

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
z.H. Herrn Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstrasse 44

10115 Berlin

Datum: 13.11.2013

Seite 1/4

ED Decision 2013/025/R

Hier: Acceptable Means of Compliance (AMC)
Verlängerungen von Betriebszeiten; Triebwerke
Aufhebung der NFL II-95/00 und NFL-II/70/99

Sehr geehrter Herr Dr. Ramsauer,

bezugnehmend auf o.g. EU-Verordnung teile ich Ihnen stellvertretend für die hier mit unterzeichnenden Luftfahrttechnischen Betriebe mit, daß der von der EASA geforderte Umfang einer Triebwerksverlängerung „**Die notwendigen Prüfungen an den Komponenten können nur noch von Instandhaltungsbetrieben mit entsprechenden B- oder C-Rating durchgeführt werden**“, nicht hinnehmbar, absolut inakzeptabel und

WIRTSCHAFTLICH NICHT MEHR PRAKTIKABEL IST !

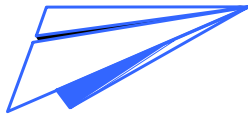
Hiermit werden allen Deutschen Luftfahrttechnischen Betrieben, die in der Regel ein „Class A Rating“ besitzen, das Recht, welches sie bis dato hatten, Triebwerke zu verlängern per Gesetz und EU-Verordnung genommen.

Auch wird den Haltern und Eigentümern, die bisher das Recht hatten ein Triebwerk mit relativ geringen Kosten „on condition“ zu betreiben oder zu verlängern genommen.

Triebwerksverlängerungen wurden in der Vergangenheit von denselben Deutschen Luftfahrttechnischen Betrieben mit „Class A Rating“ in Verbindung mit Sonderprüfungen gem. o.g. NFL´s durchgeführt. Auch wurden Triebwerke nur verlängert, wenn sie technisch einwandfrei waren.

Die Arbeiten, die ein sog. „Class A“ Betrieb täglich durchführt unterscheiden sich in Keinster Weise von denen, die bei einer TBO-Verlängerung erledigt werden.





Fortsetzung

Datum: 13.11.2013

Seite 2/4

ED Decision 2013/025/R

Hier: Acceptable Means of Compliance (AMC)

Verlängerungen von Betriebszeiten; Triebwerke

Aufhebung der NFL II-95/00 und NFL-II/70/99

Bis dato fliegen Schätzungsweise ca. 50 % der privaten Halter mit Triebwerken, mit verlängerter TBO (Zeitlimit), sicher, ohne Vorkommnisse und beanstandungsfrei. Aus der Vergangenheit sind mir keine Unfälle bekannt, deren Ursache in einer Triebwerksverlängerung lag.

Der Zeitraum der Überwachung ist engmaschig, so dass eine sich ankündigende Gefährdung für die Lufttüchtigkeit ausgeschlossen ist.

Mit der bisherigen Regelung, die sich absolut bewährt hat, standen wir im Einklang mit der noch heute gültigen Regelung in den USA, wo der größte Teile dieser Flugzeuge in der selben Kategorie betrieben werden.

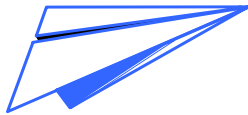
Neben Luftsportvereinen und privaten Haltern hatten auch gewerbliche Flugschulen die Möglichkeit einer Triebwerksverlängerung, wenn keine technischen Bedenken bestanden, ausgeschöpft. Auch Flugschulen, die ein sog. „Ab-Initio-Training“ durchführen.

Diese Möglichkeit der Triebwerksverlängerung und der Betrieb eines Triebwerks „on condition“ ermöglicht unter anderem in der Allgemeinen Luftfahrt wirtschaftlich zu fliegen und zu Arbeiten.

