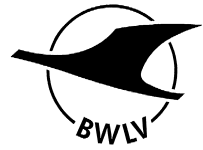


# **Tagung Technik 2015**

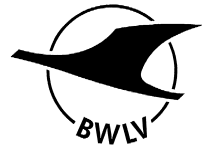
**AERO  
Friedrichshafen  
18.4.2015  
9:30 Uhr**

# Tagesordnung



1. Technische Lehrgänge Hornberg
2. Nationale Betriebe CAMO und Subpart-F für Instandhaltung  
was ändert sich für Halter und Prüfer
3. EASA TaskForce zum Thema Part-M-Überarbeitung
4. EASA: Was tut sich mit den angekündigten Erleichterungen der EASA?
5. IHP: Genehmigung, Änderung, Überwachung
6. Kompasskompensierung  
Jedes Jahr zu überprüfen
7. 8,33 kHz-Frequenzrasterung, nichts neues
8. Neue Segelflugfrequenzen in Sicht!?
9. Statik-Prüfungen  
Avionik-Statik-Prüfung nach NfL II-25/09 & NfL II-15/10??
10. Komplexe Instandhaltung  
Werkstattzulassung temporär
11. Vereinsdatenblätter
12. P/O-Wartung – Freigaben durch technisches Personal
13. Freigaben – Papier  
Unterschied Prüfer, P/O
14. AD-Newsletter EASA
15. Neues Handbuch BWLV-Technische Betriebe
16. Indirekte Genehmigung IHP
17. Part 66, Techniklizenzen  
-opt-out 2015 noch aktuell?  
- Verlängerung Klasse 3/neue Lizenzen Klasse 3
18. Ausfüllen von Wartungs- und Prüfunterlagen  
-komplexe Arbeiten, wann Freigabe durch Prüfer
19. Bildungszeitgesetz
20. CO-Gefahr im Flugzeug
21. Gastvorträge:  
  
- **ACAM – was haben wir zu erwarten, wenn die Überwachung kommt?** Karsten Döhring, LBA  
  
- Tanken ohne feste Flugplatztankstelle – was ist erlaubt und welche rechtlichen Folgen kann es haben?  
Maximilian Maierhofer, Emmerting

# 1. Technische Lehrgänge Hornberg



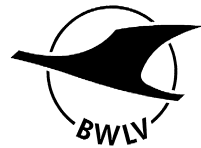
Der Hornberg ist als ganzes an die Hornberger Fliegergruppen verkauft.  
Die Segelflugschule war ja bereits seit drei Jahren geschlossen.

Die technischen Lehrgänge finden bis auf weiteres wie gewohnt auf dem Hornberg statt.

Die Werkstatt gehört jetzt den Hornberg-Vereinen.  
Es ist vereinbart, dass sie weiterhin für die Technischen Lehrgänge des BWLV genutzt werden kann.

Was langfristig passiert?  
Man wird sehen:





## 2. Nationale Betriebe CAMO LBA.MG.0542 und Instandhaltungsbetrieb LBA.MF.0542

Wie jedes Jahr gibt es auch 2015 Neuigkeiten bei den Vorschriften mit EASA/LBA/Genehmigungen:

Den BWLV-LTB Nr. II-B1 gibt es seit Juni 2014 nicht mehr.

Dafür haben wir für Annex II-LFZ zwei neue Betriebe:

- Für die Instandhaltung: LBA.MF.0542
- Für Lufttüchtigkeitsprüfung: LBA.MG.0542

**Was ändert sich für die Prüfer und die Halter?**

# Nationale Betriebe LBA.MF & LBA.MG

Seit 2008 war der Stand:

## ► Basic Regulation

- Die EU-Kommission und der Ministerrat haben definiert die Europäische Behörde für Luftfahrt (EASA)

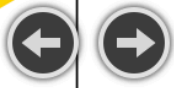
**Es gibt nunmehr Flugzeuge in der „EASA Welt“ und im Annex II...**



