

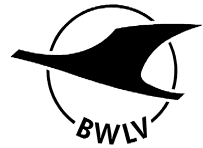
Tagung Technik 2014

Aeroclub Stuttgart
Heißbrühlstr. 40
70565 Stuttgart
22.3.2014
9:30 Uhr

Gastvortrag:

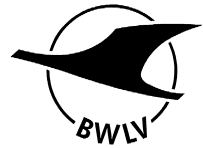


Tagesordnung



1. Gekauft wie gesehen – Durchgeführte LTAs
2. DAeC-Bestellung AR6201 Funkgerät, Sonderkonditionen, Bestellformular
3. Handpeilkompass
4. Frequenzmessgerät – Prüfer MS
5. TPX-Avionikprüfung
 - Lehrgang für Avionikprüfung
 - TPX-Prüfgerät
6. Prüfmittel – Klaibrierung
 - Eigenkalibrierung – ...
7. Komplexe Instandhaltung, Anhang VII
Werkstattzulassung temporär
Formblätter auf der Homepage
Ablauf:
 1. Antragsformular
 2. Genehmigung
 3. Durchführung
 4. Dokumentation
8. Komplexe Instandhaltung außerhalb:
 - z.B. Neulackierung in externem Betrieb, Prüfdokumente
9. Vortrag Lack MIPA
Vorgelat/Schwabbellack
10. Vereinsdatenblätter
11. Annex II – neue nationale Betriebe CAMO/
Subpart F
12. Homepage – aktuelle Formulare
 - Ausgabedatum
 - Keine Formulare mit LTB-Logo, wenn kein Annex II
 - Annex II – alter Betrieb
 - Neu: CAMO, nur ARC-Prüfung
 - Subpart F: alle anderen Freigaben
13. Formulare/Prüfformulare:
 - Neu: AD-LTA-TM-Übersicht
 - grüne Markierungen von Matthias
 - Neue Formulare auf BWLV Homepage
14. SH-Flugzeuge HLW – Vorrichtung für Ausreiben
Beschlag 6,2mm Übermaßbolzen – ausleihen

Tagesordnung



15. Technische Lehrgänge:
 - Weitere technische Lehrgänge nach Ausscheiden Hans Hörber
 - weiterhin Lehrgänge
16. Referenten bei Lehrgängen
 - Namen und Dank
 - Willi Nuoffer
 - Dieter Kreusel
 - Armin Kraye
 - Bernd Mangold
 - Ebi Schott
 - Hartmut Sammet
 - Andy Stoll
 - Helmut Grix
 - Uwe Brückner/Bernd Eckart
 - Frank Weiblen
 - 2 Akaflieger WL2
 - Hans Hörber
 - Gottfried Wagner
 - Nächster M2: „Fa. Nuoffer & Helfer“ in Herrenberg (September 2014)
 - Holger Ankert Formulare
17. Part 66: Tut sich nichts neues.
 - Opt-Out für Prüfer Klasse 3.
 - 3 wochen Lehrgang, Anfang September, begrenzte TN-Zahl
 - Verlängerung Klasse 3: Neu seit 1.1.2014.: ZÜP oder Verkehrszentralregister & pol. Führungszeugnis nicht älter als 6 Monate
 - Verlängerung auf 5 Jahre
18. Prüfung für Flugzeugschweißer
19. IHPs: neue IHPs auf der Homepage. BWLV genehmigt weiterhin
 - bis nächste Änderung Part M nichts neues, keine genehmigen
20. AD-Newsletter EASA
 - Gültigkeit EASA-ADs/LBA-LTAs
21. Kompasskompensierung
 - Jedes Jahr zu überprüfen ☹ bei MS & SF (wenn Änderung)
22. Winde – Aktuelles
 - Betriebtüchtigkeitsforderungen für Startwinden überarbeitet beim DAeC,
 - interessant, wenn neue Winde gebaut wird.
 - Prüfung bestehender Winden nach bisherigem Vorgehen mit bestehenden Formularen
23. Tankstellen auf Flugplätzen
 - Wer hat Erfahrung, welche Anforderungen
 - Umbauaufwand auch für Tankstellen, die klein sind für den Verein selbst.
 - Wer kann Unterstützung geben? Besichtigung etc.

