



Handbuch  
der  
LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst  
GmbH

des  
Luftsport Verband Bayern e.V.  
zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

von national musterzugelassenen Luftfahrzeugen gemäß  
LuftGerPV §2 Abs. 3

Genehmigungs-Nr.: LBA.MG.0503



Ein Exemplar dieses Handbuchs ist bei der zuständigen Außenstelle des Luftfahrt-Bundesamtes  
in der jeweils gültigen Fassung hinterlegt.

Nur Handbücher mit farbiger Beschriftung "mit Änderungsdienst" unterliegen dem Änderungsdienst. Kopien dürfen  
nur im schwarz/weiß erstellt werden und dienen nur der Information. Sie dürfen nicht als Grundlage für  
qualitätsbezogene Arbeiten verwendet werden.

© Copyright 2015 by Luftsport Verband Bayern e.V.



## Einleitung

Dieses CAMO-Handbuch der Prüforganisation des Luftsport Verband Bayern e.V. definiert für die Segelflugzeuge, Motorsegler und Flugzeuge gemäß LuftGerPV §2 Abs. 3 und Verordnung (EG) 1321/2014 Teil M-G die Organisation und die Abläufe (Verfahren) zur Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit für

### **Annex-II-Luftfahrzeuge**

innerhalb der Prüforganisation GmbH des Luftsport Verband Bayern e.V Die Betriebsstätte ist an der auf der nächsten Seite aufgeführten Adresse. Sie ist in angemieteten Büroräumen ausreichender Größe – für zwei Vollzeitmitarbeiter - untergebracht und enthält die übliche Büroausstattung. Der Genehmigungsumfang ist in Anlage 1b zur Einleitung aufgeführt.

Dem Personal steht ein Server mit Remote-Zugriff zur Verfügung, auf dem die Software zur Verwaltung der Daten und Unterlagen zur Lufttüchtigkeitsprüfung läuft. Für die in Papierkopien gelagerten Prüfungsunterlagen stehen Hängeregisterschränke in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Das Prüfpersonal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit ist in Teilzeit für die Organisation tätig und arbeitet dezentral.

Es wird klargestellt, dass diese Verfahren nachrangig sind vor neuen oder veränderten behördlichen Regelungen, die von Zeit zu Zeit veröffentlicht werden, wenn die Verfahren in diesem Handbuch in Konflikt mit den neuen Regelungen stehen.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat diese Organisation zugelassen, nachdem es sich überzeugt hat, dass die Verfahren befolgt werden und der Arbeitsstandard gehalten wird. Es ist jedoch das Ziel der Organisation, diesen Arbeitsstandard fortlaufend zu verbessern, um für den Luftsport die höchste technische Sicherheit zu bieten. Dies geschieht durch eine Weiterentwicklung der hier beschriebenen Verfahren in Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt sowie die fortlaufende Weiterbildung des Personals.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat während der Geschäftszeiten Zugang zum Betrieb und kann die Zulassung aussetzen, ändern oder zurückziehen, wenn es zu der Ansicht gelangt, dass die Verfahren nicht befolgt werden oder der Arbeitsstandard sinkt. In diesem Fall oder wenn der Betrieb aufgegeben wird, muss die Zulassung zurückgegeben werden.

Herausgeber: **LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH**  
**des Luftsport Verband Bayern e.V.**  
im Deutschen Aeroclub e.V.  
Prinzregentenstr. 120  
81677 München

Stefan Senger  
Betriebsleiter und Geschäftsführer der  
Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH



## Inhalt

	<b>... Ausgabe</b>
Einleitung .....	siehe Fußzeile
→ Genehmigungsumfang .....	Anlage 1b zur Einleitung .... 04.10.15
→ Capability-Liste .....	Anlage 2b zur Einleitung .. wird gesondert revidiert
→ Liste des ARS-Personals .....	Anlage 3b zur Einleitung .... 31.08.15
→ Erläuterungen (Format und Inhalt) .....	VA-II-ORG-101 .... 18.11.15
→ Änderungsdienst.....	VA-II-ORG-102 ... 01.11.15
→ Verteilerliste des Handbuchs .....	Anlage 1 zu VA-II-ORG-102 .... 29.10.15
→ Aufgaben und Verantwortung .....	VA-II-ORG-103 ... 18.11.15
→ Personal und Schulung .....	VA-II-ORG-104 .... 20.11.15
→ Datensicherung .....	VA-II-ORG-105 .... 30.10.15
→ Begriffe (Definitionen).....	VA-II-ORG-106 .... 30.10.15
→ Eignungsfeststellung .....	VA-II-ORG-107 .... 20.11.15
→ Cross-Reference-Liste zu VO (EG) 1321/2014 .....	FB-II-ORG-100 .... 18.11.15

## AUFRECHTERHALUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

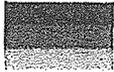
→ Erstellung, Pflege und Verteilung von Instandhaltungsprogrammen .....	VA-II-LTT-101 .... 18.11.15
→ Verträge zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	VA-II-LTT-102 .... 01.11.15
→ Vertrag zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ....	Anlage 1 zu VA-II-LTT-102 .... 05.11.15
→ Wartung und Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer .....	VA-II-LTT-103 .... 18.11.15
→ Änderungen .....	VA-II-LTT-104 .... 20.11.15
→ Meldung von Mängeln am Luftfahrzeug .....	VA-II-LTT-105 .... 02.11.15 20.11.15
→ Pflege, Aufbewahrung und Übergabe von Instandhaltungs- unterlagen .....	VA-II-LTT-106 .... 02.11.15
→ Vertrag zur Bereitstellung von Instandhaltungsunterlagen .....	Anlage 1 zu VA-II-LTT-106 .... 02.11.15
→ Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit .....	VA-II-LTT-108 .... 18.11.15

Dieses CAMO-Handbuch entspricht den Forderungen der LuftGerPV §2 Abs. 3

genehmigt am 26.11.2015 durch  
Luftfahrt-Bundesamt  
Aussenstelle München

**Luftfahrt-Bundesamt**  
**Außenstelle München**

*ok. Haferkorn*  
i.A. Heinz F. Haferkorn



### QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM

- Audits ..... VA-II-QM-101 .... 03.11.15

### INSTANDHALTUNGSaufTRÄGE

- Abgrenzung zwischen Piloten-/Eigentümer-, nicht komplexer und komplexer Instandsetzung ..... VA-II-IST-101 .... 19.11.15
- Instandhaltungsaufträge ..... VA-II-IST-102 .... 18.11.15

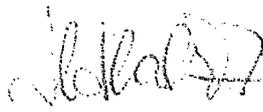
### PRÜFUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT

- Prüfung von Freigabebescheinigungen ..... VA-II-NPR-101 .... 03.11.15
- Auswahl der durchzuführenden Prüfung, des Prüfers und allgemeine Angaben zur Prüfung ..... VA-II-NPR-102 ... 18.11.15
- Prüfung der Lufttüchtigkeit nach Einfuhr ..... VA-II-NPR-103 ... 18.11.15
- Prüfung der Lufttüchtigkeit mit Physikalischer Prüfung ..... VA-II-NPR-104 .... 20.11.15
- Prüfung zur Verlängerung eines ARC ..... VA-II-NPR-105 .... 20.11.15
- Prüfung der Instandhaltungsaufzeichnungen ..... VA-II-NPR-106 .... 18.11.15
- Prüfung des Lfz-Zustandes ..... VA-II-NPR-107 .... 04.11.15
- Abschluss der Prüfung ..... VA-II-NPR-108 .... 20.11.15
  
- Prüfbericht Instandhaltungsunterlagen (Flugzeuge, Segelflugzeug und Motorsegler) *.siehe unverändert* FB-C-NPR-102 .... 22.07.15
- Airworthiness Review Certificate ..... FB-II-NPR-106 .... 31.07.15

Dieses CAMO-Handbuch entspricht den Forderungen der LuftGerPV §2 Abs. 3

**Luftfahrt-Bundesamt**  
Außenstelle München

genehmigt am 26.11.2015 durch  
Luftfahrt-Bundesamt  
Aussenstelle München

  
i.A. Heinz F. Haferkorn



## ÄNDERUNGEN

Rev. 1 vom 19./20.11.15 „Findings“ lt. LBA-Liste vom 18.11.15 abgearbeitet
Rev. 1 vom 05.11.15 alle VA's als Deckblatt eingeführt (nicht veröffentlicht)
Rev. 1 vom 19.10.15 Änderungen aus LBA Form 13 eingepflegt. (nicht veröffentlicht)
Rev. 1 vom 04.10.15 Viele Änderungen nach Abstimmungsgespräch mit dem LBA eingefügt. (nicht veröffentlicht)
Rev. 1 vom 31.07.15 VA-C-ORG-107 aufgenommen und Text in Inhaltsverzeichnis bei VA-C-NPR-106 ergänzt ARC-Layout an EASA-Layout angeglichen (nicht veröffentlicht)
Rev. 1 vom 13.04.15 Einleitung, Name des Betriebsleiters geändert (nicht veröffentlicht)
Rev. 1 vom 19.02.15 (nicht veröffentlicht)
Erstausgabe

**Genehmigungsumfang des Betriebes zur Führung der Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit**

Das Unternehmen ist genehmigt für die Führung der Aufrechterhaltung und die Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen im nicht gewerblichen Verkehr, im Einzelnen von

- Segelflugzeugen in Holz-, Metall- und FVK-Bauweise,
- Motorseglern und deren Baureihen in Holz-, Metall- und FVK-Bauweise
- Einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor bis 2000kg MTOW in Holz-, FVW- und Metallbauweise

Die Änderung des oben angeführten Genehmigungsumfanges ist mit den jeweiligen Form 2 beim Luftfahrt-Bundesamt zu beantragen

# Anlage 2b zur Einleitung

Capability Liste – Annex II (LBA zugelassene Annex-II Lfz-Muster)				
Lfz-Muster PS-Series=Motorsegler Baureihen SP-Series=Segelflugzeug Baureihen	KB-Nr.	IHP-Nr.	CAMO gemanag.	M.A. 709

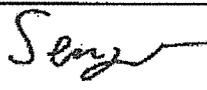
**Ballon**

-keine Eintrag-

**Motorflugzeuge (fettgedruckt >ELA1)**

Do 27	514/SA	1)
Jodel D 120	570A/SA	1)
Jodel DR 100	585/SA	1)
Jodel 150	659/SA	1)
Emeraude CP 301	564/SA	1)
Emeraude CP 301	564A/SA	1)
CP301	623A/SA	1)
CP301	623B/SA	1)
CP 301S	642/SA	1)
Job 15-150	661/SA	1)
Piper PA-22	712/SA	1)
Piper J 3 L	713/SA	1)
Bücker Bü 131	717/SA	1)
Piper PA-18/19	722/SA	1)
Europa/1823	DatBl. 1823	1)
Europa/1854	DatBl. 1854	1)
HB 207 VR G	DatBl. 1882	1)
Pützer Elster	584/SA	1)

1) Als IHP gelten die Instandhaltungsunterlagen der TC-Halter, die in den Kennblättern oder Datenblättern aufgelistet sind

Betriebsleiter	22.10.2015			
	Datum	Unterschrift		
Diese Seite der Anlage 2b zu Teil 1 "Capability Liste - Annex II" gilt hiermit als genehmigt.				
Luftfahrt-Bundesamt	03.12.2015		Luftfahrt-Bundesamt Außenstelle München	
	im Auftrag Datum	Unterschrift		

# Anlage 2b zur Einleitung

<b>Capability Liste – Annex II</b> (LBA zugelassene Annex-II Lfz-Muster)				
Lfz-Muster PS-Series=Motorsegler Baureihen SP-Series=Segelflugzeug Baureihen	KB-Nr.	IHP-Nr.	CAMO gemanag.	M.A. 709

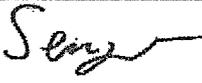
**Motorsegler**

Krähle II	575/PS	1)
SF-24 A "Motorspatz I"	581/PS	1)
SF 27 M-A	678/PS	1)
H 36 „Dimona“	820/PS	1)
K 16X	DatBl. 794	1)
Janus BM	DatBl. 809/1	1)
H 36 VT	DatBl. 820	1)
DG 300G	DatBl. 910	1)
ASK14	684/PS	1)

1) Als IHP gelten die Instandhaltungsunterlagen der TC-Halter, die in den Kennblättern oder Datenblättern aufgelistet sind

**Segelflugzeuge**

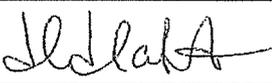
Segelflugzeuge H.Bauw.	pauschal Holz	1)
Segelflugzeuge HG	pauschal HG	1)
Segelflugzeuge FVK	pauschal FVK	1)
Stamer-Lippisch "Zögling"	11/SP	1)
SG 38	14/SP	1)
Kranich II	30/SP	1)
Grunau Baby II b	49/SP	1)
Rhönbussard	50/SP	1)
Habicht E	53/SP	1)
Gö 3 "Minimoa"	59/SP	1)
Mü 13 D	63/SP	1)
Baby III	66/SP	1)
Weihe 50	68/SP	1)

Betriebsleiter	22.10.2015			
	Datum	Unterschrift		
Diese Seite der Anlage 2b zu Teil 1 "Capability Liste - Annex II" gilt hiermit als genehmigt.				
Luftfahrt-Bundesamt	03.12.2015		Luftfahrt-Bundesamt Außenstelle München	
	im Auftrag Datum	Unterschrift		

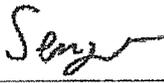
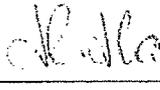
## Anlage 2b zur Einleitung

Capability Liste – Annex II (LBA zugelassene Annex-II Lfz-Muster)				
Lfz-Muster PS-Series=Motorsegler Baureihen SP-Series=Segelflugzeug Baureihen	KB-Nr.	IHP-Nr.	CAMO gemanag.	M.A. 709
Olympia-Meise	70/SP	1)		
Mü 17	72/SP	1)		
Doppelraab	101/SP	1)		
Kranich III	111/SP	1)		
Goevier III	112/SP	1)		
Condor IV	115/SP	1)		
Lo 100 "Zwergreihler"	129/SP	1)		
Mü 22	141/SP	1)		
Ka 3	154/SP	1)		
Fauvel AV-36	159/SP	1)		
Grunau Baby V	160/SP	1)		
Rhönlerche II	164/SP	1)		
Geier I	175/SP	1)		
Ka 2 b	203/SP	1)		
PIK 16 c "Vasama"	256/SP	1)		
Sie 3	264/SP	1)		
ELFE S4D	298/SP	1)		
MG 19 a	377/SP	1)		
VT 116 "Orlik 2"	417/SP	1)		
FES 530/II	421/SP	1)		
MÜ 26	DatBl. 285	1)		
MÜ 28	DatBl. 343	1)		
Mü 23	DatBl. 587	1)		

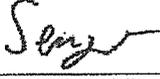
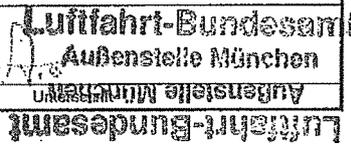
1) Als IHP gelten die Instandhaltungsunterlagen der TC-Halter, die in den Kennblättern oder Datenblättern aufgelistet sind

Betriebsleiter	22.10.2015			
	Datum	Unterschrift		
Diese Seite der Anlage 2b zu Teil 1 "Capability Liste - Annex II" gilt hiermit als genehmigt.				
Luftfahrt-Bundesamt	03.12.2015		Luftfahrt-Bundesamt Außenstelle München	
	im Auftrag Datum	Unterschrift		

Anlage 3b zu Einleitung

Liste des ARS-Personals														
Legende: FZ: Flugzeug; MS: Motorsegler; SF: Segelflugzeug; BA: Ballon; Ly: Lycoming; Co: Continental; Po: Porsche; Th: Thielert x: pauschal; (X): eingeschränkt; E: Elektroantriebe; K: Kolbenmotoren; T: Turbinenhilfsantriebe														
vom Betrieb anerkannte Berechtigungen														
ARS-Lizenznr.	Name	Vorname	Flugzeuge		ELA1						Ballone			
			FZ ≤ 2 t	Einschränkung	FZ ≤ 750kg	MS	SF	FVK	Gem.	Holz	Metall	BA	Heißluft	Gas
G0503-07	Feichtinger	Bernhard				K	x	x	x	x				
G0503-08	Fiedler	Hartmut			K	K	x	x	x	x	x			
G0503-26	Kehl	Wolfgang				K	x	x	x	x				
G0503-37	Meyer	Ralph				K	x	x	x	x				
G0503-38	Mitzscherlich	Axel			K	K	x	x	x	x	x			
G0503-66	Preis	Johann			K	K	x	x	x	x				
G0503-44	Razii	Benjamin			K	K, E	x	x	x	x	x			
G0503-45	Reutter	Robert			K	K	x	x	x	x	x			
G0503-47	Rupprecht	Johannes				K	x	x	x	x				
Betriebsleiter			31.08.2015											
			Datum											Unterschrift
Diese Seite der Anlage 3 zur Einleitung "Liste des ARS-Personals" gilt hiermit als genehmigt.														
Luftfahrt-Bundesamt im Auftrag			26.11.15		 <b>Luftfahrt-Bundesamt Außenstelle München</b>									
			Datum											Unterschrift

Anlage 3b zu Einleitung

Liste des ARS-Personals														
vom Betrieb anerkannte Berechtigungen														
ARS-Lizenznr.	Name	Vorname	Flugzeuge		ELA1							Ballone		
			FZ ≤ 2 t	Einschränkung	FZ ≤ 750kg	MS	SF	FVK	Gem.	Holz	Metall	BA	Heißluft	Gas
G0503-63	Schwark	Kai	(x)	DR400(Ly)	K	K	x	x	x	x	x			
			(x)	Do27	K	K	x	x	x	x	x			
G0503-51	Steinlehner	Fritz				K	x	x	x	x				
G0503-52	Strohhammer	Werner				K	x	x	x	x				
G0503-58	Weglehner	Marin				K	x	x	x	x				
Betriebsleiter			31.08.2015											
			Datum		Unterschrift									
Diese Seite der Anlage 3 zur Einleitung "Liste des ARS-Personals" gilt hiermit als genehmigt.														
Luftfahrt-Bundesamt im Auftrag			26.11.15											
			Datum											



# 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

# 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die gesamte Annex-II-CAMO.

# 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

# 4. Querverweise

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

# 5. Verfahren

## 5.1. Seitenaufbau von Verfahrensanweisungen

Der Text der Seiten wird generell in Times New Roman gehalten. Die Standardtextgröße ist 11pt. Soweit möglich, erfolgt der Satz im Blocksatz mit einzeiligem Zeilenabstand.