**...im Annex II bleibt alles beim Alten betreffs Wartung!**

Regelungswerke  
z.B. die EU Verordnung  
Part M (Instandhaltung)  
Part 66 (Technisches Personal)  
Part 147 (Ausbildung von Personal)

Ausgenommen durch Annex II sind:  
-Oldtimer  
-Einzelstücke  
-Ultraleichtflugzeuge  
...hier gelten nationale Verfahren



# Nationale Betriebe LBA.MF & LBA.MG



Seit Juni 2014 ist der Stand für uns neu:  
Wartung, Instandhaltung und Lufttüchtigkeitsprüfung sind jetzt für Annex-II-LFZ gleich wie bei EASA-LFZ:

Für die Halter eines Annex-II-LFZ:

- Es müssen Freigaben für Pilot/Owner Freigaben geschrieben werden
- > Achtung anderes Formular als bei EASA LFZ!!!

Für die Prüfer:

Es gibt **keinen** Prüfschein **5/98** mehr!

Dafür auch ein ARC – aber:

-> **neues ARC für Annex-II** weil LBA.MG statt DE.MG!!!

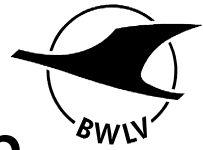
- Es kann **90 Tage vor Ablauf** der Gültigkeit geprüft werden.  
Jetzt auch tagesgenauer Ablauf!

# Nationale Betriebe LBA.MF & LBA.MG



Part-M:

Bei Annex-II-LFZ wird das Wartungshandbuch als IHP-Ersatz anerkannt.



# 3. Vorschriften- und EASA-Neuigkeiten

Historie: EASA kündigt in 2012 Erleichterungen und Änderungen für die GA an.

Bis heute aber noch nichts umgesetzt ☹️

**Allerdings:** Die EASA ist dieses mal nicht schuld!

Die EASA hat nach der Arbeit der Task-Force ein beschleunigtes Verfahren eingeleitet und die EASA-Opinion mit den vorgeschlagenen Änderungen nach sehr kurzer Zeit an die EU-Kommission zur Genehmigung gegeben.

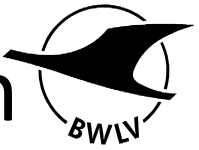
Dort lag sie seither und kam erst vor kurzem wieder zur EASA zurück.

Ein realistischer Zeitraum für die Umsetzung ist deswegen erst Anfang 2016 ☹️



# 4. Vorschriften- und EASA-Neuigkeiten

## - was soll sich ändern?



„Self declaration“ als IHP-Ersatz:

Die strikten IHPs, die zur Zeit von den EASA-Vorschriften gefordert werden, sollen durch eine Selbsterklärung des Halters ersetzt werden – mal sehen, wie wir das handeln  
Prüfer muss **guten Gewissens** die Angaben **unterschreiben** können.

Die Kontrolle der IHPs findet im Rahmen der LTP durch den Prüfer statt.

# 4. Vorschriften- und EASA-Neuigkeiten

## - was soll sich ändern?



Erleichterungen für Technisches Personal und Prüferumstellung in Part-66-Lizenzen:

Die opt-out Regelung für die Prüfer Klasse 3 wird wahrscheinlich noch mal verlängert werden müssen. Bis jetzt läuft das opt-out für technisches Personal bis 15.09.2015 – dann muss etwas anderes kommen oder das opt-out muss verlängert werden.

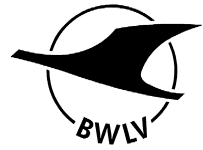


## 5. IHP – Genehmigung und fortlaufende IHP-Kontrolle

Der BWLV wurde vom LBA darauf hingewiesen, dass:

- IHP und Vertrag müssen dem LBA vorliegen
- monatlich aktualisierte Liste der IHPs ans LBA
- Bei Halterwechsel wird das IHP ungültig.