Verschiedenes



Dr. Roland Winkler,
Rechtsanwalt und Pilot

FOTO: CHRISTINA SCHEIDMANN

1. Gekauft wie gesehen – Durchgeführte LTAs /Wartungsanweisungen

Nicht durchgeführte
Wartungsmaßnahmen können
im Rechtsfall böse
Überraschungen bergen.

Hier war es nur ein Sachschaden,
was noch relativ einfach mit
finanziellen Mitteln zu
erledigen ist.

Gekauft wie gesehen

GEBRAUCHTFLUGZEUG Bei einem UL ist eine für den Betrieb wichtige Arbeit nicht ausgeführt worden. Nach einem Unfall will die Versicherung nicht zahlen

DER FALL

Neun Monate geht mit einem gebrauchten UL alles gut – dann bricht bei der Landung das Bugradfahrwerk, die Maschine kommt von der Piste ab und überschlägt sich. Der Pilot bleibt zum Glück unverletzt, doch zu seinem Schrecken gibt es nun ein Problem mit der Schadensregulierung: Der von der Kaskoversicherung beauftragte Sachverständige stellt fest, dass eine vorhergehende Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) nicht durchgeführt wurde und die Frist für die Erledigung abgelaufen ist. Damit war das UL zum Zeitpunkt des Unfalls nicht lufttüchtig. Die Versicherung beruft sich auf den Risikoausschluss aus den Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Als die LTA veröffentlicht wurde, gehörte das UL noch dem Fliegerclub, der dem Unfallpiloten später die Maschine verkaufte. Die letzte Nachprüfung im Auftrag des Vereins war jedoch deshalb korrekt, weil die Frist für die Erledigung der LTA erst nach dem Zeitpunkt der Nachprüfung ablief. Der Luftsportverein weigert sich daher ebenfalls zu zahlen und beruft sich darauf, dass der Halter selbst für die Lufttüchtigkeit des Fliegers verantwortlich ist – dieser hätte schließlich selbst merken müssen, dass die betreffende LTA nicht durchgeführt worden war. Bleibt der Pilot auf seinen Kosten sitzen?

fliegermagazin SERVICE

Haben Sie juristische Fragen zur Luftfahrt? Wenn ja, dann schreiben Sie bitte an: Rechtsanwalt Dr. Roland Winkler, c/o Redaktion fliegermagazin, Tropelwitzstraße 5, 22529 Hamburg oder an redaktion@fliegermagazin.de

KOMMENTAR Dr. Roland Winkler

Der Versicherer hat sich zu Recht geweigert zu zahlen. Soweit gibt es an den Allgemeinen Versicherungsbedingungen nichts zu kritisieren: Es ist das gute Recht des Versicherers, vom Halter eines Luftfahrzeugs zu verlangen, dass er seinen Verpflichtungen hinsichtlich der Lufttüchtigkeit nachkommt. Auf ein Verschulden kommt es dabei nicht an.

Die Rettung für den Piloten ist der mit dem Luftsportverein abgeschlossene Kaufvertrag: Dort wurde zwar wie üblich bei Kaufverträgen über gebrauchte Luftsportgeräte vereinbart, dass das Flugzeug verkauft wird wie besichtigt und geflogen. Auch steht im Vertrag, dass der Verkauf unter Ausschluss jeglicher weiterer Gewährleistung nach Übernahme des Flugzeugs durch den Käufer oder des Beauftragten erfolgt.

Allerdings enthält der Vertrag einen entscheidenden Passus: Der Verkäufer sichert zu, dass das Flugzeug lufttüchtig ist, keine ihm bekannten Mängel hat und nach seinem Kenntnisstand unfallfrei ist. Diese Zusicherung der Lufttüchtigkeit war der entscheidende Punkt im sich anschließenden gerichtlichen Verfahren, das sich immerhin über zwei Instanzen und 21 Monate hinzog. Nach § 444 BGB kann sich der Verkäufer auf den Gewährleistungsausschluss dann nicht berufen, wenn er wie hier die Lufttüchtigkeit der Wahrheit zuwider ausdrücklich zugesichert hat.

