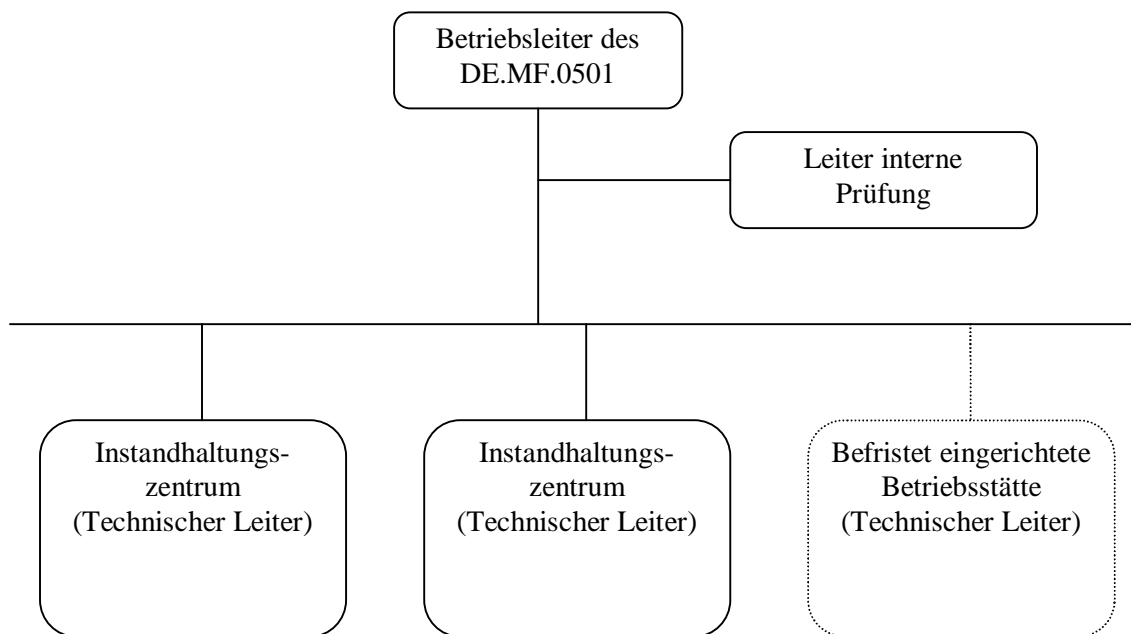


## Wie funktioniert der Instandhaltungsbetrieb nach EU-Recht des DAeC LV NRW e.V. und wie ist er aufgebaut?

Wie bereits im letzten Luftsport berichtet, wird der zukünftige Instandhaltungsbetrieb nicht in der Form weiter existieren, wie wir ihn zu Zeiten der LuftBO und LuftGerPV kennen- und lieben gelernt haben.

Welche Struktur hat nun der neue Betrieb?



Er wird aus fünf festen Instandhaltungszentren und weiteren, Ereignis bezogen und befristet eingerichteten Betriebsstätten bestehen. Damit ist nicht mehr jede Vereinswerkstatt Bestandteil des Instandhaltungsbetriebes. Es sind nur noch die Werkstätten an den Betrieb gebunden, die als Instandhaltungszentren genehmigt sind und befristet eben jene Werkstätten, die Ereignis bezogen eingerichtet werden.

Bevor nun alle Beteiligten „in die Ketten“ gehen, möge man sich folgendes in Erinnerung rufen:

**- Ein Instandhaltungsbetrieb ist nur für die komplexe Instandhaltung nach Anlage VII der VO (EG) 2042/2003 Teil M erforderlich – Und wirklich nur dafür!**

Wenn man das erstmal verstanden hat, ist alles Weitere sehr einfach. Denn die gesamte Instandhaltung „unterhalb“ der komplexen Instandhaltung muss zwar in geeigneten Räumen durchgeführt werden, ist aber NICHT an einen genehmigten Betrieb gebunden. Sie muss nur NACH IHRER DURCHFÜHRUNG VOR DEM NÄCHSTEN FLUG durch entsprechend freigabeberechtigtes Personal freigegeben werden. Hierüber hatten wir ja in der letzten Ausgabe des „Luftsport“ schon ausführlich berichtet!

Vielleicht werden die Zusammenhänge Anhand von zwei Instandhaltungsereignissen klarer, die so tatsächlich passiert sind. Der Flieger, um den es geht, wird bereits von einer CAMO betreut, also in einer überwachten Umgebung geführt und ist „europäisiert“. Für den weiteren Fortgang der Geschichte ist die Betreuung durch eine CAMO aber unerheblich. Wichtig war eben der Umstand, dass der Flieger eine Lufttüchtigkeitsprüfung nach EU-Recht hatte und nicht mehr mit nationalen „Lufttüchtigkeitsdokumenten“ betrieben wurde.