Bei manchem CAMOs ist im Vertrag verankert, dass das IHP ungültig wird, wenn die LTP in einer anderen CAMO durchgeführt wird.



# 6. Kompasskompensierung jedes Jahr **überprüfen**

Die Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung oder das Kennblatt des LFZ regeln die Notwendigkeit des Einbaus eines Kompasses.

Wann muss neu kompensiert werden?

- Nach Einbau des Kompasses oder Veränderung des Einbauortes
- Nach Änderung der Ausrüstung in der Nähe des Kompasses
- Nach Ein- oder Ausbau von stromführenden Leitungen in der Nähe des Kompasses

Wenn nicht kompensiert wurde, ist lt. Vorschrift im Rahmen der Lufttüchtigkeitsprüfung die **Deviationstabelle zu überprüfen**.  
Wie sieht das in der Praxis aus? Stichproben, ob es noch passt.

Unsere Empfehlung: Bei MS sollte jedes Jahr ein Kompensierbericht erstellt werden. Bei SFZ mindestens stichprobenartig der Kompass überprüft werden, z.B. 4 Richtungen (A-Fehler-Überprüfung)

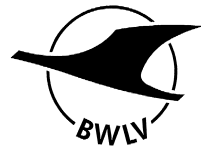


## 7. 8.33 kHz-Raster im Flugfunk nichts Neues

Ab 1.1.2018 müssen alle LFZ mit Funkgeräten ausgerüstet sein, die über eine 8,33kHz Rasterung verfügen.

Einbau eines 8,33kHz Funkgerätes muss frei gegeben werden durch Prüfer. Der Einbau muss nach genehmigten Herstellervorgaben erfolgen. Z.B. TM oder minor change.

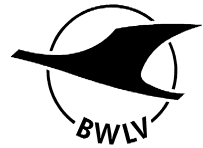
Die **Rabattvereinbarung** zwischen DAeC und Becker Flugfunk ist **ausgelaufen**. Es gibt keine Vergünstigung mehr. Allerdings gewährt Becker bei Sammelbestellungen noch den gleichen Rabatt.



## 8. Evtl. neue Segelflug- Überlandfrequenzen in Sicht

Die Bundeskommission Segelflug hat sich dafür eingesetzt, dass im Rahmen der Umstellung auf 8,33kHz auch zusätzliche Segelflugfrequenzen für den Überlandflug bereit gestellt werden. Das Bundesministerium ist offen für Verhandlungen. Neue Informationen kommen in den kommenden zwei Jahren.

Bisher: Nur 3 Frequenzen für Überlandflug für ganz Deutschland offiziell. Die Nutzung **aller anderen Frequenzen** im Überlandflug ist offiziell **nicht zulässig**, damit strafbar.



# 9. Statikprüfungen

Die statischen Flugsicherungsinstrumente müssen jedes Jahr einer Prüfung unterzogen werden nach NfL II-25/09 in Verbindung mit NfL II-15/10

Die wesentlichen Inhalte der NfL II-25/09:

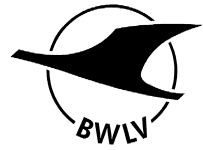
- Prüfung TPX alle 12 Monate incl. C/S-Prüfung
- Alle anderen Avionikgeräte (Funk, VOR, ELT, ADF, ...) alle 24 Monate
- Stau-Statik-Prüfung für LFZ mit TPX alle 24 Monate
- Stau-Statik-Prüfung für LFZ ohne TTX vereinfachte Prüfung alle 24 Monate
- „Prüfbericht elektronische Ausrüstung, Form 22“ soll im Bordbuch mitgeführt werden.

Vereinfachung durch NfL II-15/10:

Nur die angegebene Toleranzen des HM-Herstellers müssen eingehalten werden.