Die Seiten beinhalten einen Seitenkopf mit dem Logo des LVB, der Flagge der BRD und dem Titel wie oben dargestellt. Seitenkopf und -fuß haben die Textgröße 12pt.

Der Seitenfuß beinhaltet das Ausgabedatum der Anweisung, den Text "Prüforganisation GmbH des LVB e.V. Annex-II" (fett) und die Verfahrensanweisungs-Nummer sowie die Nummer der aktuellen Seite und die Anzahl der Gesamtseiten, damit die Vollständigkeit jeder Anweisung geprüft werden kann.

*Im Übrigen gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

## 5.2. Seitenaufbau von Arbeitsanweisungen

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

## 5.3. Seitenaufbau von Formblättern

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

## 5.4. Nummerierung

Die Nummer der Anweisung besteht aus 4 Abschnitten:

1. Dem Kürzel
  - \* VA für Verfahrensanweisung,
  - \* AA für Arbeitsanweisung oder
  - \* FB für Formblatt
2. Dem Buchstaben „II“ als Kennzeichen für das Handbuch der Annex-II-CAMO
3. Dem Teil des Handbuches, in den die Anweisung einzuordnen ist, bestehend aus einem Kürzel wie folgt:
  - ORG - Organisatorisches
  - LTT - Lufttüchtigkeit
  - IST - Instandhaltung



QM - Qualitätsmanagement  
NPR - Prüfung der Lufttüchtigkeit

4. Einer fortlaufenden Nummer innerhalb des Abschnittes, jeweils beginnend mit 100 (zur Abgrenzung gegen die weiteren Handbücher des Luftsport Verbandes).

Eine komplette Nummer lautet also z.B. **VA-II-IST-105**.

Ein Formblatt hat z.B. die Nummer **FB-II-NPR-102**.

### **5.5. Verfahrens-/Arbeitsbeschreibung**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

### **5.6. Anlagen**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

### **5.7. Ordnung**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*

## **6. Anhang**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-101 aus dem EASA-CAME.*



# 1. Ziel und Zweck

Die Verfahrensanweisung beschreibt den Änderungsdienst für dieses Handbuch sowie die Aufbewahrungsfristen für zugehörige Unterlagen. Sie stellt damit sicher, dass alle am Prozess Beteiligten mit gültigen Unterlagen versorgt werden, alte Unterlagen aus dem Verkehr gezogen und ggf. aufbewahrt werden.

Da die Unterlagen über das Internet verteilt werden, ist ein eMail- und Internet-Anschluss zwingend erforderlich.

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die Annex-II-CAMO.

## 3. Verantwortung

Für die Änderung des Handbuches und deren Bekanntmachung ist der Betriebsleiter verantwortlich.

Die benannten Empfänger dieses Verteilers sind verantwortlich für den Download der neuen Teile dieses Handbuches aus dem Internet und ggf. das Update ihrer Papierexemplare.

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 - Teil M, [M.A.704 a.8, b, AMC M.A.704-6, M.A.713](#)  
[LuftGerPV](#)

VA-II-LTT-106      Pflege, Aufbewahrung und Übergabe von Instandhaltungsunterlagen

Anlage 1 zu VA-II-ORG-102      Verteilerliste des Handbuches

## 5. Verfahren

Für das Handbuch selbst gilt das Änderungsverfahren aus Kapitel 5.1 und 5.2.

Für die Capabilty-Liste aus Anlage 2b zur Einleitung und die ARS-Liste aus Anlage 3b zur Einleitung gilt das Änderungsverfahren aus Kapitel 5.4.

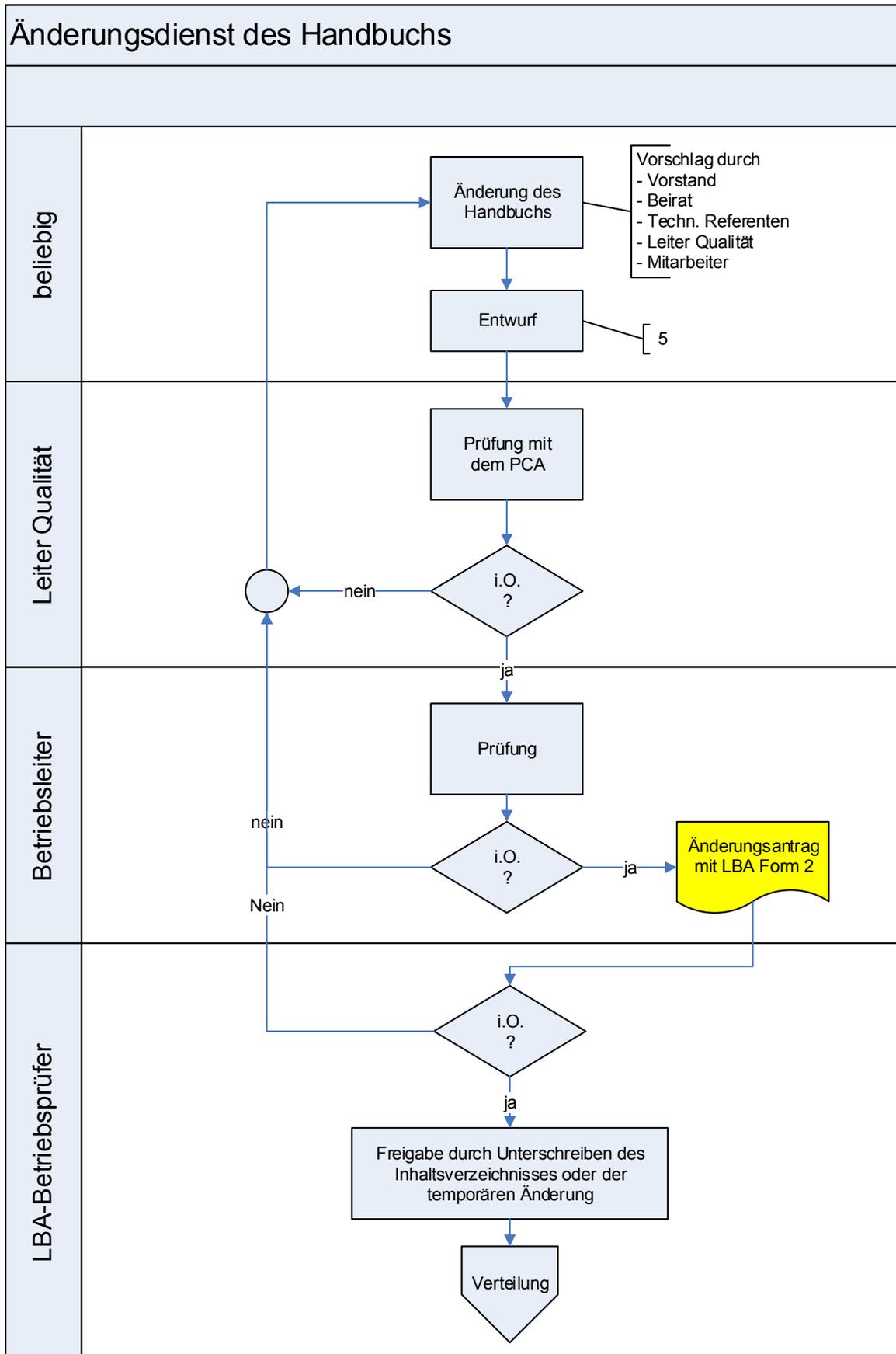
In Absprache mit dem Betriebsprüfer können temporäre Änderungen in das Handbuch eingepflegt werden. Voraussetzungen für eine temporäre Änderung ist, dass die Verfahrensänderung lediglich Abläufe betrifft, die innerhalb der Geschäftsstelle oder zwischen LBA-Außenstelle und Geschäftsstelle ablaufen und damit eine Information der ARS nicht notwendig ist.

Temporäre Änderungen werden vom Betriebsleiter und dem LBA-Betriebsprüfer abgezeichnet (können per Fax oder eMail ausgetauscht werden) und in der Geschäftsstelle als farbige Einlagen in das dortige CAME mit Änderungsdienst eingehftet.

Finden Änderungen statt, die auch die ARS betreffen, so sind alle zwischenzeitlich durchgeführten temporären Änderungen im CAME mit einzupflegen, freizugeben und zu verteilen.



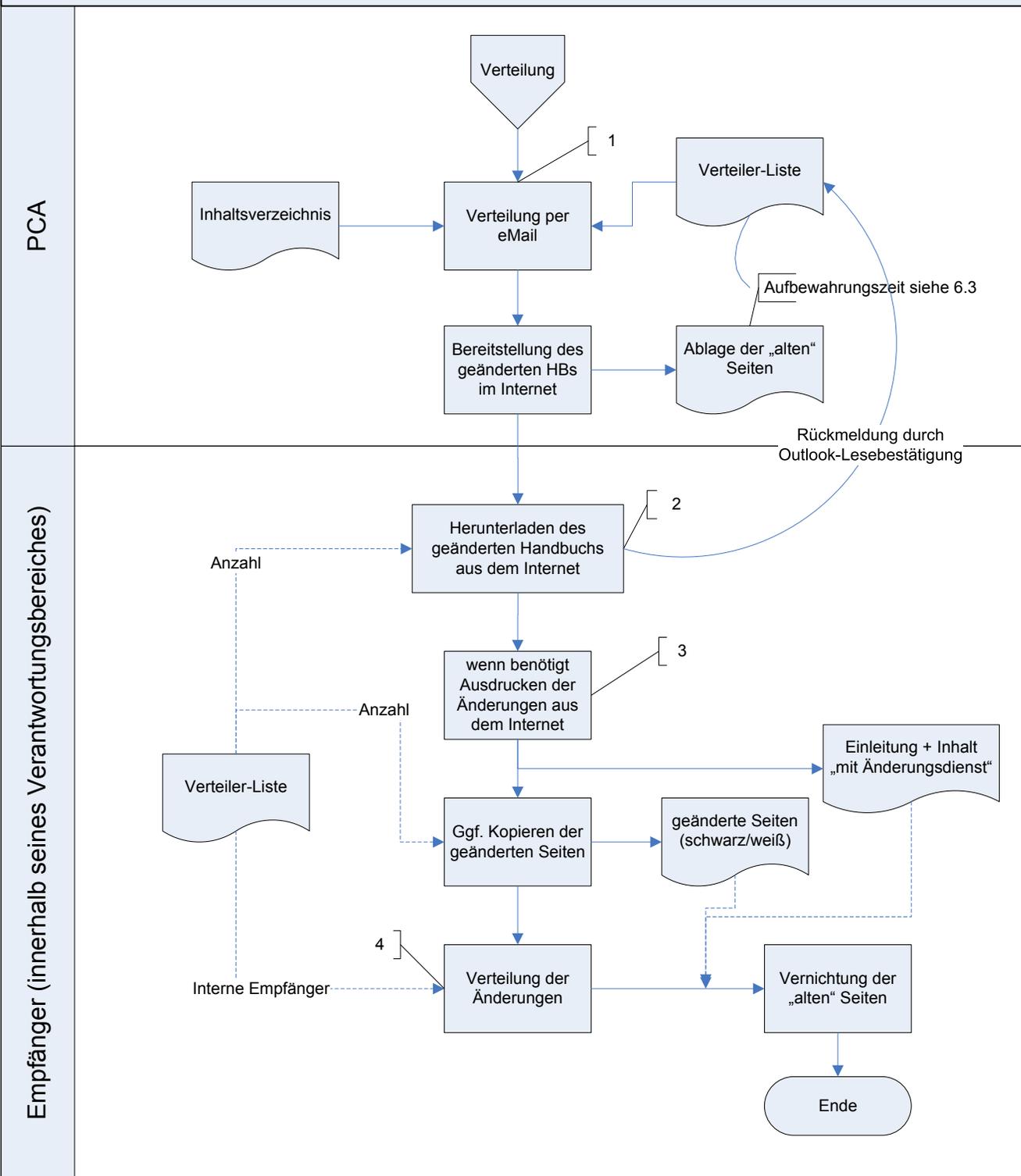
### 5.1. Entwurf und Freigabe





### 5.2. Verteilung

#### Änderungsdienst des Handbuchs (Verteilung)





### 5.3. Matrix der Aufbewahrungsfristen für Dokumente zur Betriebsorganisation

Aufbewahrungsfristen für Dokument(e)	Jahre				3 Jahre nach Außerbetriebsetzung
	1	2	4	6	
Schulungsunterlagen gemäß VA-II-ORG-104			X		
Personalkartei gemäß VA-II-ORG-104			X		
Alte Ausgaben der Handbuchseiten (in der Geschäftsstelle)				X	
Verteiler-Liste der HB-Exemplare				X	
Auditberichte			X		
Hinweis: Die Aufbewahrungsfristen für Instandhaltungs- und Prüfunterlagen sind in VA-II-LTT-106 geregelt.					

### 5.4. Änderungsverfahren der Capability- und ARS-Listen

#### Capability-Liste

In der Capability-Liste werden in Spalte 1 die Muster von Flugzeugen, Segelflugzeugen sowie Motorseglern eingetragen. In Spalte 2 ist das für das Muster gültige Kennblatt/Datenblatt einzutragen. In Spalte 3 sind die generic-Instandhaltungsprogramme oder das für das einzelne Luftfahrzeug genehmigte Instandhaltungsprogramm einzutragen, wenn Spalte 4 angekreuzt wird (die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Lfz ist per Vertrag vom Halter auf die CAMO übertragen).

Neueintragungen in der Capability-Liste müssen im Rahmen des Genehmigungsumfanges Anhang 1b zur Einleitung liegen, sind also nur möglich, wenn im Genehmigungsumfang eine pauschale Mustergenehmigung vorhanden ist. Sind im Genehmigungsumfang nur einzelne Muster angegeben, so können in der Capability-Liste nur Baureihen dieses Musters erscheinen.

Ist eine Muster-Erweiterung des Genehmigungsumfanges erforderlich, so muss eine Handbuchänderung nach Kap. 5.1 angestoßen werden.

Einzelstück mit Datenblatt (anstelle eines Kennblattes) müssen in der Liste einzeln mit ihrem Datenblatt aufgeführt werden, da hier jedes Luftfahrzeug sein eigenes Datenblatt hat.

Streichungen in der Capability-Liste sind normalerweise nicht erforderlich, es sei denn, die Voraussetzungen des nachfolgenden Absatzes sind nicht mehr gegeben.

Für den Eintrag eines neuen Musters hat der Betrieb vorzuprüfen und anzuzeigen, dass die dafür notwendigen Voraussetzungen im Betrieb gegeben sind. Im Einzelnen sind dies:

- Benennung des Musters das eingetragen werden soll
- ARS-Personal mit entsprechender Berechtigung für dieses Luftfahrzeugmuster
- Gerätekenblatt bzw. Datenblatt des Musters in der letztgültigen Fassung
- geltende und anzuwendende Instandhaltungsunterlagen nach dem Gerätekenblatt bzw. Datenblatt liegen vor (nur bei Überwachung) oder
- ein Vertrag mit dem Halter über die Überlassung von dessen aktuellen Instandhaltungsunterlagen (nur bei Überwachung)
- LTAs für das Muster



- NfLs
- Generic-Instandhaltungsprogramm oder Luftfahrzeug bezogenes, genehmigtes Instandhaltungsprogramm

## ARS-Liste

Der Betrieb kann ARS-Personal erst benennen, wenn entsprechend M.A.707 nach formaler Bestätigung auf **LBA** Form 4 die erfüllten Voraussetzungen bestätigt sind und wenn es nach einer zufrieden stellenden Absolvierung einer Prüfung unter Aufsicht formal vom **LBA** bestätigt ist (siehe auch VA-**II**-ORG-104).

In der ARS-Liste werden die notwendigen Angaben zur Person und den Berechtigungen gemacht.

Wird Personal aus der Liste gestrichen, so sind die Angaben zur Person und den Berechtigungen zu entfernen und im Namensbereich einzutragen „gestrichen am .....“. Die Lizenz-Nr. sollte dann für mind. 1 Jahr nicht neu vergeben werden.

## Änderungsverfahren

Änderungen werden in den Listen geeignet angezeigt.

Mit formlosem Schreiben durch den Betriebsleiter an die LBA-Außenstelle zeigt der Betrieb die gewünschten Änderungen an der Liste an und legt bei:

- die Liste mit neuem Ausgabedatum und soweit zutreffend
- die Nachweise gemäß den Anforderungen an Neueinträge in die Capability-Liste von oben
- die LBA-bestätigte **LBA**-Form 4 sowie die Prüfungsnachweise für das ARS-Personal

Das LBA prüft die Voraussetzungen und stellt fest, ob ein Audit vor Ort erforderlich ist oder die Genehmigung der Revision der Capability- und ARS-Liste ohne Audit erfolgen kann.

Erst nach Vorliegen der revidierten und LBA-genehmigten Liste kann der Betrieb/das ARS-Personal das erweiterte/geänderte Recht ausüben.

Die revidierte Liste wird nach dem auf in 5.2 beschriebenen Verfahren ins Internet gestellt und ist damit für das Personal abrufbar. Eine aktive Verteilung an das Personal erfolgt nicht.

## 6. Anhang

### Anmerkung zu 1] Verteilung per eMail

Das unterschriebene Inhaltsverzeichnis wird dem Handbuch gescannt zugefügt und das komplette Handbuch als PDF-Datei ins Internet gestellt. Die Adressaten erhalten eine eMail als Hinweis auf eine neue Ausgabe mit Anforderung einer Lesebestätigung.

Adressaten ohne Internetzugriff bekommen das Handbuch in Papierform per Post zugesandt. Dies veranlasst der PCA.

Der Verteiler wird im Anhang 1 zu VA-**II**-ORG-102 geführt.

