

Supergau am Hammertag

VON KLAUS BURKHARD

Dieser Sonntag wird ein Hammertag. Wenn man den Vorhersagen der Wetterfrösche glauben darf, dann ist heute mit guter Wolken-thermik zu rechnen. PC-Met verspricht Cumulusbewölkung mit Thermikwerten von 3 bis 4 m/s, gar nicht schlecht.



Auf dem kleinen Segelfluggelände herrscht schon seit zwei Stunden geschäftiges Treiben. „Heute könnten wir die Fünfhundert knacken“, sagt einer der Piloten beim morgendlichen Streckenflug-Briefing. Mehr als 300 sind heute wohl für alle drin, da ist man sich ganz sicher. Die ersten Segler stehen schon abflugbereit am Start aufgereiht.

Auf dem Parkplatz neben der Halle fährt ein Auto vor, zwei junge Männer steigen aus. Interessiert schauen sie sich um. Besucher halt. Über die Terrasse der Flugplatzkneipe gehen sie in Richtung Halle und weiter Richtung Start. Aha, nicht die übliche Klientel der Flugplatzbesucher, sondern solche, die sich stärker für unser Hobby interessieren.

Die Streckenflieger stören sich nicht weiter an den beiden Männern; für sie gilt es, die letzten Vorbereitungen für den Streckenflug zu treffen. Im Osten des Platzes, hinter einer hohen Baumreihe, tauchen die ersten kleinen Cumulanten auf. Der Motor der clubeigenen Schleppmaschine hat bereits Betriebstemperatur, der Schlepppilot sitzt startbereit im Cockpit und wartet auf das Zeichen, den Motor zu starten. In den Baumkronen kräuseln sich die Blätter. Ein untrügliches Zeichen für die erste schwache Ablösung des Tages. Gleich geht's los.

Die beiden Männer sind jetzt an der Startstelle eingetroffen. Der Vorstand bittet sie an den Rand der Bahn, da gleich der erste F-Schlepp rausgehen wird. Gute Gelegenheit, den beiden unser wunderbares Hobby in den schönsten Farben zu schildern. Dass auf dem Auto der beiden Männer ein Kennzeichen mit den beiden Buchstaben „BS“ angebracht ist, weiß am Start noch keiner.

„Guten Tag, wir sind vom ACAM-Team beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig und möchten bei Ihnen ein Ramp Survey durch-

führen“. Zeitgleich zückt jeder von ihnen einen Ausweis, der sie als LBA-Lufttüchtigkeitsinspektor ausweist. Per Zufallsprinzip wird das erste Flugzeug ausgedeutet, das einer Überprüfung unterzogen werden soll. Zähneknirschend, mit leicht erkennbarer Zornesröte im Gesicht, holt der „Auserwählten“ seine Flugzeugdokumente aus dem Cockpit und schiebt sein Flugzeug an den Rand der Bahn. Nach ihm wird es wohl auch noch ein paar Kameraden treffen, die noch nicht abflugbereit in ihrem Cockpit saßen. Es wird zwar keiner aus dem Cockpit geholt, wie uns vom LBA versichert wird. Doch der Tag ist damit allen kräftig versaut. An Streckenflug denkt wohl keiner mehr. Klar hat man hier im Club von diesem „Mobilen Einsatzkommando des LBA“ schon gehört. Auf einem Verkehrsflughafen zur Überprüfung der Lufttüchtigkeit von Passagierflugzeugen – aber doch nicht auf einem Segelfluggelände. Dürfen die das überhaupt? Ja, die LBA-Inspektoren und das ACAM-Team gibt es wirklich. Ja, die dürfen das.

