige typeuddannelse, fornyelse, udvidelse med anden underkategori, fjernelse af *limitations* osv.

For ansøgere fra flyvevåbnet der har fået udstedt deres M-certifikat, alene på baggrund af uddannelse i flyvevåbnet, med påtegning af en flytype med baggrund i klarmelderuddannelsen, og som ikke har arbejdet i det Part 66 definerer som *Civil Aircraft Maintenance Environment*, (med andre ord ikke har arbejdet civilt), skal Part 66.A.30 (e) opfyldes. Dvs. før et M-certifikatet kan konverteres, skal indehaveren dokumentere at have arbejdet i *Civil Aircraft Maintenance Environment* i minimum 12 mdr. jf. [AMC 66](#) paragraf AMC 66.A.30 (e)1. og AMC 66.B.100.

### 4.2.2 Limitations (vedr. konvertering):

I forbindelse med udfærdigelsen af *Conversion Report* iht. [Part 66](#) paragraf 66.B.300, blev der fundet visse mangler i uddannelsen til M-certifikat i forhold til de teoretiske krav i Part 66. Disse mangler kan opdeles i 6 hovedgrupper:

1. indenfor digitalteknologi
2. i områder som værkstedsrutiner, materialelære, korrosion og NDT
3. områder omfattende træ og lærred
4. indenfor dieselteknologi
5. helikopterlære
6. human factor og love og bestemmelser

De nøjagtige mangler, med reference til Part 66 Appendix 1, er for de seks hovedområder:

1. 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.2, 4.3, 5.7, 5.8, 5.10, 5.13 og 5.14.
2. 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10, 6.11, 7.2, 7.5, 7.6, 7.10, 7.12, 7.13, 7.15, 7.18, 7.19.
3. 6.3.2 og 6.3.3.
4. 16.1, 16.2, 16.3, 16.4.2, 16.4.3, 16.5, 16.6, 16.8 og 16.10.

5. Hvis eleven ikke havde modtaget undervisning i helikopterlære, enten som en del af lærlingeuddannelsen, eller som efteruddannelse – mangler hele modul 12.
6. Hele modul 9, *Human Factor* og 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6 og 10.7.

Med reference til Part 66.A.70 skal et konverteret Part-66 AML begrænses i forhold til de mangler der måtte være i den nationale uddannelse.

Man har besluttet at håndtere den manglende uddannelse indenfor de seks områder på følgende måde:

1. Påtegne Part-66 AML med limitation: "B1 and B2, Excluding Aircraft with Glass Cockpit technology".
2. Påtegne Part-66 AML med *limitation*: "B1, Excluding Base Maintenance Aircraft Structure".
3. Påtegne Part-66 AML med *limitation*: "B1, Excluding Aircraft with Wooden structure and/or Fabric covering".
4. Påtegne Part-66 AML med *limitation*: "B1, Excluding Aircraft with Diesel technology".
5. Personer som ikke har modtaget undervisning i faget helikopterlære, enten under deres lærlingeuddannelse eller som efteruddannelse efter grundskole / flyteknisk grundkursus vil ikke ved konvertering få godskrevet Modul 12 (helikopterlære). Part-66 AML vil som sådan ikke være pålagt *limitation*, men hvis indehaveren på et senere tidspunkt ønsker at udvide Part-66 AML med B1.3 eller B1.4, skal vedkommende dokumentere eksamination i modul 12.
6. Med reference til Part 145, skal *Continuation Training* blandt andet omfatte opdatering i områderne love og bestemmelser og grunduddannelse i *human factor* jf. 145.A.30, herunder GM 145.A.30(e). Man antager derfor at ansøgeren er blevet opdateret i de manglende emner, hvorfor Part-66 AML ikke skal begrænses.

#### 4.2.3 Udeladelse af limitation (vedr. konvertering):

Hvis en indehaver af et M-certifikat har modtaget supplerende uddannelse eller opnået relevant erfaring, som dækker de områder som blev regnet som mangler, i tidligere uddannelser, i SLV's *Conversion Report* udfærdiget iht. Part 66.B.300, kan *limitation* udelades.

Med reference til de tidligere beskrevne seks områder (se 4.2.2), kan *limitation* udelades hvis ansøgeren:

1.
  - a. kan dokumentere bestået eksamination i de omtalte differencer eller
  - b. er lærlingeuddannet og færdiguddannet efter 1. januar 1996. (lærlingeuddannelser var på dette tidspunkt udvidet til at omfatte glascockpit emner. Flyteknisk grundkursus / grundskolen har aldrig indeholdt glascockpit emner) eller
  - c. har gennemgået og bestået eksamination i glascockpitkursus eller
  - d. har påtegnet en luftfartøjstype som ved første typecertificeringen var produceret med udstyr i væsentlig omfang, der anvender digital styring eller
  - e. kan dokumentere anden relevant uddannelse indenfor området som SLV kan godkende som ækvivalent.
2.
  - a. kan dokumentere bestået eksamination i de omtalte differencer eller
  - b. kan dokumenter " mere end ½ års arbejde i *base maintenance* miljø (udtrykket "arbejde i *base maintenance* miljø" (eller tilsvarende udtryk) skal fremgå af dokumentationen).
3.
  - a. kan dokumentere bestået eksamination i de omtalte differencer eller
  - b. kan dokumentere anden relevant uddannelse indenfor området som SLV kan godkende som ækvivalent.
4.
  - a. kan dokumentere bestået eksamination i de omtalte differencer eller
  - b. kan dokumentere anden relevant uddannelse indenfor området som SLV kan godkende som ækvivalent.
5. Ingen *limitation* - Forklaring givet i ovenstående afsnit punkt 5
6. Ingen *limitation* - Forklaring givet i ovenstående afsnit punkt 6.

#### 4.2.4 Praksis vedr. konvertering:

I det følgende gennemgås de papirer og dokumenter der skal fremsendes til SLV for konvertering.

1. [EASA Form 19](#). Følgende felter på side 1 udfyldes: "Oplysning om ansøgeren", "Ansøgning om" og "Ratings".

De øvrige felter på side 1 og side 2 kan udfyldes for information om ansættelsesforhold og erfaring.

- "Oplysning om ansøgeren" er selvforklarende
  - I afsnittet "Ansøgning om" afkrydses "Udstedelse af AML"
  - Under "Rating" afkrydses relevante kategorier og underkategorier (se 2.2). Med "relevante" i forhold til underkategorier indenfor B1, menes de underkategorier der er omfattet af typepåtegninger i M-certifikatet.
  - B2 afkrydses altid.
  - Hvis en M-certifikatindehaver i en godkendt vedligeholdelsesorganisation har eller har haft rettigheder til at attestere for et helt luftfartøj efter *base maintenance* kan der søges om kategori C. SLV kræver dokumentation for denne rettighed. [Attestationsskema for Part-66 AML, Kategori C](#), kan benyttes direkte eller bruges som eksempel på hvordan en attestation fra en Part 145 Organisation kan udfærdiges.
  - Ansøgningen underskrives nederst på side 1 af ansøgeren. Evt. attesterende underskrift på side 2, skal underskrives af SLV accepteret person i godkendt vedligeholdelses organisation.
2. For udeladelse af *limitation*:
1. "B1 and B2, Excluding Aircraft with Glass Cockpit technology",
  2. "B1, Excluding Base Maintenance Aircraft Structure",
  3. "B1, Excluding Aircraft with Diesel technology"
  4. "B1, Excluding Aircraft with Wooden structure and/or Fabric covering" og/eller
  5. dokumentation for modul 12,
- vedlægges kursus- eller eksamensbevis, attestation og/eller anden dokumentation som beskrevet i afsnittet 4.2.3 Udeladelse af *limitations*.
3. Ansøgere som har opnået deres praktiske erfaring udenfor *civil aircraft maintenance environment*, f.eks. ved [flyvevåbnet](#), flyfabrikanter og lignende, skal fremsende dokumentation som dokumenterer at disse perioder er suppleret med 12 måneders erfaring fra *civil aircraft maintenance environment*, jf. AMC 66.A.30 (e) 1.
4. M-certifikatet skal medsendes for annullering. M-certifikatet returneres til indehaver i annulleret stand.

Part-66 AML udstedes altid med type(r) efter konvertering, da det er indehaverens tidligere rettigheder der konverteres, herunder rettigheder på påtegnede typer i M-certifikatet.

Benævnelsen for typen kan være ændret, da påtegninger i Part-66 AML skal være iht. liste i [AMC 66, Appendix 1, seneste revision](#).

Danske M-certifikater kan være påtegnet luftfartøjstyper som ikke findes på denne liste. Det drejer sig bl.a. om typer uden EASA typecertifikat, veteranfly, eksperimentalfly o.l.

SLV håndterer typepåtegningerne for sådanne typer ved overførsel til siden "Annex to EASA Form 26" - *National Privileges*" under rubrik XIV bagerst i Part-66 AML.

Rettigheder på fly, der er listet under rubrik XIV, styres af BL 6-65 og er kun gældende for dansk registrerede luftfartøjer.

#### 4.3 Udstedelse af Part-66 AML på baggrund af lærlingeuddannelser før klasse 8 og flyteknisk-grundkursus / grundskole med beståelsesprocent på mindst 75% i samtlige fag

##### 4.3.1 Generelt (vedr. nationalt godkendte udd.):

Udgangspunktet i dette afsnit er en ansøger, der har en teoretisk grunduddannelse, som er godkendt iht. BL 6-92\* for udstedelse af et M-certifikat og med en beståelsesprocent på mindst 75% i samtlige fag, men som ikke har fået udstedt et M-certifikat.

