FAQ Ausbildungsrichtlinie Technik DAeC

Was regelt diese Richtlinie?

Diese neue Richtlinie bezieht sich auf Segelflugzeuge, Segelflugzeuge mit Heimkehrhilfe, Segelflugzeuge Eigenstart, Motorsegler, Motorflugzeuge und aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte, welche im ehrenamtlichen Vereinsbetrieb instandgehalten werden sollen. Rettungsfallschirme, Startwinden und Ballone werden künftig in eigenen Richtlinien behandelt.

Ziel der neuen Ausbildungsrichtlinie?

Ziel der neuen Richtlinie soll erstrangig die Ausbildung von praktisch tätigem technischem Personal sein. Sie sind die Stütze zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in Luftsportvereinen. Zweitrangig generiert sich aus diesem Personenkreis das künftige „Freigabeberechtigte Personal CS und ARS- L-Lizenz, welche die Lufttüchtigkeit feststellen“. Diese Ausbildungsrichtlinie berücksichtigt die Anforderungen an die Ausbildung von Technischen Personal nach den europäischen Regeln, sodass eine gute Vorbereitung auf eine amtliche theoretische Prüfung erfolgt. Die Anforderungen und Nachweise für die praktischen Erfahrungen werden so ausgeführt, dass diese für eine L-Lizenz anerkannt werden können.

Unterschied technisch qualifiziertes Personal und CS Personal ?

<u>Technisch qualifiziertes Personal zur Sicherung unserer ehrenamtlichen Instandhaltung.</u>

Die Lehrgangsteilnehmer erwerben in Lehrgängen Grundwissen und einen Anwärterstatus. Dieser Status kann anschließend durch praktische Erfahrung gestrichen werden. Die praktische Erfahrung sollte grundsätzlich den Vorgaben zur Erlangung einer CS Lizenz liegen, jedoch keinesfalls unterschreiten. Das technisch qualifizierte Personal arbeitet mit/ für das CS Personal.

<u>CS Personal zur Sicherung unserer ehrenamtlichen Instandhaltung.</u>

Bewerbende CS müssen eine umfangreiche amtliche Theorieprüfung gem. Vorgaben ablegen. Die amtliche CS Lizenz zur Instandhaltung wird nur für Bereiche mit ausreichender praktischer Erfahrung ausgestellt. Das CS Personal kann nach weiteren Prüfungen „freier“ Lufttüchtigkeitsprüfer*in ARS oder ARS in einer Prüforganisation werden. CS Personal darf sich von technisch qualifizierten Personal unterstützen lassen.

Warum gibt es keinen Wart und Werkstattleiter mehr?

Die rechtlichen Anforderungen haben sich grundlegend geändert, sodass diese Begriffe nicht mehr passen. Eine weitere Verwendung könnte zu Verwirrungen führen.

Wozu gibt es jetzt Inspektionslehrgänge?

Ziel der Inspektionslehrgänge soll sein, technisches Personal in kurzen fachbezogenen Lehrgängen zu qualifizieren. Viele Vereine beschränken sich auf Inspektionen der Komponenten und vergeben aufwändige Reparaturen nach außen. Diesem passen wir uns an, indem wir Inspektionslehrgänge geschaffen haben. Hier werden praktische Grundlagen vermittelt, welche zerstörungsfreie Inspektionen (auch mit Messmitteln), Mängel erkennen und Austausch von Baugruppen ermöglichen. Beispiele sind z.B. verschieden Zeitkontrollen an Komponenten, Ruderausschläge und Einstellwinkel messen, Schwerpunktwägung, usw.

Wozu brauche ich einen technischen Lehrgang?

Wir wollen unseren Sport für uns und andere sicher ausführen. Wer an einem Luftfahrzeug Instandhaltung durchführen möchte, muss unstreitig sachkundig bzw. qualifiziert sein. Der Bundesausschuss Technik empfiehlt daher dringend eine Qualifikation und regelmäßige Fortbildungen.