1. Ereignis: Laminatschaden am Flügel einer ASK 21 im Bereich des Querruders: Dieser Schaden erfüllte die Kriterien der Anlage VII, die Reparatur war also als „komplexe Instandhaltung“ einzustufen. Da unser Betrieb noch nicht genehmigt war, musste ein nach europäischem Recht genehmigter Instandhaltungsbetrieb aufgesucht werden, der die Reparatur durchgeführt und freigegeben hat. Ein nach nationalem Recht genehmigter LTB durfte an dem Flieger nicht mehr tätig werden, da das Fliegerchen bereits komplett in das europäische Recht überführt war und mit ARC (Airworthiness Review Certificate) statt „altem“ Prüfschein betrieben wurde. Der langen Rede kurzer Sinn, die ASK erhielt nach erfolgreicher Prüfung der Instandhaltungsmaßnahme von dem Betrieb ein „Form One“ für die Flügelreparatur und alles war gut. Die Unterlagen zur Reparatur wurden der CAMO zugeschickt und alles war fein!

Tja, ... und alles war fein! Bis zum 24.05., also etwa eineinhalb Wochen später. Der Flieger hing in „leicht gewittriger“ Luftmasse an der Winde und irgendwie meinte Petrus doch, den Fliegern mal ´ne richtige Lektion erteilen zu können. Welche Ursachen nun verantwortlich waren, sei dahingestellt, jedenfalls gab´s eine elektrostatische Entladung über die ASK 21 und das Windenseil in den Boden. Das Flugzeug war steuerbar und konnte ohne Probleme kontrolliert werden und der weitere Flug nebst Landung verlief absolut normal. Somit sind wir beim 2. Ereignis und dessen Behandlung.

2. Ereignis: Nach Blitzschlag an der Winde wurde der Fall dem Hersteller geschildert und Bilder von Farbveränderungen an der Zelle zur Bewertung der Schäden zugeschickt. Nachdem sich die erste Aufregung gelegt, und ein Prüfer nüchtern die Befundung nach den Hinweisen von Schleicher erstellt hatte, kristallisierte sich raus, dass die Instandsetzung der Beschädigungen eben nicht die Kriterien einer komplexen Instandhaltung erfüllt. Somit war keine Einschaltung eines Instandhaltungsbetriebes erforderlich. Da eine Störungsmeldung an die BFU erfolgt war, wurde der Flieger von der CAMO gesperrt und als „luftuntüchtig“ erklärt. Wie wurde der Flieger jetzt wieder „lufttüchtig gemacht?“ Einerseits mussten einige Instrumente zur Reparatur geschickt werden, andererseits waren kleine Arbeiten an der Zelle (am Staurohr z. B. hatte eine kleine Schweißperle gebildet) beseitigt werden. Die Farbveränderungen ließen sich problemlos wegpolieren, da es sich dabei nur um Ablagerungen von verdampftem Regenwasser handelte. Nach den „nichtkomplexen“ Instandhaltungsmaßnahmen musste der Flieger nun wieder, vor dem nächsten Flug, freigegeben werden. Wer macht das und wie hat das zu geschehen?

Die Freigabe musste durch freigabeberechtigtes Personal (das kann derzeit nur ein Prüfer Klasse 3 sein) erfolgen. Dieser Prüfer braucht aber absolut nichts mit dem DAeC Landesverband NRW e.V. und dessen Personal zu tun zu haben. Jeder Klasse 3 Prüfer mit der Berechtigung zur Nachprüfung von FVK Luftfahrzeugen hätte die Freigabebescheinigung ausstellen können. Er wird dabei praktisch als „selbstständiger Prüfer für Luftfahrtgerät“ tätig und ist an keinen Betrieb mehr gebunden. Er hatte einen Befund- und Arbeitsbericht (natürlich ohne Bezug zum DAeC LV NRW e.V.) angefertigt und dann eine Freigabe im Bordbuch eingetragen. Befundbericht und Kopie seiner Freigabebescheinigung wurden an die CAMO gesendet, die daraufhin das Fliegerchen im System wieder frei geschaltet hat. Damit

war für den Halter als Vertragspartner der CAMO alles erledigt und der Flugbetrieb konnte weitergehen.

Eine Kopie der Aufzeichnungen wurde dann von der CAMO noch an die zuständige LBA-Außenstelle in Düsseldorf geleitet, die diese dann mit Sichtvermerk an die Verkehrszulassung nach Braunschweig weitergegeben hat. Damit könnte der Flieger nach der Störungsmeldung bei der BFU auch beim LBA wieder „frei geschaltet“ werden.

Soweit die beiden Fällen! Fassen wir nun einfach mal zusammen:

1. Nur für die komplexe Instandhaltung nach Anlage VII zur VO (EG) 2042/2003 Teil M ist ein Instandhaltungsbetrieb erforderlich!
2. Alle anderen Maßnahmen können durch freigabeberechtigtes Personal freigegeben werden.
  - 2.a) In den Fällen eingeschränkter Instandhaltung nach Anlage VIII der VO (EG) 2042/2003 Teil M kann dies der Pilot der auch Eigentümer ist tun.
  - 2.b) Für die anderen Instandhaltungsmaßnahmen ist lizenziertes Personal mit den entsprechenden Berechtigungen erforderlich (Prüfer Klasse 3 für Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone, sowie für Flugzeuge Teil 66 Personal CAT B1.2 oder CAT C).