Dette kan være gældende for [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#) lærlingeuddannelser før Klasse 8 og Flyteknisk Grundskole fra både TEC Aviation (Luftfartsskolen) og [Flyvevåbnets Specialskole](#).

\*(BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92, kontakt SLV).

Jf. [Part 66](#) paragraf 66.A.70 (b) kan personer, der har påbegyndt deres uddannelse før 28. september 2003, færdiggøre sådanne uddannelser og få udstedt et Part-66 AML under samme vilkår som hvis der var tale om en konvertering.

Med baggrund i at Part 66.A.25 (b) giver mulighed for merit for teoretisk viden, hvis der kan dokumenteres sammenfald mellem indhold og eksamen, har SLV besluttet, at denne bestemmelse kan anvendes hvis en ansøger har bestået samtlige fag med mindst 75%.

Resultatet af denne anvendelse af reglerne er, at en ansøgning om Part-66 AML,

- i forhold til det teoretiske indhold, vurderes i henhold til Part 66.B.300 med evt. *limitations* som beskrevet i afsnittene 4.2.2 og 4.2.3 og
- i forhold til erfaring, skal betingelserne beskrevet i Part 66.A.30 opfyldes (se bilag 2 til denne vejledning).

Hvis de teoretiske eksamener er bestået med mindre 75 % henvises til afsnit:

- 5.2 Færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML efterfulgt af afsnit  
4.2 Udstedelse og udvidelse af Part-66 AML (herunder konvertering af M-certifikat)

#### 4.3.2 *Praksis for udstedelse (vedr. nationalt godkendte udd.):*

I det følgende gennemgås de papirer og dokumenter der skal fremsendes til SLV for udstedelse.

1. [EASA Form 19](#). Følgende felter på side 1 udfyldes: "Oplysning om ansøgeren", "Ansøgning om" og "Ratings".  
De øvrige felter på side 1 og side 2 kan udfyldes for information om ansættelsesforhold og erfaring.
  - "Oplysning om ansøgeren" er selvforklarende
  - I afsnittet "Ansøgning om" afkrydses "Udstedelse af AML"
  - Under "Rating" afkrydses relevante kategorier og underkategorier (se 2.2).
  - Ansøgningen underskrives nederst på side 1 ansøgeren. Evt. attesterende underskrift på side 2, skal underskrives af SLV accepteret person i godkendt vedligeholdelses organisation.
2. Dokumentation for beståede lærlingeuddannelse eller flyteknisk grundkursus / grundskole – herunder karakterskema for de enkelte fag, som dokumenterer at samtlige fag er bestået med mindst 75 %.  
Hvor det er flyteknisk grundkursus / grundskole som danner grundlag for ansøgningen, fremsendes tillige kopi af ansøgerens oprindelige svendebrev (eller tilsvarende uddannelsesbevis) som dokumentation for opfyldelse af indgangskravet til flyteknisk grundkursus / grundskole.
3. For udeladelse af *limitation*, dokumentation jf. afsnit 4.2.3.
4. Dokumentation for erfaring, herunder opfyldelse af delkrav for udstedelse som angivet i Bilag 2 til denne vejledning, attesteret af godkendt vedligeholdelsesorganisation.
5. En underskrevet [samtykkeerklæring](#).
6. Ansøgere som har opnået deres praktiske erfaring udenfor *civil aircraft maintenance environment*, f.eks. ved [flyvevåbnet](#), flyfabrikanter og lignende, skal fremsende dokumentation:
  - a. som gør det muligt for SLV at vurdere om denne erfaring er ækvivalent til civil erfaring jf. [Part 66](#) paragraf 66.A.30 (e) og [AMC 66](#) paragraf AMC 66.B.100 (se bilag 2 til denne vejledning) og
  - b. som dokumenterer at disse perioder er suppleret med erfaring fra *civil aircraft maintenance environment*, jf. AMC 66.A.30 (e)1.

Et Part-66 AML kan udstedes uden typeuddannelse og typepåtegning.

#### 4.4 Udstedelse af PART-66 AML på baggrund af [JAR 147 basic training course](#) eller [JAR 147 ækvivalent "basic training course"](#)

##### 4.4.1 *Generelt (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):*

Udgangspunktet i dette afsnit er en ansøger der har en teoretisk grunduddannelse, fra [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#) eller [JAR 147 uddannelse fra Flyvevåbnets Specialskole](#), som enten er godkendt



som JAR 147 uddannelse eller anerkendt som JAR 147 ækvivalent uddannelse, men hvor personen ikke har fået udstedt et JAR 66 AML.

Ved implementeringen af JAR 66 og JAR 147 bestemmelserne, reviderede TEC Aviation (Luftfartsskolen) og Flyvevåbnets specialskole uddannelserne således, at de var i overensstemmelse med JAR bestemmelserne.

I [\(EF\) Nr. 2042/2003](#) er der ikke direkte taget hensyn til en JAR 147 teoretisk uddannelse i forhold til udstedelse af et Part-66 AML, hvorfor sådanne uddannelser er omfattet af Part 66.A.70 (b) som tillader personer, der har påbegyndt deres uddannelse før 28. september 2003, at de kan færdiggøre sådanne uddannelser og få udstedt et Part-66 AML under samme vilkår som hvis der havde været tale om en konvertering.

På baggrund af dette er JAR uddannelser beskrevet i, den af SLV udformede, *Conversion Report* (se 4.2.1).

For TEC Aviation (Luftfartsskolen) er der tale om uddannelser fra Klasse 8 til og med 24 (klasse 20-24 kan have modtaget uddannelse i forskellene mellem JAR 66 og Part 66 bestemmelserne (Part update)).

Vær opmærksom på at der, for enkelte tidlige klassers vedkommende (til og med klasse 14), ikke var indført krav om en beståelsesprocent på 75 %. For elever fra disse tidlige klasser, med en beståelsesprocent på mindre end 75 %, henvises til afsnit:

5.2 Administrativ udstedelse af M-certifikat for konvertering, efterfulgt af afsnit

4.2 Udstedelse og udvidelse af Part-66 AML (herunder konvertering af M-certifikat)

For Flyvevåbnets specialskole er der tale om alle elever som har modtaget et JAR 147 *Certificate of Recognition* (COR).

#### 4.4.2 Limitations (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):

I forbindelse med SLV's udfærdigelse af *Conversion Report* iht. [Part 66](#) paragraf 66.B.300, blev der fundet visse mangler i uddannelsen til JAR-66 AML i forhold til de teoretiske krav i Part 66. Disse mangler kan opdeles i 2 hovedgrupper, indenfor områderne:

1. Dieselteknologi og
2. Træ og lærred.

De nøjagtige mangler, med reference til Part 66, Appendix 1, er for hovedområderne:

1. 16.1, 16.2, 16.3, 16.4.2, 16.4.3, 16.5, 16.6, 16.8 og 16.10.
2. 6.3.2 og 6.3.3.

Med reference til Part 66.A.70 skal et konverteret Part-66 AML begrænses i forhold til de mangler der måtte være i den nationale uddannelse.

Man har besluttet at håndtere den manglende uddannelse indenfor de to områder på følgende måde:

1. Påtegne Part-66 AML med *limitation*: "B1, Excluding Aircraft with Diesel technology".
2. Påtegne Part-66 AML med *limitation*: "B1, Excluding Aircraft with Wooden structure and/or Fabric covering".

#### 4.4.3 Udeladelse af limitation (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):

Hvis en ansøger har modtaget supplerende uddannelse, som dækker de områder som er beskrevet i *Conversion Report*, kan *limitation* udelades.

Med reference til de tidligere beskrevne to områder kan *limitation* udelades hvis ansøgeren:

1. a. kan dokumentere bestået eksamination i de i afsnit 4.4.2 omtalte differencer (normalt TEC Part update) eller
- b. kan dokumentere anden relevant uddannelse indenfor området som SLV kan godkende som ækvivalent.
2. a. kan dokumentere bestået eksamination i de i afsnit 4.4.2 omtalte differencer (normalt TEC Part update) eller
- b. kan dokumentere anden relevant uddannelse indenfor området som SLV kan godkende som ækvivalent.

#### 4.4.4 Praksis for udstedelse (vedr. JAR 147/ækvivalente udd.):

I det følgende gennemgås de papirer og dokumenter der skal fremsendes til SLV for udstedelse.