### Anmerkung zu 2] Download des Handbuchs

Vorzugsweise wird der Adressat das Handbuch direkt in der elektronischen Form nutzen. Das Öffnen der eMail erzeugt automatisch eine Lesebestätigung, woraufhin der PCA in der Verteilerliste den Empfang bestätigt.

**Anmerkung zu 3]** Die Adressaten drucken dieses Dokument nur aus, wenn sie es als Papierdokument benötigen und kennzeichnen die erste Seite zum Zeichen der Teilnahme am Änderungsdienst mit den roten Worten "mit Änderungsdienst".

**Anmerkung zu 4]** Werden vom Adressaten in seinem Bereich „interne“ Exemplare benötigt, ist er für die Verteilung und Kennzeichnung verantwortlich.



---

**Anmerkung zu 5] Entwurf**

Entwürfe werden dadurch gekennzeichnet, dass sie ein Wasserzeichen „Entwurf“ haben..

Erst mit Freigabe des Entwurfs durch die Unterschrift unter dem Teil 1 des Handbuchs darf das Wasserzeichen entfernt werden, bevor dieses zur Freigabe an das LBA verschickt wird.



## Verteilerliste des Handbuchs

<b>Organisation</b>	<b>Funktion</b>
LVB e.V.	<b>Geschäftsführer CAMO</b>
LVB e.V.	<b>PCA</b>
LVB e.V.	<b>Stv. PCA</b>
LVB e.V.	<b>Qualitätsleiter</b>
LVB e.V.	<b>Auditleiter</b>
LVB e.V.	<b>Vorstand Technik</b>
LBA-Außenstelle	<b>Betriebsprüfer</b>
zusätzlich ARS-Personal gemäß Anlage 3b zur Einleitung	
Das Original des Handbuchs wird beim PCA aufbewahrt	



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-103 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-103 aus dem EASA-CAME.*

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-103 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 - Teil M,

M.A.703 (a), M.A.704, AMC M.A.704-8 bis 10,  
M.A.706, AMC 706, M.A.707, AMC M.A.707  
M.A.712, M.A.713

VA-II-ORG-104      Personal und Schulung

## 5. Verfahren

*Es gelten die Anweisungen der VA-C-ORG-103 aus dem EASA-CAME mit Ausnahme von:*

Im Kapitel

„Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit (Airworthiness Review Staff [ARS])“  
wird auf VA-II-ORG-104 statt auf VA-C-ORG-104 verwiesen.

## 6. Anhang

Die Liste des ARS-Personals befindet sich in Anlage 3b zur Einleitung.



# 1 Ziel und Zweck

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2 Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die gesamte **Annex-II**-CAMO.

## 3 Verantwortung

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.

## 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 Teil M, **M.A.706, AMC M.A.706, M.A.707, AMC M.A.707**

VA- <b>II</b> -ORG-102	Änderungsdienst
VA- <b>II</b> -ORG-103	Aufgaben und Verantwortung
VA- <b>II</b> -ORG-107	Eignungsfeststellung
<b>LBA</b> Form 4	Anzeige von Leitungspersonal und ARS an das LBA

## 5 Verfahren

### 5.1 Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARS)

Personal, das als ARS-Personal eingesetzt werden soll, ist vom Unternehmen mit einem **LBA** Form 4 an die **LBA**-Außenstelle zu benennen. Die Behörde prüft formell das Vorliegen der geforderten Voraussetzungen entspr. M.A.707 a) 2. zur beabsichtigten Bestellung durch das Unternehmen und stimmt der Bestellung bei positiver Beurteilung der nachgewiesenen Voraussetzungen durch Unterschrift auf dem **LBA** Form 4 zu.

Voraussetzung zur Anmeldung mit Form 4 ist das Bestehen der Eignungsfeststellung durch den Kandidaten gemäß VA-**II**-ORG-107. Diese Eignungsfeststellung kann gem. VA-**II**-ORG-107 auch durch den LBA-Betriebsprüfer delegiert werden. Telefonische Absprache bzw. Delegation ist möglich. Die Aufzeichnungen dieser Eignungsfeststellung sind mit dem Form 4 und den weiteren Nachweisen an den zuständigen LBA-Betriebsprüfer zu übersenden.

Nach Erhalt dieser Unterlagen und der Feststellung des Prüfenden, dass diese Prüfung der Lufttüchtigkeit vom zukünftigen ARS-Personal ordnungsgemäß und zur Zufriedenheit des Prüfenden durchgeführt und die Kenntnisse dieses Handbuchs positiv beurteilt wurden, kann der zuständige LBA-Betriebsprüfer die Person offiziell durch gesondertes Schreiben an das Unternehmen bestätigen.

Diese Bestätigung ist die Grundlage für das Unternehmen, die Person mit dem Umfang der internen Erlaubnis in die ARS-Liste (Anlage **3b** zur Einleitung) aufzunehmen. So wird z.B. einem Teil-66-Personal mit einer Lizenz für „Flugzeuge bis 2000kg aller Bauweisen“ maximal nur eine Autorisierung für die im Genehmigungsumfang des Unternehmens geführten Flugzeuge erteilt werden können.

Das ARS-Personal kann erst eingesetzt werden, wenn die in diesem Handbuch integrierte Anlage **3b** zur Einleitung (Liste des ARS-Personals) dem Unternehmen, durch das LBA genehmigt, vorliegt.

Soll von diesem Verfahren abgewichen werden, bedarf es der Absprache des Betriebsleiters mit dem zuständigen Betriebsprüfer.



Die Ausbildung zukünftigen ARS-Personals wird wie bei Schulungen (siehe Kapitel 5.5) gehandhabt. Mindestvoraussetzungen sind:

1. mindestens 3 Jahre Erfahrung in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und
2. eine einschlägige Teil-66-Lizenz oder eine national anerkannte Qualifikation in der Luftfahrzeug-Kategorie oder einen Luftfahrttechnischem Abschluss oder gleichwertiges und
3. eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung und
4. detaillierte Kenntnisse des Teil M der Verordnung 1321/2014 und der in diesem Handbuch beschriebenen Verfahren sowie
5. die Absolvierung einer Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht des Prüfleiters oder des LBA-Betriebsprüfers und
6. die Ausstattung der Position innerhalb der Organisation mit entsprechender Verantwortung
7. **Kenntnisse der LuftGerPV.**

Die Teil-66-Lizenz oder die Hochschulausbildung aus Punkt 2 der o.a. Aufzählung kann durch eine Tätigkeit von weiteren 4 Jahren (zusätzlich zu Punkt 1 der o.a. Aufzählung) in der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ersetzt werden.

Der Betriebsleiter führt eine Personalkartei, in die folgende Angaben/Dokumente zum ARS-Personal abgeheftet werden:

- Name und aktuelle Adresse der Person
- Berufsbezeichnung des Hauptberufes
- Ausbildungsdaten zum Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit (Lehrgangsinhalte, Abschlusszeugnis/Prüfungsergebnis)
- Bestätigung des LBA (**LBA**-Form 4)
- Dokumente mit Weiterbildungsinhalten und Anwesenheitslisten (können auch separat von der Personalkartei aufbewahrt werden)
- Sonstige Unterlagen

Die Personalkartei ist gemäß VA-**II**-ORG-102 aufbewahrungspflichtig.

Der Betriebsleiter prüft bei ARS-Personal, welches wenige Prüfaufträge bearbeitet, ob die Voraussetzungen für den Weiterbestand der Qualifikation weiterhin gegeben sind (siehe 5.5).

## **5.2 Leiter zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (PCA)**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.*

## **5.3 Qualitäts-Leiter**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.*

## **5.4 Audit-Leiter**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.*

## **5.5 Weiterbildung des Personals zur Prüfung der Lufttüchtigkeit**

Das Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit wird bei Bedarf im eigenen Unternehmen oder extern weiter gebildet. Dazu wird mindestens einmal jährlich der Schulungsbedarf durch den Prüfleiter ermittelt. Berücksichtigung finden dabei

- Neue Anforderungen des Gesetz-/Verordnungsgebers
- Neue technische Entwicklungen der Luftfahrzeughersteller



- Ergebnisse der internen Audits gemäß VA-II-QM-101
- Mitteilungen über Verstöße gemäß M.A.716
- Schulungen der zurückliegenden Jahre

Der zu erstellende Schulungsplan muss sicherstellen, dass das gesamte Personal zur Prüfung der Lufttüchtigkeit in maximal 2-jährigem Abstand alle der o.a. Punkte vermittelt bekommt.

Die **internen Schulungen** werden vorzugsweise im Rahmen der Prüfertagungen organisiert. Über die Inhalte und die Anwesenheit des Personals auf diesen Tagungen ist Protokoll zu führen.

Die Tätigkeit als ARS ist an folgende Mindestbedingungen geknüpft:

- a) Teilnahme an mind. einer Prüfertagung innerhalb von 2 Jahren und
- b) eine Tätigkeit im Aufgabenbereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von mindestens 6 Monaten innerhalb der 2 Jahre oder
- c) mindestens eine Prüfung der Lufttüchtigkeit innerhalb der letzten 12 Monate

Die o.a. Mindestbedingungen werden beispielsweise wie folgt geprüft:

- a) nach jeder Prüfertagung. Sind die Bedingungen bei einem ARS nicht gegeben, so veranlasst der PCA, dass der ARS das Protokoll der letzten Prüfertagung erhält und deren Kenntnisnahme schriftlich bestätigt.
- b) Diese Bedingung ist in unserem Unternehmen meisten nicht gegeben und wird dann durch Bedingung c) ersetzt.
- c) Diese Bedingung wird z.B. durch vierteljährliche Prüfung der Prüferabrechnungen kontrolliert. ARS mit keinen Prüfungen der Lufttüchtigkeit im Abrechnungszeitraum unterliegen der besonderen Beobachtung. Fanden im letzten Jahr keine Prüfungen der Lufttüchtigkeit statt, so muss der ARS in Absprache mit dem zuständigen LBA-Betriebsprüfer eine Prüfung der Lufttüchtigkeit unter Aufsicht des Betriebsprüfers, des Qualitätsleiters, des PCA oder eines von diesen beauftragten ARS durchführen, um seine interne Autorisierung wieder zu erlangen.

Die Weiterbildung durch **externe Schulungen**, sofern diese nicht zu einer Erweiterung der Teil-66-Lizenz führen, bedürfen der Zustimmung des PCA. Er entscheidet, ob die beabsichtigte Schulung den Anforderungen an die zu erwerbende/erweiternde Autorisierung gerecht wird.

Weiterbildungen, welche die Teil-66-Lizenz erweitern, sind im Teil-66 geregelt und bedürfen daher keiner Zustimmung des PCA. Sie können unmittelbar in eine entsprechend erweiterte ARS-Autorisierung überführt werden.

Führt die Schulung nicht zu einer Erweiterung der Teil-66-Lizenz, so muss der ARS die Mindestvoraussetzungen gemäß Kapitel 5.1 erfüllen, um eine Erweiterung der Autorisierung eingetragen zu bekommen. Der ARS bringt eine Teilnahmebestätigung der Schulung bei, die in den Personalunterlagen abgelegt wird. Zeiten, die zum Erwerb seiner Teil-66-Lizenz Voraussetzung waren (vor der Zeit als ARS liegen), werden angerechnet. Über die Durchführung einer Prüfung der Lufttüchtigkeit (siehe Kapitel 5.1 Punkt 5) entscheidet der PCA. Dann ist in den Prüfbericht ein Vermerk aufzunehmen, dass die Prüfung den Nebenzwecke der Erweiterung der internen Autorisierung hatte. Im Erfolgsfall darf der ARS diese Prüfung der Lufttüchtigkeit bereits bestätigen.

Der Schulungsplan, die Protokolle, die o.a. Tätigkeitsnachweise und die Anwesenheitslisten sind gemäß VA-II-ORG-102, auch nach dem Ausscheiden des Personals aus dem Betrieb, aufbewahrungspflichtig.

Ist die Teil-66-Lizenz des ARS ungültig geworden, so ist durch den Betriebsleiter zu prüfen, ob die Bedingung der Tätigkeit für mindestens 3+4 Jahre (siehe Kapitel 5.1) erfüllt ist. Ist dies nicht der Fall, muss der Betriebsleiter die Autorisierung zurückziehen. Ist die Bedingung erfüllt, so kann der ARS seine Tätigkeit weiter ausüben, muss aber bei den AR-Prüfungen von einem CS unterstützt werden.



## **5.6 Personalbedarfsplanung**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.*

## **6 Verfahren**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-104 aus dem EASA-CAME.*



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-105 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die Geschäftsstelle der Annex-II-CAMO.

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-105 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-105 aus dem EASA-CAME.*

## 5. Verfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-105 aus dem EASA-CAME.*

## 6. Verfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-105 aus dem EASA-CAME.*



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-106 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die **Annex-II**-CAMO.

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-106 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-106 aus dem EASA-CAME.*

## 5. Begriffe

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-106 aus dem EASA-CAME.*

## 6. Verfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-106 aus dem EASA-CAME.*

## 7. Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-106 aus dem EASA-CAME.*



# 1 Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

# 2 Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

# 3 Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

# 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 Teil M, [M.A.706, AMC M.A.706, M.A.707 b\),  
AMC M.A.707](#)

VA-II-ORG-102      Änderungsdienst

VA-II-ORG-103      Aufgaben und Verantwortung

**LBA** Form 4      Anzeige von Leitungspersonal und ARS an das LBA

# 5 Verfahren

Gemäß diesem Handbuch stellt die CAMO die Eignung von Personal für die Übernahme von Aufgaben als ARS in einem standardisierten Verfahren fest. Nach positiver Eignungsfeststellung wird das Personal als ARS über **LBA** Form 4 bei der zuständigen Behörde vorgeschlagen und von dieser bestätigt.

Analog wird bei der Ernennung der Stelle Leiter QM verfahren.

## 5.1 Durchführung der Eignungsfeststellung als ARS oder Leitungspersonal (Leiter QM, Leiter der Lufttüchtigkeit PCA)

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

## 5.2 Teil 1 der Eignungsfeststellung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

## 5.3 Teil 2 der Eignungsfeststellung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

## 5.4 Abschlussbewertung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*

## 5.5 Dokumentation

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*



## 6. Anhang

Fragebogen zur VA-II-ORG-107

### Fragebogen zur VA-II-ORG-107

*Im Folgenden gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME mit der Ergänzung:*

#### **Spezielle Fragen bei Annex-II-CAMO:**

- Welche Rechtsvorschriften sind im Bereich Annex-II maßgebend?
  
- Gibt es weitere nationale Forderungen?
  
- Wann muss für Annex-II-Luftfahrzeuge ein Instandhaltungsprogramm erstellt werden?
  
- Welche Möglichkeiten bez. Instandhaltungsprogramm gibt es bei Annex-II-Luftfahrzeugen, die nicht gewerblich betrieben werden?
  
- Worauf ist bei der Prüfung von Annex-II-Luftfahrzeugen besonders zu achten?
  
- Wo ist der Musterstand beschrieben?
  
- Welche Möglichkeiten für Änderungen gegenüber dem Musterstand an einem Annex-II-Luftfahrzeug gibt es und wer genehmigt sie?
  
- Wie wird die Prüfung der Lufttüchtigkeit von Annex-II-Luftfahrzeugen bescheinigt?
  
- Welche vorliegenden Freigabebescheinigungen können bei der Prüfung der Lufttüchtigkeit akzeptiert werden?



- Von wem dürfen Freigabebescheinigungen im nationalen Bereich unterschrieben werden?
  
- Welche ADs/LTAs gelten, welche nicht?
  
- Wann handelt es sich um eine Einfuhr?

## **Teil 2 der Eignungsfeststellung**

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-ORG-107 aus dem EASA-CAME.*



Es gelten die Verweise aus FB-C-ORG-100 mit folgenden Änderungen:

Alle Verweise verweisen auf VA-II-... statt auf VA-C-...

Ergänzung:

Paragraph in LuftGerPV	Behandelt in Anweisung(en)
§4	VA-II-NPR-103
§6	VA-II-NPR-103
§12 (1)	VA-II-LTT-101, VA-II-LTT-103
§12 (3)	VA-II-NPR-106



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-101 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2. Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-101 aus dem EASA-CAME.*

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-101 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 - Teil M, Paragraphen

M1, M.A.201 (e), AMC M.A.201 (e),  
M.A.301, AMC M.A.301, M.A.302,  
AMC M.A.302, M.A.303, M.A.304,  
AMC M.A.304,  
M.A.708 b, AMC M.A.709, M.A.803 c,  
M.A.901 b), AMC M.A.901 b)  
und M.B.301 (b), M.B.301 (c),  
AMC M.B.301 (b) u. AMC M.B. 301 (c)  
**LuftGerPV**

LBA-IHP-Vordrucke (aktuelle Ausgabe siehe im Internet)

VA-**II**-LTT-102 Verträge zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

FB-**II**-LTT-101 Deckblatt zum Instandhaltungsprogramm

NfL II – 71/10 Bekanntmachung über die Änderung von genehmigten Instandhaltungsprogrammen für Luftfahrzeuge

NfL II – 72/10 Bekanntmachung eines Merkblatts zur Erstellung von Instandhaltungsprogrammen

## 5. Verfahren

Hat der Halter bei Aufnahme in die überwachte Umgebung unserer CAMO bereits ein von der zuständigen Behörde genehmigtes Instandhaltungsprogramm, so kann die CAMO die Instandhaltung nach diesem Programm organisieren und dieses unverändert übernehmen, wenn das bereits genehmigte IHP dem neuesten Stand der Veröffentlichungen entspricht und die CAMO mit den sonstigen Festlegungen (Pilot/Owner-Instandhaltung, TBOs etc.) einverstanden ist. [AMC M.A.709 Abs. 7]. In diesem Fall ist ein entsprechender Zusatzpassus dem CAMO-Vertrag anzufügen, in dem das entsprechende Programm konkret aufgeführt wird und der von der CAMO unterschrieben wird.

**Selbsterklärte Programme gemäß NfL-2-79-14 werden nicht akzeptiert. Für die überwachte Umgebung hat die CAMO ein eigenes IHP zu erstellen.**

Wenn im Rahmen der jährlichen Überprüfung eine Änderung des IHPs erforderlich wird, ist eine Umschreibung auf ein von der CAMO zu erstellendes IHP erforderlich, welches dann nach diesem Verfahren zu genehmigen ist.

