

Technischer Ausweis: Relikt vergangener Tage?

VON KLAUS BURKHARD

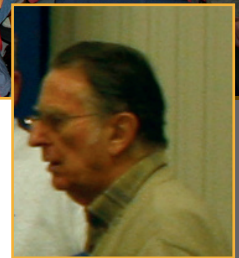
Die CAMO und deren Auswirkungen auf den Luftsport. Eine satirische Betrachtung der neuen Regularien.

Was waren das doch bloß für goldene Zeiten, als sich jeder noch so richtig über die bundesrepublikanische Bürokratie ereifern und sich keiner vorstellen konnte, dass alles einmal viel, viel schlimmer kommen könnte. Seitdem Europas mächtige Gesetzeshand die Zivilluftfahrt auf wundersame Art und Weise „harmonisiert“ hat, ist nichts mehr so wie es einmal war. Dafür hatten die von uns gewählten Eurokraten extra eine quirlige und willensstarke Tochter gezeugt und ihr alsbald ans Licht der Welt verholpen. Ihr Name ward EASA. EASA stand noch recht wackelig auf den Beinen, da krepelte sie auch schon die Ärmel hoch und legte sich mächtig ins Zeug. Da sich die auf EASA wartenden Harmonisierungsaufgaben bald als recht umfangreich erwiesen, brauchte sie ganz schnell Verstärkung. Also gründete sie eine Arbeitsgruppe, die sich gezielt um die Belange des operativen Flugbetriebs am europäischen Himmel kümmern sollte. Auch der bedurfte dringend einer Vereinheitlichung. Der Arbeitsgruppe entsprang die CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation), an der natürlich auch die zivile Luftfahrt nicht vorbei kommt. Nichts ist mehr so wie es einmal war. Gerade für uns Segelflieger hat die CAMO vieles auf den Kopf gestellt. Zumindest wird das von der Mehrheit so empfunden.

Blick zurück in die Vergangenheit

Unter dem Dach des DAeC gab es in Deutschland einmal das wunderbare Konstrukt der technischen Qualifizierung durch die Bildungseinrichtungen der Landesverbände. Dort konnte man sich in diversen Ausbildungsgängen zum Flugzeugwart, zum Motorseglerwart, zum Zellenwart und zum Werkstattleiter aus- bzw. weiterbilden lassen. Die Lehrgänge schlossen mit einer schriftlichen Prüfung ab, in

*Großes Foto: Gut besucht war die Fortbildung in Bad Sobernheim
Kleines Foto: Hans-Udo Hellrigel, Prüfleiter beim LVRP*



der die Teilnehmer ihr frisch erworbenes Wissen unter Be-weis stellen mussten. War die Prüfung bestanden, dann wurden die frischgebackenen Warte und Werkstattleiter mit einem Technischen Ausweis ausgestattet, der ihre Qualifikation nach außen bestätigte. Der TA war Legitimation, an Fluggeräten Wartungs-, Instandhaltungs- und Überholungsarbeiten durchführen zu dürfen und im Bordbuch die erforderliche Freigabe zu bescheinigen. Das System war qualitativ hochwertig und weltweit wohl einmalig und die deutschen Flieger wurden um dieses System vom Rest der Welt beneidet. Dann kam EASA auf die Welt. Da die Flieger bis zu diesem Zeitpunkt ja überhaupt nicht wissen konnten, was ihnen zu ihrem Fliegerglück noch alles fehlt, musste die Luftfahrt von wirklichen Profis in die Hand genommen und zum Wohle aller kräftig harmonisiert werden. Wie vermutlich die Mehrheit der europäischen Luftsportler, so hatte auch ich mir damals in meiner einfältigen Denkweise gedacht: Na prima, dass wir endlich alle gemeinsam an einem (europäischen) Strang ziehen. Ungehindert überall hin zu fliegen, mit jedem Luftfahrzeug und jeder Lizenz in jedem anderen europäischen Land fliegen zu können – da ist die Freiheit endlich grenzenlos! Und die Luftsportler der übrigen Nationen hatten wahrscheinlich davon geträumt, das bewährte deutsche Wartungs-Überholungs- und Ausbildungssystem mit der beispiellosen technischen Qualifizierung, den LTBs in den Landesverbänden und den