ACAM steht für Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring und ist im Teil-M als Anhang I der Verordnung (EG) Nr.2042/2003, M.B.303, verankert. Darin werden alle nationalen Luftfahrtbehörden der EU verpflichtet, den Lufttüchtigkeitsstatus der in den nationalen Luftfahrzeugrollen eingetragenen Luftfahrzeuge zu überwachen. Und in der Luftfahrtrolle des Luftfahrt-Bundesamtes sind alle D-registrierten Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe eingetragen und fallen somit in den Zuständigkeitsbereich des ACAM-Teams.

Es gibt zwei Überprüfungsarten:

Ramp Survey

Ein „Ramp Survey“ findet unangemeldet

statt und ermöglicht somit keine Vorbereitung durch den Halter. Die Überprüfung kann kurz vor oder kurz nach dem Betrieb durchgeführt werden. Dabei handelt es sich nicht um eine vollwertige Lufttüchtigkeitsüberprüfung, sondern lediglich um eine stichprobenhafte Überprüfung der Lufttüchtigkeit. Der Umfang dieser Prüfung liegt dabei im Ermessen des LBA-Inspektors! Es werden Luftfahrzeuge ausgewählt, die sich zufällig auf dem ausgewählten Flugplatz befinden. Der zeitliche Aufwand wird mit rund 30 Minuten veranschlagt.

In Depths Survey

Das „In Depths Survey“, also eine in die Tiefe gehende Überprüfung, wird vom ACAM-Team zuvor beim Flugzeughalter meist angemeldet. Das Luftfahrzeug muss zum vereinbarten Termin für die Überprüfung zur Verfügung stehen. Dabei sollte das Luftfahrzeug den Prüfern in einem sauberen Zustand präsentiert werden. Der Flugzeughalter oder eine von ihm beauftragte Person, die mit der Dokumentation vertraut ist, sollte die Überprüfung begleiten. Neben dem Luftfahrzeug wird hierbei auch die gesamte Flugzeugdokumentation penibel genau geprüft und demzufolge dauert diese Prüfung länger.

Beide Überprüfungsarten finden neben den jährlichen Lufttüchtigkeitsüberprüfungen statt, ersetzt diese also nicht. Es wird ein Protokoll erstellt, in dem vorgefundene Beanstandungen eingetragen und vom LBA-Inspektor entsprechend ihres Risikos in Stufe 1 oder 2 klassifiziert werden. Je nach eingetragener Klassifizierungsstufe müssen die Beanstandungen innerhalb der im Prüfprotokoll angegebenen Fristen behoben werden. Die Verantwortung dafür liegt beim Flugzeughalter.

Dokumentation der Vorflugkontrolle

In vielen Vereinen gilt aufgrund der Regelungen im Part M und auf Empfehlung einzelner Landesverbände die Pflicht, die ordnungsgemäße Durchführung der Vorflugkontrolle im Bordbuch aller Segelflugzeuge zu bestätigen. Auch Privathalter zeichnen mittlerweile die Vorflugkontrolle in ihren Dokumenten ab – allerdings ohne rechtsverbindliche Verpflichtung.

Das ACAM-Team des LBA hat sich zu diesem Sachverhalt eindeutig geäußert: Es gab in den vergangenen Jahren keinen einzigen Fall, bei dem es zu einer Beanstandung wegen fehlender Bordbucheintragen von Vorflugkontrollen gekommen wäre. Nach verbindlicher Erklärung seitens des ACAM-Teams gibt es auch keinen Bezug an irgendeiner Stelle des Part-M, nach dem die Dokumentation der Vorflugkontrolle gefordert wäre. Die Verpflichtung zur Durchführung einer Vorflugkontrolle bestand zwar schon immer und wird auch vom Part-M gefordert. Ein Eintrag im Bordbuch mit Pilotenunterschrift ist dagegen nicht vorgeschrieben. Anders verhält es sich bei Ausbildungsflugzeugen, hier gelten auch weiterhin die Regelungen der Landesverbände.