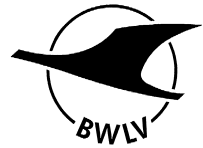
Zur Zeit Diskussion zwischen BUKO Technik und BMVi zur Erleichterung der Prüfungen.

# 10. Wo fängt komplexe Instandhaltung an?





# 10. Was ist bei komplexer Instandhaltung zu beachten?



Komplexe Instandhaltung ist in Anlage VII des Part M geregelt  
Für alle Instandhaltungsmaßnahmen nach Anhang VII  
muss die Werkstatt im BWLV für EASA-LFZ für diese Arbeit in der  
Genehmigung erweitert werden.

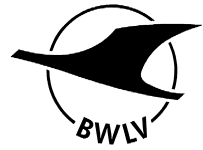
**Die Anmeldung der komplexen Arbeiten erfolgt über den BWLV Technischen Betrieb.**

Die Anmeldung der komplexen Instandhaltung liegt auf der Download-Seite  
des BWLV unter  
Einrichtungen/BWLV-Technischer-Betrieb/Formulare für Vereine

Die Genehmigung des Antrags wird vom Betriebsleiter des BWLV  
beim LBA beantragt.

Also Formular ausgefüllt an den BWLV schicken  
mit **Unterschrift** von **Werkstattleiter, Vorstand, Prüfer.**

Mit dem Prüfauftrag ist die komplexe Instandhaltung beim LBA beantragt.



# Komplexe Instandhaltungsaufgaben

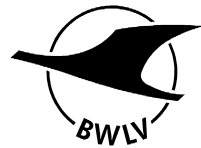
Die folgenden Arbeiten stellen die in M.A.801(b)(2), aufgeführten komplexen Instandhaltungsaufgaben dar.

1. Die **Änderung, die Reparatur oder der Austausch** eines der nachfolgend aufgeführten Teile der Zelle durch **Nieten, Kleben, Laminieren oder Schweißen**:

- a) eines Kastenholmes, b) eines Teiles des Tragflächenholmes oder des -holmgurtes c) eines Holmes, d) eines Holmgurtes, e) eines Teiles eines Fachwerkhelmes, f) des Holmsteges, g) eines Rumpfküel- oder Kimmteiles eines Flugbootrumpfes oder eines -schwimmers, h) von Druckgliedern aus Wellblech in einem Tragflügel oder einer Leitwerksfläche, i) einer Tragflächen-Hauptrippe, j) einer Tragflächen- oder Leitwerksstützstrebe, k) eines Motorträgers, l) eines Rumpflängsträgers oder -spanten, m) eines Teiles eines seitlichen Trägers, horizontalen Trägers oder Brandschotts, n) einer Sitzbefestigung oder eines -lagerbockes, o) die Erneuerung von Sitzschienen, p) einer Fahrwerksstrebe oder -knickstrebe, q) einer Achse, r) eines Rades und s) einer Schneekufe oder eines Kufengestells, ausgenommen die Erneuerung einer Beschichtung mit niedriger Reibung.

2. Die **Änderung oder Reparatur eines der folgenden Teile**:

- a) der Luftfahrzeugbeplankung oder der Beplankung eines Schwimmers, wenn die Arbeiten die Verwendung einer Stütze, eines Bockes oder einer Befestigung erfordern,
- b) von Luftfahrzeugbeplankungen, die Druckbeaufschlagungslasten unterliegen, wenn der Schaden in der Beplankung in irgendeiner Richtung mehr als 15 cm (6 Zoll) umfasst,
- c) eines lastbeaufschlagten Teils der Steuerungsanlage, einschließlich Steuersäulen, Pedalen, Wellen, Quadranten, Umlenkhebeln, Steuerhörnern und geschmiedeten Lagerböcken oder Lagerböcken aus Guss, ausgenommen ist jedoch i) das Aufhämmern von Reparaturspleißen oder Seilbeschlägen und ii) der Austausch eines Stoßstangen-Endanschlusses, der durch Nieten befestigt ist, und
- d) jedes anderen nicht unter Ziffer 1 aufgeführten Strukturbauteils, das ein Hersteller in seinem Instandhaltungshandbuch, Strukturreparaturhandbuch oder seinen Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit als Primärstrukturbauteil gekennzeichnet hat.