1. [EASA Form 19](#). Følgende felter på side 1 udfyldes: "Oplysning om ansøgeren", "Ansøgning om" og "Ratings".  
De øvrige felter på side 1 og side 2 kan udfyldes for information om ansættelsesforhold og evt. dokumentation for erfaring.
  - "Oplysning om ansøgeren" er selvforklarende
  - I afsnittet "Ansøgning om" afkrydses "Udstedelse af AML"
  - Under "Rating" afkrydses relevante kategorier og underkategorier (se 2.2).
  - Ansøgningen underskrives nederst på side 1 af ansøgeren. Evt. attesterende underskrift på side 2, skal underskrives af SLV accepteret person i godkendt vedligeholdelses organisation.
2. Dokumentation på bestået JAR 147 uddannelse eller JAR 147 ækvivalent uddannelse fra [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#) eller [Flyvevåbnets Specialskole](#). For elever med en beståelsesprocent på mindre end 75 %, henvises til afsnit 5.2 Færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML.
3. For udeladelse af *limitation*, dokumentation jf. afsnit 4.4.3.
4. Dokumentation for erfaring, herunder opfyldelse af delkrav for udstedelse som angivet i Bilag 2 til denne vejledning, attesteret af godkendt vedligeholdelsesorganisation. SLV har udformet nogle attestationskemaer for erfaring ([B1.1/B1.3\(&B2\)](#), [B1.2/B1.4\(&B2\)](#) og [C](#)) som fremover kan anvendes af godkendte vedligeholdelsesorganisationer ved førstegangsudstedelse af Part-66 AML. Skemaet kan også anvendes som eksempel på hvordan en godkendt vedligeholdelsesorganisation selv kan udtrykke en attestation af erfaring. I alle tilfælde skal der forefindes dokumentation i organisation som understøtter attestationen. SLV ønsker at henlede opmærksomheden på noten i Bilag 4 til denne vejledning vedrørende "dokumentation for erfaring".
5. En underskrevet [samtykkeerklæring](#).
6. Ansøgere som har opnået deres praktiske erfaring udenfor *civil aircraft maintenance environment* f.eks. ved [flyvevåbnet](#), flyfabrikanter og lignende, skal fremsende dokumentation
  - a. som gør det muligt for SLV at vurdere om denne erfaring er ækvivalent til civil erfaring jf. [Part 66](#) paragraf 66.A.30 (e) samt [AMC 66](#) paragraf AMC 66.B.100 og
  - b. som dokumenterer at disse perioder er suppleret med erfaring fra det *civil aircraft maintenance environment*, Jf. AMC 66.A.30.(e)(1), (se bilag 2).

Et Part-66 AML kan udstedes uden typeuddannelse og typepåtegning.

## 4.5 Udstedelse af PART-66 AML på baggrund af Part 147 *basic training course* eller beståede moduler

### 4.5.1 Generelt (Part 147 udd.):

Dette afsnit omhandler udstedelse af et Part-66 AML efter opfyldelse af kravene i [Part 66](#) henholdsvis: Part 66.A.25 *Basic knowledge requirements*, ved enten:

- gennemført *Part 147 basic training course* fra [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#), [Flyvevåbnets Specialskole](#) eller anden Part 147 skoler\* eller
- bestået eksamination i relevante moduler for en kategori eller underkategori (se bilag 1 til denne vejledning)

Part 66.A.30 *Experience requirements* (se Bilag 2 til denne vejledning) - Opfyldelse af delkrav:

- Generel erfaring
- Erfaring indenfor ansøgt kategori
- Nylig erfaring inden for ansøgt kategori
- Evt. erfaring indenfor *civil maintenance environment*

\*Link til: [JAR 147 List 4](#) & [List of EASA foreign Part-147 approvals](#)

#### 4.5.2 Praksis vedr. udstedelse (Part 147 udd.):

I det følgende gennemgås de papirer og dokumenter der skal fremsendes til SLV for udstedelse.

1. [EASA Form 19](#). Følgende felter på side 1 udfyldes: "Oplysning om ansøgeren", "Ansøgning om" og "Ratings". De øvrige felter på side 1 og side 2 kan udfyldes for information om ansættelsesforhold og erfaring.
  - "Oplysning om ansøgeren" er selvforklarende.
  - Afsnittet "Ansøgning om" afkrydses "Udstedelse af AML".
  - Under "Rating" afkrydses relevante kategorier og underkategorier (se 2.2).
  - Ansøgningen underskrives nederst på side 1 af ansøgeren. (Evt. attesterende underskrift nederst på side 2, skal underskrives af SLV accepteret person i godkendt vedligeholdelses organisation).
2. Dokumentation for beståede moduler som angivet i bilag 1 enten som gennemført Part 147 *basic training course*, eller som enkeltvis beståede moduler.
3. Dokumentation for erfaring, herunder opfyldelse af delkrav for udstedelse som angivet i bilag 2 til denne vejledning, attesteret af godkendt vedligeholdelsesorganisation. SLV har udformet nogle attestationskemaer for erfaring ([B1.1/B1.3\(&B2\)](#), [B1.2/B1.4\(&B2\)](#) og [C](#)) som fremover kan anvendes af godkendte vedligeholdelsesorganisationer ved førstegangsudstedelse af Part-66 AML. Skemaet kan også anvendes som eksempel på hvordan en godkendt vedligeholdelsesorganisation selv kan udtrykke en attestations af erfaring. I alle tilfælde skal der forefindes dokumentation i organisation som understøtter attestationsen. SLV ønsker at henlede opmærksomheden på noten i Bilag 4 til denne vejledning vedrørende "dokumentation for erfaring".
4. En underskrevet [samtykkeerklæring](#).
5. Ansøgere som har opnået deres praktiske erfaring udenfor *civil aircraft maintenance environment* f.eks. ved flyvevåbnet, flyfabrikanter og lignende, skal fremsende dokumentation
  - a. som gør det muligt for SLV at vurdere om denne erfaring er ækvivalent til civil erfaring jf. [Part 66](#) paragraf 66.A.30 (e) og [AMC 66](#) paragraf AMC 66.B.100, (se Bilag 2 til denne vejledning) og
  - b. som dokumenterer at disse perioder er suppleret med erfaring fra *civil aircraft maintenance environment*, jf. AMC 66.A.30 (e)1.

Et Part-66 AML kan udstedes uden typeuddannelse og typepåtegning.

## 4.6 Udvidelse af et Part-66 AML med ny kategori/underkategori eller påtegning af ny luftfartøjstype

### 4.6.1 Udvidelse med ny kategori eller underkategori:

For udvidelse af et Part-66 AML skal ansøgeren udfylde og fremsende [EASA Form 19](#) samt følgende dokumentation:

1. Dokumentation for bestået relevante moduler indenfor den søgte kategori eller underkategori (se Bilag 1 til denne vejledning).
  - a. Hvis det Part-66 AML som ønskes udvidet er udstedt på baggrund af konvertering fra et M-certifikat eller konverteret grunduddannelse som var påbegyndt før 28. september 2003, findes denne dokumentation allerede hos SLV, da indehaveren fik godskrevet samtlige moduler på både B1 og B2 niveau som bestået eksamination (dog med forbehold for modul 12 – hvis en ansøger før konverteringen ikke havde fået uddannelse i helikopterlære, enten som en del af lærlingeuddannelsen eller som efteruddannelse, vil modul 12 ikke være godskrevet).
  - b. Hvis det Part-66 AML som ønskes udvidet er udstedt på baggrund af gennemført Part 147 *Basic training course* eller bestået eksamination i relevante moduler, medsendes dokumentation for de moduler som iht. bilag 1 til denne vejledning er krævet, udover de moduler som danner grundlag for det allerede udstedte Part-66 AML.
2. Dokumentation for erfaring, herunder opfyldelse af delkrav for udvidelse som angivet i Bilag 3 til denne vejledning, attesteret af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.
3. Det oprindelige Part-66 AML som ønskes udvidet.

#### 4.6.2 Udvidelse med baggrund i typeuddannelse på store luftfartøjer og komplekse luftfartøjer:

For udvidelse af Part-66 AML skal ansøgeren udfylde og fremsende [EASA Form 19](#) samt følgende dokumentation:

1. Dokumentation for gennemført typeuddannelse i overensstemmelse med Part 66.
2. Det oprindelige Part-66 AML som ønskes udvidet

Dokumentation for typeuddannelsen kan være forskellige, afhængig af formen for kursusgodkendelse:

1. Hvis hele uddannelsen er foregået på en PART 147 skole, dvs. teoretisk undervisning med teoretisk eksamination og praktisk undervisning indeholdende *assessment*, har Part 147 skolen udstedt et *Certificate of Recognition (COR)*, for både de teoretiske og de praktiske elementer af uddannelsen.  
Ifølge Part 66 skulle dette certifikat, med baggrund i gensidig anerkendelse i EU landene af Part 147 uddannelser, alene kunne danne grundlag for udvidelse.  
Se 4.6.4 for evt. forbehold og problemstillinger hvis typeuddannelser er foregået helt eller delvis i udlandet.
2. Hvis uddannelsen er gennemført efter direkte godkendelse af SLV som beskrevet i afsnit 6.3 fremsendes den dokumentation som er beskrevet deri.

Vær opmærksom på at typekurser, der skal godkendes af SLV afregnes iht. [BL 9-10](#), pkt. 3.2.1.1.

#### 4.6.3 Udvidelse med baggrund i typeuddannelse på "simple luftfartøjer":

For udvidelse af Part-66 AML skal ansøgeren udfylde og fremsende [EASA Form 19](#) samt følgende dokumentation:

1. Dokumentation for gennemført praktisk typeuddannelse ved *on job training list* attesteret at typecertificeret staff og af SLV godkendt person i vedligeholdelsesorganisation (se 6.4.2)
2. Det oprindelige Part-66 AML som ønskes udvidet

Efter SLV har modtaget og godkendt ovenstående dokumentation aftales dato og sted for praktisk prøve.

Efter afholdt og bestået praktisk prøve (se 6.4.3) vil typen blive påtegnet Part-66 AML.

Hvis Part-66 AML indehaveren efter typeuddannelsen opfylder betingelserne for *Group Rating* (se 2.5.5) vil certifikatet i forbindelse med denne påtegning, blive påtegnet den relevante *Group Rating*.

#### 4.6.4 Udvidelse med baggrund i typeuddannelse foretaget i udlandet:

Part-66 AML indehavere skal være opmærksomme på, at typeuddannelse i udlandet kun kan direkte anerkendes af SLV, hvis den er foregået på en Part 147 skole og hvis uddannelsen har omfattet både den teoretiske og praktiske del (se 3.3), og dokumenteret ved *Certificate of Recognition (COR)*.