Das Oberlandesgericht hat sich den Wertungen des Landgerichts in erster Instanz angeschlossen und sämtliche Verteidigungsargumente zurückgewiesen. Es kommt demnach nicht darauf an, ob der Käufer den Schaden selbst fahrlässig verursacht hat, denn Wesen einer Kaskoversicherung ist es ja gerade, selbst verursachte Schäden, die im Regelfalle auf Fahrläs-

sigkeit beruhen, zu regulieren. Auch der Versuch scheiterte, die Verantwortung deshalb wegzudrücken, weil der Prüfer in der Jahresnachprüfung, die bereits in den Zeitraum der Halterschaft des Klägers fiel, übersehen hatte, dass die vorherige LTA nicht durchgeführt worden war.

Hier versuchte die beklagte Partei, den Prüfer Klasse 5 als Erfüllungsgehilfen des Piloten hinzustellen. Dies musste jedoch misslingen, da der Prüfer hoheitlich tätig wird und faktisch eine Tätigkeit ausübt wie der TÜV im Bereich des Straßenverkehrs. Auch ein angebotener und in zweiter Instanz vernommener Zeuge, der den Beweis der Ausführung der LTA hätte erbringen sollen, vermochte nicht zu überzeugen.

Im Ergebnis nahm der Luftsportverein auf dringendes Anraten des Gerichts aus Kostengründen seine Berufung zurück, und das erstinstanzliche Urteil konnte rechtskräftig werden. Käufer eines gebrauchten Luftfahrzeugs oder Luftsportgeräts sollten daher Folgendes beachten:

- Es muss ein schriftlicher Kaufvertrag geschlossen werden.
- Es muss in diesem Vertrag die Zusicherung des Verkäufers enthalten sein, dass das Flugzeug lufttüchtig ist.
- Es muss Unfallfreiheit zugesichert oder genau angegeben werden, welcher Unfall wann passiert ist und welche Teile repariert oder ausgetauscht worden sind.

Ohne diese Zusicherung hätte der Unfallpilot keine Chance gehabt, die Kosten des Schadens erstattet zu bekommen.

Für den Verkäufer gilt:

- Es ist sein gutes Recht, die Gewährleistung auszuschließen.
- Er sollte eventuellen Schriftverkehr mit dem Beauftragten des Bundesministeriums – hier also DAcC oder DULV –, insbesondere über durchgeführte LTAs gut aufbewahren, um die Arbeiten dokumentieren zu können.



AR 6201-(002) VHF Sprechfunkgerät, 8.33kHz Gerät
Bestellformular

Hiermit bestellen wir die unten aufgeführten Geräte sowie das entsprechende Zubehör zum DAeC Preis bei der Firma Becker Avionics (1)

(Die Sonderpreise gelten ausschließlich für Vereine des DAeC)

Rechnungsanschrift :

Kunden-Nr. : _____
Name/Verein : _____
Strasse : _____
PLZ / Ort : _____
Landesverband : _____
Tel. : _____
Email : _____

Lieferanschrift (falls abweichend) :

Kunden-Nr. : _____
Name : _____
Strasse : _____
PLZ / Ort : _____
Tel. : _____
Email : _____

Geräte und Zubehör: DAeC Preise

Pos	Stück	Type	Beschreibung	Artikelnummer	Preis/ohneMwSt/ pro Gerät	Preis/Mwst/ pro Gerät
1		AR6201-(002)	Sprechfunkgerät, 8.33kHz	0614.203 910	1.275,04 €	1.517,30 €
2		1AD042	Adapter AR 3201 auf AR4201/AR6201	0877.522 950	62,40 €	74,26 €
3		CK4201-S	Connector Kit, soldering	0879.304 954	24,96 €	29,70 €

Ich bestätige mit meiner Unterschrift die Richtigkeit der oben stehenden Daten.

Datum : _____ Unterschrift : _____
Name in Druckbuchstaben : _____

(1) Rechnungslegung, Versandabwicklung, Gewährleistung ausschließlich über Becker Avionics!