Ist ein technischer Lehrgang verpflichtend?

Der Bundesausschuss Technik des DAeC empfiehlt ausdrücklich einen technischen Lehrgang für die Instandhaltung unserer Luftfahrzeuge. Das trifft besonders auf Luftfahrzeuge zu mit denen Ausbildung und Gastflüge durchgeführt werden. Zertifiziertes Instandhaltungspersonal (CS) muss darauf achten, nur mit qualifizierten Personal, unter Berücksichtigung derer Erfahrung, zusammen zu arbeiten. In kommerziellen Werften sind dies z.B. Fluggerätemechaniker. Im ehrenamtlichen Bereich bilden wir nach dieser Richtlinie aus. Unqualifiziertes Personal sollte grundsätzlich nicht eingesetzt werden.

Was macht ein Werftleiter?

Ein Werftleiter ist für die praktische Organisation der Betriebsstätte/ Werft verantwortlich. Z.B. Verteilung der Aufgaben an das Personal, Arbeitsschutz, laufende Dokumentation, Zustand und Vollständigkeit Werkzeug usw.

Was macht ein Referent Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in einem Luftsportverein?

Dieser unterstützt den Vereinsvorstand bei allen Belangen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit seiner Luftfahrzeuge bzw. seiner Luftsportgeräte. Er führt u.a. die nötigen Unterlagen, prüft ständig auf neue Anweisungen der Behörden und technische Mitteilungen der Musterbetreuer aller Komponenten. Behält deren Zeitintervalle im Auge, stellt Instandhaltungsunterlagen zusammen, sorgt für Material, Werkzeug und kalibrierte Messmittel. Prüft die zur Verfügung stehenden

Möglichkeiten hinsichtlich Personal und Werkstatt. Auch die Risiko- und Fehleranalyse gehört zu dem Aufgabenbereich.

Muss ein Verein seine Flugzeuge selbst warten?

Nein. Eine Instandhaltung (Wartung) im Verein darf u.a. nur erfolgen, wenn dieser zertifiziertes Personal für diese Tätigkeiten hat, welches nach den gesetzlichen Vorgaben handelt und alle Voraussetzungen, z.B. geeignete Räumlichkeiten vorweisen kann. Vereine, die das nicht können, müssen die Instandhaltung „fremd“ vergeben, d.h. freies zertifiziertes technisches Personal oder einen zertifizierter Instandhaltungsbetrieb mit den Arbeiten beauftragen.

Reicht eine ausschließliche „Pilot/Owner Wartung“ für einen Verein aus?

Der BAT rät dringend von einer solchen gefährlichen Minimallösung für Flugzeuge ab, welche Schul- und Gastflüge durchführen. Zumeist reicht auch der Erlaubnisumfang nicht aus, eine vollständige und gewissenhafte Instandhaltung zu gewährleisten. Der Gesetzgeber wollte mit der Pilot/Owner Berechtigung den laufenden Flugbetrieb für Flugzeugeigner vereinfachen (z.B. Schlauch von Spornrad wechseln) Die Pilotenlizenz umfasst zudem keine technische Ausbildung. Also, für eine richtige Instandhaltung (Wartung) brauche ich selbstverständlich qualifiziertes technisches Personal, welches unter der ständigen Aufsicht des CS Personals steht oder einen zertifizierten Betrieb.

Reicht ein einmaliger Lehrgang aus um alles zu können?

Nein. Ein Lehrgang schafft erste Grundlagen. Danach benötige ich Fortbildungen und viel Praxis in Zusammenarbeit mit CS Personal.

Wirklich alles neu?