Wird das Lfz in der überwachten Umgebung dieser CAMO betrieben, so ist der PCA dafür verantwortlich, dass das Instandhaltungsprogramm mindestens 1 Mal jährlich gemäß Kapitel 5.2 auf Aktualität geprüft und ggf. den neuesten Stand gebracht wird.



Ist das Luftfahrzeug nicht in Deutschland registriert, so ist das Instandhaltungsprogramm grundsätzlich vom Registrierungsstaat zu genehmigen [M.A.302 (c) (ii)]. Ausnahmen sind durch bilaterale Verträge geregelt. In einem solchen Fall hat der PCA beim LBA oder der zuständigen Behörde des Registrierungsstaates nachzufragen, ob und welche Bedingungen an die Erstellung und Genehmigung eines solchen Instandhaltungsprogramms geknüpft sind.

## 5.1. Erstellung

IHPs dürfen durch die CAMO nur für zum Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge genehmigt werden, die mit einer Anlage I-Vereinbarung zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit an die CAMO gebunden sind.

Wird ein Luftfahrzeug erst zum Verkehr zugelassen, so hat die CAMO das IHP zu erstellen und vor der Prüfung der Lufttüchtigkeit dem LBA zur Genehmigung zuzuleiten.

### 5.1.1. Vorlagen

Die Vorlagen für „baseline“-Instandhaltungsprogramme müssen, soweit zutreffend, den in Appendix I zu AMC M.A.302 und AMC M.B. 301 (b) aufgeführten Inhalt haben.

Das Format der Vorlagen ist mit dem LBA-Betriebsprüfer abzustimmen.

Innerhalb der CAMO werden, soweit notwendig und sinnvoll, für die gängigen Muster und Baureihen "baseline"-IHPs erarbeitet, die bereits mit den grundlegenden Daten des/der Luftfahrzeugmuster(s) gefüllt sind. Dies sind z.B.

- Angaben zur Aufteilung in Piloten/Halter-Instandhaltung [M.A.803] und Instandhaltung mit Freigabe durch CS-Personal /Teil-66-Personal [M.A.801 (b) 2. oder M.A.801 (c)] oder durch Warte mit Technischem Ausweis des DAeC [LuftGerPV §12 (1)] in Verbindung mit AMC Anhang VIII bzw. Anhang VII der Verordnung.

*Nachfolgend gelten die Anweisungen der VA-C-LTT-101 aus dem EASA-CAME mit folgenden Änderung:*

Statt FB-C-LTT-101 ist FB-II-LTT-101 zu verwenden.

## 6. Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-101 aus dem EASA-CAME.*



## 1. Ziel und Zweck

Die Halter der Luftfahrtgeräte können mit der Prüforganisation GmbH des LVB e.V. zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) einen Vertrag zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit abschließen.

Diese Verfahrensanweisung legt fest, wie diese Verträge aussehen und wie die Informationen des Instandhaltungsprogramms an die Halter als Vertragspartner verteilt werden.

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für den PCA der **Annex-II-CAMO**.

## 3. Verantwortung

Der PCA der Prüforganisation ist verantwortlich für die hier beschriebenen Aufgaben. Er ist berechtigt, Verträge zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zu unterzeichnen.

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 - Teil M, Paragraphen

M.A.302, AMC M.A.302,  
M.A.708 b, M.A.711 b  
Anlage I, 5.1 (10)

VA-**II**-ORG-104 Personal und Schulung

VA-**II**-LTT-101 Erstellung, Pflege und Verteilung der Instandhaltungsprogramme

VA-**II**-LTT-108 Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Anlage 1 zu VA-**II**-LTT-102 Vertrag zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

FB-**II**-LTT-101 Deckblatt zum Instandhaltungsprogramm

FB-**II**-NPR-110 Checkliste für CAMO-Verträge

## 5. Verfahren

### 5.1. Vertragsabschluss

Der Halter eines Luftfahrzeugs schließt einen Vertrag gemäß Anlage 1 zu dieser VA mit der CAMO ab.

### 5.2. Vertragsprüfung

Vor Unterschrift des Vertrages muss der PCA prüfen,

- ob der CAMO-Genehmigungsumfang sich auf das Muster des Luftfahrtgerätes erstreckt und
- ob für das Luftfahrtgerät bereits ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm vorliegt, und
- ob die personellen Ressourcen des Betriebes vorhanden sind (qualitativ und quantitativ) um die Betreuung dieses Luftfahrtgerätes zu übernehmen.
- ob die Meldefristen für die Betriebszeiten/Starts den Erfordernissen entsprechen, d.h. die Meldeintervalle kleiner sind, als das kleinste Wartungsintervall bzw. Kontrollintervall, welches durch das In-



standhaltungsprogramm vorgegeben wird (incl. WHB, LTA etc., auch für die Ausrüstung)(ca. ½ des kleinsten Wartungsintervalls)

Ist einer der Punkte nicht erfüllt, müssen zuerst die Voraussetzungen geschaffen werden, bevor der Vertrag unterschrieben wird.

### 5.3. Ergänzung der Capability-Liste

Sind alle o.a. Voraussetzungen erfüllt, so ist die Capability-Liste um das Kennzeichen, die Nummer des zugehörigen Instandhaltungsprogramms sowie das Kennzeichen für "gemanagte Lfz" zu ergänzen und die Capability-Liste ist dem LBA gemäß VA-II-ORG-102 zur Genehmigung zu senden.

### 5.4. Kennzeichnung des Bordbuches

Das zum Luftfahrzeug gehörige Bordbuch ist an deutlich sichtbarer Stelle (z.B. auf dem Deckel) mit einem Aufkleber mit folgendem Text o.Ä. zu kennzeichnen:

Dieses Luftfahrzeug wird in einer überwachten Umgebung betrieben.

Zuständig ist die  
Prüforganisation GmbH des LVB e.V. zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

LBA.MG.0503

Prinzregentenstr. 120

81677 München

Tel. 089-455032-10

### 5.5. Instandhaltungsprogramme

Hat das Luftfahrzeug bereits ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm, so muss dieses vom PCA geprüft werden. Dabei muss mindestens geprüft werden, ob

- die darin enthaltenen Instandhaltungsfristen
- die notwendige Instandhaltung der Ausrüstung
- die Anforderungen an die Piloten/Eigentümer-Instandhaltung

mit den nationalen und den Anforderungen des Betriebes übereinstimmen.

Selbsterklärte Programme des Halters gemäß M.A.302 h) oder i) sind im nationalen Annex-II-Umfeld nicht zulässig.

Es muss in jedem Fall ein Instandhaltungsprogramm gemäß VA-II-LTT-101 genehmigt werden.

Die Prüfung, das Ergebnis und ggf. notwendige Überleitungsmaßnahmen müssen auf Formblatt FB-II-NPR-110 dokumentiert werden.

### 5.6. Beendigung des Vertrages

Wird der Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt, so hat der PCA die Capability-Liste zu revidieren und dem Luftfahrt-Bundesamt gemäß VA-II-ORG-102 zur Kenntnisnahme zu senden.

Da der Halter bereits im Besitz aller Original-Instandhaltungsunterlagen ist, gibt es nur in Ausnahmefällen eine Übergabe solcher Unterlagen. Diese hat dann formlos aber dokumentiert zu erfolgen.

## 6. Anhang nicht belegt



## Vereinbarung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Zwischen

Name, Vorname.....  
Postleitzahl und Wohnort .....,  
Strasse und Hausnummer .....,  
(nachfolgend **Halter** genannt),

und der LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH  
des Luftsport Verband Bayern e.V.,  
Prinzregentenstr. 120  
81677 München  
Nr. **LBA**.MG 0503

(nachfolgend **Unternehmen** genannt), wird folgender Vertrag geschlossen:

Gegenstand der Vereinbarung ist die **Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit** im Sinne der EG Verordnung 1321/2014 des Luftfahrzeuges:

**D** - ....., Muster ....., Werk-Nr.....

Der Halter betraut das Unternehmen mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, der Ausarbeitung eines Instandhaltungsprogramms, das gemäß den Festlegungen im Handbuch des Unternehmens anerkannt ist, und der Organisation der Instandhaltung des Luftfahrzeugs gemäß dem besagten Instandhaltungsprogramm in einem genehmigten Betrieb.

Der Halter bescheinigt nach bestem Wissen und Gewissen, dass alle gegenüber dem Unternehmen gemachten aktuellen und künftigen Angaben bezüglich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs korrekt sind und an dem Luftfahrzeug keine Änderungen ohne die vorherige Zustimmung des Unternehmens vorgenommen werden.

Im Falle einer Nichteinhaltung dieser Vereinbarung durch den Halter verliert diese ihre Gültigkeit. In einem solchen Fall übernimmt der Halter wieder die volle Verantwortung für alle Arbeiten in Verbindung mit der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs, und ist verpflichtet, die zuständigen Behörden des Mitgliedsstaates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, innerhalb von zwei Wochen über den Rückfall der Verantwortlichkeit zu unterrichten.

### **Pflichten des Unternehmens:**

Es muss die Bedingungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des vorstehend aufgeführten Luftfahrzeugs einhalten und:

- ein Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug unterschreiben
- die Instandhaltungsarbeiten definieren, die der Halter oder ein Pilot mit entsprechender Lizenz selbst durchführen kann,
- das Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug genehmigen oder genehmigen lassen,
- nach erfolgter Genehmigung dem Halter eine Kopie des Instandhaltungsprogramms für das Luftfahrzeug zukommen lassen,
- eine Prüfung zum Zweck der Überleitung vom bisherigen Instandhaltungsprogramm für das Luftfahrzeug organisieren,
- die Instandhaltung, welche nicht der Pilot/Eigentümer/Halter selbst durchführen kann, im Auftrag des Halters durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchführen lassen,



- die Anwendung aller anwendbaren Lufttüchtigkeitsanweisungen sichern,
- die Instandhaltung aller während der Instandhaltungsarbeiten gefundenen Mängel oder vom Halter gemeldeten Mängel organisieren,
- alle Instandhaltungsarbeiten, die Durchführung von Lufttüchtigkeitsanweisungen, den Austausch von Teilen mit begrenzter Lebensdauer und die Forderungen bezüglich der Prüfung von Komponenten koordinieren,
- den Halter informieren, wenn das Luftfahrzeug zu einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht werden muss,
- alle technischen Aufzeichnungen in Kopie führen,
- alle technischen Aufzeichnungen in Kopie archivieren.

Es muss dafür Sorge tragen,

- dass jegliche Änderungen oder Reparaturen an dem Luftfahrzeug vor ihrer Durchführung vom Musterbetreuer oder einem nationalen Entwicklungsbetrieb genehmigt sind.

Es muss

- die Lufttüchtigkeitsbehörde des Mitgliedstaates, in dem das Luftfahrzeug eingetragen ist, informieren, wenn das Luftfahrzeug von dem Halter nicht entsprechend der Aufforderung des Unternehmens zum genehmigten Instandhaltungsbetrieb gebracht wird.
- das LBA von der Nichteinhaltung der vorliegenden Vereinbarung informieren.
- falls notwendig, die Prüfung des Luftfahrzeugs auf Lufttüchtigkeit durchführen und die Bescheinigung über die Prüfung ausstellen.
- alle Vorkommnisse gemäß den anzuwendenden Vorschriften melden.
- das LBA unterrichten, wenn die vorliegende Vereinbarung von einer der beiden Parteien gekündigt wird.

### **Pflichten des Halters:**

Er muss

- über ein allgemeines Verständnis des genehmigten Instandhaltungsprogramms verfügen.
- über ein allgemeines Verständnis von Teil-M verfügen.
- das Luftfahrzeug zum Zwecke der planmäßigen Instandhaltung zu dem genehmigten Instandhaltungsbetrieb ..... am Standort ..... bringen, und zwar zu dem vom Unternehmen vorgegebenen Zeitpunkt.
- dem Unternehmen jährlich eine schriftliche Bestätigung des o.a. Instandhaltungsbetriebes beibringen, in dem der Instandhaltungsbetrieb bestätigt, dass eine Genehmigung zur Instandhaltung des Luftfahrzeugs am Standort besteht bzw. weiterhin besteht und das Unternehmen ausreichend Kapazitäten bereit hält, um die Instandhaltung des Luftfahrzeugs nach dem gültigen Instandhaltungsprogramm durchzuführen.
- dem Unternehmen alle aktuellen Instandhaltungsunterlagen der Musterbetreuer zu seinem Luftfahrzeug überlassen und er muss diese Unterlagen aktuell halten
- das Unternehmen über jede, ohne das Wissen und die Kontrolle des Unternehmens vorgenommene Instandhaltung informieren.
- die Vorflugkontrollen ausführen.



- ➔ dem Unternehmen auf der Grundlage des Bordbuches alle während des Betriebes festgestellten Mängel melden.
- ➔ das LBA unterrichten, wenn die vorliegende Vereinbarung von einer der beiden Parteien gekündigt wird.
- ➔ das LBA und das Unternehmen unterrichten, wenn das Luftfahrzeug verkauft wird.
- ➔ alle Vorkommnisse, wie in den anzuwendenden Vorschriften gefordert, melden.
- ➔ in regelmäßigen, mit dem Unternehmen festgelegten Abständen, die Betriebsstunden und Starts an das anerkannte Unternehmen melden.
- ➔ die Freigabebescheinigung in das Bordbuch eintragen und eine Kopie der Freigabebescheinigung nicht später als 30 Tage an das Unternehmen senden.
- ➔ die Originale der technischen Aufzeichnungen in der Lebenslaufakte ablegen,
- ➔ dem Unternehmen und ggf. dem LBA Zugang zum Luftfahrzeug und geeignete Räumlichkeiten zur Prüfung der Lufttüchtigkeit zur Verfügung stellen

Er darf Änderungen an dem Luftfahrzeug nicht ohne vorherige Absprache mit dem Unternehmen vornehmen.

Für den Empfang von schriftlichen Informationen des Unternehmens und für Rückmeldungen an das Unternehmen benennt der Halter die folgende Person als Vertretung der Halter: ..... Er stellt folgendes Kommunikationsmittel zur Verfügung (Fax-Nr. oder eMail-Adresse) .....

Die Person verpflichtet sich, eingehende Informationen umgehend zu bearbeiten und binnen 5 Arbeitstagen eine Empfangsbestätigung an das Unternehmen zu senden. Für Rückfragen steht sie unter folgender Telefon-Nr. zur Verfügung: .....

Beide Parteien geben Änderungen der Angaben in diesem Vertrag und seinen Anlagen unverzüglich schriftlich der anderen Vertragspartei bekannt.

Der Vertrag kann von beiden Seiten jederzeit gekündigt werden.

Die Haftung des Unternehmens und seiner Erfüllungsgehilfen wird auf grob fahrlässig oder vorsätzlich verschuldete Sachschäden beschränkt.

.....	München, .....	.....	.....
Ort, Datum	Unterschrift	Ort, Datum	PCA
----- Halter -----		----- Unternehmen -----	

**Anlagen: (in der jeweils gültigen Fassung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses)**

- Instandhaltungsprogramm mit Anlage VIII der VO (EG) 1321/2014
- Paragraph M.A.708 der VO (EG) 1321/2014

Kenntnisnahme der Vertretung des Halter,  
Ort, Datum, Unterschrift .....



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-103 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die Piloten und Halter der Luftfahrtgeräte, für die der Eigentümer einen Vertrag nach VA-II-LTT-102 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mit der CAMO abgeschlossen hat.

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-103 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 - Teil M, [M.A.301, AMC 301-3, M.A.304, M.A.403-d, M.A.501, AMC M.A.501, M.A.504, AMC M.A.504, M.A.801 b3, M.A.801 c bis f, AMC M.A.801 d, AMC M.A.801 e und f, M.A.803, und M.B.301 \(b\)](#)

Verordnung (EG) 1702/2003 [21A.90B, 21A.431B](#)

VA-II-LTT-101 Erstellung, Pflege und Verteilung der Instandhaltungsprogramme

VA-II-LTT-102 Verträge zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

VA-II-IST-101 Abgrenzung zwischen Piloten-/Eigentümer, nicht-komplexer und komplexer Instandsetzung

NfL II – 44/09 Zulässige Zeitüberschreitung bei der Instandhaltung von Luftfahrtgerät

## 5. Verfahren

Instandhaltungsarbeiten können anfallen, weil das Luftfahrtgerät einen Mangel oder Defekt aufweist oder weil turnusmäßige Wartungsarbeiten fällig sind. Die Bewertung von Schäden hat unter Verwendung von Unterlagen, die von **einem nationalen Entwicklungsbetrieb** oder der Behörde oder gemäß 21A.90B oder 21A.431B genehmigt wurden, zu erfolgen.

*Nachfolgend gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-103 aus dem EASA-CAME.*

### 5.1. Das Bord-/Logbuch als Instandhaltungsaufzeichnung

Durch das Bordbuch/Logbuch werden die wichtigsten Einträge zur kontinuierlichen Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit dokumentiert. Für die Eintragungen im Bordbuch und dessen Verwahrung ist der Halter verantwortlich. Es gliedert sich wie folgt:

Teil I: Daten des Luftfahrtgerätes sowie des Halters

Teil II: Übersicht über Überholungen des Luftfahrtgerätes

Teil III: Übersicht über die Prüfungen der Lufttüchtigkeit



Teil IV: Übersicht über die technischen Störungen/Mängel und die durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen (optional auch in Teil V)

Teil V: Liste der Flüge und Betriebszeiten sowie die Freigabebescheinigungen (optional auch in Teil IV)

Alle Einträge in die Aufzeichnungen müssen klar und genau sein. Wenn es erforderlich ist, einen Eintrag zu korrigieren, so muss die Korrektur in einer Weise erfolgen, die den Originaleintrag deutlich erkennen lässt.

Bordbücher sind nach ihrer Ausmusterung aufbewahrungspflichtig. Der Halter mit Überwachungsvertrag bewahrt diese im Auftrag der Prüforganisation auf. Die Aufbewahrungszeit richtet sich nach der Tabelle in VA-II-LTT-106.