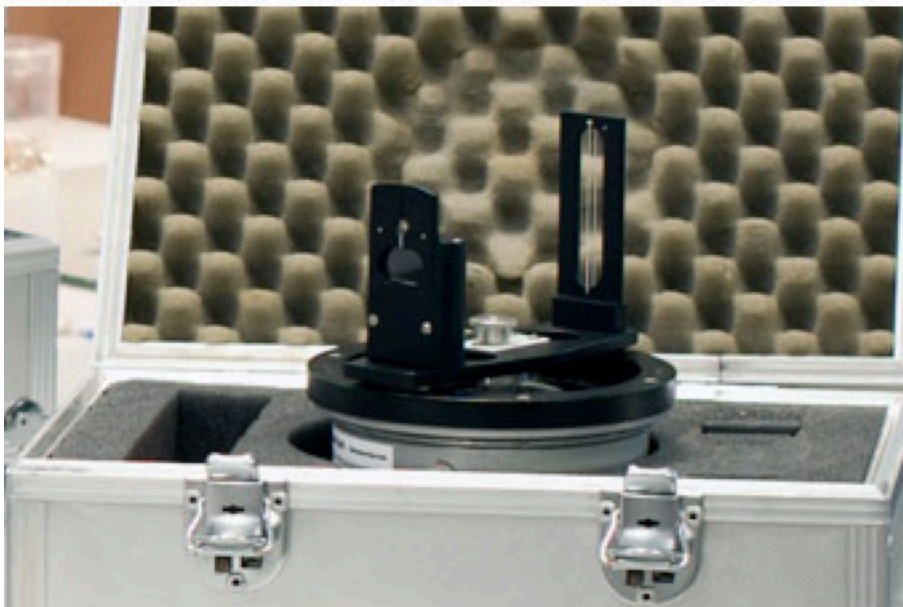
Doc_Name: Bestellformular-DAEC_8.33kHz Gerät_Issue2014_01

2. Sonderaktion DAeC Becker Funkgerät AR6201

Nach Eingang des Formulars und Prüfung der Zugehörigkeit zum DAeC werden einmal wöchentlich die Bestellungen an die Firma Becker Avionics zur Bearbeitung weitergeleitet.

Kontakt:
Matthias Birkhold
Tel. 0711-22762-30
FAX:

3. Handpeilkompass



Der BWLV-technische Betrieb besitzt einen Handpeilkompass incl. eines Stativs, der z.B. für das Einrichten eines Kompensierplatzes ausgeliehen werden kann. (Leider kann dieses Gerät nicht verschickt werden und sollte in der Geschäftsstelle bei Bedarf abgeholt werden)

4. Frequenzmessgerät (Prüfer MS)



Für die Prüfer mit MS-Berechtigung hat der BWLV-technische Betrieb sog. Frequenzmessgeräte beschafft. Diese können zur qualitativen Prüfung von Funkgeräten verwendet werden.

5. TPX-Prüfgerät

Wir haben im BWLV-technischen Betrieb jetzt ein TPX-Prüfgerät. Voraussetzung für die Prüfberechtigung sind die Teilnahme an Avionikprüfungen unter Aufsicht bei einem berechtigten Avionikprüfer oder einem Avionik-Betrieb und ein Lehrgang zur Vermittlung der Kenntnisse.

Wenn genügend Einweisungen durchgeführt wurden, dann organisieren wir einen Lehrgang für die TPX-Prüfung (in Heilbronn bei Prof. Doneit)



6. Prüfmittel

Alle Prüfmittel, die nicht kalibriert werden und für Messzwecke eingesetzt werden, müssen einen Hinweis haben, dass sie „nicht kalibriert“ oder „kein Prüfmittel“ sind.

Prüfmittel können auch „Eigenkalibriert“ werden, wenn ein geeignetes Prüfmaß vorhanden ist, z.B. ein Endmaß, das geprüft ist.



7. Komplexe Instandhaltung

- Komplexe Instandhaltung für Arbeiten nach Anhang VII des Part M
- Werkstattzulassung temporär
- Formblatt für Anmeldung komplexe Instandhaltung auf der BWLV-Homepage
- Die Anmeldung für komplexe Arbeiten erfolgt kostenfrei.
- Die Arbeiten können mit Einreichen des Formulars beim BWLB-TB begonnen werden.