Gem. unten stehender Definition sind wir als luftfahrttechnische Betriebe mit für die Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge verantwortlich und halten die Flugzeuge durch unser qualifiziertes Personal mit unserem Wissen sicher in der Luft. Kaum ein Triebwerk wird unsicherer, nur weil es die zulässige Betriebszeit erreicht hat und verlängert wird. Wenn ein Triebwerk denn tatsächlich nicht mehr lufttüchtig ist, wird es von den Luftfahrttechnischen und Instandhaltungsbetrieben aus dem Verkehr gezogen. Das war in der Vergangenheit immer der Fall. Der Verlust der Lufttüchtigkeit eines Triebwerks kündigt sich rechtzeitig an und wird durch die installierte Überwachungstechnik signalisiert und durch die engmaschigen Wartungsintervalle rechtzeitig festgestellt. Die Herausgeber dieser neuen Regelung sind auf jeden Fall keine guten Berater gewesen.



FLUGZEUGSERVICE WILLY ADER



Authorized Sales and Service Station EUROPE

Abs. Flugzeugservice W. Ader LTB Flughafen PB-Lippstadt 33142 Büren-Ahden

EASA-Nr.: DE.145.0078

CAMO-Nr.: DE.MG.0078

Flughafen Paderborn/Lippstadt
Zeppelinring 10, 33142 Büren-Ahden

Tel.: ++ 49 2955 74 90 18

Fax: ++ 49 29 55 74 90 20

Mobilfunk: 01 72 5 21 01 55

E-Mail: W.Ader@t-online.de

Fortsetzung

Datum: 13.11.2013

Seite 3/4

ED Decision 2013/025/R

Hier: Acceptable Means of Compliance (AMC)

Verlängerungen von Betriebszeiten; Triebwerke

Aufhebung der NFL II-95/00 und NFL-II/70/99

Definition A Rating (Deutsch)

Eine Klassenberechtigung der Kategorie A beinhaltet, dass der genehmigte Instandhaltungsbetrieb Instandhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug und an jeglichen Komponenten (einschließlich Motoren und/oder Hilfsturbinen [APU]) in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen des Luftfahrzeugs oder, wenn die zuständige Behörde dem zugestimmt hat, in Übereinstimmung mit den Instandhaltungsunterlagen für Komponenten, nur durchführen darf, solange diese Komponenten im Luftfahrzeug eingebaut sind. Dessen ungeachtet können Instandhaltungsbetriebe mit einer Berechtigung der Kategorie A Komponenten vorübergehend für Instandhaltungsarbeiten ausbauen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern, sofern der Ausbau keine zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten erforderlich macht, die nicht unter die Bestimmungen dieses Absatzes fallen. Dies unterliegt einem Kontrollverfahren im Instandhaltungsbetriebshandbuch, das von der zuständigen Behörde zu genehmigen ist. Der Umfang der Instandhaltung ist dem Abschnitt ‚Einschränkungen‘, aus dem der Umfang der Genehmigung hervorgeht, zu entnehmen.

Wir bitten Sie, sich bei der EASA und dem Luftfahrt Bundesamt dafür ein zu setzen, daß weiterhin für alle Luftfahrttechnischen Betriebe mit dem „Class A Rating“ eine praktikable und auch wirtschaftliche Lösung gefunden wird. Ggf. muss wieder eine Nationale Regelung geschaffen werden, die eine praktikable und vor allem für alle Beteiligten ein wirtschaftliche Lösung ist und darstellt.