Ifølge Part 66 skulle dette certifikat, med baggrund i gensidig anerkendelse i EU landene af Part 147 uddannelser, alene kunne danne grundlag for udvidelse.

Der er dog nogle væsentlige forbehold:

Med hensyn til den teoretiske del har SLV erfaret at udenlandsk udstedte *Certificate of Recognition (COR)* ikke altid er entydige. Det kan dreje sig om uforståelige eller tvetydige angivelser på *COR*, typeuddannelser som er afholdt uden at omfatte det fulde pensum som angivet i Part 66 og lign.

Med hensyn til *COR* for den praktiske del har SLV yderligere erfaret at varigheden af praktikperioden enten ikke er overholdt eller slet ikke vurderet, som krævet i Part 66 herunder [AMC 66](#), paragraf AMC 66.A.45(d)

Med baggrund i ovenstående erfaringer kan det påregnes, at SLV vil kræve yderligere dokumentation for kursusindhold, varighed, eksamination, varighed af praktik og begrundelse for evt. reduktion i praktiktiden før påtegning.

En dansk Part-66 AML indehaver, ansat i en ikke-dansk Part 145 organisation, der deltager i et udenlandsk, nationalt Part 66 godkendt, typekursus, skal være klar over at et sådant uddannelsesforløb ikke automatisk giver ret til udvidelse af det danske Part-66 AML.

SLV råder derfor alle, som mener at de ved et typekursus vil være omfattet af dette, om at kontakte SLV inden kurset påbegyndes.

## 4.7 Fjernelse af *limitation* i et Part-66 AML

### 4.7.1 Generelt:

Et Part-66 AML, som med baggrund i *Conversion Report* udfærdiget iht. Part 66.B.300, har fået påtegnet *limitations*, kan efter dokumentation for supplerende eksamination få fjernet *limitations*.

### 4.7.2 Praksis for fjernelse af *limitations*:

For fjernelse af en "*limitation*" fra et Part-66 AML skal ansøgeren udfylde og fremsende [EASA Form 19](#) samt følgende dokumentation:

1. Vedrørende *limitation*:
  1. "B1 and B2, Excluding Aircraft with Glass Cockpit technology". For at fjerne denne *limitation*, må eksamination i Part 66 appendiks 1, modul 4 og 5, punkterne: 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10, 5.11, 5.12, 5.13, 5.14, og 5.15 dokumenteres.
  2. "B1, Excluding Base Maintenance Aircraft Structure". For at fjerne denne *limitation*, må eksamination i Part 66 appendiks 1, modul 6 og 7, punkterne 6.1, 6.3, 6.4, 7.2, 7.5, 7.15, 7.18, 7.19 dokumenteres.
  3. "B1, Excluding Aircraft with Diesel technology. For at fjerne denne *limitation*, må eksamination i Part 66 appendiks 1, modul 16, punkterne 16.1, 16.2, 16.3, 16.4.2, 16.4.3, 16.5, 16.6, 16.8 og 16.10 dokumenteres.
  4. "B1, Excluding Aircraft with Wooden structure and/or Fabric covering. For at fjerne denne *limitation*, må eksamination i Part 66 appendiks 1, modul 6, punkterne 6.3.2 og 6.3.3 dokumenteres.
2. Det oprindelige Part-66 AML.

## 4.8 Fornyelse

### 4.8.1 Generelt:

M-certifikatet er uden udløbsdato, men kan ikke anvendes efter 28. september 2008.  
JAR-66 AML og Part-66 AML har en 5-års gyldighedsperiode:

Dato for udløb af JAR/Part 66 AML stå i rubrik IX i AML'et:

I JAR AML står der: *Review date*

I Part AML står der: *Valid until*

Begge certifikater styres i dag af regelsættet i (EF) 2042/2003.

I begge tilfælde er JAR/Part-66 AML ikke gyldigt hvis datoen i rubrik IX er overskredet og AML indehaveren kan derfor ikke udføre CRS, jf. Part 66.A.40.

AML'et skal (5 uger) inden udløbsdato (datoen i rubrik IX i AML) indsendes til SLV for verifikation og fornyelse. Ved fornyelse vil AML'et vil blive forlænget med en ny 5 års gyldighedsperiode.

I forbindelse med ændring/udvidelse vil AML'et ligeledes blive ombyttet og gyldighedsperioden forlænget.

Ved fornyelse vil JAR-66 AML blive ombyttet til Part-66 AML.

Indehavere af både M-certifikat og JAR-66 AML, der allerede har konverteret typer over 5700 kg fra M-certifikatet til JAR-66 AML, og som stadig har et gyldigt M-certifikat med typer på 5700 kg og derunder kan, uden beregning, få disse konverteret over i Part-66 AML ved fornyelse af JAR-66 AML.

### 4.8.2 Praksis ved Fornyelse:

For fornyelse af Part-66 AML skal ansøgeren udfylde og fremsende [EASA Form 19](#) samt det oprindelige JAR/Part-66 AML som ønskes fornyet.

## 5. M-CERTIFIKAT

### 5.1 Generelt

Med ikrafttrædelse af Kommissions Forordning ([EF](#)) Nr. 2042/2003 af 28. november 2003 og udløb af overgangsbestemmelserne givet i samme forordning i artikel 7 punkt 3 (e) og (f) (beskrevet under afsnit 1.2.1), kan SLV ikke længere udstede, udvide eller ændre M-certifikater.

Med hensyn til allerede udstedte M-certifikater henvises til afsnit 1.2.2 for beskrivelse af overgangsordning fra nationale certifikater til Part-66 AML.

En sammenfatning af afsnit 1.2.2 kan udtrykkes således:

- SLV kan konvertere alle M-certifikater som anvendes eller har været anvendt som grundlag for CRS (*Certificate of Release to Service*).
- Kun M-certifikater, påtegnet luftfartøjstyper med MTOM 5700 kg. eller mindre kan fortsat anvendes som grundlag for CRS frem til 28. september 2008. For fortsat at kunne opretholde rettigheder efter denne dato, skal M-certifikater konverteres til Part-66 AML. (Se 4.2)
- Efter 28. september 2008 kan M-certifikater ikke længere anvendes som grundlag for CRS.

Uddannelser påbegyndt inden 28. september 2003, for udstedelse af M-certifikat, kan jf. [Part 66](#) paragraf 66.A.70.(b) færdiggøres i henhold tidligere nationale bestemmelser. Efter afsluttet uddannelse kan denne konverteres og danne grundlag for udstedelse af Part-66 AML efter samme retningslinjer som et M-certifikat der konverteres.

I praksis betyder dette, at en ansøger med en uddannelse påbegyndt for udstedelse af M-certifikat, skal efterleve kravene i BL 6-65\*, (herunder BL 6-92\*\* og BL 6-93\*) og efter afsluttet uddannelse, konverterer disse rettigheder som beskrevet under afsnit 4.2.

\*Link til [BL-serien](#)

\*\*BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92 kontakt SLV.

For ansøgere hvor hele, eller en væsentlig del af den praktiske uddannelse er fra flyvevåbnet, og hvor vedkommende ikke har arbejdet i det Part 66 definere som "Civil Aircraft Maintenance Environment", (med andre ord, "ikke arbejdet civilt"), skal Part 66.A.30 (e) opfyldes.

Dvs. efter færdiggørelse af uddannelsen til M-certifikat, skal indehaveren dokumentere at have arbejdet i *Civil Aircraft Maintenance Environment* i mindst 12 mdr. inden M-certifikat uddannelsen kan konverteres til Part-66 AML.

### 5.2 Færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML

Udgangspunktet i dette afsnit er, for hovedparten, ansøgere som har teoretisk grunduddannelsen godkendt iht. BL 6-92\*\* for udstedelse af et M-certifikat, men med en beståelsesprocent på mindre end 75% i et eller flere fag. Dette kan være gældende for [TEC Aviation \(Luftfartsskolen\)](#)'s lærlingeuddannelser før klasse 14 og Flyteknisk Grundskole fra både Luftfartsskolen og [Flyvevåbnets Specialskole](#) og som ikke har fået udstedt et M-certifikat.

\*\*BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92 kontakt SLV.

Ansøgere, hvor eksamen fra den teoretiske uddannelse er bestået med 75% eller mere i samtlige fag, kan ansøge om et Part-66 AML som beskrevet i afsnit 4.3 og 4.4.

Den væsentlige forskel mellem en udstedelse iht. dette afsnit og den som er beskrevet i afsnit 4.3 og 4.4 er at ansøgere skal have gennemført og bestået en typeuddannelse jf. BL 6-93\*.

For ansøgning om administrativ udstedelse af M-certifikat for konvertering, skal ansøgeren opfylde kravene i BL 6-65\* punkt 4, hvor hovedkravene til uddannelsen er:

- have svendebrev/uddannelsesbevis som flyvemekaniker eller svendebrev/uddannelsesbevis inden for Smede- og Maskinarbejderfagets smede- og maskinlinie, transportlinie eller elektroniklinie med mindst 3 års læretid eller anden håndværksmæssig uddannelse, der efter SLV's vurdering kan sidestilles hermed, samt

- have været beskæftiget på luftfartøjer i mindst 24 måneder med alsidig praktisk vedligeholdelse (Praktiktid erhvervet på grund- og typekursus, jf. BL 6-92 og BL 6-93, kan medregnes praktiktiden) og
- med tilfredsstillende resultat have gennemført den grunduddannelse for flyvemekanikercertifikat, der er nævnt i BL 6-92\*\*, og den typeuddannelse, der er nævnt i BL 6-93\*.

\*Link til [BL-serien](#).

\*\*BL 6-92 er ikke længere gældende, for kopi af BL 6-92, kontakt SLV.

