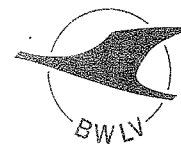


29.01.2009



Wichtige Informationen zum BWLV - LTB und zur Prüforganisation

Neue EU - Instandhaltungsvorschriften EASA, CAMO+, Instandhaltungsbetrieb BWLV - LTB

An die Vereinsvorstände, Luftfahrzeughalter, Technisches Personal und Mitglieder!

Im Herbst 2003 wurden durch die Europäische Kommission neue, einheitliche Vorschriften für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen erlassen. Geregelt ist das in der VO (EG) 2042/2003 Teil M. Vorausgegangen war die Grundlagenverordnung VO (EG) 1592/2002 sowie die Gründung der Europäischen Agentur für die Sicherheit in der Luftfahrt (EASA) mit Sitz in Köln. Nachdem zuerst die gewerbliche Fliegerei die Umstellung auf die neuen Vorschriften durchführen musste, war der Zeitplan für die nichtgewerbliche Fliegerei bis spätestens 28.09.2008 vorgesehen.

Lediglich die unter Annex II aufgelisteten Luftfahrzeuge sind von diesen neuen Regelungen ausgenommen (z.B. Oldtimer, Einzelstücke, UL- Flugzeuge).

Diese neuen europäischen Regelungen (u.a. vertragliche Bindung an eine CAMO, überwachte Umgebung) trugen in verschiedener Hinsicht nicht ausreichend den Anforderungen des Luftsports Rechnung. DAeC und Europe Air Sports hatten sich daher in den letzten Jahren sehr dafür eingesetzt, diese Vorschriften besser an den Luftsport anzupassen. Die EASA hat auf Grundlage und unter Berücksichtigung der Vorschläge der Luftsportverbände jetzt verbesserte Regelungen des europäischen Instandhaltungsrechts für die nichtgewerbliche Fliegerei verabschiedet. Veröffentlicht mit VO (EG) 1056/2008.

Da die Änderungen des Part M nicht rechtzeitig vor dem 28.09.2008 verabschiedet und umgesetzt wurden, hat die Bundesrepublik Deutschland der EASA und der Europäischen Kommission mitgeteilt, dass Deutschland die **Anwendung des Part M für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbliche Beförderung eingesetzt werden, bis zum 31.03.2009 aussetzt.**

Bis zu diesem Datum gelten daher weiterhin die bestehenden nationalen Regelungen. Der BWLV – LTB und die Prüforganisation arbeiten daher bis 31.03.2009 auf der bisherigen Rechtsgrundlage weiter. Das Technische Betriebs-Handbuch ist weiter gültig.

Bisher unterhielt der BWLV einen Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) mit Prüforganisation. **Dieser nationale LTB muss weiterhin zur Betreuung der Annex II – Luftfahrzeuge bestehen bleiben.**

Wie geht es ab 01. April 2009 weiter?

Zusätzlich zum (bisherigen) nationalen LTB für die Betreuung der Annex II-Luftfahrzeuge wird der BWLV – nach EASA-Regeln – einen **Instandhaltungsbetrieb nach Subpart F** installieren, sowie eine **Organisation zur Führung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Subpart G**, auch **CAMO** genannt.

Flugzeuge, Segelflugzeuge oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 1000 kg, die nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen sind, werden zukünftig als ELA1-Luftfahrzeuge bezeichnet.

Für jedes vom Part M betroffene Luftfahrzeug wird zukünftig im Rahmen der Durchführung der Wartung und Instandhaltung ein **genehmigtes Instandhaltungsprogramm (IHP)** benötigt. In diesem IHP wird die Wartung und Instandhaltung sowie die notwendigen Dokumente geregelt. Falls sich Änderungen bei den Angaben des IHP ergeben, ist dieses neu zu beantragen.

Wichtig: Wer für sein Luftfahrzeug noch kein IHP beantragt hat, sollte dies umgehend nachholen.

Einfache Wartungsmaßnahmen kann der Luftfahrzeugführer/Halter (Pilot/Owner) selbst durchführen und im Bordbuch bescheinigen (freigeben). Dies ist im Part M Anhang VIII geregelt. Besonders bei Vereinen (Verein ist Halter des Lfz) sind hierbei die Beauftragung durch den Vorstand und dadurch entstehende Verantwortlichkeiten beim Technischen Personal zu beachten.

Die **Prüfung der Lufttüchtigkeit ist zukünftig alle 12 Monate auf den Tag** genau durchzuführen. Der Beginn der Prüfung darf max. 90 Tage vorverlegt werden, ohne das Datum des Stichtags zu verändern.

Weitere **detaillierte Informationen zur Struktur des neuen/ zukünftigen Luftfahrttechnischen Betriebes / CAMO- BWLV** sowie zu den Regularien, Verfahrensabläufen u.v.m. werden bei den **folgenden Tagungen besprochen und publiziert** (siehe gesonderte Einladungen). Die Teilnahme der für die Technik in den Vereinen verantwortlichen Funktionsträger (Technische Leiter, Werkstattleiter, Warte) ist an mind. einer dieser Veranstaltungen gewünscht.