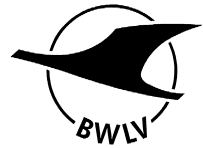
Ablauf:

1. Antragsformular
2. Genehmigung
3. Durchführung
4. Dokumentation

Die Durchführung liegt z.B. beim Werkstattleiter des Vereins. Die Dokumentation wird mit dem Prüfer (freigabeberechtigtes Personal) durchgeführt.

(Freigabe durch freigabeberechtigtes Personal, Part-M, M.A.801)

Part M, Anhang VII



Komplexe Instandhaltungsaufgaben

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

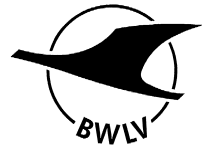
1. Die **Änderung, die Reparatur oder der Austausch** eines der nachfolgend aufgeführten Teile der Zelle durch **Nieten, Kleben, Laminieren oder Schweißen**:

- a) eines Kastenholmes, b) eines Teiles des Tragflächenholmes oder des -holmgerutes c) eines Holmes, d) eines Holmgerutes, e) eines Teiles eines Fachwerkholmes,
- 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 Aufhängern 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 Lufttuchtigkeit als Primärstrukturbauteil gekennzeichnet hat.

8. Komplexe Instandhaltung außerhalb des BWLV-technischen Betriebs



Auch bei komplexer Instandhaltung außerhalb des BWLV-Technischen Betriebs muss beachtet werden, dass die Papiere anschließend in Ordnung sind.

Klassisches Beispiel:

Neulackierung eines Fliegers z.B. in Slowenien oder Tschechien.

Was beachtet werden muss:

Die Papiere müssen am Ende vollständig sein.

Die Freigabe der Arbeiten muss von einem Freigabeberechtigten durchgeführt werden.

Oft haben die Betriebe selbst freigabeberechtigtes Personal.

Wenn dies nicht der Fall ist, sollte im Vorfeld geklärt werden, wie die Freigabe der Arbeiten gewährleistet ist.

9. Vortrag MIPA-Paints

Was muss ein Flugzeuglack können?

Vielen Dank für den Vortrag und den
Besuch hier in Stuttgart 😊

H. Wenninger, H. Ulrich

10. Zur Erinnerung: Vereinsdatenblätter

Bitte regelmäßig (also mindestens einmal jährlich) auf aktuellen Stand prüfen und ggf. bei Änderungen an den BWLV-Technischen Betrieb schicken. Diese sind:

- Angaben des Vereins
- Angaben über Luftfahrtgeräte
- Angaben über technisches Personal

11. BWLV-LTB – wie geht es weiter?

Der LTB des BWLV läuft Mitte des Jahres aus. Dann braucht es eine Nachfolgeregelung.

Nächste Woche findet ein Treffen zur weiteren Vorgehensweise beim LBA statt.

Wahrscheinlich:

Ein neuer Subpart F-Betrieb und eine neue CAMO.

Beide arbeiten genau gleich wie wir das bisher für die beiden Betriebe für die EASA-LFZ kennen. Sind aber nur für die Annex-II-LFZ zuständig.

12. Homepage, aktuelle Formulare

Bitte jeweils prüfen ob die Formulare auf der Homepage geändert wurden und entsprechend die neuen Varianten verwenden. Dies ist am geänderten Ausgabedatum zu erkennen.

- Wenn es sich nicht um ein Annex-II-LFZ handelt, bitte auch keine Formulare mit dem „BWLV-LTB“-Logo verwenden.

Grundsätzlich: Die CAMO des BWLV-Technischen Betriebs macht nur die ARC-Prüfung.

- Alle anderen Freigaben werden vom Subpart-F-Betrieb durchgeführt, z.B, Avionik-Prüfung, Freigabe komplexe Instandhaltung

13. Formulare des BWLV-TB

Formulare/Prüfformulare:

- Neu: AD-LTA-TM-Übersicht
- grüne und rote Markierungen von Matthias bei Prüfformulare