Stufe 1: Behebung vor dem nächsten Flug

Beanstandungen der Stufe 1 müssen vor dem nächsten Flug behoben werden. Bis zur Behebung wird die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit ausgesetzt. Ein Fliegen entgegen der Verfügung kann mit einem Zwangsgeld oder einer Geldbuße belegt werden und hat gemäß LuftVG gegebenenfalls auch strafrechtliche Folgen.

Wird die Beanstandung nicht innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe behoben oder wurde mit dem zuständigen LBA-Inspektor keine Fristverlängerung abgesprochen, kann das LBA die Bescheinigung über die Lufttüchtigkeit (ARC = Airworthiness Review Certificate) widerrufen und einziehen.

Stufe 2: Behebung innerhalb einer Frist

Beanstandungen der Stufe 2 müssen innerhalb der im Protokoll festgesetzten Frist behoben werden. Ist dort keine Frist angegeben, so muss die Beanstandung innerhalb von 60 Tagen behoben sein. Wird die Beanstandung nicht innerhalb der festgesetzten Frist behoben oder wurde mit dem zuständigen LBA-Inspektor keine Fristverlängerung abgesprochen, kann das LBA das Luftfahrzeug gemäß LuftBO für luftuntüchtig erklären und den weiteren Betrieb gemäß LuftVG untersagen.

Für jede Beanstandung muss durch den Luftfahrzeughalter eine Ursachenanalyse erstellt werden. Hierin sollen die Ursachen der Mängel ermittelt werden, um die passenden Behebungsmaßnahmen festzulegen und so sicherzustellen, dass die aufgetretenen Mängel nicht noch einmal auftreten. Eine Hilfestellung zur Erstellung einer Ursachenanalyse wird dem Halter nach einer Überprüfung mit Beanstandung postalisch zugestellt. Außerdem kann das Merkblatt von der LBA-Website herunterge-

laden werden. Nach erfolgter Überprüfung mit Beanstandungen wird das Merkblatt dem Halter auch postalisch zugestellt.

Keine Kosten für den Halter

Das LBA erhebt für eine ACAM-Überprüfung keine Gebühren. Da der Luftfahrzeughalter per Gesetz verpflichtet ist, das Luftfahrzeug und die Luftfahrzeugdokumentation für die Überprüfung zur Verfügung zu stellen, er-

stattet das LBA dem Halter aber auch keine „Aufwandsentschädigung“.

Ähnlich wie beim derzeit heiß diskutierten neuen IHP lässt sich auch hier unschwer erkennen, dass bei Erstellung der Vorschriften die Verkehrs- und Geschäftsfliegerei im Focus der EASA stand. Trotz allem kommt das LBA als nationale Luftfahrtbehörde nicht umhin, solche Überprüfungen auch an Luftfahrtgeräten der Allgemeinen Luftfahrt durchzuführen und bei vorgefundenen Beanstandungen entsprechend zu reagieren.

Wer sich unnötigen Ärger ersparen möchte, der sollte nicht nur sein Flugzeug, sondern auch den dazugehörigen Papierkram in Ordnung halten. Zeitnahe und lückenlose Einträge im Flug- und Bordbuch sollten genau so selbstverständlich sein, wie die Mitführung gültiger Flugzeugdokumente im Cockpit.

Das Luftfahrtbundesamt weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei den ACAM-Inspektoren um Leute aus der Praxis handelt, also Ingenieure, Mechaniker, Prüfer und Piloten. Die Zielsetzung von ACAM liegt in der Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr.



Wenn keine Zeit für Fragen bleibt ...

... muss die Entscheidung schon getroffen sein!

RFS II
Das Pilotenrettungsgerät von Brüggemann.
Besserer Tragekomfort durch neues Rückenteil; Container jetzt in Royalblau !


Fallschirmservice
Thomas Vilter

Generalvertrieb über: Fallschirmservice.de
 Kleenweg 19 58239 Schwerte-Wandhofen
 Ruf: 02304 -2 30 16 Fax: 02304 - 2 18 66
 E-Mail: Thomas.Vilter@Fallschirmservice.de