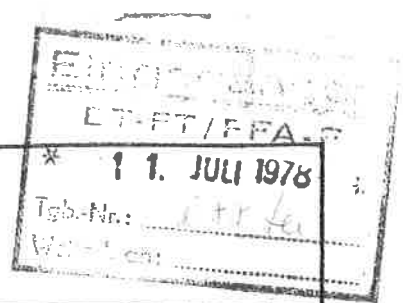




# INTERFLUG

## Hauptprüfleiter



### Technische Anweisung

Ordnungs-Nummer: B-A-6/29,2.Ausgabe

ATA-Nummer: Sonderverteiler

Bulletin-Nummer:

Sicherung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen bei technischen Defekten

#### 1. Zielstellung

Zur Gewährleistung eines sicheren und störungsfreien Flugbetriebes der Luftfahrzeuge der INTERFLUG ist es auf Grund der zunehmenden Kompliziertheit der im Einsatz befindlichen Luftfahrzeugtypen einschließlich deren Anlagen und Ausrüstungen, erforderlich, einer Reihe von Ingenieuren/Technikern der technischen und prüftechnischen Bereiche Entscheidungsbefugnisse zu übertragen und Verfahrensweisen zur Behebung von technischen Störungen, Beanstandungen oder Schadensfällen - im weiteren mit Defekten bezeichnet - festzulegen.

#### 2. Geltungsbereich

Die in der Anweisung festgelegten Entscheidungsbefugnisse und Verfahrensweisen gelten für die gemäß Pkt. 3.2. der Anweisung benannten, am Luftfahrzeug-Instandhaltungsprozeß beteiligten Ingenieure/Techniker der INTERFLUG, soweit nicht gemäß der Melde- und Untersuchungsordnung (MUO) - GBl. SDr. 668 vom 31.07.1970 -, Sachverständigenkommissionen durch die SLI eingesetzt werden.

Begriffsbestimmungen und Meldepflicht gemäß der MUO werden durch diese Anordnung nicht berührt.

#### 3. Entscheidungsbefugnis

- 3.1. Ziel aller Maßnahmen ist die Wiederherstellung der uneingeschränkten Lufttüchtigkeit bzw. der zeitweiligen Einsatz bei eingeschränkter Lufttüchtigkeit.
- 3.2. Die zur Festlegung der erforderlichen Entscheidungen befugten Mitarbeiter, im weiteren mit Fachingenieur/Techniker bezeichnet, müssen die Erlaubnis der Klasse I im Verkehrsflug und mindestens der Klasse II im Agrar-/Bildflug lt. Anordnung Nr. 73 (Erlaubnisordnung) besitzen.

#### 4. Verfahrensweise auf den Flughäfen der DDR und in den Produktionsbereichen des Agrarfluges

##### 4.1. Einzelentscheidung

- 4.1.1. Vor der technischen Klarmeldung eines Luftfahrzeuges zum Start sind alle aufgetretenen Defekte zu beheben.  
Ist eine Behebung nicht möglich bzw. ökonomisch vom Zeitaufwand nicht ohne weiteres vertretbar, ist ein zuständiger Fachingenieur/Techniker zur Entscheidung heranzuziehen.
- 4.1.2. Der Fachingenieur/Techniker entscheidet unter Beachtung bestehender Vorschriften und Weisungen, ob einem zeitweiligen Einsatz des Luftfahrzeuges ohne Behebung des Defektes zugestimmt werden kann. Er hat über diese Entscheidung eine entsprechende Eintragung, unter Abgrenzung der Bedingungen für den weiteren Einsatz, in die Flugzeugdokumentation (Beanstandungsbuch, Flugzeugtagebuch, Wartungskarte usw.) zu machen. Die Prozeßleitung und das zuständige Prüforgane sind darüber zu informieren.
- 4.1.3. Wird durch den Fachingenieur/Techniker eingeschätzt, daß vor dem weiteren Einsatz die Behebung des Defektes notwendig ist, sind von ihm die erforderlichen Maßnahmen über den zuständigen Leiter zu veranlassen.  
Die durchzuführenden Arbeiten sind schriftlich zu erfassen und nach ihrer ordnungsgemäßen Durchführung unterschriftlich nachzuweisen.

Herausgeber: INTERFLUG  
Technische Dokumentationsstelle

Seitenzahl: 3  
Seite: 1

Nachdruck, Nachbildung und Vervielfältigung - auch auszugsweise - nur mit Genehmigung der TDS

- 4.1.4. Die Befugnis zur Einzelentscheidung entfällt, wenn nach Prüfung aller Umstände die alleinige Verantwortung durch den Fachingenieur/Techniker nicht übernommen werden kann.  
(U.a. wenn - Verdacht auf verdeckte Mängel besteht,  
- der Defekt andere Fachgebiete beeinflusst,  
- die Ursache sich nicht eindeutig ermitteln läßt und aus der Art der Beanstandung eine Gefährdung der Flugsicherheit auftreten oder vermutet werden kann.)