LTA- / AD- / TM-Übersicht

Blatt 1 von 1

Kennzeichen: D-KBIV

Muster: DuoDiscus t		Kennblatt: EASA.A.074			Werk-Nr.: 107		
LTA / AD-Nr. Ausgabe Ausgabedatum	TM-Nr. Ausgabe Ausgabedatum	Hersteller	Kennblatt-Nr. Werk-Nr.	Gegenstand, erforderliche Maßnahme	Durchgeführte Maßnahme, Befund, prüfende Stelle, Prüferstempel, Unterschrift des Prüfers	Termin	Prüfvermerk
LTA Nr. 2003-245-2	TM Nr. 890-3			Flügel Holm-Steg-Verbindung	TM 890-3 durchgeführt	22.09.2003	
	TM Nr. 890-5			Haubenverriegelung	TM 890-5 durchgeführt	04/2005	
LTA Nr. AD-2013-0054	TM Nr. 890-13			Änderung des Flug- und Wartungshandbuchs mit Frist zum 31.12.2012	Erforderliche Seiten des Fughandbuchs nach TM 890-13 getauscht	01.12.2012	
	TM Nr. 890-13	Textfeld		Propeller	Kontrolle durchgeführt. Propeller ausgebaut, überprüft, wieder eingebaut gemäß TM 890-8	03.05.2007	
- Zeile							
+ Zeile							

Prüfpapiere - Korrekturen

- Grüne Markierungen für Prüfer von der Prüfleitung auf Prüfpapieren – was ist zu tun?
- Grüne Markierungen bedeuten:
Muss geändert werden und soll in der L-Akte des Halters/ Vereins auch korrigiert werden und bei der nächsten Prüfung berücksichtigen, z.B. Rechenfehler bei Starts/ Stunden
Und die zusätzlichen Anweisungen der Prüfleitung beachten:
Z.B. - „Kopie des IHP nachreichen“
 - Neues Formblatt zusenden
 - Flugbericht nachreichen
 - Kopien der z.Zt. Gültigen Prüfunterlagen nachreichen

Ausfüllen von Prüfunterlagen

Gültigkeit von ARC, Form 15b:

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

Beispiel:

Wird ein ARC am 22. März 2014 **neu ausgestellt**, so ist das Ablaufdatum des ARC der 21. März 2015.

Wird das ARC am 22. März 2014 verlängert und die bisherige Gültigkeit war z.B. 31.3.2014, so ist die neue Gültigkeit weiterhin 31.3.2015. (90 Tage vor Prüfung möglich).

Ausfüllen von Prüfunterlagen

- Prüfunterlagen sollen zeitnah beim BWLV abgegeben werden (Ziel 10 Tage nach Prüfung).
- Ausfüllen der Prüfunterlagen nach Lufttüchtigkeitsprüfung
Einzureichende Unterlagen:
 - ARC, 2-fach
 - Lufttüchtigkeitsprüfbericht, 2-fach
 - Prüfliste, 1-fach
 - Übersicht Freigabebescheinigungen, 1-fach
 - Kopie der Freigaben des freigabeber. Personals
 - 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,

Freigabebescheinigungen

Freigabebescheinigung für **Pilot/Eigentümer**-Wartung

und

Freigabebescheinigung für **Prüfer** nach umfangreichen
Wartungsmaßnahmen

unterscheiden sich!

Bitte beachten, dass jeweils **die Neueste** verwendet wird.

Beide Freigabebescheinigungen liegen auf der Homepage des
BWLV im Download-Bereich der Technik

14. Schempp-Hirth-LFZ-HLW-Spiel

Sollte der vordere Bolzen der HLW-Aufhängung Spiel haben, kann er durch einen Übermaßbolzen ersetzt werden (erhältlich bei Schempp-Hirth).

Um die Bohrung im HLW-seitigen Beschlag aufreihen zu können, haben die Kornwestheimer eine Vorrichtung aus einem alten Beschlag gebaut.

Incl. Reibahle kann diese Vorrichtung beim BWLV-TB ausgeliehen werden.

15. Technische Lehrgänge

Ab Mitte 2014 wird Hans Hörber im wohlverdienten Ruhestand sein.