Herudover vil der for personer med baggrund fra flyvevåbnet være krav om dokumentation for civil erfaring som dokumenterer at disse perioder er suppleret med 12 måneders erfaring fra *civil aircraft maintenance environment*, jf. AMC 66.A.30 (e)1.

#### 5.2.1 Praksis ved ansøgning om færdiggørelse af uddannelse til M-certifikat for udstedelse af Part-66 AML:

Ansøgeren fremsender [Ansøgning om udstedelse/udvidelse af flyvemekanikercertifikat \(M-CERTIFIKAT\)](#) attesteret på bagsiden af godkendt uddannelses- eller vedligeholdelsesorganisation, medfølgende:

- Kopi af Dåbs- eller fødselsattest.
- Kopi af Pas eller anden dokumentation for højde og øjenfarve.
- To vellignede fotografier 4,5 X 5 cm. Brystbillede med navn på bagsiden.
- Dokumentation for grund- og typeuddannelse.
- Svendebrev eller uddannelsesbevis.
- En underskrevet [samtykkeerklæring](#).

Før udstedelse kan finde sted skal ansøgeren bestå en praktisk prøve overfor SLV på den luftfartøjstype der er modtaget typeuddannelse på.

Efter opfyldelse af udstedelseskravene i [BL 6-65](#) og bestået praktisk prøve for SLV, betragtes uddannelse til M-certifikat som færdiggjort.

Udstedelse (konvertering af M-certifikatet) af Part-66 AML vil blive behandlet som beskrevet i afsnit 4.2.

## 6. TASK TRAINING OG TYPEUDDANNELSE – godkendelse af uddannelsesforløb

### 6.1 Generelt

Al godkendelse af *task training* og typeuddannelse for opnåelse af CRS (Certificate of Release to Service) privilegier og/eller påtegning i Part-66 AML er styret ved [Part 66](#) paragraf 66.A.45 og Part 66 Appendix III, samt relaterede vejledende materiale [AMC 66](#) og [GM 66](#).

Overordnet betragtet kan uddannelserne deles op i tre områder:

- *Task training* for opnåelse af CRS rettigheder i en Part 145 organisation. (2.5.2)
- Typeuddannelse på "Store Luftfartøjer" og "Komplekse Luftfartøjer" (2.5.3)
- Typeuddannelse på "Simple Luftfartøjer" (2.5.4)

### 6.2 Task training

6.2.1 *Generelt (Task training):*  
Se 2.5.2

6.2.3 *Godkendelse af task training:*

Følgende er alene rettet mod godkendelse af *task training* i en [Part 145](#) organisation. (Uddannelse i en [Part 147](#) organisation er styret og godkendt af Part 147 i henhold til organisationens Part-147 godkendelse).

Godkendelsen vil være omfattet af organisationens Part 145 godkendelse og er alene gældende for organisationens egne teknikere.

Uddannelsen skal beskrives, med opdeling i to hovedområder:

1. Procedure for afholdelse af kursus.
  2. Det individuelle kursus (et for hver luftfartøjstype).
1. Procedurebeskrivelserne skal som minimum indeholde:
    - a. Beskrivelse af kvalifikationskrav til instruktører og evt. *assessorer*, både til den teoretiske og/eller praktisk del.
    - b. Navne på instruktører og assessorer og deres beføjelser.
    - c. Beskrivelse af hvordan undervisning skal udføres/afholdes - teori og/eller praktik.
    - d. Beskrivelse af hvordan organisationen arrangerer en teoretisk eksamination og/eller hvordan *assessment* skal forløbe og hvilke kriterier der lægges til grund for vurderingen.
  2. Det individuelle kursusprogram (et for hver luftfartøjstype):
    - a. En syllabus for den evt. teoretiske undervisning med timeangivelser.
    - b. Beskrivelse af undervisningsmaterialer.
    - c. Hvis kurset omfatter teoretisk undervisning, et sæt eksamensspørgsmål.
    - d. Et struktureret og uddybende praktikprogram målrettet mod den ansøgte *task*.
    - e. Udforme dokumentation for gennemført teoretisk og/eller praktik uddannelse, herunder teoretisk eksamination og/eller *assessment*.

Da godkendelsen er omfattet af organisationens Part 145 godkendelse, skal ovennævnte være beskrevet i organisationens procedure (MOE) og godkendt af SLV før afvikling af uddannelserne.

### 6.3 Godkendelse af uddannelser for ”*large airplanes*” og ”komplicerede luftfartøjer”

#### 6.3.1 Generelt:

Som beskrevet i afsnit 2.5.3 kan uddannelse på ”*large airplanes*” og ”komplicerede luftfartøjer” foretages på en Part 147 skole eller i en godkendt vedligeholdelsesorganisation hvor SLV har godkendt uddannelsen.

For så vidt angår fuld uddannelse (både teoretisk og praktisk) i en Part 147 organisation, er kravene beskrevet i afsnit 2.5.3, 3.3 og 6.3.2.

Hvad angår SLV godkendelse af typeuddannelse i en godkendt vedligeholdelsesorganisation, har SLV opstillet tre forskellige modeller for godkendelse:

- Part 147 teoriuddannelse og Part 145 praktisk uddannelse – éngangsgodkendelse, (6.3.3).
- Teoretisk og praktisk uddannelse i en intern skoleorganisation i Part 145 organisationen, (6.3.4).
- Ekstern teoriuddannelse og Part 145 praktisk uddannelse – éngangsgodkendelse, (6.3.5).

Disse tre uddannelsesgodkendelser er ikke omfattet af gensidig anerkendelse, og giver derfor ikke umiddelbart mulighed for, at en indehaver af et udenlandsk udstedt Part-66 AML, ansat i en dansk godkendt vedligeholdelsesorganisation der deltager i et sådant kursusforløb, kan få påtegnet sit Part-66 AML i det land hvor AML'et er udstedt.

Den godkendte vedligeholdelsesorganisation, eller Part-66 AML indehaveren må i hvert enkelt tilfælde henvende sig til det pågældende udstedelsesland for evt. godkendelse.

Vær opmærksom på at typekurser, der skal godkendes af SLV afregnes iht. [BL 9-10](#), pkt. 3.2.1.1.



### 6.3.2 Fuld Part 147 typeuddannelse – både teoretisk og praktisk:

En fuld Part 147 typeuddannelse dokumenteres ved "Certificate of Recognition" fra vedkommende Part 147 skole, hvor det klart af certifikatet skal fremgå, at både den teoretiske og den praktiske del er omfattet.

Ifølge Part 66 skulle et sådant *Certificate of Recognition*, med baggrund i gensidig anerkendelse i EU landene af Part 147 uddannelser, alene kunne danne grundlag for udvidelse.

Se 4.6.4 for evt. forbehold og problemstillinger hvis typeuddannelser er foregået helt eller delvis i udlandet.

Påtegning af type i Part-66 AML kan efter evt. supplerende/udbydende informationer ske på baggrund af Form 19 ansøgning og *Certificate of Recognition* fra Part 147 skolen.

### 6.3.3 Part 147 teoretisk uddannelse og praktisk uddannelse i godkendt vedligeholdelsesorganisation:

Hvor en godkendt vedligeholdelsesorganisation ønsker at anvende en Part 147 skole til den teoretiske del af typeuddannelse for deres ansatte, og selv ønsker at forestå den praktiske uddannelse er der følgende mulighed:

Organisationen skal ansøge om godkendelse af et uddannelsesforløb og en sådan godkendelse vil normalt kun omfatte ét kursusforløb og normalt kun for organisationens egne teknikere. Eksterne kursusedtagere kan kun deltage efter forudgående aftale med SLV.

Det skal pointeres at en sådan godkendelse kun er gældende for udvidelse af et dansk Part-66 AML (eller hvor en ansøger opfylder betingelserne for udstedelse af et dansk Part-66 AML).

En uddannelsesgodkendelse vil være knyttet til organisationens vedligeholdelses-godkendelse.

Uddannelsen skal opfylde kravene i [Part 66](#), herunder Part 66.A.45 og Part 66 Appendix III, (se også vejledende materiale [AMC 66](#) og [GM 66](#)) og følgende emner skal beskrives og/eller dokumenteres ved ansøgning:

Generelt:

- Tidspunkt for kursusafvikling
- Navne på deltagere

Den teoretiske del:

- Angivelse af hvilken Part 147 skole der anvendes.
- Hvilken luftfartøjstype og rating kurset er rettet mod (A, B1, B2 eller C) og hvilke forudgående kvalifikationer deltagerne evt. skal have.
- Afdække om der er forskelle mellem indholdet af den teoretiske Part 147 uddannelse og de systemer og komponenter der er på det aktuelle luftfartøjstype der udføres praktik på. (Eks. Cargo Door, anden APU, andet stregnummer på motor, o.l.) Hvis der er forskelle, gøre rede for hvordan eleverne får suppleret den teoretiske viden med disse forskelle.

Den praktiske del:

- En uddannelsesansvarlig udpeges.
- Udarbejde et struktureret og uddybende praktikprogram målrettet mod den ansøgte kategori. Hvis der ansøges om flere kategorier samtidig (Eks. B1.1 og B2) skal der udarbejdes adskilte programmer for hver kategori. Praktikprogrammet skal angive de individuelle praktikopgaver som skal udføres med mulighed for at attestere for udførelsen. [AMC 66](#), appendix II kan anvendes som oplæg til praktikplan.
- Angivelse af praktikkens varighed.
- Metode og begrundelse for en evt. reduktion i den krævede 4 måneders praktikperiode jf. [AMC 66](#), paragraf AMC 66.A.45(d)4.
- Angive hvilke personer der, i den godkendte vedligeholdelsesorganisation, må attestere i elevens praktikprogram efter afsluttet opgave.
- Udforme dokumentation for gennemført praktik.