Ab wann gelten diese Regelungen? Auch hier sind zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Für Luftfahrzeuge, die bereits „europäisiert“ sind, also mit ARC betrieben werden, gelten diese Regelungen schon heute (letztlich seit der Überführung des LFZ ins europäische Recht)
2. Für alle anderen Luftfahrzeuge (Ausgenommen Annex II – Flieger, die ja von europäischen Regelungen nicht erfasst werden) gelten diese Regelungen ab dem 28.09.2008. Dies ist übrigens absolut unabhängig davon, ob die Luftfahrzeuge schon „irgendwie europäisiert“ sind. Denn unabhängig davon, mit welcher Lufttüchtigkeitsbescheinigung das Luftfahrzeug betrieben wird (alter Prüfschein oder ARC) ist ab dem 28.09.2008 die Einhaltung des Instandhaltungsprogramms (übrigens das zentrale Dokument bezüglich aller Instandhaltungsmaßnahmen) erforderlich. Und eben genau dieses Programm verweist ja auf die Regelungen des Teil M, bzw. ist aus M.A.302 entstanden.

Soweit die aktuellen Informationen aus der Geschäftsstelle des DAeC LV NRW e.V. zum Thema „Instandhaltungsbetrieb und Instandhaltung unter EASA Regelwerk“. Aber es geht noch weiter.

Am 3. Juli 2008 hat die EASA in Köln einen Workshop zu den geplanten Änderungen des uns betreffenden Regelwerkes durchgeführt. Wir möchten es daher nicht versäumen, an dieser Stelle ganz aktuell über wesentliche Inhalte zu berichten.

1. Die EASA hat aus den eingegangenen Kommentaren zum NPA - Prozeß und der sich daran anschließenden „Comment Review“ - Phase eine sog. „Opinion“ zur Vorlage bei der europäischen Kommission veröffentlicht.
2. Das EASA-Komitee (EASA, EU-Kommission, Mitgliedsstaaten) wird am 16. Juli über den neuen Part M beraten. Wenn die Abstimmung positiv verläuft, wird der Entwurf in einem beschleunigten Verfahren weiter durch die EU-Kommission geschleust. Man versucht eine

Veröffentlichung vor dem 28. September zu erreichen, einen genauen Termin kann aber niemand nennen. **Wenn eine rechtsgültige Veröffentlichung nicht bis zum 28.09.2008 gelingt, dann treten alle uns betreffenden Teile der VO (EG) 2042/2003 in der heute gültigen Form am 28.09.2008 in Kraft! Ebenso ist nicht bekannt, ob im Rahmen der Beratungsphase noch weitere Änderungen eingearbeitet werden, die Auswirkungen für uns haben!**

Welche wichtigen Änderungen sind vorgeschlagen?

1. Als wichtigster Punkt der möglichen Änderungen sei hier der Wegfall der Verpflichtung (also Änderung des Paragraphen M.A. 201i) zur „überwachten Umgebung“ für Flugschulen angeführt. Das Prinzip der überwachten Umgebung mit ihren Vorteilen durch eine CAMO+ bleibt erhalten.

2. Weiterhin soll jede CAMO+ demnächst auch ohne „überwachte Umgebung“ direkt ein ARC ausstellen dürfen. Hierfür ist allerdings eine komplette Prüfung durch die CAMO+ jedes Jahr erforderlich. Empfehlungen beschränken sich auf Sonderfälle, die bei uns relativ selten vorkommen (z.B. Import aus einem Drittland).

3. Im Bereich der Lizenzierung von freigabeberechtigtem Personal soll das ELA – Konzept (European Light Aircraft) und B3 Personal in die Regelungen aufgenommen werden. Hiermit werden Grundlagen für neue Freigabeberechtigungen für kleine Luftfahrzeuge nichtkomplexer Bauart bis 2000 kg MTOM im Bereich der nichtgewerblichen Nutzung entwickelt und im Regelwerk verankert. Wie die genauen Anforderungen an das Personal lauten, ist uns noch nicht bekannt. Ebenso liegen die Einführungsfristen der neuen Lizenzen noch nicht fest, da das Gesetzgebungsverfahren gerade am Anfang steht und die Kommentierungsphasen noch nicht zu Ende sind.

Dies sind sicher nicht die einzigen Punkte, aber eine detaillierte Beschreibung aller geplanten Änderungen würde den hiesigen Rahmen sicher sprengen. Wer jedoch Interesse hat, kann sich die Präsentationen zum Workshop von der Internetseite der EASA unter der Rubrik „Events“ herunterladen. Is´ natürlich alles in Englisch... Wer dazu aber keine Lust hat, kann sich darauf verlassen, dass wir weiter im Magazin „Luftsport“ und auf unserer Internetseite über alles Wichtige berichten werden!

DAeC Landesverband NRW e.V.  
LTB II-B 12  
DE.MG.0501