BWLV- Bezirkstagung Württemberg mit CAMO- Info- Veranstaltung:

Sa., 07.03.09, 10.00 Uhr Aeroclub Stuttgart, Heßbrühlstr. 40, 70563 Stg. -Vaihingen

BWLV- Bezirkstagung Baden mit CAM- Info- Veranstaltung:

Sa., 14.03.2009, 10.00 Uhr, Begegnungsstätte, Niddastr. 9, 76229 Karlsruhe-Grötzingen

BWLV CAMO- Veranstaltung:

Sa., 21.03.2009, 10.00 Uhr, Gasthaus Adler, 78073 Bad Dürrenheim, OT Hochemmingen

Vorabinformationen zum neuen Technischen Betriebshandbuch

BWLV:

Das neue Technische Betriebshandbuch (TBH) des BWLV e.V. - Instandhaltung gemäß Teil-M -

Aufgrund der Einführung der EG Verordnungen 2042/2003 und 1056/2008 als verpflichtende Grundlage für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen auch im Bereich des Luftsports wird der Technische Betrieb des BWLV erweitert.

Neben dem weiterhin bestehenden Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB Nr. II-B1), der für Luftfahrzeuge gemäß Annex II der Grundverordnung 216/2008 zuständig bleibt, wird seitens des LBA neu genehmigt:

- ξ Instandhaltungsbetrieb (Nr. DE.MF.0542) nach Teil-M Subpart F und
- ξ Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Teil-M Subpart G (CAMO-Betrieb Nr. DE.MG.0542)

Im zugehörigen TBH für diese neuen Betriebe sind folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem bisherigen LTB und grundsätzliche Verfahren enthalten:

- (1) Da sich nach Veröffentlichung der Ergänzungen des Teil-M in der EG Verordnung 1056/2008 inzwischen der Betrieb von Luftfahrzeugen im Rahmen des Flugsports fast unverändert gegenüber den bisherigen Regelungen der LuftGerPV realisieren lässt, wird seitens des BWLV der Betrieb innerhalb der überwachten Umgebung nicht favorisiert.
- (2) In der überwachten Umgebung des BWLV können nur Standard-Instandhaltungsprogramme vom CAMO-Betrieb des BWLV genehmigt werden, alle übrigen Instandhaltungsprogramme werden über das LBA genehmigt.
- (3) Auch außerhalb der überwachten Umgebung des BWLV stellt der CAMO-Betrieb bei jeder „Jahresnachprüfung“ unmittelbar ein ARC aus, allerdings kann dieses nicht – wie innerhalb der überwachten Umgebung – verlängert werden. Somit gibt es ein neues ARC alle 12 Monate (wie früher beim Prüfschein).
- (4) Komplexe Instandhaltung wird im BWLV immer innerhalb des Instandhaltungsbetrieb durchgeführt, d.h. eine – jetzt mögliche – komplexe Instandhaltung von ELA1 Luftfahrzeugen außerhalb eines Instandhaltungsbetriebs wird im TBH nicht beschrieben.
- (5) Obligatorische Rückmeldung aller Details (wie Befundberichte, Prüfberichte) im Falle komplexer Instandhaltung im Instandhaltungsbetrieb des BWLV an die Prüfleitung auch außerhalb der überwachten Umgebung – vergleichbar zu den bisherigen Verfahren bei großen Reparaturen.
- (6) Als permanent genehmigte Betriebsstätten werden nur die Werkstätten der Segelflugschule Hornberg, der Motorflugschule Hahnweide und der Ballonsportgruppe Stuttgart geführt; weitere Werkstätten werden im Falle komplexer Instandhaltung als temporär genehmigte Betriebsstätten „dazu

gemeldet“.

Im übrigen orientiert sich hinsichtlich Format und Inhalt das neue TBH für Instandhaltungsbetrieb / CAMO-Betrieb sehr eng an das bestehende TBH des LTB, da zukünftig parallel mit beiden Handbüchern in den Mitgliedsvereinen gearbeitet werden muss.

Gebräuchliche Abkürzungen und Erläuterungen

- Part M:
Teil M der EU-VO 2042/2003 und 1056/2008, regelt die Instandhaltung von nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeugen
- EASA:
European Aerospace Security Agency – Europäische Agentur für Flugsicherheit
Sitz in Köln
- CAMO:
Continuing Airworthiness Management Organisation – Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- IHP:
Instandhaltungsprogramm
- ARC:
Airworthiness Review Certificate – Bescheinigung über Prüfung der Lufttüchtigkeit (Lufttüchtigkeits-Folgezeugnis)
- Part M, Anlage VIII:
Auflistung/Umfang der Pilot-Eigentümer-Instandhaltung
- Part M, Anlage VII:
Auflistung/Umfang der komplexen Instandhaltung
- Annex II:
Luftfahrzeugkategorien, die im nationalen Recht verblieben sind (Luftsportgeräte, Flugmodelle, Amateurbauten, historische Luftfahrzeuge)
- ELA 1
Flugzeuge, Segelflugzeuge oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 1000 kg, die nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen sind, werden zukünftig als ELA1-Luftfahrzeuge bezeichnet.