

Zweite Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (Lufttüchtigkeitsforderungen für Luftfahrtgerät) (2. DV LuftGerPV)

2. DV LuftGerPV

Ausfertigungsdatum: 03.02.2000

Vollzitat:

"Zweite Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (Lufttüchtigkeitsforderungen für Luftfahrtgerät) vom 3. Februar 2000 (BAnz. 2000 Nr. 58 S. 4897), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2012 (BAnz. 2012 , AT 28.12.2012 V2) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 13.12.2012 BAnz, AT 28.12.2012 V2

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 24.3.2000 +++)

Eingangsformel

Auf Grund des § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550) in Verbindung mit § 21 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV) vom 3. August 1998 (BGBl. I S. 2010, 2011) verordnet das Luftfahrt-Bundesamt:

§ 1 Lufttüchtigkeitsforderungen (Bauvorschriften)

Zur Prüfung der Lufttüchtigkeit nach § 1 Abs. 2 LuftGerPV sind

1. für Flugzeuge der Kategorie
 - a) Verkehrsflugzeuge die "Joint Aviation Requirements - Large Aeroplanes (JAR-25)" in der Fassung vom 1. Oktober 2000 ("change 15"), und die "Joint Aviation Requirements - All Weather Operations (JAR-AWO)" in der Fassung vom 1. August 1996 ("change 2"),
 - b) Normal-, Nutz-, Akrobatik- und Zubringerflugzeuge die "Joint Aviation Requirements - Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes (JAR-23)" vom 11. März 1994,
 - c) Einfachflugzeuge die "Joint Aviation Requirements - Very Light Aeroplanes (JAR-VLA)" vom 26. April 1990, zuletzt geändert durch die Ergänzung ("orange paper") VLA/92/1 vom 1. Januar 1992,
2. für Drehflügler der Kategorie
 - a) Normaldrehflügler die "Joint Aviation Requirements - Small Rotorcraft (JAR-27)" vom 6. September 1993, zuletzt geändert durch die Ergänzung ("orange paper") 27/98/1 vom 16. Februar 1998,
 - b) Transportdrehflügler die "Joint Aviation Requirements - Large Rotorcraft (JAR-29)" vom 5. November 1993, zuletzt geändert durch die Ergänzung ("orange paper") 29/98/1 vom 16. Februar 1998,
3. für Segelflugzeuge und Motorsegler die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (JAR-22), Amendment 6 vom 1. August 2001 (NfL II-29/02)",
4. (weggefallen)
5. für Luftschiffe der Kategorie