Godkendelse af tidspunktet for afholdelse af den praktiske uddannelse:

Part 66 forskriver at varigheden af den praktiske træning er 4 måneder, men kan reduceres til to uger afhængig af ansøgerens tidligere erfaring på typer af sammenlignelig konstruktion. Den praktiske træning skal styres ved et OJT program - Ref. Part 66.A.45, med særlig fokus på AMC 66.A.45.(d).(4) og (5).

SLV administrere tidspunktet for afholdelsen af praktikken på følgende måde:

1. Praktikken skal være afsluttet senest 18 måneder efter kursusstart.
2. Hvis den praktiske træning er reduceret til to uger, skal denne altid afholdes efter den teoretiske del.
3. Hvis ansøgere skal have praktisk træning ud over de to uger og op til de fire måneder, skal SLV individuelt godkende, at en del af denne praktik kan afholdes før den teoretiske del er påbegyndt.

Dog med den begrænsning, at maksimum 50 % af den krævede "ekstra" tid - fra de to uger og op til de fire måneder - kan afholdes før påbegyndelse af den teoretiske del, og første praktikdag må max. ligge 4 måneder før den teoretiske del starter.

Hvis man får godkendt denne mulighed for praktik før teoristart, betragtes første praktikdag som kursusstart jf. punkt 1. - max. 18 måneder.

Note: Punkt 3 er primært tiltænkt ansøgere som arbejder i et selskab hvor man vedligeholder en eller få luftfartøjstyper, og hvor den luftfartøjstype der forestår uddannelse på, har været den del af ansøgerens daglige arbejde op til type-uddannelses-starten.

Det kan forventes at SLV vil auditere den aktuelle praktikundervisning.

Efter afsluttet uddannelse, ansøges der på [EASA Form 19](#) om påtegning af typen i Part-66 AML (se 4.6) og følgende dokumentation skal vedlægges:

- *Certificate of Recognition* fra Part 147 skolen omfattende den teoretiske del og
- dokumentation på elevens gennemførte praktik fra den godkendte vedligeholdelsesorganisation.

Inden påtegning kan finde sted skal eleven til praktisk prøve overfor SLV.

#### 6.3.4 SLV godkendt typeuddannelse – hvor den teoretisk og praktisk uddannelse foregår i godkendt vedligeholdelsesorganisation:

Med baggrund i [Part 66](#) paragraf 66.A.45 kan SLV nationalt godkende typeuddannelse for påtegning af type(r) i et dansk Part-66 AML.

SLV kan godkende et uddannelsesforløb i en godkendt vedligeholdelsesorganisation, enten som en enkelt godkendelse, eller hvis organisationen vil forestå flere kursusforløb - under en intern skoleorganisation i den godkendte vedligeholdelsesorganisation.

Hvis der er tale om en intern skoleorganisation vil denne være omfattet af den godkendte vedligeholdelsesorganisations kvalitetssystem og beskrivelsen af uddannelsen skal være en del af organisationens MOE. Denne beskrivelse (procedurer) kan være udformet som en separat *Maintenance Training Organisation Exposition* (MTOE). SLV stiller krav om at organisationen udformer procedurebeskrivelserne som angivet i [Part 147](#) herunder [AMC 147](#), Appendix I.

For begge godkendelsestyper gælder det, at den kun omfatter organisationens egne teknikere. Eksterne kursusedtagere kan kun deltage efter forudgående aftale med SLV. Det skal pointeres at en sådan godkendelse kun er gældende for udvidelse af et dansk Part-66 AML (eller hvor en ansøger opfylder betingelserne for udstedelse af et dansk Part-66 AML).

En uddannelsesgodkendelse vil være knyttet til organisationens vedligeholdelses-godkendelse.

Uanset om der er tale om en enkeltgodkendelse eller en intern-skoleorganisation, skal uddannelsen beskrives, med opdeling i to hovedområder:

- Procedure for afholdelse af kursus.
- Det individuelle kursusprogram.

Procedurebeskrivelserne skal indeholde:

- a. Navn på en uddannelsesansvarlig skal godkendes af SLV ved [EASA Form 4](#).
- b. Beskrivelse af kvalifikationskrav til instruktører, både til den teoretiske og praktiske del (og evt. assessorer ved samtidig ansøgning om praktisk kategori "A" *Task training*, se pkt. f.).
- c. Navne på instruktører og assessorer og deres beføjelser.
- d. Beskrivelse af de faciliteter og udstyr som anvendes til undervisning - teori og praktik.
- e. Beskrivelse af hvordan organisationen kan arrangere en teoretisk eksamination som kan godkendes af SLV, samt udforme dokumentation for bestået eksamen (*Certificate of Completion*)
- f. I tilfælde af samtidig ansøgning om kategori "A" *Task training* - beskrivelse af hvordan *assessment* skal forløbe og hvilke kriterier der lægges til grund for vurderingen og dokumentationen for dette.

Ved enkeltgodkendelser:

- a. Tidspunkt for kursusafvikling.
- b. Navne på deltagere.

Det individuelle kursusprogram:

Uddannelsen skal opfylde kravene i [Part 66](#), herunder Part 66.A.45, Part 66 Appendix III, (se også vejledende materiale [AMC 66](#) og [GM 66](#)) og følgende emner skal beskrives og/eller dokumenteres ved ansøgning:

Den teoretiske del:

- a. Angivelse af hvilken luftfartøjstype og rating kurset er rettet mod (A, B1, B2 eller C) og hvilke forudgående kvalifikationer deltagerne evt. skal have.
- b. En uddybende *syllabus* for den teoretiske undervisning med underemnebeskrivelser og timeangivelser. Hvis der ansøges om flere (under)kategorier samtidig (f.eks. B1.1 og B2) skal der udarbejdes adskilte *syllabusses* for hver kategori.
- c. Det skal fremgå at undervisningen foregår til det korrekte niveau (*level*) som angivet i Part 66 Appendix III, afsnit 1.
- d. Beskrivelse af undervisningsmaterialer og kopi af *Maintenance Training Manual* eller lign. indsendes til SLV.
- e. Et sæt eksamensspørgsmål der lever op til Part 66 Appendix III, afsnit 3.
- f. Hvis typeuddannelsen er reduceret i varighed med baggrund i en allerede opnået typeuddannelse, skal der foreligge en detaljeret sammenligning mellem de to typer, som afdækker forskelle og sammenfald i emner, og som beskriver og begrundes reduktionen.

Den praktiske del:

- a. Udarbejde et struktureret og uddybende praktikprogram målrettet mod den ansøgte kategori. Hvis der ansøges om flere kategorier samtidig skal der udarbejdes adskilte programmer for hver kategori. Praktikprogrammet skal angive de individuelle praktikopgaver som skal udføres med mulighed for at attestere for udførelsen, [AMC 66](#), appendix II kan anvendes som oplæg til praktikplan).
- b. Angivelse af praktikkens varighed.
- c. Metode og begrundelse for en evt. reduktion i den krævede 4 måneders praktikperiode jf. GM 66.A.45(d).
- d. Angive hvilke personer der, i den godkendte vedligeholdelsesorganisation, må attestere i elevens praktikprogram efter afsluttet opgave.
- e. Udforme dokumentation for gennemført praktik

Godkendelse af tidspunktet for afholdelse af den praktiske uddannelse:

Part 66 forskriver at varigheden af den praktiske træning er 4 måneder, men kan reduceres til to uger afhængig af ansøgerens tidligere erfaring på typer af sammenlignelig konstruktion. Den praktiske træning skal styres ved et OJT program - Ref. Part 66.A.45, med særlig fokus på AMC 66.A.45.(d).(4) og (5).

SLV administrere tidspunktet for afholdelsen af praktikken på følgende måde:

1. Praktikken skal være afsluttet senest 18 måneder efter kursusstart.
2. Hvis den praktiske træning er reduceret til to uger, skal denne altid afholdes efter den teoretiske del.
3. Hvis ansøgere skal have praktisk træning ud over de to uger og op til de fire måneder, skal SLV individuelt godkende, at en del af denne praktik kan afholdes før den teoretiske del er påbegyndt.

Dog med den begrænsning, at maksimum 50 % af den krævede "ekstra" tid - fra de to uger og op til de fire måneder - kan afholdes før påbegyndelse af den teoretiske del, og første praktikdag må max. ligge 4 måneder før den teoretiske del starter.

Hvis man får godkendt denne mulighed for praktik før teoristart, betragtes første praktikdag som kursusstart jf. punkt 1. - max. 18 måneder.

Note: Punkt 3 er primært tiltænkt ansøgere som arbejder i et selskab hvor man vedligeholder en eller få luftfartøjstyper, og hvor den luftfartøjstype der forestår uddannelse på, har været den del af ansøgerens daglige arbejde op til type-uddannelses-starten.

Det må forventes at SLV vil auditere den aktuelle undervisning.

Efter afsluttet uddannelse, ansøges der om påtegning af type i Part-66 AML ved ansøgning på Form 19, vedlagt dokumentation fra den godkendte vedligeholdelsesorganisation på gennemført teoretisk og praktisk uddannelse.

Inden påtegning kan finde sted skal eleven til praktisk prøve overfor SLV.