Möglichkeiten der Vereinswerkstätten zu bekommen; es wäre ihnen wohl zu gönnen gewesen. Allein, Eurokraten, Bürokraten und natürlich Camokraten haben für so banale Denkweisen gerade mal gar kein Verständnis. Vermutlich hat man sich zuerst gefragt: Was ist eigentlich ein Luftfahrtgerät? Die Antwort kann wohl nur gewesen sein: Ein Luftfahrtgerät ist alles was fliegt und nicht aus einem Ei geschlüpft ist - Punkt. Also ein A380 genau so wie eine B737 und die wiederum genau so wie eine Eta, ein Duo, eine ASK13 oder eine SB5. Da kann man das tägliche Leben des gemeinen Fliegers doch dramatisch vereinfachen, indem man alle in eine Schublade packt. Zumindest, was die Technik betrifft. Bravo CAMO – gut gemacht! Und so ignoriert die harmonisierte Gesetzgebung fortan den Wart genau so wie den Werkstattleiter. Gewollt oder einfach nur vergessen – es gibt ihn schlichtweg einfach nicht. Es gibt nur noch die sachkundige Person, ohne die jetzt im Verein rein gar nichts mehr geht. Und unter „sachkundiger Person“ versteht man ausschließlich den Prüfer mit amtlicher Lizenz der nationalen Luftfahrtbehörde.

Der sachkundige Eigentümer-Pilot

Aber halt, fast hätte ich in der Betrachtung eine wirklich harmonisierte Erleichterung vergessen. Da gibt es jetzt ja auch noch die sog. Eigentümer/Pilot-Regelung. Also eine jener sachkundigen Spezies, die ein eigenes

Flugzeug betreibt und für dessen Kategorie der Eigentümer/Pilot eine gültige Fluglizenz vorweisen kann. Dabei versteht es sich natürlich von selbst, dass auch ein gültiges Medical existieren muss. Und wenn der Doc den Daumen nach unten hält, dann ist es logischerweise nicht nur mit dem fliegerischen, sondern gleichzeitig auch mit dem technischen Sachverstand vorbei. Ausgestattet mit soviel amtlicher Lizenz und seiner geballten technischen Sachkompetenz darf Eigentümer/Pilot nicht nur den Luftdruck im Reifen prüfen, sondern bei Bedarf auch selbstverantwortlich korrigieren. Natürlich darf er auch die Flächen polieren oder schadhafte Lackstellen ausbessern. Doch das ist noch nicht alles. Darüber hinaus dürfen sogar schadhafte Splinte und Drahtsicherungen erneuert werden. Natürlich nur, wenn der zu versplintende Bolzen oder die mit Draht zu sichernde Mutter nichts mit der Fluglagensteuerung des Luftfahrzeugs zu tun hat. Also weder an einem Steuergestänge noch an einem Ruderscharnier angebracht ist. Einschränkend gilt zusätzlich, dass sich der Eigentümer/Pilot diese schwierigen Arbeiten bei kritischer Selbstbetrachtung seiner persönlichen Fähigkeiten auch noch selbst zutrauen muss. Ist dies nämlich nicht der Fall, dann sind die harmonisierten Pilotenfinger aus der Technik gänzlich raus zu halten – weil verboten.

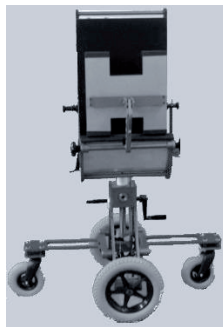
Bei nüchterner Betrachtungsweise lässt die den Schluss zu, dass man den bisher so hoch geschätzten aber zwischenzeitlich wertlos gewordenen „Technischen Ausweis des DAeC“ verbrennen oder im goldenen Rahmen als Erinnerung an die Wand nageln kann. Aus dieser Erkenntnis erwächst natürlich die berechtigte Frage, wozu die Landesverbände die prähistorischen Technik-Lehrgänge dann überhaupt noch im Angebot haben, sind sie doch seit CAMO überflüssig wie ein Kropf und somit reine Geldschinderei – oder?