## 5.2. Voraussetzungen zur Durchführung von Arbeiten an Luftfahrtgeräten

Wollen die Piloten oder Halter an dem von ihnen betriebenen Luftfahrtgerät Instandhaltungsarbeiten vornehmen, so müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Personal mit Technischem Ausweis des DAeC ist gemäß LuftGerPV §12 (1) berechtigt, unabhängig von den Eigentums- und Piloten-Lizenzrechten an Annex-II-Luftfahrzeugen Arbeiten im Umfang des Anhang VIII des Teil-M durchzuführen und freizugeben. Das Personal zeichnet mit der Nummer des Technischen Ausweises anstelle der Piloten-Lizenznummer.
- der Pilot/Halter muss im Instandhaltungsprogramm als Berechtigter zur Durchführung dieser Instandhaltungsarbeiten aufgeführt sein und
- der Pilot/Halter muss im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz für das Luftfahrtgerät sein und
- die im Instandhaltungsprogramm aufgeführten Instandhaltungsvorschriften für die durchzuführenden Arbeiten müssen vorliegen und
- die Arbeiten müssen in Übereinstimmung mit den o.a. Instandhaltungsvorschriften durchgeführt werden und
- die Arbeiten dürfen den Umfang der im Instandhaltungsprogramm aufgeführten Arbeiten nicht übersteigen

## 5.3. Behebung / Fortschreibung von Mängeln

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-103 aus dem EASA-CAME.*

## 5.4. Durchführung der Arbeiten

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-103 aus dem EASA-CAME.*

## 5.5. Freigabe

Nach Abschluss der Arbeiten muss der Pilot/Halter eine Freigabebescheinigung im Bordbuch nach der Stelle mit dem Mangel/der Störung eintragen. Werden die Arbeiten nicht vollständig abgeschlossen, so ist dies in der Freigabebescheinigung zu vermerken.

Ist die Flugsicherheit ernsthaft beeinträchtigt, so darf keine Freigabebescheinigung ausgestellt werden. Dies gilt, wenn der sichere Betrieb nicht sichergestellt ist oder zu einer unsicheren Situation führen kann, z.B. signifikante Risse, Verformungen, Strukturschäden, Brandgefahr, Funkenschlag, Leckagen und der Ausfall von Noteinrichtungen oder ganzen Systemen. Eine nicht durchgeführte aber fällige LTA ist ebenfalls sicherheitskritisch.



Alle Freigabebescheinigungen an Annex-II-Luftfahrzeugen müssen auf die LuftGerPV §12 als Rechtsgrundlage hinweisen, z.B. in der Form:

Freigabebescheinigung gem. Art. 12 LuftGerPV. Kennzeichen: ..... Betriebszeit: ..... Durchgeführte Instandhaltung: .....		
Ort, Datum	Es wird bescheinigt, dass die angegebenen Arbeiten, wenn nicht anders angegeben, in Übereinstimmung mit dem Teil M der VO(EG) 2042/2003 ausgeführt wurden und das hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird. **	Unterschrift Piloten- lizenz-Nr. **

Das Original des Befund- und Arbeitsberichtes muss in den L-Akten abgelegt sein. Verantwortlich dafür ist der Halter. Besteht ein Überwachungsvertrag, so ist ein weiterer Aufkleber mit dem gleichen Text auf ein DIN-A4-Blatt zu kleben, das DIN-A4-Blatt ist mit dem Kennzeichen des Luftfahrtgerätes zu versehen und ggf. zusammen mit einer Kopie des Befund- und Arbeitsberichtes innerhalb von 4 Wochen an die CAMO zu senden.

## 6. Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-103 aus dem EASA-CAME.*



## 1 Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2 Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

## 3 Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

## 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M, [M.A.304, AMC M.A.304, M.A.708](#)

[Verordnung \(EG\) 748/2012 Teil 21](#) [Abschnitt D und M](#)

## 5 Verfahren

Alle Änderungen an einem Luftfahrtgerät sind in den Instandhaltungsunterlagen aufzuzeichnen.

### 5.1 Änderungen über Technische Mitteilungen

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

### 5.2 Änderungen über STCs (EMZ)

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

### 5.3 Eigene Änderungsvorschläge

Änderungen sind in zwei Kategorien zu unterscheiden.

- Geringfügige Änderungen und
- Erhebliche Änderungen

Alle Änderungen müssen vor dem Beginn der Arbeiten vom LBA oder vom Musterbetreuer zugelassen werden oder als Änderung gemäß CS-STAN durchgeführt werden. Die Entscheidung, ob eine geringfügige oder erhebliche Änderung vorliegt, trifft der Musterbetreuer.

#### 5.3.1 Geringfügige Änderungen

Der PCA oder der Halter stellen die Daten der Änderung in Form einer Arbeitsanweisung oder eines Entwicklungsberichtes bereit. Der PCA stimmt der Anweisung/dem Bericht durch seine Unterschrift zu. Anschließend erfolgt die Beantragung der Genehmigung beim Musterbetreuer oder dem LBA.



## 5.3.2 Erhebliche Änderungen

Erhebliche Änderungen müssen von der **national genehmigten Entwicklungsabteilung** des Musterbetreuers vorbereitet, dokumentiert und zugelassen werden. Der PCA muss sicherstellen, dass Instandhaltungsmaßnahmen nur nach zugelassenen Unterlagen durchgeführt werden.

## 5.3.3 Änderungen gemäß CS-STAN

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

### 5.3.3.1 Austausch bzw. Installation von Komponenten

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

### 5.3.3.2 Anwendung von Reparaturverfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*

### 5.3.3.3 Freigabe von Änderungen nach CS-STAN

Alle Freigabe mit Ausnahme von

- Sitzkissen inkl. solchen aus anderen Schaumstoffen
- Kraftstoffen (gegen UL 91, HEUMCO 91/96 und 91/98 UL),

welche durch den Piloten/Eigentümer freigegeben werden können, müssen durch Freigabeberechtigtes Personal nach Teil-66 freigegeben werden.

Freigaben nach CS-STAN von Teil-66-Personal unter einer Teil-MF-Genehmigung können an allen **LBA**-zugelassenen Luftfahrzeugen durchgeführt werden.

Solange für Segelflugzeuge und Motorsegler noch keine Teil-66-Berechtigungen existieren, können Freigaben von freiem CS-Personal (mit nationaler Berechtigung) nur an Luftfahrzeugen durchgeführt werden, die im nationalen Register der Nation registriert sind, die auch die Verantwortung für die Freigabeberechtigung inne hat.

Der Freigabeberechtigte hat Aufzeichnungen über die Änderung/Reparatur zu führen und in einem Formblatt Form-123 zu dokumentieren. Hierin sind u.a. aufzuführen:

- eine Liste der Teile
- eine Liste der zugrunde liegenden Dokumente
- Anweisungen für weiter gehende Instandhaltungsmaßnahmen

Das Bordbuch muss eine Freigabebescheinigung und einen Verweis auf die Form-123 beinhalten. Formblatt und Freigabebescheinigung müssen vom selben Freigabeberechtigten unterschrieben sein.

## 6 Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-104 aus dem EASA-CAME.*



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-105 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-105 aus dem EASA-CAME.*

## 3. Verantwortung

Der gesamte Personenkreis der CAMO sowie die Halter gemäß VA-II-LTT-103 sind verpflichtet, Mängel an Luftfahrtgeräten an den PCA zu melden. Dieser ist verantwortlich für die Weitergabe der Informationen an das Luftfahrt-Bundesamt.

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1231/2014, Teil M, [M.A.202, AMC M.A.202](#)  
NfL 2-107-15 Bekanntmachung des Luftfahrt-Bundesamtes über die Meldung von Störungen  
LBA-Form 44 Technische Störungsmeldung  
VA-II-LTT-103 Wartung und Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

## 5. Verfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-105 aus dem EASA-CAME.*

## 6. Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-105 aus dem EASA-CAME.*



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-106 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-106 aus dem EASA-CAME.*

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-106 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M,

M.A.304, M.A.305 b - h, AMC M.A.305-d, M.A.307,  
AMC M.A.307, M.A.714 c bis d, M.A.714 f bis g

## 5. Verfahren

*Es gelten die Anweisungen der VA-C-LTT-106 aus dem EASA-CAME mit folgender Abweichung:*

Statt der VA-C-ORG-105 kommt die VA-**II**-ORG-105 zur Anwendung.

## 6. Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-106 aus dem EASA-CAME.*



---

*Vertrag zur Bereitstellung von Instandhaltungsunterlagen durch den Halter*

*Es gilt unverändert der Vertrag aus dem EASA-CAME.*



## 1. Ziel und Zweck

Die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit setzt voraus, dass alle Arbeiten, die im Instandhaltungsprogramm niedergelegt sind, termingerecht nach den vorgeschriebenen Unterlagen durchgeführt werden. Das bedingt, dass Änderungen am Instandhaltungsprogramm sowie die Überschreitung festgelegter Betriebsstundengrenzen, Aktionen zur Instandhaltung auslösen müssen.

Der Mechanismus, nach dem diese Auslösung funktioniert, wird hier beschrieben.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für den PCA der CAMO für Luftfahrzeuge in der überwachten Umgebung.

## 3. Verantwortung

Der PCA ist für die Änderungen dieser Verfahrensanweisung verantwortlich sowie auch für die Ausführung der hier beschriebenen Arbeiten.

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014 - Teil M, Paragraphen M.A.302, AMC M.A.302, M.A.708 a & b,  
M.A.709, M.A.711 a,  
M.A.714 a, AMC M.A.714 1

- VA-**II**-LTT-101 Erstellung, Pflege und Verteilung der Instandhaltungsprogramme
- VA-**II**-LTT-102 Verträge zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- VA-**II**-LTT-106 Pflege, Aufbewahrung und Übergabe von Instandhaltungsunterlagen

## 5. Verfahren

*Es gelten die Anweisungen der VA-C-LTT-108 aus dem EASA-CAME mit folgender Änderung:*

Statt der VA-C-LTT-106 gilt die VA-**II**-LTT-106

## 6. Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-LTT-108 aus dem EASA-CAME.*



# 1 Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-QM-101 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

# 2 Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die gesamte Annex-II-CAMO.

# 3 Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-QM-101 aus dem EASA-CAME.*

# 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M M.A.712, AMC M.A.712 a und b

# 5 Verfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-QM-101 aus dem EASA-CAME.*

# 6 Anhang

*Es gelten die Anweisungen der VA-C-QM-101 aus dem EASA-CAME mit folgender Ergänzung:*

Die Tabelle im Anhang 1 erhält eine zusätzliche Zeile.

Nationale Forderungen gem. LuftGerPV					Mai				
---	--	--	--	--	-----	--	--	--	--



## 1. Ziel und Zweck

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-IST-101 aus dem EASA-CAME.

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-IST-101 aus dem EASA-CAME.

## 3. Verantwortung

Die Verantwortung für die Abgrenzung zwischen Piloten/Eigentümer-Instandsetzung, komplexer und nicht komplexer Instandsetzung trägt der PCA der CAMO bei Vorliegen eines Vertrages zur Überwachung. Er muss sich ggf. Unterstützung zur Entscheidungsfindung bei Freigabeberechtigtem Personal einholen.

Die Bewertung von Schäden sowie alle Änderungen und Reparaturen müssen unter Verwendung von Unterlagen durchgeführt werden, die vom LBA, einem nationalen Entwicklungsbetrieb oder gemäß 21A.90B [CS-STAN Standard-Änderungen] oder 21A.431B [CS-STAN Standard-Reparaturen] von einem Freigabeberechtigten genehmigt sind

Instandsetzungen, die über den Rahmen der Piloten/Eigentümer-Instandsetzung hinausgehen, sind, bei Vorliegen eines CAMO-Vertrages, vor Beginn der Arbeiten durch den Halter bei der Prüforganisation anzumelden.

Dem ARS-Personal dient diese Verfahrensanweisung als Orientierungshilfe, ob die Instandhaltung des zur Prüfung der Lufttüchtigkeit anstehenden Luftfahrzeugs ordnungsgemäß abgewickelt wurde.

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M, M.A.304, Anlage VII & Anlage VIII,  
AMC zu Anhang VIII

Verordnung (EG) 1702/2003, Teil 21, 21A.90B, 21A.431B

VA-II-IST-102 Instandhaltungsaufträge

VA-II-LTT-104 Änderungen

## 5. Verfahren

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-IST-101 aus dem EASA-CAME.

## 6. Anhang

### Anmerkung zu 1]

### Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

Warte mit Technischem Ausweis des DAeC sind unabhängig von den Eigentumsverhältnissen und Piloten-Lizenzen <sup>1)</sup> auch berechtigt, Arbeiten im Umfang des Anhang VIII durchzuführen und Freigaben zu erteilen.

<sup>1)</sup> Hinweis: Ein gültiges Medical zur Ausübung der Rechte aus der Piloten-Lizenz ist dazu nicht notwendig.



Zusätzlich zu den Anforderungen von Anhang I (Teil M) sind vor der Durchführung von Instandhaltungsaufgaben im Rahmen der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer folgende Grundsätze zu beachten:

**a) Befähigung und Verantwortlichkeit**

1. Der Pilot/Eigentümer ist stets für jede von ihm durchgeführte Instandhaltung verantwortlich.
2. Vor der Ausführung einer Aufgabe im Rahmen der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer muss sich der Pilot/Eigentümer davon überzeugen, dass er die Befähigung zur Ausführung dieser Aufgabe besitzt. Der Pilot/Eigentümer ist dafür verantwortlich, sich mit den Standards zur fachgerechten Instandhaltung seines Luftfahrzeugs und mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm vertraut zu machen. Wenn der Pilot/Eigentümer nicht die Befähigung zur Durchführung der Aufgabe besitzt, kann die Aufgabe vom Piloten/Eigentümer nicht freigegeben werden.
3. Der Pilot/Eigentümer (oder das von ihm mit der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beauftragte Unternehmen gemäß Abschnitt A Unterabschnitt G dieses Anhangs) ist dafür verantwortlich, die Aufgaben des Piloten/Eigentümers in Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen im Instandhaltungsprogramm festzulegen und sicherzustellen, dass das Dokument rechtzeitig aktualisiert wird.
4. Die Genehmigung des Instandhaltungsprogramms hat gemäß M.A.302 zu erfolgen.

**b) Aufgaben**

Der Pilot/Eigentümer kann einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen durchführen, um den Allgemeinzustand und offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen.

Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer durchgeführt werden, wenn sie

1. entscheidende Auswirkungen auf die Sicherheit haben, sodass ihre fehlerhafte Durchführung die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs erheblich beeinträchtigt oder es sich um eine für die Flugsicherheit kritische Instandhaltungsaufgabe handelt, wie in M.A.402(a) angegeben und/oder
2. den Ausbau größerer Komponenten oder größerer Baugruppen erfordern und/oder
3. in Übereinstimmung mit einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einem Airworthiness Limitation Item durchgeführt werden, sofern nicht ausdrücklich von der Lufttüchtigkeitsanweisung oder dem Airworthiness Limitation Item erlaubt und/oder
4. die Verwendung von Spezialwerkzeugen, kalibrierten Werkzeugen (ausgenommen Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeuge) erfordern und/oder
5. die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z. B. zerstörungsfreie Prüfung, Systemtests oder Funktionsprüfungen für Avionikausrüstung) erfordern und/oder
6. unplanmäßige Sonderprüfungen beinhalten (z. B. Prüfung nach harter Landung) und/oder
7. Systeme betreffen, die für den Betrieb unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) erforderlich sind und/oder
8. in Anlage VII aufgeführt sind oder eine Instandhaltungsaufgabe an Komponenten gemäß M.A.502 darstellen.

Die Kriterien 1 bis 8 können durch weniger restriktive Anweisungen, die gemäß „M.A.302(d) Instandhaltungsprogramm“ erteilt wurden, nicht außer Kraft gesetzt werden.

Jede im Flughandbuch des Luftfahrzeugs als Vorbereitung des Luftfahrzeugs auf den Flug beschriebene Aufgabe (Beispiel: Montage der Tragflächen von Segelflugzeugen oder Flugvorbereitung) ist als Aufgabe des Piloten anzusehen und nicht als Instandhaltungsaufgabe des Piloten/Eigentümers und erfordert daher keine Freigabebescheinigung.



**c) Durchführung der Instandhaltungsaufgaben durch den Piloten/Eigentümer und Aufzeichnungen**

Die Instandhaltungsunterlagen wie in M.A.401 angegeben müssen während der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer jederzeit verfügbar sein und eingehalten werden. Angaben zu den bei der Durchführung der Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer verwendeten Unterlagen müssen gemäß M.A.803(d) in die Freigabebescheinigung eingetragen werden.

Der Pilot/Eigentümer muss das genehmigte Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das gegebenenfalls für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich ist, innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Instandhaltungsaufgabe durch den Piloten/Eigentümer gemäß M.A.305(a) unterrichten.“

**Anwendungsrichtlinien (AMC) zu Anhang VIII  
„Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Halter“**

siehe Teil-M

**Anmerkung zu 2] :**

Komplexe Instandhaltung, die in einem Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden muss (Anhang VII der Verordnung (EG) 1231/2014):

siehe Teil-M



# 1. Ziel und Zweck

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

Diese Verfahrensanweisung regelt die Beauftragung von Instandhaltungsmaßnahmen an einen Instandhaltungsbetrieb in einer überwachten Umgebung. Sie schließt damit an die VA-II-IST-101 an.

# 2. Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-IST-102 aus dem EASA-CAME.*

# 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-IST-102 aus dem EASA-CAME.*

# 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M, M.A.304, AMC M.A.304, M.A.610, Anlage VII und Anlage VIII

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil 21 Abschnitt D und M

VA-II-LTT-101 Erstellung, Pflege und Verteilung von Instandhaltungsprogrammen

**VA-II-LTT-104 Änderungen**

VA-II-IST-101 Abgrenzung zwischen Piloten-/Eigentümer, kleiner und komplexer Instandhaltung

VA-II-NPR-101 Prüfen von Freigabebescheinigungen

# 5. Verfahren

Ist die Instandhaltung nicht durch die Arbeiten gemäß Anhang VIII der VO (EG) 1321/2014 abgedeckt, so muss das Luftfahrzeug in einen Instandhaltungsbetrieb verbracht werden.