#### *6.3.5 SLV godkendt typeuddannelse - ekstern teoriuddannelse (ikke Part 147 godkendt) og praktisk uddannelse i godkendt vedligeholdelsesorganisation:*

Hvor en godkendt vedligeholdelsesorganisation har behov for at uddanne egne teknikere, men hvor det ikke er muligt at anvende en Part 147 skole eller hvor der ikke findes en Part 147 skole som kan forestå den teoretiske del (f.eks. for luftfartøjstyper produceret steder i verden uden reference til (EU) 2042/2003, herunder Part 147 eller når et nyudviklet luftfartøj skal introduceres i vedligeholdelsesorganisationen), kan der fremsende ansøgning om et kursusforløb som anvender en ekstern, men ikke Part 147 godkendt skole til den teoretiske del og hvor vedligeholdelsesorganisationen selv forestår den praktiske uddannelse.

En sådan godkendelse vil kun omfatte ét kursusforløb og normalt kun for organisationens egne teknikere. Eksterne kursusdeltagere kan kun deltage efter forudgående aftale med SLV. Det skal pointeres at en sådan godkendelse kun er gældende for udvidelse af et dansk Part-66 AML (eller hvor en ansøger opfylder betingelserne for udstedelse af et dansk Part-66 AML).

En uddannelsesgodkendelse vil være knyttet til organisationens vedligeholdelses-godkendelse

Uddannelsen skal opfylde kravene i [Part 66](#), herunder Part 66.A.45, Part 66 Appendix III, (se også vejledende materiale [AMC 66](#) og [GM 66](#)) og følgende emner skal beskrives og/eller dokumenteres ved ansøgning:

Generelt:

- a. Tidspunkt for kursusafvikling.
- b. Navne på deltagere.

Den teoretiske del:

- a. Angivelse af hvilken organisation (skole) der anvendes til teori delen og evt. godkendelsesreference.
- b. Hvilken luftfartøjstype og rating kurset er rettet mod (A, B1, B2 eller C) og hvilke forudgående kundskaber en deltager evt. skal have.
- c. En uddybende syllabus for den teoretiske undervisning med underemnebeskrivelser og timeangivelser som kan vurderes mod Part 66, appendix III. Hvis der ansøges om flere (under)kategorier samtidig (Eks. B1.1 og B2) skal det være muligt at adskille undervisningen i de enkelte kategorier i den fremsendte dokumentation.
- d. Hvis typeuddannelsen er reduceret i varighed med baggrund i en allerede opnået typeuddannelse, skal der foreligge dokumentation som begrundet eller bekræfter reduktionen.
- e. Det skal fremgå at undervisningen foregår til det korrekte niveau (*level*) som angivet i Part 66 Appendix III, afsnit 1 (eller ATA 104 level III).
- f. Beskrivelse af undervisningsmaterialer, herunder kopi af *Maintenance Training Manual* eller lign.
- g. Dokumentation for at eksamen lever op til Part 66 Appendix III, afsnit 3.
- h. Afdække om der er forskelle mellem indholdet af den teoretiske uddannelse og de systemer og komponenter der er på det aktuelle luftfartøjstype der udføres praktik på. (Eks. Cargo Door, anden APU, andet stregnummer på motor, o.l.) Hvis der er forskelle, gøre rede for hvordan eleverne får suppleret den teoretiske viden med disse forskelle.

SLV kan forlange at deltage i uddannelsen for at sikre at den dokumenterede standard overholdes.

Den praktiske del:

- a. Udarbejde et struktureret og uddybende praktikprogram målrettet mod den ansøgte kategori. Hvis der ansøges om flere kategorier samtidig skal der udarbejdes adskilte programmer for hver kategori. Praktikprogrammet skal angive de individuelle praktikopgaver som skal udføres med mulighed for at attestere for udførelsen [AMC 66](#), appendix II kan anvendes som oplæg til praktikplan).
- b. Angivelse af praktikkens varighed.
- c. Metode og begrundelse for en evt. reduktion i den krævede 4 måneders praktikperiode jf. GM 66.A.45(d).
- d. Angive hvilke personer der, i den godkendte vedligeholdelsesorganisation, må attestere i elevens praktikprogram efter afsluttet opgave.
- e. Udforme dokumentation for gennemført praktik

Godkendelse af tidspunktet for afholdelse af den praktiske uddannelse:

Part 66 forskriver at varigheden af den praktiske træning er 4 måneder, men kan reduceres til to uger afhængig af ansøgerens tidligere erfaring på typer af sammenlignelig konstruktion.

Den praktiske træning skal styres ved et OJT program - Ref. Part 66.A.45, med særlig fokus på AMC 66.A.45.(d).(4) og (5).

SLV administrere tidspunktet for afholdelsen af praktikken på følgende måde:

1. Praktikken skal være afsluttet senest 18 måneder efter kursusstart.
2. Hvis den praktiske træning er reduceret til to uger, skal denne altid afholdes efter den teoretiske del.
3. Hvis ansøgere skal have praktisk træning ud over de to uger og op til de fire måneder, skal SLV individuelt godkende, at en del af denne praktik kan afholdes før den teoretiske del er påbegyndt.  
Dog med den begrænsning, at maksimum 50 % af den krævede "ekstra" tid - fra de to uger og op til de fire måneder - kan afholdes før påbegyndelse af den teoretiske del, og første praktikdag må max. ligge 4 måneder før den teoretiske del starter.  
Hvis man får godkendt denne mulighed for praktik før teoristart, betragtes første praktikdag som kursusstart jf. punkt 1. - max. 18 måneder.

Note: Punkt 3 er primært tiltænkt ansøgere som arbejder i et selskab hvor man vedligeholder en eller få luftfartøjstyper, og hvor den luftfartøjstype der forestås uddannelse på, har været den del af ansøgerens daglige arbejde op til type-uddannelses-starten.

Det kan forventes at SLV vil auditere den aktuelle praktikundervisning.

Efter afsluttet uddannelse, ansøges der om påtegning af type i Part-66 AML (se 4.6) ved ansøgning på Form 19, vedlagt dokumentation for gennemført teoretisk uddannelse og dokumentation fra den godkendte vedligeholdelsesorganisation på elevens gennemførte praktik.

Inden påtegning kan finde sted skal eleven til praktisk prøve overfor SLV.

## 6.4 Godkendelse af uddannelser for "ikke komplicerede luftfartøjer"

### 6.4.1 Generelt:

Kravene til typeuddannelsen på simple luftfartøjer indeholder ikke krav til den teoretiske del, men alene:

- Krav til typeerfaring
- Bestået type eksamination.

De specifikke krav kan findes i Part 66.A.45.(h), [Part 66](#), Appendix III herunder punkt 4. og [AMC 66.A.45.\(h\)](#) og Appendix II til AMC

### 6.4.2 Typeerfaring og uddannelse:

Typeerfaring dokumenteres ved attestation for udførte vedligeholdelsesaktiviteter som angivet i AMC 66, Appendix II, liste over "Aircraft Type Practical Experience List of Tasks". Det er selvfølgelig kun relevante *tasks* for ansøgt AML kategori (B1 eller B2) og type, som skal udføres.

Mindst 50% af relevante *tasks* skal gennemføres ved første typeuddannelse indenfor en given *Manufacture Group* (se 2.5.5), 30% ved næste og 20% ved efterfølgende.

Før typeerfaringen påbegyndes skal der udformes en "on job training list" med baggrund i Part 66, AMC 66 Appendix II, liste over "Aircraft Type Practical Experience List of Tasks", listen redigeres så den er målrettet mod ansøgt Part-66 AML kategori og type.

Det skal ligeledes beskrives hvilke *tasks* der minimum skal udføres i relation til "50%, 30% og 20% reduktion", således at erfaringen vægtes på emner/opgaver som er specielle for typen.

SLV vil ikke kræve forhåndsgodkendelse af den redigerede "on job training list" eller "log bog", men vil dog anbefale en sådan forhåndsgodkendelse.

Hermed sikres en ensartet standard for typeerfaring og ansøgere vil undgå en evt. underkendelse af den afholdte typeerfaring ved ansøgning om udvidelse af Part-66 AML.

Typeerfaring skal dokumenteres, ved attestation på "on job training list". De enkelte *tasks* skal attesteres af personer ansat i godkendt vedligeholdelsesorganisation med pågældende luftfartøjstypen påtegnet, og den samlede liste attesteres af den indstillende vedligeholdelsesorganisation.

I forbindelse med opnåelse af typeerfaring, anbefaler SLV organisationerne nøje at vurdere behovet for evt. supplerende teoretisk undervisning. Her tænkes på undervisning af elever der ikke tidligere har kendskab og erfaring i en teknologi som er en del af den flytype der undervises på (Eks. ny eller anden turbinemotortype, kompliceret styring af turboladersystemer, første trykkabine, nye avionicsystemer o.l.).

Teoretisk grundviden om luftfartøjet og dets systemer er et emner som vurderes under *Type Eksamination*.

Se i øvrigt bilag 4 til denne information ang. information om generel dokumentation for erfaring.

### 6.4.3 Type eksamination:

Part 66, Appendix III beskriver at *Type Eksamination* skal sikre at eleven på den pågældende luftfartøjstype og AML kategori:

- er fortrolighed med luftfartøjet og dets systemer.
- kan forestå sikker vedligeholdelse ved: korrekt anvendelse af relevant *maintenance data*, foretage f.eks. aktuel vedligeholdelse, *rigging*, justeringer, udskiftning af komponenter, fejlsøgning og funktionsprøve, samt anvende speciel værktøj eller testudstyr.

SLV vil afvikle disse *Type Eksaminations* som en praktisk prøve hvor eleven, under udførelse af en eller flere *tasks*, skal demonstrere ovenstående færdigheder.