Es besteht Aufklärungsbedarf

Am 21. November 2009 hatte sich der Luftsportverband Rheinland-Pfalz, mit Sitz in Bad Sobernheim, wieder einmal mit einer vorbildlichen Weiterbildungsveranstaltung an alle Luftsportler, Techniker und Vereinsvorstände gewandt. Ziel der Veranstaltung war die Klärung von Fragen zu CAMO, Part-M, Annex II, Lufttüchtigkeitsprüfung, Instandhaltungsprüfung und Eigentümer/Pilot-Wartung, sowie der Instandsetzung von ELA1-Luftfahrzeugen im Luftsportver-

Flügelmontagehilfe

Für 1 Mann Montage - zerlegbar



- Geländegängig
- Leicht zu transportieren
- Einfacher Aufbau
- Kippwinkel einstellbar
- Sichere Flügelspannung
- Höhenverstellung von 2 Seiten möglich
- Zusätzliche Flügelstütze erhältlich
- Direkt vom Hersteller zu beziehen



Informationen:

meckes@meckes-gmbh.com
Tel: +49 (0)7720 63869

Anzeige

band. Den Teilnehmern der Fortbildung brannte zusätzlich die Frage unter den Fingernägeln, welchen Sinn, Zweck und Wert der Technische Ausweis künftig darstellt. Die Verantwortlichen hatten sich deshalb nicht nur eine rege Diskussion, sondern auch sachkundige Aufklärung auf die Fahne geschrieben.

Die überraschend hohe Teilnehmerzahl von knapp 100 Personen zeigte dabei überdeutlich, dass bei den Luftsportlern auch weiterhin ein hoher Informationsbedarf zu diesen Themen vorhanden ist. Und wozu brauche ich bitteschön noch einen Technischen Ausweis, wenn CAMO diesen nicht kennt und ich als Werkstattleiter kein Ereignis mehr im Bordbuch abschreiben und den Flieger für den Flugbetrieb freigeben darf? Selbst beim Reifenwechsel nach einem Platten muss jetzt erst einmal der Prüfer her, bevor der Vogel wieder abheben darf.

Die Frage ist dann wohl berechtigt, ob der TA somit seinen Wert verloren hat und zum Relikt vergangener Tage geworden ist. Kann darauf getrost verzichtet werden?

Auf den ersten Blick mag dies vielleicht so aussehen, erläutert Hans-Udo Hellrigel, Prüfleiter des Landesverbandes Rheinland-Pfalz, aber Ausbildung und Technischer Ausweis haben tatsächlich auch weiterhin ihren Sinn und einen hohen Stellenwert in unserem Instandhaltungs- und Überholungssystem. Und an einem Beispiel aus der Praxis erläutert Hellrigel recht plastisch und verständlich, warum sowohl der DAeC, als auch die Landesverbände an diesem System festhalten wollen. Insbesondere mit Blickrichtung Verein wurde die Notwendigkeit der technischen Qualifizierung deutlich unterstrichen, da im Verbund mit einem Prüfer auch weiterhin in den Vereinswerkstätten

Wartungs- und Überholungsarbeiten durchgeführt werden können und auch dürfen. Dabei muss aber sichergestellt sein, dass solche Arbeiten auch von technisch qualifizierten Vereinsmitgliedern durchgeführt werden. Da der Vorstand als rechtlicher Eigentümer der vereinseigenen Flugzeugflotte aber die Qualifikation der Mitglieder in der Regel selbst nicht beurteilen kann, braucht er dazu ein entsprechendes Instrument. Und dieses Instrument ist der gültige Technische Ausweis, der im Auftrag des DAeC vom zuständigen Landesverband nach einem erfolgreich abgeschlossenen Lehrgang ausgestellt wird. Außerdem fordert das LBA von den Luftsportvereinen schriftlich erstellte Listen, in denen die technisch qualifizierten Vereinsmitglieder, die im Verein für die Aufrechterhaltung der Betriebs- und Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge eingesetzt sind, namentlich benannt sind. Allein damit steht die Wertigkeit des TA schon außer Frage.

Darüber hinaus sind die Vereinsvorstände gut beraten dafür Sorge zu tragen, dass Arbeiten an Vereinsflugzeugen tatsächlich nur von Vereinsmitgliedern durchgeführt werden, die im Besitz eines gültigen Ausweises sind. Im Schadens- und Regressfall kann diese strikte Reglementierung für den Vorstand nämlich Gold wert sein.

Welche Landesverbände Aus- und Weiterbildung betreiben, wie lange die Lehrgänge dauern und was sie kosten, darüber gibt unsere Serie Auskunft. Exemplarisch wird unser Autor einige Bildungsstätten besuchen und ausführlich darüber berichten.