#### 4.2. Bildung einer Reparaturkommission

- 4.2.1. Liegen die Bedingungen nach Punkt 4.1.4. vor, ist operativ durch den Fachingenieur/Techniker die Bildung einer Reparaturkommission über die zuständige Leitung auszulösen. Von dieser sind alle organisatorischen Maßnahmen zur Bildung der Reparaturkommission vorzunehmen.
- 4.2.2. Die Reparaturkommission besteht in der Regel aus drei, mindestens jedoch aus zwei Mitarbeitern, davon ein Prüfingenieur/Prüfer des betreffenden Fachgebietes.
- 4.2.3. Den Vorsitz der Reparaturkommission hat der Fachingenieur/Techniker des technischen Bereiches (Technologie/Instandhaltung/ITA).  
Wird auf Grund der Kompliziertheit und des Umfangs der Defekte ein Leiter Mitglied der Reparaturkommission, so geht der Vorsitz an diesen über.  
Der Vorsitzende der Reparaturkommission kann im Bedarfsfall weitere Mitarbeiter hinzuziehen.

#### 4.3. Aufgaben der Reparaturkommission

- 4.3.1. Der Reparaturkommission obliegt die Prüfung der Bedingungen und Festlegung von Maßnahmen gemäß 3.1. dieser Anordnung.
- 4.3.2. Die Entscheidungen der Reparaturkommissionen müssen in jedem Fall einstimmig sein. Kann von einem Mitglied der Reparaturkommission den Vorschlägen nicht zugestimmt werden, ist der Hauptprüfleiter/Prüfleiter zu verständigen.  
Der Hauptprüfleiter/Prüfleiter ist verpflichtet, kurzfristig eine Entscheidung herbeizuführen.
- 4.3.3. Durch den Vorsitzenden der Reparaturkommission sind alle erforderlichen Maßnahmen schriftlich als Entscheid der Reparaturkommission unter Angabe der Namen der Kommissionsmitglieder zu fixieren.  
Im Entscheid ist festzustellen, welche Vorschriften und Weisungen durch die Festlegungen der Reparaturkommission nicht eingehalten werden können.
- 4.3.4. Der Vorsitzende der Reparaturkommission ist verantwortlich für die Koordinierung der Arbeit zwischen der Prozeßleitung und den Kommissionsmitgliedern. Er ist verantwortlich für das Veranlassen von Maßnahmen zur Wiederherstellung der uneingeschränkten Lufttüchtigkeit.

#### 5. Verhalten bei technischen Defekten im Ausland

Bei Defekten an Luftfahrzeugen im Ausland ist nach folgenden Gesichtspunkten zu verfahren:

- 5.1. Einschätzung des Defektes durch den Kommandanten entsprechend der "Richtlinie über den Flugeinsatz von Luftfahrzeugen mit technischen Mängeln".
- 5.2. Einschätzung der Reparaturmöglichkeiten:  
- mit eigenen Mitteln  
- mit Hilfe des technischen Personals am jeweiligen Flughafen  
- nach Konsultation mit dem zuständigen Personal des betreffenden Betriebsteiles  
- durch Anforderung von technischem Fachpersonal des Betriebsteiles.
- 5.3. Entsprechende Information über OZ an die betreffenden Bereiche. Bei der Festlegung der Maßnahmen zur Wiederherstellung der uneingeschränkten Lufttüchtigkeit bzw. bei zeitweiligem Einsatz bei eingeschränkter Lufttüchtigkeit, ist der Punkt 4 dieser Anordnung sinngemäß anzuwenden.

#### 6. Schlußbemerkungen

- 6.1. Die Bestimmungen der Prüf- und Zulassungsordnung (GBI II, Nr. 94/64, Seite 747) insbesondere § 21 "Nachprüfungspflicht", die Richtlinie über die Nachprüfung von Luftfahrzeugen (NZL-Nr. 4/66) sowie die einschlägigen betrieblichen Anweisungen und Richtlinien sind zu beachten.

- 6.2. Bei offensichtlich leichtfertiger oder grob fahrlässiger Handlungsweise des entscheidungsbefugten Ingenieurs/Technikers kann der Erlaubnisberechtigte, soweit nicht andere Maßnahmen notwendig werden, den Entzug der Erlaubnis gemäß Erlaubnisordnung vornehmen.
- 6.3. Die Anweisung ist jedem entscheidungsbefugten Ingenieur/Techniker auszuhändigen und zum Gegenstand einer jährlichen Belehrung zu machen.
- 6.4. Die Leiter der Betriebe VF, AF und BF haben durch detaillierte Weisungen entsprechend den betrieblichen Belangen eine weitere Präzisierung vorzunehmen.

Diese Anweisung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die Technische Anweisung B-A-6/29 vom 13.02.1973 verliert damit ihre Gültigkeit.

gez. Dipl.-Ing. Wenzel

Berlin, den 09.06.1978