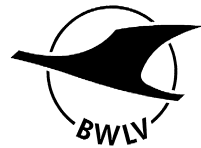


# 11. Neues Handbuch des BWLV- Technischen Betriebs eins die zweite

Die Revision des Handbuchs (Revision Mai 2014) des BWLV-Technischen Betriebs ist genehmigt.

Darin geändert: Einbindung der nationalen Betriebe LBA.MF.0542 und LBA.MG.0542.

Aktuelles Handbuch incl. der alten Vereinsdatenblätter (zur Kontrolle durch den Verein) wird zur Zeit an die Vereine verschickt.



# 12. Vereinsdatenblätter

Bei **Änderungen** in der Vereinstechnik **regelmäßig** aktualisieren und an den BWLV Technischer Betrieb schicken.

Aktualisierte Daten im BWLV erleichtern die Arbeit und beschleunigen die Antwortzeiten für Anfragen

Bitte keine eigenen Vorlagen erstellen. BWLV-Vorlage verwenden!

Im Versicherungspaket „Technik“ über den BWLV sind alle gemeldeten Personen mit versichert.  
Nicht gemeldete sind NICHT versichert.



## Angaben des Vereins

<b>Name und Anschrift des Luftsportvereins:</b>				
<b>Name und Anschrift des 1. Vorsitzenden:</b>				
Email privat:		tagsüber:		
Telefon privat:		tagsüber:		
<b>Name und Anschrift des Techn. Leiters:</b>				
Email privat:		tagsüber:		
Telefon privat:		tagsüber:		
<b>Ort und Straße der Werkstatt:</b>				
Telefon:				
<b>Nähere Angaben zur Werkstatt:</b>				
Raum	Länge	Breite	heizbar	Verwendungszweck
1				
2				
3				
4				
5				
6				

Die Nachrichten für Luftfahrer, nFl II, liegen vor.

Bezüglich der Luftfahrtgeräte, die von der CAMO des BWLV geprüft werden, anerkennt der Verein die Regelungen des TB im BWLV:

\_\_\_\_\_  
 (1. Vorsitzender des Vereins)

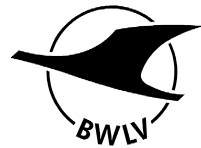
## Angaben des Vereins

- zur Werkstatt,
- dem Vorstand und
- dem technischen Leiter

Zur Zeit werden die aktuellen Handbücher verschickt und anschließend sollen bitte wieder die aktualisierten Datenblätter an den BWLV zurück geschickt werden.







# 13. P/O- Wartung für Warte Änderung der LuftVO

Änderung der LuftVO:

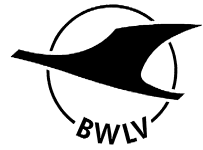
Warte können seit 2014 wieder Freigaben im Rahmen der P/O-Wartung unterschreiben, auch wenn sie **keine gültige Fluglizenz** oder **medical** haben.

Die Freigaben beschränken sich auf die Arbeiten nach Anlage VIII (Pilot-Owner-Wartung).

Möglich wegen Opt-Out-Regelung.

Bis Einführung Part-66 zur Lizenzierung von technischem Personal für kleine Luftfahrzeuge.





# 14. Freigabebescheinigungen

Wir haben drei verschiedene Freigabebescheinigungen:

1. Freigabebescheinigung für **Pilot/Eigentümer**-Wartung EASA-LFZ
2. Freigabebescheinigung für **Pilot/Eigentümer**-Wartung Annex II LFZ
3. Freigabebescheinigung **für Prüfer** nach allen Wartungsmaßnahmen, die nicht P/O-Wartung sind.