## **7. Gebyrer**

### *7.1 Generelt:*

Bestemmelser om Statens Luftfartsvæsens gebyrer mv. er beskrevet i [BL 9-10](#)

### *7.2 Gebyr detaljer:*

Faste gebyrer BL 9-10 Bilag 1:

- Årsgebyr (Årsgebyret dækker fornyelse og udvidelser/ændringer)
- Udstedelse
- Konvertering af dokumenter (mellem ordninger)
- Praktiske prøver, tekniske certifikater
- Udstedelse af erstatningsdokumenter
- PART-66 AML-certifikat pr. prøve/omprøve pr. modul (prøver afholdes i øjeblikket ikke i SLV)

Gebyr efter regning iht. til BL 9-10 paragraf 3.2.1

- Godkendelse af typeuddannelse der ikke er fuldt Part 147 godkendt. Herunder godkendelse af Part-145 praktikprogrammer.

**Bilag 1 Matrix med krævede modul-sæt for given kategori/underkategori**

**Teoretisk viden:**

Part 66, Appendix 1 angiver i hvilke emner (moduler) der ved eksamination skal demonstreres viden:

Subject modules	A or B1 Aeroplane with		A or B1 Helicopter with		B2 Avionics
	Turbine	Piston	Turbine	Piston	
1. Mathematics	X	X	X	X	X
2. Physics	X	X	X	X	X
3. Electrical Fundamentals	X	X	X	X	X
4. Electronic Fundamentals	X	X	X	X	X
5. Digital Techniques Electronic instruments	X	X	X	X	X
6. Materials and Hardware	X	X	X	X	X
7. Maintenance Practices	X	X	X	X	X
8. Basic Aerodynamics	X	X	X	X	X
9. Human Factors	X	X	X	X	X
10. Aviation Legislation	X	X	X	X	X
11. Aeroplane Aerodynamics, Structures and Systems	X (11.a)	X (11.b)			
12. Helicopter Aerodynamics, Structures and Systems			X	X	
13. Aircraft Aerodynamics, Structures and Systems					X
14. Propulsion					X
15. Gas Turbine Engine	X		X		
16. Piston Engine		X		X	
17. Propeller	X	X			
18. Reserved					



**Bilag 2 Krav til erfaring for udstedelse af Part-66 AML**

**Krav til erfaring ved udstedelse af Part-66 AML – delkrav:**

1. Krav til generel erfaring
2. Krav til erfaring indenfor den (under)kategori der ansøges om.
3. Krav til nylig erfaring
4. Evt. krav til supplerende erfaring indenfor *civil maintenance environment*

1. Krav til generel erfaring (se note 1)	Efter gennemført Part 147 <i>basic training</i>	Tidligere "skilled worker" (se note 2)	Ingen tidligere teknisk baggrund
Kategori A, B1.2 eller B1.4	1 år	2 år	3 år
Kategori B1.1, B1.3 eller B2	2 år	3 år	5 år

2. Krav til erfaring indenfor den (under)kategori der ansøges om. (se note 3)	
Gældende for samtlige (under)kategorier: A1, A2, A3, A4, B1.1, B1.2, B1.3, B1.4 eller B2	1 år "nylig erfaring" (se delkrav 3)

3. Krav til "nylig erfaring"
"Nylig erfaring" (recent experience) defineres som: Mindst 50% af den krævede "nylige erfaring" skal være opnået indenfor de seneste 12 måneder før ansøgningsdatoen. Resten af den krævede "nylige erfaring" skal være opnået indenfor de seneste 7 år.

**Supplerende krav ved udstedelse hvis erfaring er opnået udenfor det civile flyvedligeholdelsesmiljø:**

4. Krav til ekstra erfaring i det civile flyvedligeholdelsesmiljø hvis den generelle erfaring er opnået udenfor det civile flyvedligeholdelsesmiljø. (I Danmark erfaring fra flyvevåbnet)	
Kategori A	1/2 år
Kategori B1 og B2	1 år

- Note 1. Generel erfaring omfatter arbejde med et repræsentativt udvalg af vedligeholdelsesopgaver på luftfartøjer.
- Note 2. Begrebet "skilled worker" omfatter personer med svendebrev eller uddannelsesbevis inden for Smede- og Maskinarbejderfagets smede- og maskinlinie, transportlinie eller elektroniklinie med mindst 3 års læretid eller anden håndværksmæssig uddannelse, der efter Statens Luftfartsvæsens vurdering kan sidestilles hermed.
- Note 3. Det skal være praktisk vedligeholdelseserfaring på luftfartøjer i drift i den underkategori, der er relevant for ansøgningen.

**Bilag 3      Krav til erfaring for udvidelse af Part-66 AML med anden kategori:**

Part 66, Appendix IV:

Til: Fra:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2
A1		6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.	2 år	6 Mdr.	2 År	1 År	2 År
A2	6 Mdr.		6 Mdr.	6 Mdr.	2 år	6 Mdr.	2 År	1 År	2 År
A3	6 Mdr.	6 Mdr.		6 Mdr.	2 år	1 År	2 År	6 Mdr.	2 År
A4	6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.		2 år	1 År	2 År	6 Mdr.	2 År
B1.1	Ingen	6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.		6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.	1 År
B1.2	6 Mdr.	Ingen	6 Mdr.	6 Mdr.	2 år		2 År	6 Mdr.	2 År
B1.3	6 Mdr.	6 Mdr.	Ingen	6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.		6 Mdr.	1 År
B1.4	6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.	Ingen	2 år	6 Mdr.	2 År		2 År
B2	6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.	6 Mdr.	1 År	1 År	1 År	1 År	

1. Den praktiske vedligeholdelseserfaring skal være på luftfartøjer i drift i den kategori/underkategori, der er relevant for ansøgningen.
2. Ved gennemført Part 147 *Basic Training Course*, reduceres ovenstående erfaringskrav med 50 %.
3. Ovenstående erfaringskrav skal samtidig opfylde kravet til "nylig erfaring" – se bilag 2 – delkrav 3.

#### Bilag 4 Dokumentation for erfaring:

I forbindelse med udstedelse og udvidelse af et Part-66 AML, er det ansøgerens og den godkendte vedligeholdelsesorganisation ansvar for at kunne tilvejebringe en dokumentation, som kan vise hvordan man kan adskille de enkelte delkrav, som angivet i bilag 2.

Der er i bestemmelserne ikke taget stilling til, hvilken form dokumentation for erfaring skal antage. Et par enkelte steder er der dog nævnt ordet ”log bog”:

- i forbindelse med dokumentation for erfaring ved udstedelse og
- ved praktisk træning i forbindelse med typeuddannelse.”.

I ” [AMC 66.A.10 Application](#)” er det angivet:

*Maintenance experience should be written up in a manner that the reader has a reasonable understanding of where, when and what maintenance constitutes the experience. A task by task account is not necessary but at the same time a bland statement “X years maintenance experience completed” is not acceptable. A log book of maintenance experience is desirable and some competent authorities may require such log book to be kept. It is acceptable to cross refer in the EASA Form 19 to other documents containing information on maintenance.*

I ”[AMC 66.A.45\(d\) Type/task training and ratings](#)” er der angivet:

*..... practical training element .....should provide applicants for a type rating a logbook indicating a list of tasks to be performed under supervision. The logbook should be designed such that tasks may be countersigned by the supervisor. ....*

Herudover er der i forbindelse med kravet i [Part 66.A.20.\(b\)](#), vedrørende 6 måneders arbejde indenfor de sidste 24 måneder, tillige skrevet:

*Experience should be supported by documentary evidence.*

En sådan registrering af erfaring ved anvendelse af log bog vil derfor ikke alene kunne bruges som dokumentation ved udstedelse og udvidelse af Part-66 AML, men også ved:

- Dokumentation for 6 måneders arbejde indenfor de sidste 24 måneder (jf. [Part 66.A.20.\(b\)](#)).
- Jobskift, hvor den nye organisation hurtigere / nemmere kan vurdere en nyansat, når der findes dokumentation for tidligere arbejdsopgaver og funktioner.
- Typeuddannelse, hvor en elev måske kan få merit for tidligere registreret arbejde på en flytype.

SLV er opmærksom på at det aldrig har været tradition i Danmark at registrere flymekanikerens arbejde, men må præcisere, at der i [Part 66](#) er krav om dokumentation i forbindelse med ovenstående emner. SLV har ikke noget direkte formkrav til en sådan dokumentation.

Dokumentation skal dog som minimum vise følgende:

1. Navn på personen, for hvem der registreres erfaring.
2. Fødselsdato på personen.
3. Underskrift fra personen.
4. Navn på godkendt vedligeholdelsesorganisation hvor erfaringen er opnået.
5. Dato for udført arbejde/task.
6. Part-66 AML kategori hvorunder arbejdet er udført (eks: A.1, B1.2, B2 eller C).
7. Luftfartøjstypen, (hvis muligt, angiv type detaljer iht. [AMC 66, Appendix 1, seneste revision](#)).
8. Beskrivelse af arbejdet som sætter læseren i stand til at vurdere indholdet og omfanget af erfaringen. Se [note 1](#) nedenfor.
9. Enten - Flyregistrering, W.O nr. eller lignende, eller - attestation af personale typecertificeret på typen i vedligeholdelsesorganisationen hvor arbejdet er udført. Se [note 2](#) nedenfor.

#### Note 1:

*I ”[AMC 66.A.10 Application](#)” er det angivet således:*

*Maintenance experience should be written up in a manner that the reader has a reasonable understanding of where, when and what maintenance constitutes the experience. A task by task*