Die Inhalte der technischen Ausbildung haben sich grundsätzlich bewährt und werden beibehalten. Neu hinzugekommen ist hier der Elektroantrieb und der Turbinenantrieb. Der Ablauf und die Dauer der Ausbildung mussten den heutigen Gegebenheiten angepasst werden. Der Einstieg in die Instandhaltung wird mit den Inspektionslehrgängen niederschwelliger. Weiterhin können nicht alle Vereine eine zweijährige Vorausbildung des künftigen technischen Personals gewährleisten. Daher wird zunächst ein Grundlehrgang mit interner Prüfung angeboten um einen Assistenten-Status zu erlangen. Darauf aufbauend wird praktische Erfahrung gesammelt, um diesen Status abzulegen. Viele Lehrgänge können künftig grundsätzlich stufenfrei und unabhängig gewählt werden. So soll noch bedarfsgerechter und spezieller ausgebildet werden.

Ist mein alter technischer Ausweis nun nichts mehr wert?

Durch die Umstellung müssen die Technischen Ausweise angepasst werden. Bis zum Gültigkeitsablauf bleiben bereits erteilte Technische Ausweise und Berechtigungen in ihrem Umfang weiterhin gültig. Danach werden diese nach theoretischer und praktischer Erfahrung/ Übungsstand nach den neuen Kriterien erteilt.

Gibt es noch einen Prüfer?

Für Luftsportgeräte (UL) gibt es noch Prüfer im bekannten Verfahren. Die Instandhaltung wird hier vom Halter oder einer sachkundigen Person (technisches Personal DAeC) ausgeführt, einmal im Jahr wird die Lufttüchtigkeit, inkl. Instandhaltung von einem Prüfer des DAeC oder DULV überprüft.

ELA 1 Luftfahrzeuge werden, soweit es nicht Pilot Owner Maßnahmen sind, ausschließlich von zertifizierten technischen Personal (CS) instandgehalten und freigegeben, welche frei oder im Auftrag eines Instandhaltungsbetriebs tätig werden. Die Lufttüchtigkeit wird von Personen einer Prüforganisation (ARS) festgestellt. Einen Prüfer im klassischen Sinn gibt es hier also nicht mehr.

Darf ich erst „bauen“ und dann die Arbeiten von einem „Prüfer“ abnehmen lassen?

Im Ultraleichtflugzeugbereich ist das im Rahmen der Prüferanweisung für den Halter oder einer sachkundigen Person möglich. Für ELA 1 Luftfahrzeuge ist es nicht möglich. Hier muss von Beginn an zertifiziertes technisches Personal oder ein zertifizierter Instandhaltungsbetrieb die Tätigkeiten ausführen.

Darf jemand, welcher eine Pilot Owner Wartung durchführt, sich von Personal helfen lassen?

Nein, das ist rechtlich nicht möglich. Pilot/Owner dürfen nur allein ohne Unterstützung ihre beschränkte Tätigkeit ausführen und freigeben. Sie haften persönlich für ihre Tätigkeit.

Darf CS Personal sich auch von nicht technisch qualifizierten Personal, im Rahmen einer ELA 1 Instandhaltung, unterstützen lassen?

In zertifizierten Betrieben werden die Voraussetzungen zur Unterstützung des CS streng geregelt und überwacht. Eine fachbezogene Berufsausbildung ist meist Voraussetzung. Im ehrenamtlichen Bereich der ELA 1 Instandhaltung eines Luftsportvereins behelfen wir uns mit technischen Lehrgängen des DAeC. Dieser Minimalstandard sollte demnach unstreitig sein. Der BAT empfiehlt aus Gründen der Sicherheit und Haftung den CS dringend nur mit qualifizierten technischen Personal zusammen arbeiten zu lassen.

Warum gibt es Erfahrungsstufen und praktische Tätigkeiten in der Ausbildungsrichtlinie?

Die Erfahrungsstufen und die praktischen Tätigkeiten sind den EU Vorschriften zur Erlangung einer „CS Part 66“ Berechtigung entnommen. Wir orientieren uns also an den gesetzlichen Vorgaben. Über deren Einstufung haben wir keinen Einfluss.