Bitte beachten: Pilot/Owner, Warte, Werkstatteleiter nur 1. und 2.  
Prüfer verwenden für Freigaben 3.



# 1. Freigabebescheinigung für **Pilot/ Eigentümer**-Wartung EASA-LFZ

<b>Freigabebescheinigung nach Piloten / Eigentümer Instandhaltung gemäß Part M, Anlage VIII, M.A.803</b> <i>Limited pilot-owner release</i>	<b>Kennzeichen: D-</b>		
Durchgeführte Instandhaltung: <i>Work carried out:</i>			
Starts / Landungen:			
Betriebszeit:                   :	h		
Motorzähler:                   :	h		
Arbeiten gemäß Befundbericht, Betriebs- und Wartungshandbuch durchgeführt.			
Weitere Einzelheiten siehe Befundbericht vom: <i>More details see:</i>			
Es wird bescheinigt, dass die eingeschränkte Piloten / Eigentümer Instandhaltung, wenn nicht anders ausgewiesen, in Übereinstimmung mit Teil-M ausgeführt wurde und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird. <i>Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.</i>			
_____	_____	_____	_____
Ort, Datum	Name (Druckschrift)	Unterschrift	Piloten-Lizenz-Nr. (*)



## 2. Freigabebescheinigung für **Pilot/Eigentümer-** Wartung Annex II LFZ

<b>Freigabebescheinigung nach Piloten / Eigentümer Instandhaltung gemäß §12, Abs 1 LuftGerPV in Verbindung mit §2, Abs 3, LuftGerPV</b> <i>Limited pilot-owner release</i>	<b>Kennzeichen: D-</b>		
Durchgeführte Instandhaltung: <i>Work carried out:</i>			
Starts / Landungen:			
Betriebszeit:	: h		
Motorzähler:	: h		
Arbeiten gemäß Befundbericht, Betriebs- und Wartungshandbuch durchgeführt.			
Weitere Einzelheiten siehe Befundbericht vom: <i>More details see:</i>			
Es wird bescheinigt, dass die eingeschränkte Piloten / Eigentümer Instandhaltung, wenn nicht anders ausgewiesen, in Übereinstimmung mit Teil-M ausgeführt wurde und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird. <i>Certifies that the limited pilot-owner maintenance specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.</i>			
_____	_____	_____	_____
Ort, Datum	Name (Druckschrift)	Unterschrift	Piloten-Lizenz-Nr. (*)

### 3. Freigabebescheinigung **für Prüfer** nach allen Wartungsmaßnahmen, die nicht P/O- Wartung sind.

#### **BWLV Technische Betriebe**

Instandhaltungsbetrieb (DE.MF.0542)

Herdweg 77, 70193 Stuttgart



## **Freigabebescheinigung**

**Kennzeichen: D-**

### **Freigabe durch freigabeberechtigtes Personal, Part-M, M.A.801**

*Release by certifying staff*

Durchgeführte Instandhaltung:

*Work carried out:*

Starts / Landungen:

Betriebszeit:                   :     h

Motorzähler:                   :     h

Arbeiten gemäß Befundbericht, Betriebs- und Wartungshandbuch durchgeführt.

Weitere Einzelheiten siehe Befundbericht vom:

*More details see:*

Es wird bescheinigt, dass die angegebenen Arbeiten, wenn nicht anders ausgewiesen, in Übereinstimmung mit Teil-M ausgeführt wurden und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird.

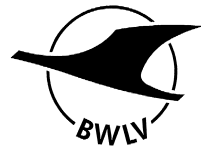
*Certifies that the work specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part-M and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.*

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Name (Druckschrift)

\_\_\_\_\_  
Stempel

\_\_\_\_\_  
Freigabeberechtigter



## 15. EASA-AD – LBA-LTA

### **EASA-ADs sind rechtlich bindend**

auch wenn keine LTA des LBA vorliegt!