-> Vielen Dank für Jahrzehnte der kompetenten und freundlichen Durchführung der technischen Lehrgänge 😊

Die gute Nachricht: Es wird auch weiterhin technische Lehrgänge mit Hans Hörber geben 😊

-> Auch dafür herzlichen Dank 😊

16. Vielen Dank an unsere Referenten der Technischen Lehrgänge



Wir wollen uns hiermit bei allen Referenten der technischen Lehrgänge bedanken:

- Willi Nuoffer
(Zellenwart, WL)
- Dieter Kreusel
(Motorseglerwart)
- Armin Kraye
(Motorseglerwart)
- Bernd Mangold
(Motorseglerwart)
- Ebi Schott
(Werkstattleiter GfK)
- Hartmut Sammet
(M2 Motorenwartlehrgang)
- Andy Stoll
(Avionik, Zellenwart)
- Helmut Grix
(Schweißerprüfungen)
- Uwe Brückner/Bernd Eckart (LBA)
(Zellenwart, Luftrecht)
- Frank Weiblen
(Werkstattleiter GfK)
- Jeweils 2 Akaflieger WL2
(Werkstattleiter GfK)
- Hans Hörber
(alles außer Fallschirmwartlehrgang)
- Gottfried Wagner
(Fallschirmwart)
- Gerd & Herbert Egger
(Zellenwart, WL, Windenprüferlehrgang)
- Nächster M2 Motorenwartlehrgang:
bei „Fa. Nuoffer“ & Helfer in Herrenberg
(September 2014)

17. Part 66 – Was tut sich bei Prüferlizenzen

Beim Part 66 tut sich im Moment nichts Neues.

Deswegen bleiben die Prüfer Klasse 3 bis auf weiteres das einzige Freigabeberechtigte Personal für unsere LFZ.

Die Opt-Out-Regelung gilt noch weiterhin bis September 2015. Bis dahin können noch Prüfer Klasse 3 ausgebildet werden. Dieses Jahr ist noch ein Prüferlehrgang in Unterwössen. Er ist noch nicht ganz voll.

Der Lehrgang geht 3 Wochen incl. Prüfung, er findet 1.-22. November 2014 in Unterwössen statt.

Die Verlängerung der Prüfberichtigung Klasse 3 ist seit 1.1.2014 geändert:

- Es wird eine ZÜP verlangt oder ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister & pol. Führungszeugnis nicht älter als 6 Monate
- Dafür ist die Verlängerung jetzt 5 Jahre (nicht mehr 2 Jahre)

18. Flugzeugschweißer-Prüfung

Wir hatten früher 40 Teilnehmer

Jetzt waren dieses Jahr nur noch 4 Teilnehmer bei der Flugzeugschweißerprüfung.

Es werden also auch weniger Schweißer ☹️

Wer kennt gute Schweißer – will der eine oder andere nicht Flugzeugschweißer werden ;-)

19. Neue IHPs über den BWLV

Der BWLV genehmigt IHPs.

Unbedingt die Vorlage der Homepage verwenden.

Andere Vorlagen können für IHPs, die der BWLV-

Technische Betrieb genehmigt, nicht akzeptiert werden.

- bis zur nächsten Änderung von Seiten der EASA
müssen alte IHPs (z.B. Standard-IHPs) nicht ersetzt
werden.

- Nur für Halterwechsel und Neuzulassungen werden
neue IHPs benötigt.

19. Neue IHPs über den BWLV

- Die Genehmigung von IHPs durch den BWLV kostet folgende Beträge:

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

Bei entsprechendem Zusatzaufwand wird dieser separat stundenweise berechnet.

20. Gültigkeit ADs/TMs/LTAs

Es gibt einen Newsletter (<http://ad.easa.europa.eu/>) bei der EASA, über den die neuesten ADs abonniert werden können.

Auf der BWLV-Seite sind die neuesten LTAs/ADs (allerdings natürlich ohne Gewähr auf Vollständigkeit) aufgeführt.

Die EASA-ADs steht von der Wertigkeit her über einer LBA-LTA.
Die Gültigkeit einer AD/LTA ist verbindlich einzuhalten.

Es muss nicht zwangsläufig eine LBA-LTA veröffentlicht sein, wenn eine EASA-AD existiert.

21. Kompasskompensierung

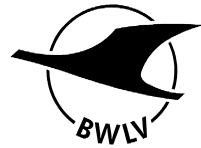
Kompasskompensierung

Bei MS & SF jedes Jahr zu überprüfen.

