

Überschrift: Hier ist die CAMO+!

Fortsetzung des Artikels zur CAMO+ aus Luftsport 5-2007! (Dieser Artikel findet sich auf unserer Internetseite www.aeroclub-nrw.de in der Rubrik Technik -> CAMO+)

Nu´isse da die CAMO+. Völlig unspektakulär wurde unser CAMO+ Konzept Mitte Juli 2007 einem Genehmigungsaudit unterzogen. Nachdem vorher bekannte Knackpunkte im Handbuch zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAME = Continuig Airworthiness Management Exposition) beseitigt waren, stand einer Auditierung durch das LBA nichts mehr im Wege. Hierzu wurden 7 „alte“ Prüfer des LTB und 5 Segelflugzeuge für die Erstgenehmigung ausgewählt. Am 18.07.2007 trafen sich dann Herr Arand und Herr Patuto vom LBA mit unseren Prüferkollegen Helmut Bruders, Willi Floßbach, Hans-Dieter Haßlach, Christian Kroll, Christian Ludloff und Carsten Weber unterstützt durch Karina Claus und Ulf Calsbach in den Räumen der Firma Aeroconcept GmbH in Aachen zum Audit.

Hierbei wurden zunächst noch die offenen Änderungen am Handbuch (hier speziell am Qualitätsmanagementsystem, ja ihr habt richtig gelesen, so was MÜSSEN wir jetzt einführen! Mit Audits und allem drum und dran!) mit den Behördenvertretern besprochen und von ihnen akzeptiert. Sehr intensiv wurde dann von der Behörde unser EDV-System zur Abbildung einer „Überwachten Umgebung“ unter die Lupe genommen. Hierzu wurden an „heißen“ LFZ Daten die Vorteile demonstriert. Das ganze gipfelte dann in einem Startverbot durch das Einspielen einer LTA für die ASW 20 des Prüfleiters, die dieser dann auch per SMS auf´s Mobiltelefon und an seine Emailadresse gesandt bekam.

Soweit die Theorie! Danach wurde exemplarisch an Segelflugzeugen Lufttüchtigkeitsprüfung nach EASA Regeln gemeinsam durchgeführt. Hierbei kristallisierten sich schon erhebliche Unterschiede zum bisherigen Vorgehen unter rein nationalem Regelwerk heraus. Nun, wie dem auch sei, wir werden´s den Beteiligten schon bebiegen. Letztendlich hat die Behörde unser neues Unternehmen mit der Genehmigungsnummer DE.MG.0501 am 20. Juli 2007 anerkannt und die Urkunde am 26.07.2007 in der Geschäftsstelle übergeben.

Ein ganz, ganz großes Dankeschön geht an die Jungs von Aeroconcept, die uns ihre Räume, Beamer und sogar den Kaffee und Kaltgetränke zur Verfügung gestellt haben. So eng und gut kann die Zusammenarbeit von kommerziellen Betrieben und einer, na ja, sagen wir mal „Selbsthilfeorganisation“ funktionieren. Irgendwie ja auch kein Wunder, denn drei unserer Prüfer sind beruflich bei Aeroconcept engagiert. Und in die Quere sind wir uns dabei bisher noch nie gekommen.

Der langen Rede kurzer Sinn: Die NRW CAMO+ ist genehmigt. Jeder Luftsportler ist herzlich willkommen mit seinem Fliegerchen unsere CAMO+ zu nutzen. Das hat übrigens nichts mit der „Überwachten Umgebung“ zu tun. Die CAMO+ kann auch nur für die Prüfung der Lufttüchtigkeit zuständig sein. Irgendeine CAMO+ wird jeder ab spätesten Herbst 2008 nutzen müssen, warum also nicht die CAMO+ des Landesverbandes NRW? Und kleine LTBs können selbstverständlich auch unsere CAMO+ für kleines Geld nutzen. Ruft einfach mal an! Wer im September 2007 schon bei unserer CAMO+ mitmacht, kann ab September 2008 bereits alle Vorzüge ohne Wenn und Aber nutzen! Nix is´ mit Warten und Papiere zum LBA schicken...

Das Nord-Konzept ist noch nicht genehmigt und inwieweit es für unsere Mitglieder wirklich eine praktikable Alternative darstellt, können wir nicht beurteilen. Natürlich warten wir nun auf Prügel von Euch! Ist doch klar! Prügel gibt´s sowieso! Machen wir was, dann ist´s sofort

„Vorrauseilender Gehorsam“, machen wir nichts, dann, ja dann heißt es wieder: „Wofür ist der Verband da, ha´m ´se ja mal wieder gepennt! Außer Kekse essen, können die eh´ nix!“

Wie könnt ihr jetzt mitmachen und die Vorteile der NRW CAMO+ nutzen. Der Weg in die CAMO ist ganz einfach. Bei der nächsten Jahresnachprüfung wird Euer Prüfer Euch wahrscheinlich mit einem Vertrag und neuartigen Papieren belästigen. Den Vertrag könnt ihr schon auf unserer Internetseite (www.aeroclub-nrw.de in der Rubrik Technik -> CAMO+) zum Eigenstudium runterladen. Bei den neuartigen Papieren handelt es sich in erster Linie um das sog. CAMO-Übernahmeprotokoll. Hiermit wird die Inventur eures Fliegers zum Abschluss gebracht.

The screenshot shows a web browser window with the URL <http://www.aeroclub-nrw.org/dsec/camo/luftfahrzeuge.php>. The page title is 'Luftfahrzeuge' and it features a navigation menu with buttons for 'Luftfahrzeuge', 'Freimeldung CAMO', 'Statusmeldung CAMO', 'Ausführung I TA/AD', 'Anweisung intern', 'Ausführung intern', and 'ENDE'. Below the menu, it states 'vorhandene Luftfahrzeuge: 8' and displays a table with the following data:

Kennzeichen	Modell/Type	Baureihe/Variant	Kennblatt/TCDS	Verk-Nr	S/N	Komponenten
D-0226	DG-500/22 ELAN	DG-500/22 ELAN	348	5E165E		vorhanden
D-0980	Discus CS	Discus CS	360	031CS		vorhanden
D-1022	LS 1-0	LS 1-d	262	133		vorhanden
D-4997	H 301 "Libelle"	Sid. Libelle 201 B	251	428		vorhanden
D-5959	ASK 20	ASK 20	214	20282		vorhanden
D-5784	ASK 21	ASK 21	339	21640		vorhanden
D-BFAC						fehlen
D-KNIB	SF 25	SF 25 C	EASA A. 098	44378		vorhanden

Below the table, there are navigation buttons: 'ändern/zeigen', 'neu', 'Privathalter', 'Vereinshalter', 'Komponenten', 'Belege', 'Instandhaltung', 'Lebenslauf', and 'CAMO-Vorbereitung'. A message below the buttons reads: 'CAMO-Übernahmeprotokoll wurde erstellt'.

Ein Mausklick auf „CAMO-Vorbereitung“ reicht, und ihr haltet ein mehrseitiges Dokument zu eurem Flieger in der Hand! Mithilfe dieser Unterlage macht ihr euch an ein ausgiebiges L-Aktenstudium und versucht die Felder mit Leben zu füllen. Bei manchem Flieger ist das einfach und schnell erledigt, bei anderen, besonders älteren Mustern, dauert das „Aktstudium“ sicher ein klein wenig länger! Ihr könnt es den Prüfern einfacher machen, wenn ihr euch im Vorfeld der nächsten Jahresnachprüfung schon damit intensiv beschäftigt. Achtung: Bei LFZ in privater Halterschaft funktioniert das bisher nur über den Verein (oder Euren Prüfer), denn die Privathalter haben ja noch keinen Zugang.

Es gibt natürlich noch ´ne zweite Baustelle, an der ihr Hand anlegen könnt! Ein Mausklick auf „Lebenslauf“ generiert eine Auflistung aller eingebauten Komponenten so, wie sie hier in der Geschäftsstelle bekannt sind.

Hier ist z.B. die ASK 21, D-8784 für die Lebenslauferstellung ausgewählt.

Danach erscheint folgende pdf-Datei:

Lebenslauf		D - 8784		Eigentümer		Halter		Seite: 1	
Muster/Type :	ASK 21	LVA		Luftsportverein Aachen e.V.					
Baureihe/Variant:	ASK 21	LTB II B12		Schulgerät					
Werk-Nr. S/N:	21640	Laufzähler Min/oder 100 Teilung:							
Kennblatt/TCDS:	339	Gesamtflugzeit:							
Baujahr:	1996	Gesamtstarts:							
Eintragungsschein:	24.03.2006	Lufttüchtigkeitszeugnis:	25.10.2006	Prüfschein:	18.04.2007				
Wägebericht:	18.03.2006	Versicherungsnachweis:	17.01.2007	Genehmigung Funkstelle:	19.11.1996				
Eigentumsnachweis:		Instandhaltungsvertrag:		Lärmzeugnis:					
Ausrüstungsverzeichnis:	18.03.2006	Instandhaltungsprogramm:	26.10.2006	Avionic Prüfbericht:					
Einstellbericht:	25.04.2004	Prüfbericht:							
Komponenten:									
Gruppe	Type	Variant	Werknummer	Baujahr					
Anschnallgurte	Bauchgurte	Bauchgurt Bagu 5000	9614076	1996					
Anschnallgurte	Bauchgurte	Bauchgurt Bagu 5000	9614069	1996					
Anschnallgurte	Bodengurte	Bodengurt Bogu 1000	9601708	1996					
Anschnallgurte	Bodengurte	Bodengurt Bogu 1000	9601682	1996					
Anschnallgurte	Schultergurte	Schultergurt Schugu 2000	9611696	1996					
Anschnallgurte	Schultergurte	Schultergurt Schugu 2000	9611693	1996					
Bordelektrik u. Elektronik	E-Variometer	VP	?	1996					
Bordelektrik u. Elektronik	Kollisionswarngeräte	FLARM	?	2006					
Funkgeräte	VHF-Sende/Empfangsgeräte	AR	1240	1996					

Natürlich ist hier nur ein Auszug dargestellt, denn wir wollen euch ja nicht mit den Abbildungen langweilen. Schaut doch einfach mal selber nach, was von euren Fliegern schon erfasst ist. Segelflugzeuge und schon viele Motorsegler! Frau Claus hat nur zwei Hände und zwei Füße, mehr geht nicht (und wenn sie drei Hände und vier Füße hätte wäre es auch nicht

mehr, denn dann würde in einem anderen Zirkus auftreten...). Ihr werdet dabei unweigerlich auf „?“ und die Zahl „1900“ und auf leere Felder hinter den Komponenten oder sogar überhaupt keine Komponenten stoßen. Was mag das nun wohl bedeuten? Nein, nicht das ihr denkt, wir hätten gar keine Ahnung! Auch wir hier in Duisburg wissen, dass das Baujahr 1900 nicht wirklich richtig ist. Wir haben einfach dieses Baujahr für alle Komponenten gewählt, bei denen aus den vorliegenden Unterlagen kein Baujahr zu entnehmen war. Na ja, und „?“ oder leere Felder sprechen ja wohl für sich, oder? Bitte nicht böse sein, wir führen eine Inventur der Flieger durch. Und zu einer Inventur gehört eben die vollständige Erfassung des Fliegers und seiner Komponenten. Und wenn später (Herbst 2007) mal der Instandhaltungsbetrieb genehmigt ist, dann werdet ihr ja auch den Wechsel der Komponenten selbst im System führen.

Zu den technischen Dingen soll's nun erstmal genug sein! Später, nach unseren Prüfertagungen werden wir die Vereine per Rundschreiben informieren und das weitere Vorgehen erläutern. Und beim Luftsporttag in Kamen stehen wir natürlich auch wieder für Fragen zur Verfügung.

Kommen wir zu dem Bereich der euch sicher viel, viel mehr interessiert, als das ganze technische Zeugs. Gerade die Vorstände wollen sicher ganz genau wissen, „wat dä Quatsch denn nu´ kosten soll?“. Tja, das wüssten wir auch gerne! Da aber die entsprechenden Kostenverordnungen der Behörden noch nicht veröffentlicht sind, haben wir keine Kenntnis, was die Aufrechterhaltung unserer (demnächst ja DREI) Genehmigungen kosten wird. Eine Sache wissen wir aber ganz genau. Die CAMO+ Urkunde wurde uns mit einem Bescheid übergeben in dem es lapidar hieß: Dieser Bescheid ergeht kostenfrei! Na das war doch schon mal ein Anfang, oder? Wer weiß was die Nachzügler später „abdrücken“ müssen... Wie heißt es doch so schön? Der frühe Vogel fängt den Wurm! Trotzdem wird an einer Gebührenordnung gerechnet und das die Sache teurer als heute wird, war allen klar und wurde auch stets von unserer Seite so dargelegt. Genaue Zahlen liegen noch nicht vor, da Korrekturschleifen über das Präsidium erforderlich sind. Aber wenn ihr euch damit anfreunden könntet, dass sich die Erhöhung der Gebühren (für einen Segelflugzeug in der „Überwachten Umgebung“) auf den Zeitraum von drei Jahren berechnet, in der Größenordnung einer kleinen Pizza/Monat bewegen, dann sollte das eigentlich niemanden wirklich überfordern! Bei Motorseglern und Motorflugzeugen wird's sicher etwas mehr, aber auch da wollen die Gebühren im Rahmen halten.

UC