



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

24 AUG 2016

gültig ab: sofort

2-292-16

II 95/00 und 2-79-14 werden hiermit aufgehoben.

**Bekanntmachung über den Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten
oberhalb der von deren Hersteller empfohlenen Betriebszeiten von in
zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) eingesetzten
Luftfahrzeugen
und**

**Bekanntmachung über die Aufhebung der NfL II-95/00 vom 14.12.2000
und der NfL 2-79-14 vom 04.12.2014**

Bekanntmachung
über den Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten
oberhalb der von deren Hersteller empfohlenen Betriebszeiten
von in zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO)
eingesetzten Luftfahrzeugen
und

Bekanntmachung über die Aufhebung
der NfL II-95/00 vom 14.12.2000 und der NfL 2-79-14 vom 04.12.2014

1. Grund der Bekanntmachung

Mit der Veröffentlichung der VO (EU) 1321/2014, hier Anhang I, Teil-M, und dessen Änderungen durch die VO (EU) 2015/1088 und VO (EU) 2015/1536 sind u. a. neue Bestimmungen im Hinblick auf die gem. Teil-M, M.A.302, geforderten Instandhaltungsprogramme (IHP) in Kraft getreten, die eine grundlegende neue Bekanntmachung erforderlich machen.

2. Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten oberhalb der von deren Hersteller empfohlenen Betriebszeiten (Time Between Overhaul – TBO) von in zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) eingesetzten Luftfahrzeugen

Grundsätzlich ist es gem. Teil-M möglich, Geräte und Komponenten oberhalb der in den Herstellerunterlagen genannten **empfohlenen TBO** weiter zu betreiben, **sofern die verbindlichen Anforderungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (z.B. aus LTA, ALS, TCDS) dem nicht entgegenstehen.**

In jedem Falle sind die anzuwendenden Betriebszeiten in das für das individuelle Luftfahrzeug geltende IHP aufzunehmen (siehe 3.).

Eine allgemeingültige Obergrenze besteht nach den europäischen Bestimmungen nicht. Einer gesonderten Genehmigung durch die zuständige Behörde für den Weiterbetrieb des jeweiligen Luftfahrzeugs bedarf es nicht.

3. IHP unter Beachtung der Kategorie des Luftfahrzeuges, wenn ein Weiterbetrieb der Geräte und Komponenten oberhalb von empfohlenen Betriebszeiten stattfinden soll

3.1 nicht gewerblicher Einsatz von ELA1-Luftfahrzeugen

ATO von Vereinen und Verbänden betreiben im Allgemeinen die ELA1-Luftfahrzeuge nicht gewerblich. Für diese Luftfahrzeuge können die IHP auf der Basis des M.A.302 (h) als „Selbsterklärung“ durch die Halter erstellt werden. Der Halter trägt dabei die volle Verantwortung für etwaige Abweichungen von den vom Halter der Musterzulassung der Zelle, der Geräte und der Komponenten herausgegebenen Instandhaltungsempfehlungen wie z. B. die TBO Zeiten. (siehe auch GM M.A.302(h))

3.2 nicht gewerblicher Einsatz von Luftfahrzeugen, die nicht als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge eingestuft sind

Die zur Ausbildung einsetzen Luftfahrzeuge in ATO von Vereinen und Verbänden, die nicht als technisch kompliziert motorgetrieben eingestuft sind und nicht die Kriterien ELA1 erfüllen, müssen über ein Instandhaltungsprogramm verfügen, welches entweder von der Behörde direkt genehmigt wird (inkl. von CAMO/Instandhaltungsbetrieben erstellter und diesen genehmigter IHP) oder indirekt von einer CAMO genehmigt wird.

Bei einer beabsichtigten Abweichung von den empfohlenen TBO Zeiten müssen im IHP gem. M.A.302 d) iii) alternative und zusätzliche Instandhaltungsanweisungen vorgeschlagen werden und genehmigt sein.

Gem. AMC M.A. 302 (d) Zi. 7 kann allerdings eine Eskalation von Instandhaltungsaufgaben in IHP nur direkt von der Behörde genehmigt werden, eine Genehmigung im indirekten Verfahren über eine CAMO ist nicht zulässig.

3.3 gewerblicher Einsatz aller Lfz. Kategorien

Die zur Ausbildung eingesetzten Luftfahrzeuge in gewerblichen ATO müssen über ein von der Behörde genehmigtes oder indirekt von einer CAMO genehmigtes IHP verfügen (auch für ELA1-Luftfahrzeuge). In dem IHP können gem. M.A.302 d) iii) alternative und zusätzliche Instandhaltungsanweisungen vorgeschlagen werden und genehmigt sein (siehe Ausführungen unter 3.2).

4. Hinweise und Übergangsfristen

Da die Instandhaltung gemäß genehmigten IHP stattfinden muss, behalten die Verfahren für den Weiterbetrieb über die empfohlene TBO hinaus, die in den derzeit geltenden IHP auf der Grundlage der NfL II-95/00 in Verbindung mit der NfL-2-79-14 beschrieben sind, solange ihre Gültigkeit, bis das jeweilige IHP an diese NfL gemäß M.A.302 g) angepasst wurde, spätestens jedoch bis zur nächsten fälligen jährlichen Überprüfung des IHP.

Möchten Halter, die über direkt von der Behörde genehmigte IHP (ohne CAMO/Instandhaltungsbetrieb) verfügen, sowie CAMO/Instandhaltungsbetriebe, die die IHP direkt von der Behörde genehmigen lassen, die in dieser NfL beschriebenen Möglichkeiten unmittelbar ausschöpfen, können sie übergangsweise wie folgt verfahren:

Diese NfL wird als Ergänzung zum IHP geführt bis die Änderungen bei der nächsten Revision (jedoch spätestens bei der nächsten fälligen jährlichen Überprüfung des IHP) in das IHP aufgenommen werden.

Halter, für deren Luftfahrzeug ein indirekt von einer CAMO genehmigtes IHP vorliegt, sollten die CAMO veranlassen, das IHP entsprechend zu ändern. Diese NfL kann in diesen Fällen bis zur Änderung ebenfalls als Ergänzung zum IHP geführt werden.

Für ELA1-Luftfahrzeuge, die zur Ausbildung in einer nichtgewerblichen ATO eingesetzt werden, können die Halter jederzeit eine Selbsterklärung erstellen (siehe Ausführungen unter 3.1).

Mit dem Tag der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung werden Referenzen auf die NfL II-95/00 und NfL 2-79-14 bei neu eingehenden Anträgen auf Genehmigung eines IHP nicht mehr akzeptiert.

Wir weisen darauf hin, dass das LBA auf Grundlage der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) verpflichtet ist, für die Bearbeitung von Anträgen auf Genehmigung oder Änderung von Instandhaltungsprogrammen Kosten zu erheben.

Die NfL II-95/00 und NfL-2-79-14 werden aufgehoben.

Braunschweig, den 19.08.2016

Az.: T52-E01C2016

im Auftrag

B u r l a g e

Luftfahrt-Bundesamt