Bei einer Änderung der Ausrüstung, die Einfluss auf die Anzeige hat, ist eine Neukompensierung erforderlich.

- - 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 im Rahmen der Lufttüchtigkeitsprüfung ist die Deviationstabelle zu überprüfen.

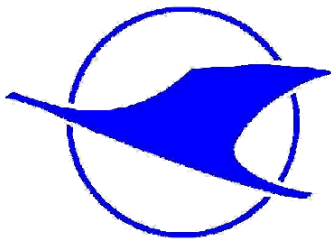
22. Aktuelles zu Startwinden



Betriebstüchtigkeitsforderungen

*für Startwinden
zum Starten von Segelflugzeugen,
Motorseglern und
anderen geeigneten Luftfahrzeugen*

(BFST)



Die Betriebstüchtigkeitsforderungen für Startwinden wurden vom DAeC unter Mitwirkung des BWLV überarbeitet.

Die aktuellen BFST kann beim DAeC herunter geladen werden.

Sehr wichtig, wenn eine neue Winde gebaut wird.

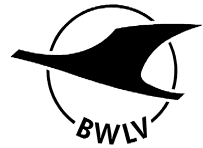
- Prüfung bestehender Winden nach bisherigem Vorgehen mit bestehenden Formularen

23. Tankstellen auf Flugplätzen

Tankstellen auf Flugplätzen

- Wer hat Erfahrung, welche Anforderungen bestehen
- Welcher Umbauaufwand für Tankstellen, auch für kleine Tankstellen, ist notwendig?
- Wer kann Unterstützung geben? Besichtigung, Vorschriften, Unterlagen, Behörden, etc.

TaskForce zur Änderung des Part-M



Die Arbeitsgruppe „Part-M TaskForce“ hat Vorschläge zur Änderung des Part-M erarbeitet.

Die Vorschläge liegen als NPA vor.

Wahrscheinlich Ende 2014 als Änderung im Part-M

Wichtigste Änderung:

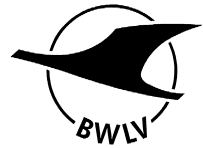
IHP-Vereinfachung als Halterselbstverpflichtung zur Wartung.

Dies hat zur Folge, dass die Diskussionen zwischen Halter und ARS kommen werden, was sinnvoll bleibt und was man akzeptieren kann.

Wir wollen ein paar Randbedingungen schaffen, z.B. l'Hotellier.

Der Prüfer ist nicht für den Inhalt verantwortlich, sondern für die Einhaltung und was er mit sich vereinbaren kann?

L'Hotellier-Verschlüsse



Ein IHP über den BWLV wird nur genehmigt, wenn die Vorgaben zu L'Hotellier-Verschlüssen über 3000h Betriebszeit eingehalten werden.

Die Beurteilung findet auch nach Zustand statt, nicht nur nach Betriebszeit.

10 Jahre werden als nicht verbindlich betrachtet. Hier entscheidet der Zustand der Verschlüsse.

Diese Regelung ist selbstredend auch für Prüfungen im BWLV-TB anzuwenden.

AMC-Material zu TBO-Zeiten

Wie bekannt ist, wurde das AMC-Material zu TBO Zeiten von der EASA wieder zurück gezogen.

Jetzt wird unter Mitwirkung der Länder und der Verbände, EGU, DAeC, LBA, Ein neuer Vorschlag erarbeitet.

Das Thema ist also nicht vom Tisch

Cessna SID

Zu diesem Thema ist letzte Woche ein Workshop bei der EASA veranstaltet worden. Es wurde (nochmals) deutlich gemacht, dass es sich bei diesen Informationen von Cessna zwar um eine Ergänzung des WHB handelt, diese Kontrollen aber aus Sicht der EASA (wie auch der FAA) nicht mandatory, also nicht vorgeschrieben sind.

Die Schwierigkeit liegt nun aber darin, dass man diese WHB Ergänzung bei der Erstellung des IHP berücksichtigen muss.

Die nationalen Behörden legen dies unterschiedlich aus, d.h. ob ein Halter dann diese Kontrollen durchführen lassen muss, ist von Land zu Land unterschiedlich.

Das LBA handhabt das restriktiv – die Kontrolle muss in Deutschland durchgeführt werden.