*Im Folgenden gelten die Anweisungen der VA-C-IST-102 aus dem EASA-CAME mit folgenden Änderungen in Text und Flussdiagrammen:*

Statt VA-C-IST-101 kommt VA-II-IST-101 zur Anwendung.

Statt VA-C-NPR-101 kommt VA-II-NPR-101 zur Anwendung.

# 6. Anhang

**Anmerkung zu 1]** Anstoß einer Instandhaltungsmaßnahme durch den PCA

Der PCA kann auf Grund des Instandhaltungsprogramms ebenfalls Instandhaltungsmaßnahmen anstoßen. Zur Auswahl eines Instandhaltungsbetriebes stimmt er sich mit dem Halter ab oder sendet das Formular zur Auswahl an den Halter.

Die Line-Maintenance muss in dem im Vertrag festgelegten Instandhaltungsbetrieb stattfinden. Im Übrigen kann der Halter aus der Menge der Instandhaltungsbetriebe mit EASA-Zulassung einen für ihn geeigneten auswählen. Die Auswahl des Betriebes muss im nächsten Schritt vom PCA genehmigt werden.

**Anmerkung zu 2]** Prüfung des Befund- und Arbeitsberichtes sowie Genehmigung des Betriebes

Der PCA prüft den Arbeits- und Befundbericht auf Plausibilität



- ist der Schaden ausreichend beschrieben und
- sind die gewählten Reparaturmethoden
  - den Herstellerunterlagen zu entnehmen oder
  - vom LBA genehmigt (z.B. im Rahmen von früher genehmigten, allgemeinen Instandhaltungsunterlagen) oder
  - von einem nationalen Entwicklungsbetrieb genehmigt oder
  - von der EASA genehmigt
  - durch CS-STAN (Standard-Reparaturmethoden) abgedeckt.

Bei Abweichungen muss er eine Klärung herbeiführen und ggf. den Instandhaltungsbetrieb auffordern, alternative Instandhaltungsverfahren beim Musterbetreuer/einem nationalen Entwicklungsbetrieb/dem LBA genehmigen zu lassen oder gemäß CS-STAN zu dokumentieren (siehe VA-II-LTT-104).

Er prüft weiterhin, ob der vom Halter ausgewählte Instandhaltungsbetrieb

- zugelassen (anhand der nationalen Zulassungs-Nr.) und
- geeignet (Scope of Work in der Zulassung, Erfahrungen mit dem Betrieb)

ist.

Der PCA prüft weiterhin, ob Mängel durch den Instandhaltungsbetrieb entdeckt wurden, die gemäß VA-II-LTT-105 an die Behörde gemeldet werden müssen und ob diese Meldung durch den Betrieb bereits erfolgt ist. Wenn nicht, meldet der PCA gemäß VA-II-LTT-105.

### **Anmerkung zu 3]** Prüfung

Der PCA prüft anhand der Unterlagen des Instandhaltungsbetriebes, ob alle Arbeiten durchgeführt und dokumentiert wurden. Bei Mängeln reklamiert er direkt beim Instandhaltungsbetrieb mit Kopie an den Halter.



## 1. Ziel und Zweck

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-101 aus dem EASA-CAME.

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für den Leiter der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bei Luftfahrzeugen, die in der überwachten Umgebung der Annex-II-CAMO betrieben werden sowie für deren ARS-Personal bei der Prüfung der Lufttüchtigkeit.

## 3. Verantwortung

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-101 aus dem EASA-CAME.

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014

Artikel 4, Abs. 4, Artikel 7, Abs. 3 g)

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M

M.A.607, M.A.710 a bis d,  
AMC M.A.710 a bis c, M.A.801 d bis i, M.A.901

VA-II-IST-102            Instandhaltungsaufträge

VA-II-LTT-103            Wartung und Instandhaltung durch den Piloten/Halter

## 5. Verfahren

Freigabebescheinigungen können von Prüfern für Luftfahrtgerät mit entsprechender nationaler Berechtigung oder von Freigabeberechtigtem Personal für Segelflugzeuge und Motorsegler gemäß Teil-66 ausgestellt werden.

Kopien der Freigabebescheinigungen werden vom Halter an den Betrieb weiter geleitet, sofern das Luftfahrzeug in der überwachten Umgebung des Betriebes betrieben wird.

Sie können aus folgenden Quellen stammen:

- vom Halter oder Piloten des Luftfahrzeuges ausgestellt (Wartung/Instandhaltung durch den Piloten/Halter)
- von Personal des DAeC mit Technischem Ausweis, eingeschränkt auf die Arbeiten gemäß Anhang VIII aber nicht beschränkt bezüglich der Eigentumsverhältnisse oder Piloten-Lizenz
- von Freigabeberechtigtem Personal ausgestellt, sofern das Luftfahrzeug nicht in einer überwachten Umgebung betrieben wird.
- von Freigabeberechtigtem Personal eines national genehmigten Instandhaltungsbetriebes ausgestellt
- von Personal eines Instandhaltungsbetriebes, dass eine ICAO-Lizenz für die Instandhaltung des Musters und mindestens 5 Jahre Instandhaltungserfahrung besitzt, wenn bei unvorhergesehenen Ereignissen kein Freigabeberechtigtes Personal an dem nicht betriebseigenen Standort zur Behebung des Schadens zur Verfügung stand. Der Betrieb muss entsprechend Nachweise über die Behebung des Schadens und zur Freigabe zur Verfügung stellen. Die Freigabe ist vom Personal eines Instandhaltungsbetriebes oder Teil-66-Personal innerhalb von 7 Tagen erneut zu prüfen und freizugeben.



- von anderen Personen mit mindestens 3 Jahren Erfahrung in der Instandhaltung von Luftfahrtgerät in einem ähnlichen Bereich, durch Autorisation des Halters, wenn bei unvorhergesehenen Ereignissen kein Instandhaltungsbetrieb zur Behebung des Schadens zur Verfügung stand. Der Halter muss entsprechende Nachweise über die Behebung des Schadens und zur Freigabe zur Verfügung stellen. Die Freigabe ist vom Personal eines Instandhaltungsbetriebes oder Teil-66-Personal innerhalb von 7 Tagen erneut zu prüfen und freizugeben.

In allen Fällen sind folgende Angaben zu prüfen:

- Sind die Arbeiten eindeutig beschrieben?
- Ist die Person des Pilot/Halter/DAeC-Wart berechtigt, die Arbeiten durchzuführen?
- War der Instandhaltungsbetrieb berechtigt, die Arbeiten durchzuführen (sollte eigentlich vor Auftragsvergabe bereits geklärt sein, könnte aber bei Änderungen des Auftragsumfanges oder bei der Prüfung von Luftfahrzeugen, die nicht in der überwachten Umgebung einer CAMO betrieben werden, nochmals zu prüfen sein)
- War das freigabeberechtigte Personal berechtigt, die Arbeiten durchzuführen. (Freigabebescheinigungen für Instandhaltung außerhalb der Piloten-/Eigentümer-Instandhaltung, die in der überwachten Umgebung nicht von einem Instandhaltungsbetrieb ausgestellt wurden, verstoßen gegen die überwachte Umgebung!)
- Ist die Freigabebescheinigung durch den Halter/Piloten/DAeC-Wart/Instandhaltungsbetrieb/Teil-66-Freigabeberechtigten abgezeichnet?
- Sind die verwendeten Instandhaltungsunterlagen aufgeführt und waren diese augenscheinlich aktuell

Sind Fragen offen, so sind diese zu klären. Im Zweifelsfall ist der Halter zu informieren, dass Unklarheiten bestehen und das Luftfahrzeug ist für den weiteren Betrieb zu sperren (überwachte Umgebung) bzw. die Lufttüchtigkeit ist nicht zu bescheinigen (Prüfung der Lufttüchtigkeit).

Sind keine Fragen offen, so sind im Falle der Überwachten Umgebung die Listen des Instandhaltungsprogramms bzw. die EDV-Datenbank auf den neuesten Stand zu bringen (Wartungsintervalle, laufzeitbegrenzte Teile, etc.).

Die Freigabebescheinigung ist zu den Betriebsaufzeichnungen zu heften, sofern sie nicht im Bordbuch eingetragen ist.

## 6. Anhang

Nicht belegt



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-102 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für den Leiter der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (PCA) der **Annex-II**-CAMO sowie des zugehörigen ARS-Personals.

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-102 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014,

Artikel 3, Abs. 4

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M

M.A.710 a bis d, AMC M.A.710 a bis d, M.A.711 a),  
M.A.901, AMC M.A.901,  
**LuftGerPV**

VA-**II**-ORG-102

Änderungsdienst

VA-**II**-NPR-103

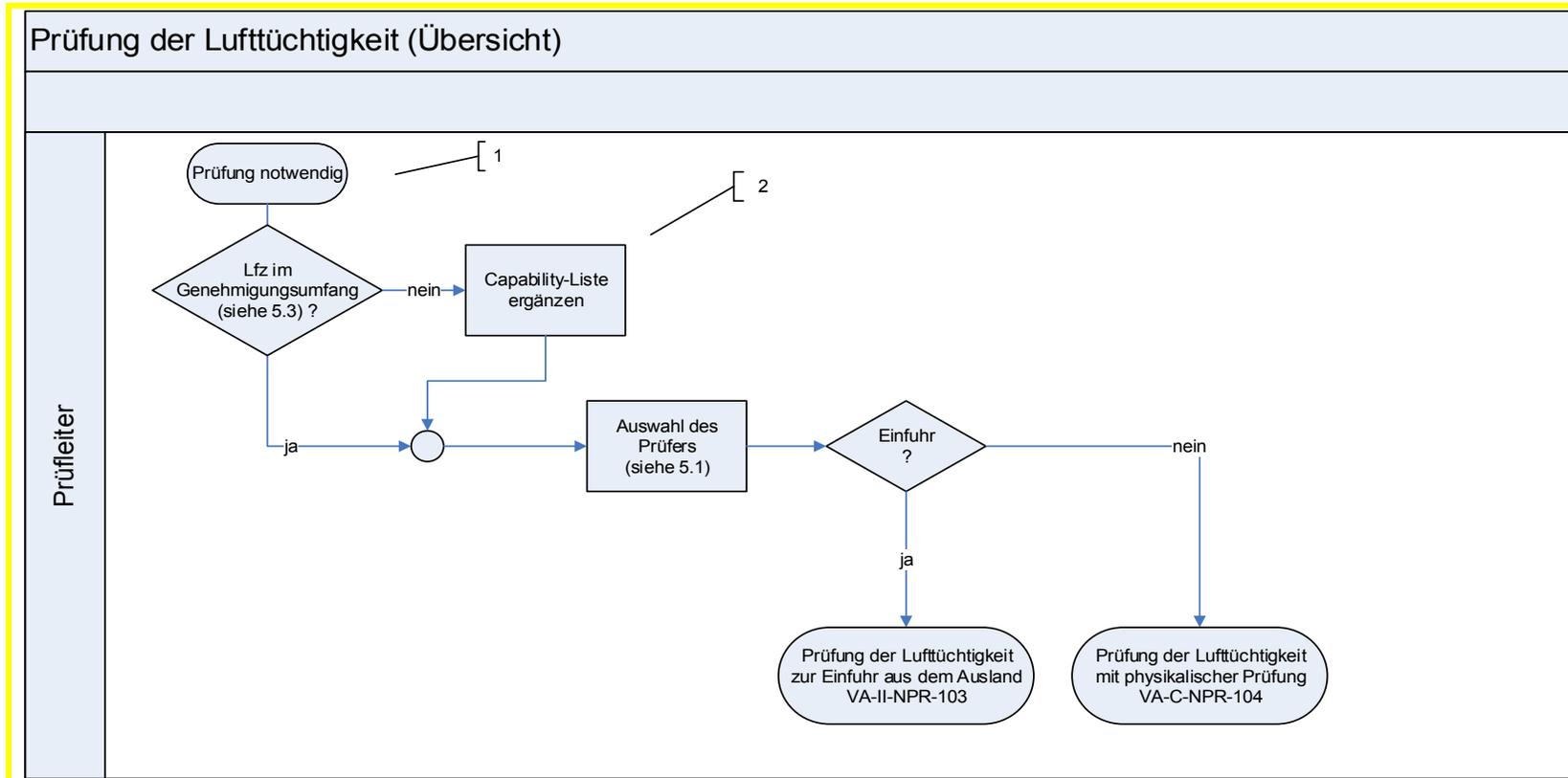
Prüfung der Lufttüchtigkeit zur Einfuhr

VA-**II**-NPR-104

Prüfung der Lufttüchtigkeit mit Physikalische Prüfung



## 5. Verfahren





## 5.1. Auswahl des Prüfers der Lufttüchtigkeit

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-102 aus dem EASA-CAME.

## 5.2. Prüfzeitraum

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-102 aus dem EASA-CAME.

## 5.3. Prüfung auf Übereinstimmung mit dem Genehmigungsumfang

Wird das Luftfahrzeug erstmalig durch diese Organisation geprüft, so muss der PCA prüfen, ob das Muster bereits in der Capability-Liste der Organisation enthalten ist. Dies geschieht beim Einpflegen der Luftfahrzeugdaten in das EDV-System. Ist das Muster nicht in der Capability-Liste enthalten, so muss es gemäß VA „Änderungsdienst“ aufgenommen werden, bevor die Prüfung begonnen wird.

## 5.4. Prüfaufträge für Luftfahrzeuge.

Die Prüfung von Luftfahrzeugen wird vom Halter per Post, Fax, Email oder Internet in Auftrag gegeben.

Die vom Halter zu bestätigenden Bedingungen müssen mindestens folgenden Inhalt haben:

- Umfang der Leistungen (Art der Prüfung)
- einen Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen
- eine Liste der Voraussetzungen für die Durchführung der Prüfung
  - das das Luftfahrzeug in sauberem Zustand vorzuführen ist
  - das alle Bord-, Log-, Betriebs- und Wartungshandbücher bereit zu halten sind
  - das alle Instandhaltungsunterlagen bereit zu halten sind (LTA-Übersicht, Massenübersicht, akt. Ausrüstungsverzeichnis, CRS für elektr. Anlage, Betriebszeitenübersicht, Flugbericht, **Instandhaltungsunterlagen oder ggf. IHP**, etc.)
  - das der Halter bestätigt, alle ggf. durchgeführten Änderungen an dem Luftfahrzeug dem ARS-Personal bekannt gemacht zu haben

## 5.5. Prüfaufträge (Formulare)

Die Formulare für die Prüfung werden teilweise aus der EDV bereits mit Daten gefüllt. So sind hier mindestens folgenden Angaben bereits im Formular enthalten:

- ARC-Nr. / Empfehlungs-Nr.
- Muster / Werknummer / Kennblatt-Nr. / Ausgabe / Baujahr

Das ARS-Personal kann die Formulare kurz vor dem Prüfungstermin aus dem Internet-Portal ausdrucken und hat die Vorgaben mit dem vorgefundenen Bestand zu prüfen und muss ggf. die Angaben auf dem Formblatt anpassen.

## 6. Anhang

**Anmerkung zu 1]** Prüfungsanforderungen

Die Anforderung zur Durchführung einer Prüfung kann kommen:

- vom **Halter**
- nach Einfuhr eines Luftfahrtgerätes aus **dem Ausland**
- zur Ausfuhr eines Luftfahrtgerätes



- der das Lfz nicht in einer überwachten Umgebung betreibt
- zur Verkehrszulassung

In diesen Fällen ist eine Prüfung gegen den Genehmigungsumfang gem. Kap. 5.3 notwendig.

**- von Leiter der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit**

- turnusmäßig nach 12 Monaten
- auf Anordnung des LBA

Vor Bestätigung eines Prüfauftrages muss in jedem Fall durch die Geschäftsstelle kontrolliert werden, ob der in Frage kommende ARS eine gültige Autorisierung für dieses Luftfahrzeugmuster seitens der CAMO hat. Diese Prüfung geschieht erstmals bei der Zuweisung des ARS zu einem Luftfahrzeug (diese Zuweisung ändert sich im Allgemeinen nur in seltenen Fällen). Im jährlichen Auftragsfall wird dann nochmals die Gültigkeit der Autorisierung auf zeitlichen Ablauf abgeprüft, bevor der Prüfauftrag bestätigt wird.

**Anmerkung zu 2] „Überwachte Umgebung“**

Bevor die 2-maligen Verlängerung des ARC zulässig ist, müssen folgende formale Bedingungen erfüllt sein:

1. das Luftfahrzeug muss länger als 12 Monate vertraglich an eine CAMO gebunden sein
2. jegliche Instandsetzung, außer der durch das Instandhaltungsprogramm festgelegten Instandhaltung durch den Piloten/Halter, muss in einem Instandhaltungsbetrieb durchgeführt worden sein.

**Anmerkung zu 4] Erweiterung des Genehmigungsumfanges um Muster**

Für die Erweiterung des Genehmigungsumfanges sind dem LBA die in **der VA „Änderungsdienst“** aufgeführten Unterlagen vorzulegen.



# 1. Ziel und Zweck

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

Diese Verfahrensanweisung beschreibt den Ablauf einer Prüfung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit, wie sie bei einer Prüfung zur **Einfuhr ausgeführt** wird.

**Einfuhr** bezeichnet in diesem Fall das Verbringen eines Luftfahrzeugs aus einem nicht-deutschen Luftfahrzeugregister in die Luftfahrzeugrolle des LBA. eingeführt werden können nur Luftfahrzeuge mit einer deutschen Musterzulassung oder die Luftfahrzeuge müssen als Einzelstücke mit Datenblatt zugelassen werden.

Die Prüfung ist modular beschrieben, um doppelte Beschreibung einzelner Module in verschiedenen Prüfungen zu vermeiden.