EASA-ADs können bei der EASA unter

<http://ad.easa.europa.eu/>

Und beim LBA unter

<http://www2.lba.de/LTAs/>

gefunden werden.

Die EASA bietet einen AD-Newsletter an. Nach Registrierung kommt per email automatisch eine Benachrichtigung zu neuen ADs.

# LTA/AD-Übersicht für LFZ (Beispiel des LBA) wird von der ACAM gefordert gem. Part M



Referat T2  
ACAM, Technisches Personal und Lufttüchtigkeitsanweisungen



Luftfahrt-Bundesamt


Halter: xxxx

## LTA/AD-Übersicht vom xx.xx.xxxx

LBA-Kennblatt Nr.:xxx

EASA-TCDS Nr.: xxxx

Muster: Cessna-LBA	Bj.: 1989	Werknr.: 918273645XXX	Kennzeichen: D-XXXX	Seite 1 von n
--------------------	-----------	-----------------------	---------------------	---------------

LTA Nummer	AD Nummer	SB/TM Nummer	Gegenstand	LTA/AD/TM durchgeführt				Erledigungsvermerke	
				am (Datum)	notwendige Wiederholung	bei (FH)	bei (FC)	Befundbericht/ CRS	Prüfvermerk
D-1990-172R1	US-2013-11-16		Einbau des Flugmotors L2400 EB 1.AA mit Propeller MTV-1-A/L 160-03 in G109B	28.9.1990	keine	86	26	P/N überprüft, Maßnahme durchgeführt, WO 0815/90	
92-350		SB1234568	Überprüfung der Magnete am Motor	25.6.1996	keine	98	32	Maßnahme durchgeführt, siehe WO 2558/96	
	EASA 13-077		Überprüfung der Entwässerungsbohrung im Höhenruder	28.2.2005	28.2.2015	458	256	Maßnahme durchgeführt	
		817-23/1	Austausch des Dichtkolbens im Brandhahn	28.2.2005	keine	458	256	Maßnahme durchgeführt, siehe WO 3445/05	
D-2012-356		715-08	Überprüfung der Bremsklappenanschläge	24.11.2012	24.12.2013	1025	423	Maßnahme durchgeführt, siehe WO 0125/12	

# 16. Genehmigung von IHPs durch den BWLV hat sich vielleicht bald erledigt ;-)



## Soll einfacher werden

Die Genehmigung von IHPs durch den BWLV kann seit Mitte Mai 2013 vorgenommen werden.

Die Kosten betragen:

	SFZ	MS/Ballon
Erstgenehmigung:	95 €	135 €
Kleine Änderung IHP:	55€	55€

Bei entsprechendem Zusatzaufwand wird dieser separat stundenweise zusätzlich berechnet.

### **Jetzt ist die große Änderung angekündigt:**

In 2015/2016 soll der Part M geändert werden, dass der Halter eine Selbstverpflichtung unterschreiben kann, ähnlich eines SIHP.



# 17. Freigabeberechtigtes Personal nach Part 66

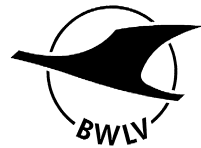
## Technik-Lizenzen

- **Stand der Entwicklung der EASA-Regularien, Part 66**  
**Bis jetzt keine signifikante Änderung der Vorschriften ☹️**

**Das Amt arbeitet weiter an den Regeln für die L-Lizenzen  
gemäß Part 66.**

**Seit 2009 in Bearbeitung – noch nichts passiert.**





# Verlängerung der Lizenzen für Prüfer Klasse 3 - Anpassungen

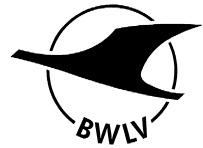
**Für Prüfer Klasse 3 werden Ausweise jetzt auf 5 Jahre verlängert, statt bisher 2 Jahre (Anpassung an EASA-Recht)**