Ansonsten bitten wir um eine Erklärung, warum wir, die Luftfahrttechnischen Betriebe in Deutschland, plötzlich nicht mehr das an Arbeiten durchführen dürfen, was wir, mit dem lizenzierten Personal per Definition täglich noch dürfen und täglich durchführen

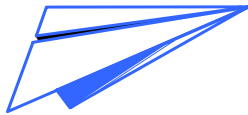
Zoll-Nr.: 3721736
Bankverbindung:
Euro-Kto.-Nr.:
IBAN-No.:

St.-Nr.: 339/5000/0401
Volksbank Paderborn e.G.
913 6060 903
DE 67 4726 0121 9136 0609 03

Ust-ID-Nr.: DE174778541
Bankleitzahl.: 472 601 21
USD-Kto.-Nr.: 913 6060 910



Sales and Service



Fortsetzung

Datum: 13.11.2013

Seite 4/4

ED Decision 2013/025/R

Hier: Acceptable Means of Compliance (AMC)

Verlängerungen von Betriebszeiten; Triebwerke

Aufhebung der NFL II-95/00 und NFL-II/70/99

Es sollte uns auch erklärt werden können, warum wir mittelfristig per Gesetz zur Aufgabe unseren Betriebe gezwungen werden, denn das wäre die logische Folge Auch eine Erklärung , für die Halter, Vereine und Flugschulen wäre hilfreich, warum diese Ihre Triebwerke, aufgrund des Erreichen eines Zeitlimits nicht mehr verwenden dürfen, wenn diese trotzdem lufttüchtig sind. Ebenso bedarf es einer Erklärung an die Halter warum sog. Class-A-Betriebe die Triebwerksverlängerung nicht mehr durchführen dürfen.

Soweit wir bisher die neu geplante Regelung an unsere Kunden (Luftfahrzeug-Halter, Flugschulen und Luftsportvereine) weiter gegetrage haben, konnten wir nur Bestürzung und große Betroffenheit feststellen.

Dringender Handlungsbedarf Ihrerseits ist daher unumgänglich.

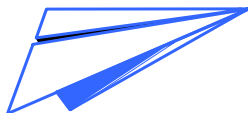
Mit der Bitte um Stellungnahme und Rückantwort verbleiben wir

Mit freundlichen Grüßen

Willy Ader

Anlagen
(Unterschriftensammlung)

FLUGZEUGSERVICE WILLY ADER



Authorized Sales and Service Station EUROPE

Abs. Flugzeugservice W. Ader LTB Flughafen PB-Lippstadt 33142 Büren-Ahden

EASA-Nr.: DE.145.0078

CAMO-Nr.: DE.MG.0078

Flughafen Paderborn/Lippstadt
Zeppelinring 10, 33142 Büren-Ahden

Tel.: ++ 49 2955 74 90 18

Fax: ++ 49 29 55 74 90 20

Mobilfunk: 01 72 5 21 01 55

E-Mail: W.AderLTB@t-online.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
z.H. Herrn Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstrasse 44

10115 Berlin

Datum: 13.11.2013

Unterschriftensammlung (ANLAGEN)

ED Decision 2013/025/R

Hier: Acceptable Means of Compliance (AMC)
Verlängerungen von Betriebszeiten; Triebwerke
Aufhebung der NFL II-95/00 und NFL-II/70/99

Mir / uns liegt eine Kopie des Schreibens an den BMVBS vor.
Ich / wir unterstützen die Forderungen und das Anschreiben der Firma Flugzeugservice Willy Ader und ich / wir bestätige(n) dies mit meiner / unserer Unterschrift.

NAME _____

FIRMA _____

ANSCHRIFT _____

Unterschrift Ort, Datum ggf. Stempel

Bitte leiten Sie dieses Schreiben weiter und senden Sie diese ANLAGE ausgefüllt und unterschrieben bis zum 30.11.2013 per E.mail an W.AderLTB@t-online.de zurück.

Danke und weiterhin „HAPPY LANDINGS“
Gruß
Willy Ader

Zoll-Nr.: 3721736
Bankverbindung:
Euro-Kto.-Nr.:
IBAN-No.:

St.-Nr.: 339/5000/0401
Volksbank Paderborn e.G.
913 6060 903
DE 67 4726 0121 9136 0609 03

Ust-ID-Nr.: DE174778541
Bankleitzahl.: 472 601 21
USD-Kto.-Nr.: 913 6060 910



Sales and Service