# 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für den PCA der **Annex-II**-CAMO.

# 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-103 aus dem EASA-CAME.*

# 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M

M.A.710 a bis d, AMC M.A.710 a bis c, M.A.901, AMC M.A.901 d, M.A.904, AMC M.A.904 a und b  
**LuftGerPV**

**NfL II – 33/13** Änderung des nationalen Luftrechts zur Anpassung der LuftVZO und LuftGerPV Instandhaltungsbetriebsgenehmigungen zur Instandhaltung Deutsch registrierter nationaler Luftfahrzeuge

**LuftGerPV §4** Anerkennung der Musterprüfung anderer Stellen

**LuftGerPV §6** Anerkennung der Instandhaltungsnachweise anderer Stellen

VA-**II**-NPR-102 Auswahl der durchzuführenden Prüfung

VA-**II**-NPR-106 Prüfung der Instandhaltungsunterlagen

VA-**II**-NPR-107 Prüfung des Zustandes des Luftfahrtgerätes

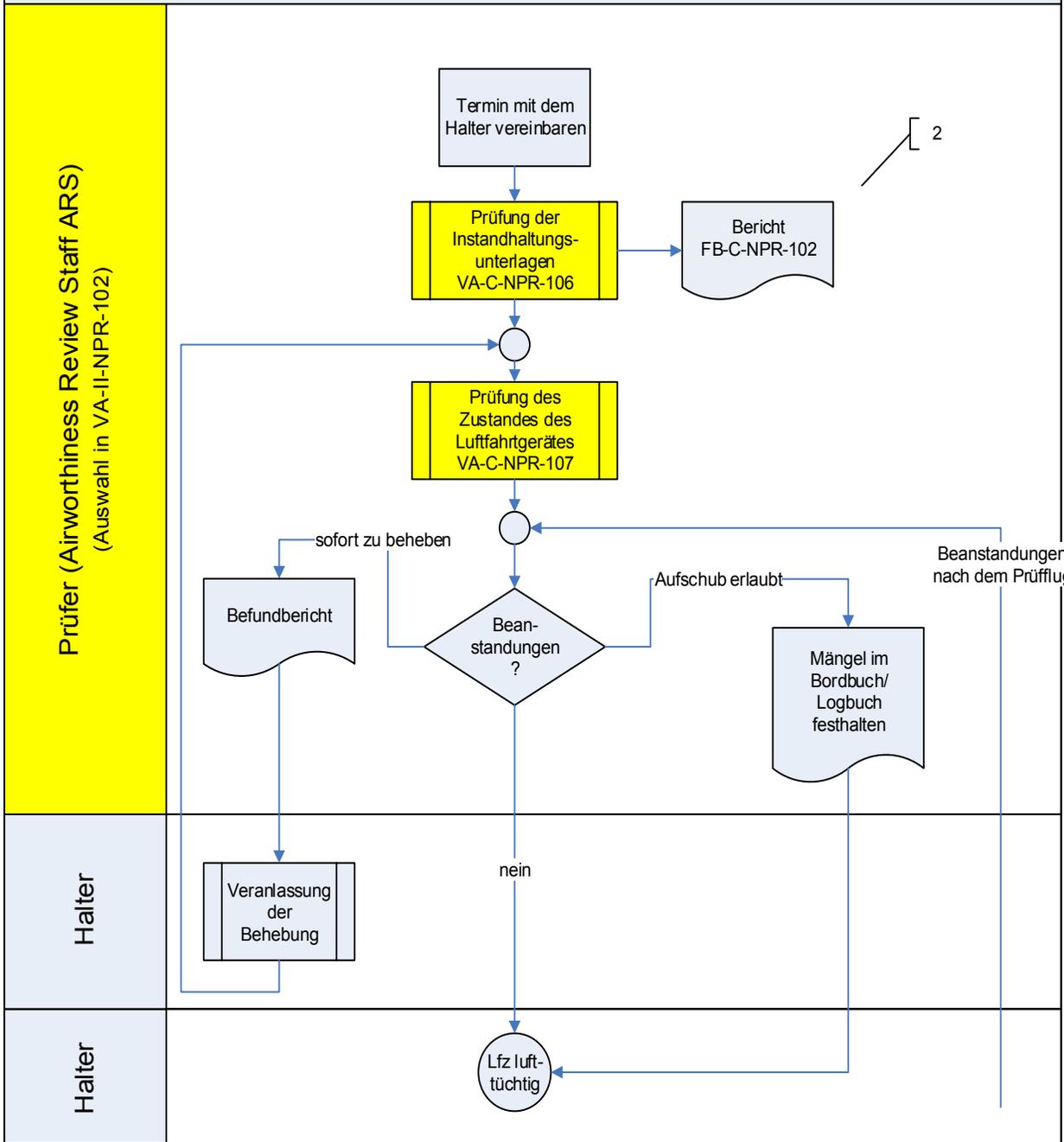
VA-**II**-NPR-108 Abschluss der Prüfung

# 5. Verfahren



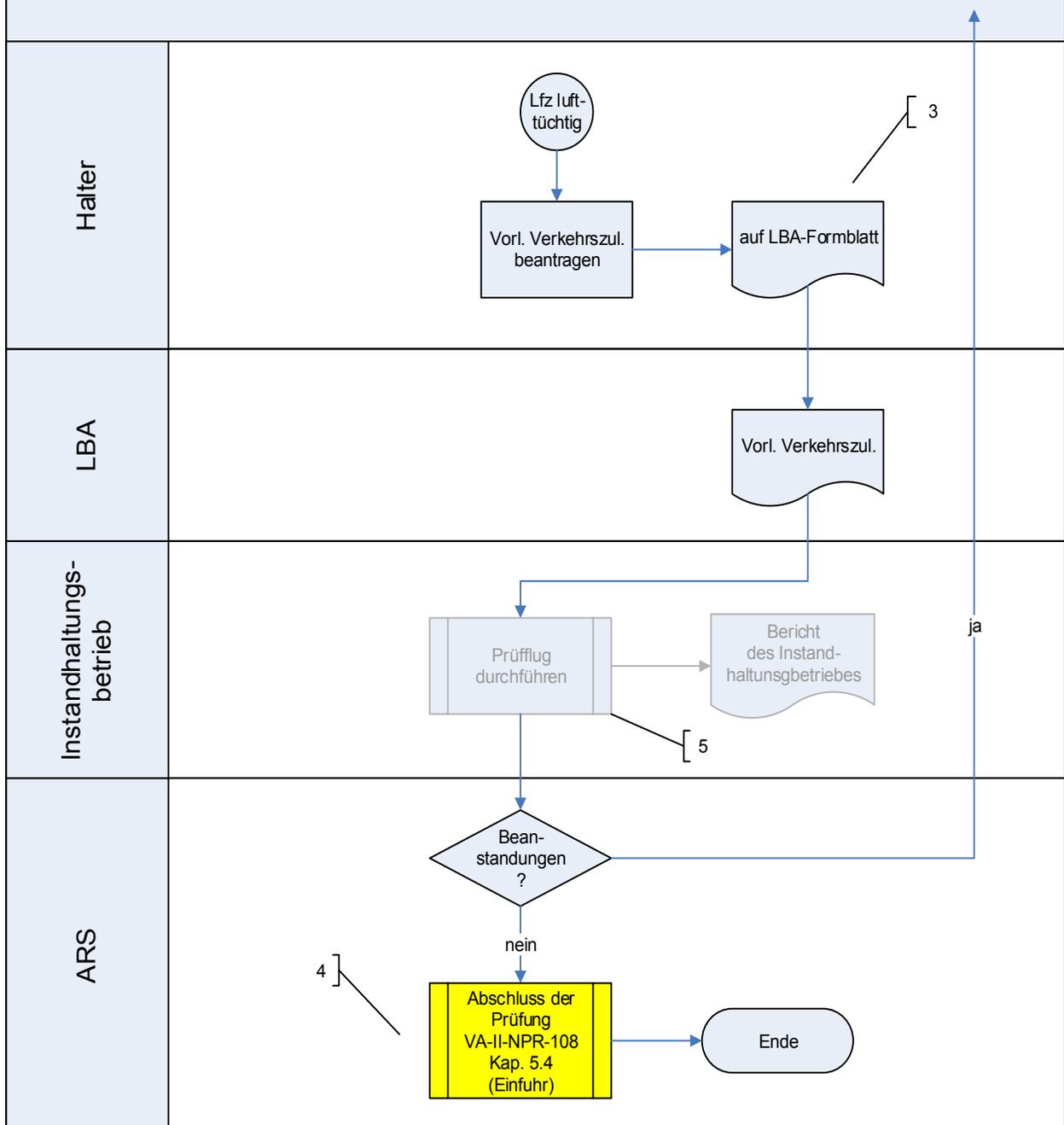


Einfuhrprüfung (Fortsetzung)





## Einfuhrprüfung (Fortsetzung)



## 6. Anhang

**Anmerkung 1]:** Das LBA ist formlos aber mit folgenden Details mindestens 10 Arbeitstage vor Beginn der Prüfung zu informieren:

- Lfz-Muster,
- Werk-Nr.,
- Baujahr



- Standort (bzw. Ort der beabsichtigten Prüfung)
- Einfuhr aus welchem Land
- Datum/Zeit der beabsichtigten Prüfung
- Lfz mit/ohne CofA des Exportlandes

**Anmerkung zu 2]:** Instandhaltungsunterlagen

Folgenden Punkten ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen:

- Entspricht das Lfz, seine Konfiguration und seine Ausrüstung dem **LBA-Kenn- oder Datenblatt**
- Ist die eingebaute Ausrüstung durch **die EASA oder das LBA** zugelassen
- Stimmt das Ausrüstungsverzeichnis mit der eingebauten Ausrüstung überein
- Sind für alle Ausrüstungsgegenstände die Prüfbescheinigungen vorhanden
- Ist der Wägebericht aktuell und ist das aktuelle Ausrüstungsverzeichnis angezogen
- Liegen die Handbücher in deutscher Sprache und mit dem richtigen Revisionsstand vor
- Sind alle Hinweisschilder lt. Flug- und Wartungshandbuch vorhanden und in Deutsch
- Sind alle ADs/LTAs durchgeführt
- Sind Kennzeichen und Bundesflagge nach den nationalen Vorschriften aufgebracht
- Sind die letzten Instandhaltungsarbeiten von
  1. National vom LBA zugelassenen Betrieben vorgenommen worden oder
  2. Piloten/Eigentümer/DAeC-Wart gemäß dem alten IHP vorgenommen worden oder
  3. Freiem Freigabeberechtigten Personal (Teil-66-Personal) vorgenommen worden oder
  4. National zugelassenen Betrieben im Ausland vorgenommen worden?

**Im Fall 1. bis 3. sind die Instandhaltungsmaßnahmen ohne weitere Maßnahmen rechtmäßig.**

**Anmerkung zu 3]:** Eine vorläufige Verkehrszulassung ist nur notwendig, wenn zur Beurteilung der Lufttüchtigkeit ein Prüfflug notwendig ist (siehe auch Anmerkung 5).

**Formblatt "Antrag auf vorläufige Verkehrszulassung"**

**Das Formblatt ist bez. Halter und Lfz wie üblich auszufüllen.**

**Die Unbedenklichkeitserklärung ist vom Prüfer der Lufttüchtigkeit zu unterschreiben.**



#### **Anmerkung zu 4]: Empfehlung**

Zusätzlich zu den Angaben auf Formblatt FB-C-NPR-102 sind dem LBA folgende Angaben zu machen:

- Herstellungsstaat
- Hersteller
- vorheriges Kennzeichen
- ggf. die Nummer des **Export-Zertifikates**
- die Nummer der Lärmzulassung
- Vergleich des früheren mit dem jetzigen Instandhaltungsprogramm
- **das neue Instandhaltungsprogramm**

Weiterhin sind folgende Dokumente mit zu senden:

- Zulassungsantrag
- Original Export-Zertifikat
- zugelassene Flughandbücher
- die Liste der LTAs
- Betriebszeitenübersicht
- ggf. eine Liste der Änderungen mit Ihren Zulassungen
- eine Liste der Instandhaltungsarbeiten, die ggf. notwendig sind, um das alte in das neue Instandhaltungsprogramm zu überführen
- eine Kopie des Flugberichtes
- das genehmigte / selbsterklärte IHP
- der Nachweis nationaler Forderungen
- ein Foto des feuerfesten Typenschildes (mit dem neuen Kennzeichen)

#### **Anmerkung zu 5]: Prüfflüge**

Prüfflüge sind im Normalfall nur nach Instandhaltungsarbeiten durch freigabeberechtigtes Personal durchzuführen. Im Rahmen der Prüfung der Lufttüchtigkeit kann daher auf die Prüfflüge der Instandhaltung verwiesen werden, so dass Prüfflüge im Zusammenhang mit der Prüfung nur im besonderen Einzelfall notwendig sind. Die Entscheidung, ob ein Prüfflug notwendig ist, trifft das ARS-Personal. Dann muss die Durchführung des Prüffluges durch einen entsprechend genehmigten Instandhaltungsbetrieb **oder freie Freigabeberechtigte gem. Teil-66** organisiert werden.



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-104 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2. Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die ARS der **Annex-II**-CAMO.

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-104 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M