**Die Prüfberechtigung für Annex-II-LFZ ist auch in dem neuen nationalen technischen Betrieb enthalten.**

**Verlängerung der Prüferlizenzen wie bisher über den BWLV-Technischen Betrieb.**

# 18. Ausfüllen von Prüfunterlagen

- Prüfunterlagen sollen zeitnah beim BWLV abgegeben werden.
- Ausfüllen der Prüfunterlagen nach Lufttüchtigkeitsprüfung  
Einzureichende Unterlagen:
  - ARC, 2-fach
  - Lufttüchtigkeitsprüfbericht, 2-fach
  - Prüfliste, 1-fach
  - Übersicht Freigabebescheinigungen, 1-fach
  - Kopie der Freigaben
  - Kopie IHP bei Änderung
  - Befundbericht
  - Weitere bei der Prüfung angefertigte Unterlagen,  
z.B. Flugbericht, Wägebericht, Kompensierbericht, .....
- Nach komplexer Instandhaltung oder anderen Wartungsmaßnahmen evtl. zusätzliche oder andere Unterlagen wie z.B. Schweißbericht, .....



# Ausfüllen von Prüfunterlagen

Gültigkeit von ARC, Form 15b:

- Aufgrund geänderter Forderungen von Seiten des LBA darf die Gültigkeit der Lufttüchtigkeitsprüfscheine ARC nicht länger als 365 Tage sein.

Beispiel:

Wird ein ARC am 18. April 2015 ausgestellt, so ist das Ablaufdatum des ARC der 17. April 2016, es sei denn die Gültigkeit war auch schon 18. April 2015, dann ist das neue ARC wieder 18. April 2016.

Bis zu 90 Tage vor Ablauf kann geprüft werden (Tage zählen!!!)

Für die **Prüfung der Lufttüchtigkeit** wird **keine** Freigabebescheinigung mehr ausgestellt.

Freigabebescheinigung kann nur MF-Betrieb, nicht MG-Betrieb (CAMO) ausstellen.



## Übersicht der Freigabebescheinigungen Kennzeichen: D-

Muster:		Werk-Nr.:		Auftr-Nr.:	
<b>Seit der letzten Lufttüchtigkeitsprüfung in Übereinstimmung mit Teil-M, M.A.710 wurden die folgenden Freigabebescheinigungen (Release to Service, RTS) ausgestellt:</b>					
Angaben betr. der Instandhaltung	Datum des RTS	Name des Freigebenden	Betriebs-/Lizenznummer des Freigebenden		
Zündkerzen, Zündspule, Zündkabel erneuert	23.06.2014				
Seilzug für Schleppkupplung ersetzt	15.03.2015				
<b>Für nachfolgend aufgelistete, im Rahmen der aktuell durchgeführten Lufttüchtigkeitsprüfung in Übereinstimmung mit Teil-M, M.A.710 durchgeführte Instandhaltungsarbeiten werden die folgenden Freigabebescheinigungen (Release to Service, RTS) ausgestellt:</b>					
Angaben betr. der Instandhaltung	Art der Behebung, Bemerkungen		Prüfvermerk		
LFZ nach Prüfung komplettiert	zum Verkehr frei gegeben				
Verriegelungskräfte BK-Hebel	geprüft, i.O.				
Toleranzen / Hotellier Verschlüsse	geprüft				

Hinweise und Anmerkungen für den Halter des Luftfahrzeugs:



# 19. Bildungszeitgesetz

Der BWLV arbeitet daran, dass wir als Bildungsträger zertifiziert werden.

Dann können BWLV-Lehrgänge als Bildungsurlaub nach neuem Bildungszeitgesetz der Landesregierung angerechnet werden.

## 20. CO-Messgerät

Nach einem tödlichen Unfall mit CO ist das Thema wieder auf gekommen.

Es gibt verschiedene Mess-/Warngeräte (siehe Fliegermagazin), Einbaugerät/transportables Gerät.

Z.B.:

