

Wie ist vorzugehen, wenn an einem Luftfahrzeug eine Instandhaltung erforderlich ist?

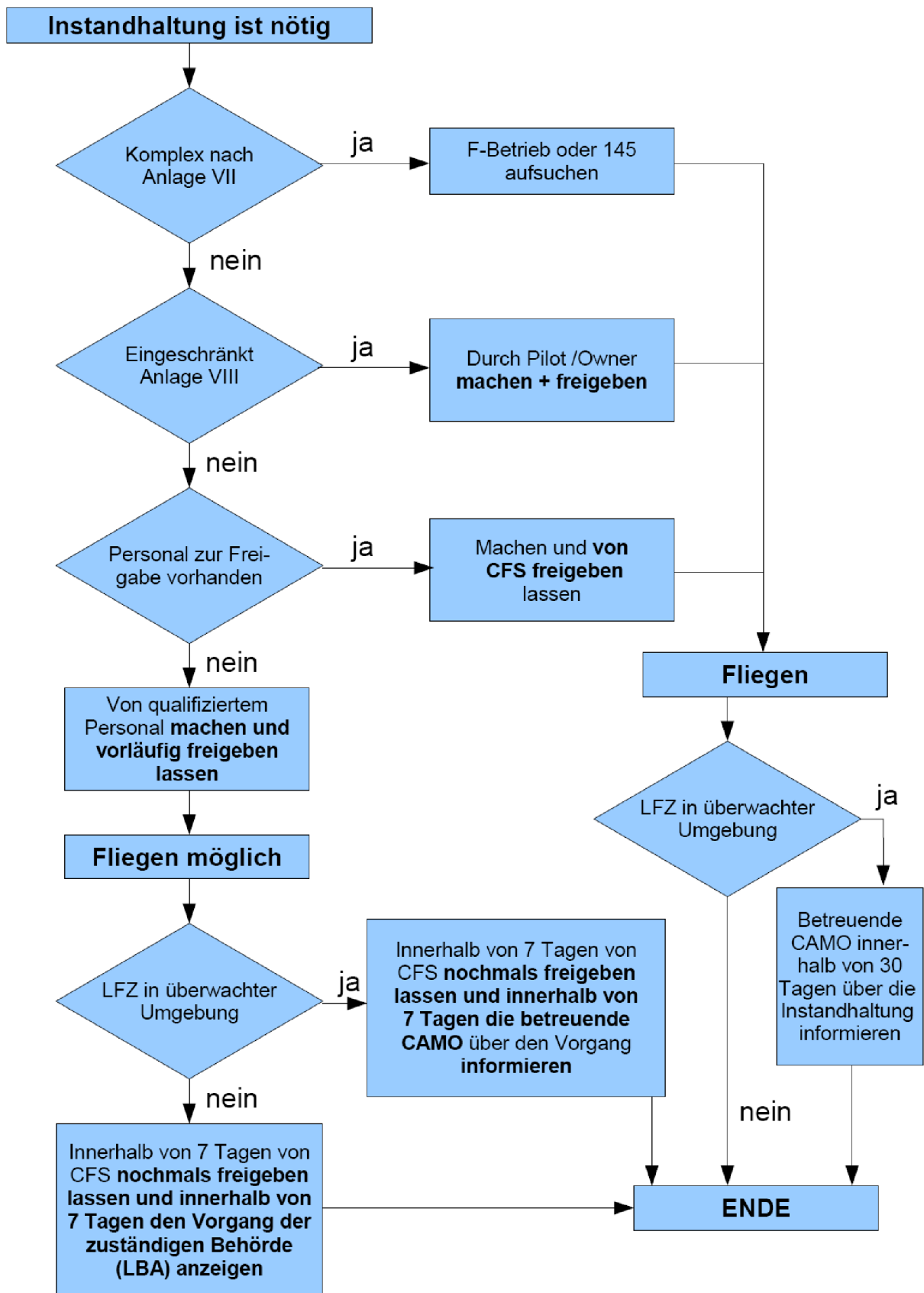
Ein ist mal ganz klar. Direkt die Werkzeugkiste aufmachen oder einen Becher Harz anrühren und los geht's, gibt es nicht! Und, seien wir mal ganz ehrlich, eigentlich hat es das auch in der Vergangenheit legal nie gegeben. Früher haben wir uns an unseren Verbands-LTB gewendet, oder vielleicht sogar selbst mal nachgelesen, wer für welche Instandhaltung nötig war (oder so ähnlich), man hat jemanden gefragt (der es dann oft auch nicht genau wusste) und so weiter und so fort...

Heute geht's anders: Erstmal die Frage oder das Problem im „Forum“ von der rein technisch-handwerklichen Seite beleuchten (lassen)... Wie man administrativ mit der Instandhaltung umgeht, ist dabei dann nebensächlich.