- a) Normal-, Nutz- und Zubringerluftschiffe die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Luftschiffe der Kategorie Normal und Zubringer (LFLS)" vom 3. August 1999 (NfL II-103/99, NfL II-25/01),
 - b) Heißluft-Luftschiffe die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Heißluft-Luftschiffe (LFHLLS)" vom 30. Oktober 1997 (BAnz. S. 13 594),
 - c) Verkehr die "Transport Airship Requirements (TAR)" vom März 2000 (NfL II-22/01),
6. für bemannte Ballone der Kategorie
- a) Heißluftballone die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Heißluftballone (LFHB)" vom 23. Februar 1982 (BAnz. Nr. 43 vom 4. März 1982),
 - b) Gasballone die "Lufttüchtigkeitsforderungen für bemannte Gasballone (LFGB)" vom 20. September 1993 (BAnz. S. 9286),
 - c) gefesselte Gasballone die "Lufttüchtigkeitsforderungen für gefesselte Gasballone zum Personentransport (LFFB)" vom 12. August 1997 (BAnz. S. 10 469),
7. für Luftsportgeräte der Kategorie
- a) motorgetriebene, aerodynamisch gesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge die "Lufttüchtigkeitsforderungen für aerodynamisch gesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge" vom 30. Januar 2003 (NfL II-17/03),
 - b) schwerkraftgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge
 - aa) die "Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge Bauart: Trike und Fußstart-UL" vom 3. Februar 2005 (NfL II-22/05),
 - bb) die "Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge Bauart: Motorschirm und Motorschirmtrike" vom 3. Februar 2005 (NfL II-23/05),
 - c) Hängegleiter und Gleitsegel die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter und Gleitsegel" vom 17. Dezember 2009 (NfL II-91/09),
 - d) Sprungfallschirme die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Sprungfallschirmsysteme" vom 7. Februar 2000 (NfL II-24/2000, NfL II-20/03),
 - e) Rettungsgerät für Luftsportgerät die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Rettungsgeräte für Ultraleicht-Flugzeuge" vom 30. September 1999 (NfL II-122/99),
 - f) Ultraleicht-Flugzeuge in der Bauart Drehflügelflugzeuge (Tragschrauber) die "Bauvorschriften für Ultraleichte Tragschrauber (einmotorig)" vom 26. September 2001 (NfL II-89/01) geändert durch die Bekanntmachung der Änderung der Bekanntmachung von "Bauvorschriften für Ultraleicht Tragschrauber (einmotorig)" vom 12. Februar 2009 (NfL II-13/09) sowie durch die Bekanntmachung der Änderung der Bekanntmachung von "Bauvorschriften für Ultraleichte Tragschrauber (einmotorig)" vom 18. Oktober 2012 (NfL II-67/12),
 - g) aerodynamische gesteuerte Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse bis 120 kg die "Bekanntmachung von Lufttüchtigkeitsanforderungen für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse (nicht motorisiert oder motorisiert)" vom 22. März 2012 (NfL II-23/12),
8. für Flugmodelle der Kategorie
- a) ferngesteuerte Flächenflugmodelle die "Lufttüchtigkeitsforderungen für ferngesteuerte Flächenflugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 25 kg und bis zu 150 kg" vom 2. März 2011 (NfL II-21/11),
 - b) ferngesteuerte, unbemannte Modell-Heißluft-Ballone die "Lufttüchtigkeitsforderungen für ferngesteuerte, unbemannte Modell-Heißluft-Ballone mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 25 kg und bis zu 150 kg" vom 2. März 2011 (NfL II-22/11),
 - c) ferngesteuerte Modell-Hubschrauber die "Lufttüchtigkeitsforderungen für ferngesteuerte Modell-Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 25 kg und bis zu 150 kg" vom 2. März 2011 (NfL II-23/11),
 - d) ferngesteuerte Modell-Luftschiffe die "Lufttüchtigkeitsforderungen für ferngesteuerte Modell-Luftschiffe mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 25 kg und bis zu 150 kg" vom 2. März 2011 (NfL II-24/11),

9. für Flugmotoren die "Joint Aviation Requirements - Engines (JAR-E)" in der Fassung vom 15. August 1999 ("change 10"),
10. für Propeller die "Joint Aviation Requirements - Propellers (JAR-P)" in der Fassung vom 22. Oktober 1987 ("change 7"), zuletzt geändert durch die Ergänzung ("orange paper") P/96/1 vom 8. August 1996,
11. für sonstiges Luftfahrtgerät
 - a) die in § 1 Abs. 1 Nr. 11 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannten Vorschriften,
 - b) die "Joint Aviation Requirements - Auxiliary Power Units (JAR-APU)" in der Fassung vom 26. September 1983 ("change 2"), zuletzt geändert durch die Ergänzung ("orange paper") APU/96/1 vom 8. August 1996,
 - c) die "Lufttüchtigkeitsforderungen für Schleppkupplungen" vom 4. August 1976 (BAnz. Nr. 148 vom 11. August 1976),
 - d) die in NfL II-39/01, II-60/01, II-73/01, II-77/01, II-87/01, II-25/02, II-78/02, II-101/02, II-19/03 und II-29/03 bekannt gemachten Nationalen Technischen Standards,
als Lufttüchtigkeitsforderungen anzuwenden*). Die Festlegung einzelfallabhängiger Zusatzforderungen nach "Certification Procedures For Aircraft and Related Products and Parts (JAR-21)" bleibt hiervon unberührt.

- *) Die Joint Aviation Requirements (JAR) können bezogen werden über die Joint Aviation Authorities (JAA). Die Adresse lautet: PO Box 3000, Saturnusstraat 8-10, 2130KA Hoofddorp, Niederlande.

§ 2 Außerkrafttreten

-

§ 3 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.