Wie geht man nun vor, wenn man seinen Flieger oder Ballon legal instand halten oder instand halten lassen will? Das Folgende beschreibt in einem Flussdiagramm die verschiedenen Möglichkeiten des europäischen Rechts. Letztlich kann jeder anhand dieses Flussdiagramms die nötigen Schritte erkennen. Einige Begriffe, die in den einzelnen Schritten benutzt werden, bedürfen allerdings einer kurzen Erläuterung. Fangen wir einfach mit ein paar Grundlagen an und arbeiten uns dann von oben nach unten durch das Diagramm...

Wie war das noch? Es existieren drei Ebenen der Instandhaltung:

1. Komplexe Instandhaltung nach Anlage VII des Teil M (die Anlage VII findet sich 1:1 auf unserer Internetseite in der Rubrik Technik -> CAMO+)
2. Eingeschränkte Instandhaltung (Piloten/Eigentümerinstandhaltung) nach Anlage VIII des Teil M; Hierzu findet man auf unserer Internetseite eine inoffizielle Übersetzung des Maßnahmenkataloges (Dank an den LV Bayern, der das AMC Material übersetzt hat). Zur Dokumentation der Piloten / Eigentümerinstandhaltung haben wir eine Vorlage für einen Befund- und Arbeitsbericht ins Internet in der Rubrik Technik -> CAMO+ gestellt. Ebenso findet sich ein Beispieltext für die Freigaben im Bordbuch.
3. Die dritte Ebene ist dadurch gekennzeichnet, dass die Maßnahmen weder komplex noch als Piloten/Eigentümerinstandhaltung eingestuft werden können. Sie liegen irgendwo dazwischen. Typischer Vertreter ist ein Magnetwechsel, oder die 100h Kontrolle... Die Maßnahmen sind nicht zwingend an einen Instandhaltungsbetrieb gebunden, bedürfen aber nach der Durchführung der Freigabe durch Freigabeberechtigtes Personal das nach europäischem Recht zertifiziert ist!



Begriffe:

- **Anlage VII:** Darin steht, was gem. Teil M als komplexe Instandhaltung eingestuft ist.
- **Anlage VIII:** Das ist die Anlage des Teil M, die die eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten / Eigentümer beschreibt. Hierzu kann das AMC Material (Acceptable Means of Compliance) als Maßnahmenkatalog genutzt werden. Solange man sich innerhalb des Maßnahmenkataloges bewegt, hält man die Vorgaben des Teil M ein. Ganz wichtig: Maßnahmen im Zusammenhang mit einer LTA sind grundsätzlich keine Piloten / Eigentümerinstandhaltung, es sei denn die LTA sagt etwas anderes aus.
- **F-Betrieb:** Ein Instandhaltungsbetrieb gem. Teil M, Unterabschnitt F der VO EG 2042/2003; Der DAeC LV NRW e.V. ist seit dem 26.09.2008 als F-Betrieb mit der Genehmigungsnummer DE.MF.0501 genehmigt.
- **145-Betrieb:** Ein Instandhaltungsbetrieb gem. Teil 145 der VO EG 2042/2003, der auch Instandhaltung an gewerblich verwendeten LFZ durchführen darf
- **CFS** oder auch nur **CS:** Steht für Certifying Staff, also Freigabeberechtigtes Personal (hier aber eben nur die, die mit EASA konformen offiziellen Lizenzen unterwegs sind). Das sind alle ehemaligen Prüfer von Luftfahrtgerät
- **Freigeben:** Eine Tätigkeit, die nach einer Instandhaltung die korrekte Durchführung der Instandhaltung bescheinigt und das Luftfahrzeug wieder zum Betrieb „freigibt“. Eine sog. Freigabebescheinigung muss VOR dem nächsten Flug NACH der Instandhaltung ausgestellt werden.

Auf den ersten Blick sieht das Flussdiagramm natürlich scheußlich aus. Aber wenn man sich mal so ein bisschen „reindenkt“, erkennt man, dass man als Verein oder Privathalter schon viele Möglichkeiten hat. Das Meiste ist ja einigermaßen planbar. Und wenn man man dann auch mal die 100h Kontrolle bei 98h durchführt (weil danach der Freigabeberechtigte in den Urlaub fährt...) verschenkt man nicht wirklich viel. Ein bisschen mehr Planung und schon kann es „rund“ laufen.

Und wenn dann doch mal eine unvorhersehbare Instandhaltung erforderlich wird, bietet das europäische Recht hier auch die im Flussdiagramm aufgezeigten Wege.

DAeC LV NRW e.V.
DE.MF.0501
DE.MG.0501