M.A.710 a bis d, AMC M.A.710 a bis c, M.A.901,  
AMC M.A.901

VA-**II**-NPR-102 Auswahl der durchzuführenden Prüfung

VA-**II**-NPR-106 Prüfung der Instandhaltungsunterlagen

VA-**II**-NPR-107 Prüfung des Zustandes des Luftfahrtgerätes

VA-**II**-NPR-108 Abschluss der Prüfung

VA-**II**-IST-102 Instandhaltungsaufträge

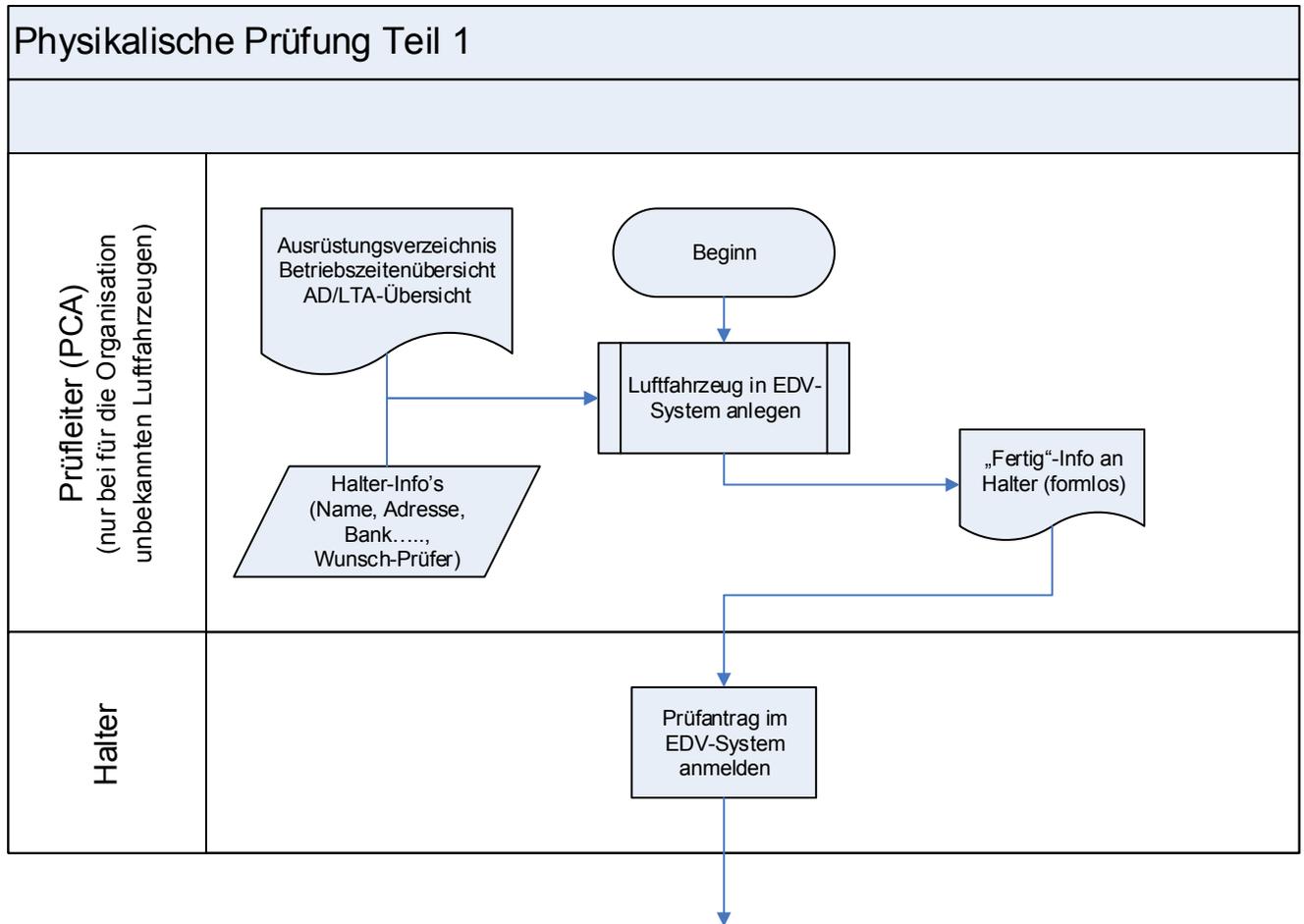
## 5. Verfahren

### 5.1. Prüfzeitraum

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-104 aus dem EASA-CAME.*

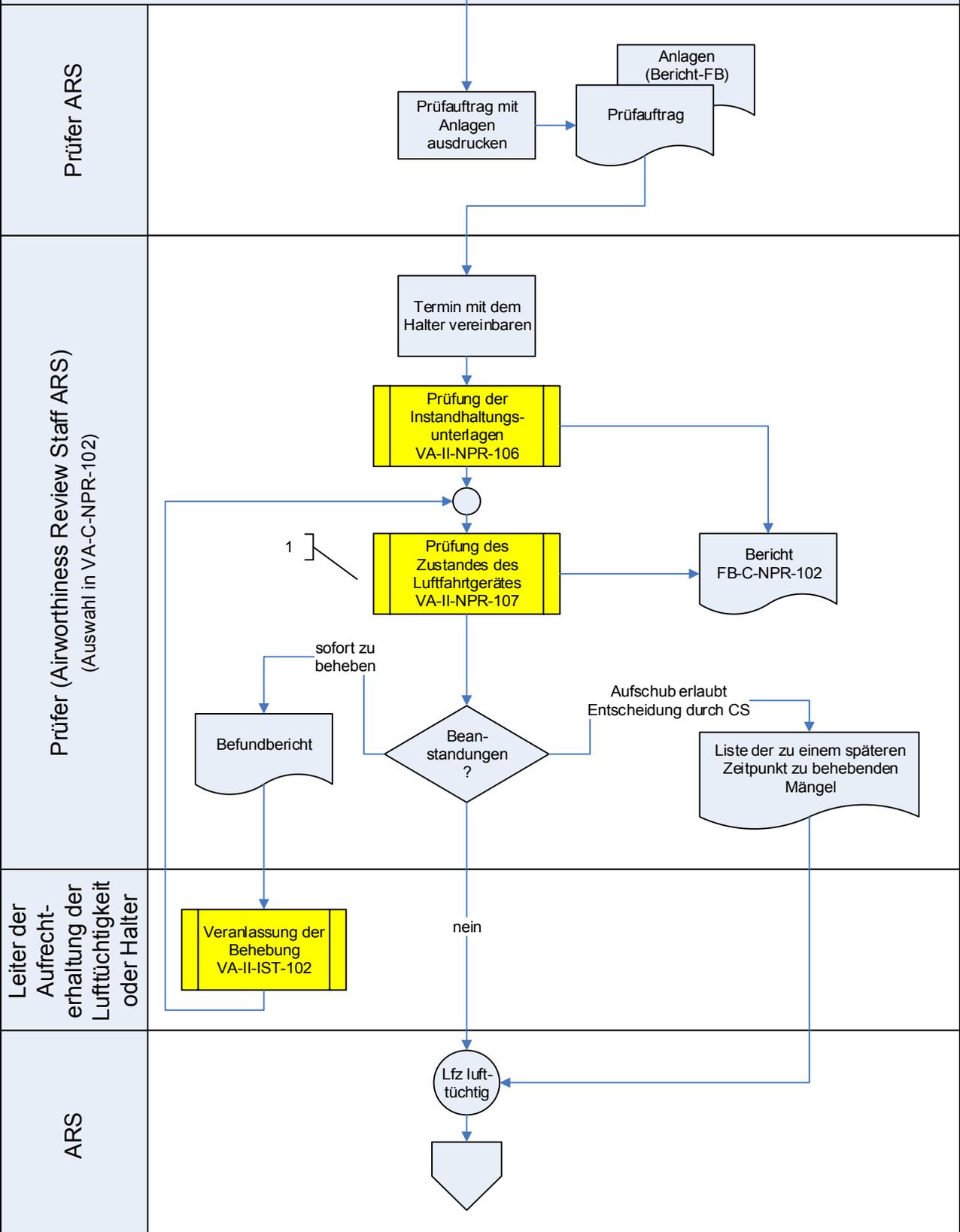


## 5.2. Prüfung



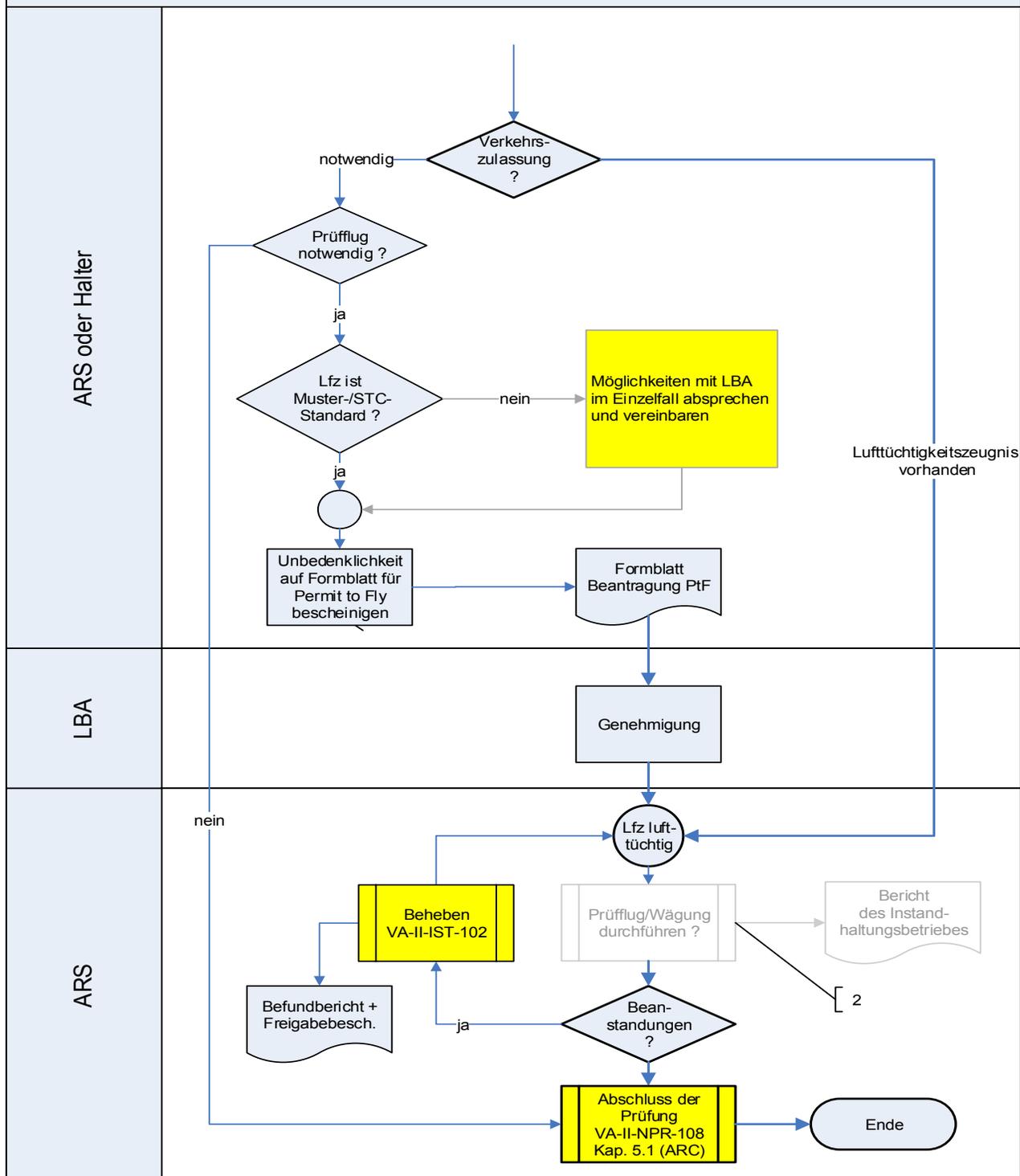


Physikalische Prüfung Teil 2





Physikalische Prüfung Teil 3



## 6. Anhang

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-104 aus dem EASA-CAME.



## 1. Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-105 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2. Geltungsbereich

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-105 aus dem EASA-CAME.*

## 3. Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-105 aus dem EASA-CAME.*

## 4. Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M

M.A.710 a bis d, AMC M.A.710 a bis c, M.A.901,  
AMC M.A.901 c

- VA-II-NPR-102 Auswahl der durchzuführenden Prüfung
- VA-II-NPR-104 Physikalische Prüfung
- VA-II-NPR-106 Prüfung der Instandhaltungsunterlagen
- VA-II-NPR-108 Abschluss der Prüfung
- VA-II-IST-102 Instandhaltungsaufträge

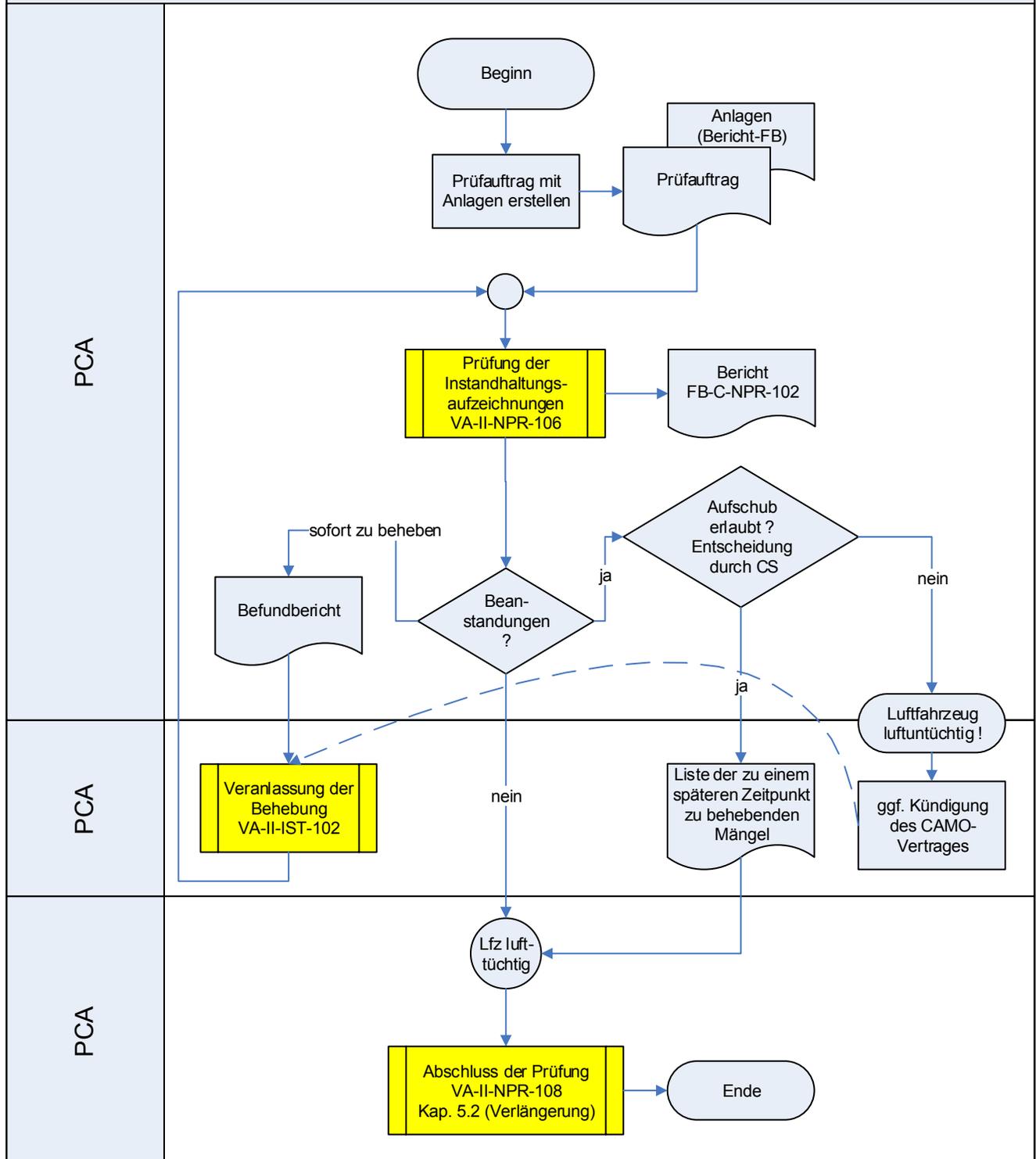
## 5. Verfahren

### 5.1. Prüfung

Diese Prüfung ist eine vereinfachte Prüfung und betrachtet nur die Instandhaltungsaufzeichnungen. Ergeben sich aus diesen Aufzeichnungen Zweifel an der ordnungsgemäßen Instandhaltung, so ist diese Prüfung abzubrechen und eine Prüfung inkl. der physikalischen Prüfung nach VA-C-NPR-104 durchzuführen. Die Entscheidung trifft der PCA oder der Prüfer, wobei der PCA zu informieren ist. Ggf. ist der Vertrag mit der CAMO zu kündigen.



Prüfung zur Verlängerung eines ARC



6. Anhang

Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-105 aus dem EASA-CAME.



# 1 Ziel und Zweck

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

Diese Verfahrensanweisung beschreibt den Teilablauf der Dokumentenprüfung einer Prüfung zur Feststellung der Lufttüchtigkeit. Diese Prüfung ist ein Modul der gesamten Prüfung.

# 2 Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die ARS der Annex-II-CAMO.

# 3 Verantwortung

Die Verantwortung für die Pflege dieser Verfahrensanweisung trägt der PCA. Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfung selbst trägt der ARS, bzw. PCA bei überwachter Umgebung.

# 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M M.A.302 h), M.A. 302 i) M.A.305, M.A.503, M.A.710 a, AMC M.A.710 a, M.A.901 b) LuftGerPV §12 (1) und (3)

VA-II-NPR-102 Auswahl der durchzuführenden Prüfung

VA-II-NPR-103 Prüfung zur Einfuhr aus Drittstaaten

VA-II-NPR-107 Prüfung des Zustandes des Luftfahrtgerätes

VA-II-NPR-108 Abschluss der Prüfung

VA-II-LTT-104 Änderungen

FB-C-NPR-102 Prüfbericht

NfL-2-81-14 Bekanntmachung zur Ergänzung der NfL II - 50/13 vom 27. Juni 2013 „Instandhaltungsprogramme für Luftfahrzeuge im Anwendungsbereich der LuftGerPV“

# 5 Verfahren

Die Prüfung wird anhand der Checkliste des Nachprüfberichtes FB-C-NPR-102 für Segelflugzeuge, Motorsegler und Flugzeuge durchgeführt.

## 5.1 Anmerkungen

### 5.1.1 Kopf

Der Kopf des Nachprüfberichtes wird bis zu den Betriebszeiten durch die Software der Prüforganisation vorgedruckt. Die eingedruckten Informationen sind durch den Prüfer zu verifizieren und ggf. zu ergänzen oder zu ändern.

Hinweis: Insbesondere ist zu kontrollieren, ob der richtige Betrieb im Kopf oben links angekreuzt ist.



### 5.1.2 Betriebszeiten

In dem Bereich der Betriebszeiten sind alle verfügbaren Zeiten aus dem Bord-/Logbuch des Luftfahrzeuges zu übertragen und auf Plausibilität zu prüfen.

- Stimmen die Zeiten mit den gemeldeten Zeiten und Starts überein (bei Lfz in der überwachten Umgebung)
- Sind die Zeiten gegenüber denen aus dem vorigen Prüfzeitraum ähnlich, und wenn nicht, warum nicht

### 5.1.3 Art der durchgeführten Prüfung

Der nächste Bereich identifiziert die Art der durchgeführten Prüfung. Anzukreuzen sind

- Verlängerungsprüfung, wenn das ARC auf Grundlage dieses Nachprüfberichtes verlängert werden soll.
- Prüfung der Lufttüchtigkeit (mit physikalischer Prüfung), wenn ein neues ARC ausgestellt werden soll
- Prüfung zur Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses, wenn das Lufttüchtigkeitszeugnis zuvor eingezogen wurde
- Prüfung zur Ausstellung einer Fluggenehmigung
- Prüfung zur Ausstellung eines Export-Zeugnisse
- In die freie Zeile ist bei Annex-II-Luftfahrzeugen einzutragen: „jährliche Prüfung gemäß LuftGerPV §1“

### 5.1.4 Instandhaltungsaufzeichnungen

Dieser Bereich prüft die einzelnen Instandhaltungsaufzeichnungen ab.

- Sind die Betriebsstunden und Zyklen ordentlich aufgezeichnet (Stunden, Starts, Schleppe, etc.)
- Sind alle gemeldeten Mängel behoben oder in der Liste der fortgeschriebenen Mängel aufgeführt (siehe 5.1.6)? Ist nachvollziehbar, welche Instandhaltungsunterlagen der jeweiligen Instandhaltung zu Grunde lagen (aufgeführt im Befundbericht o.ä.)
- Ist die gesamte im Instandhaltungsprogramm vorgeschriebene Instandhaltung durchgeführt und ordnungsgemäß bescheinigt (durch Part-MF-Betrieb, CS-Personal, DAeC-Personal oder Pilot/Eigentümer)?
- War der Pilot/Eigentümer berechtigt, die bescheinigte Instandhaltung durchzuführen (gemäß Anhang zum IHP und gemäß Autorisierung durch den Halter)?
- Ist das Flughandbuch vorhanden, zum Luftfahrzeugmuster und der Baureihe zugehörig und auf dem für die Luftfahrzeug-Konfiguration zutreffenden neuesten Stand?
- Entspricht das Luftfahrzeug dem gültigen LBA-Kenn- oder Datenblatt?
- Entspricht die Triebwerksanlage dem Kennblatt und stimmen die Daten mit den Angaben im vorliegenden Lärmzeugnis überein?
- Liegt eine aktuelle Betriebszeitenübersicht vor und sind keine der darin aufgeführten max. Betriebszeiten überschritten?
- Wurden alle Änderungen und Reparaturen dokumentiert und nach Musterunterlagen des Musterbetreuers oder des LBA oder gemäß CS-STAN<sup>1</sup>) durchgeführt?
- Sind alle Instandhaltungsmaßnahmen ordnungsgemäß freigegeben?



- Ist das Ausrüstungsverzeichnis auf einem aktuellen Stand und ist dieser Stand in der Massenübersicht aufgeführt?
- Liegt eine LTA-Übersicht vor und sind alle geltenden LTAs darin nachgetragen?

Zusätzlich bei Durchführung der physikalischen Prüfung:

- Stimmt die Luftfahrzeug-Konfiguration mit der vorliegenden Dokumentation überein (Ausrüstung, Änderungen<sup>1)</sup>, etc.)
- Sind alle Markierungen und Hinweisschilder gem. Flughandbuch angebracht und lesbar?
- Wann und vom wem wurde die letzte Jahreskontrolle/100h-Kontrolle durchgeführt
- Ist der Freigebende gemäß IHP zugelassen
- Wer hat besondere Instandhaltungsarbeiten durchgeführt und wie war er dazu berechtigt (z.B. Angabe der Betriebsnummer/des Freigabeberechtigten und des Datums)
- Wenn ein fremdes ARC vorlag, von wem wurde es ausgestellt und wie lange ist es gültig
- Welche Änderungen wurden/sind durchgeführt und nach welchen Unterlagen (siehe Anhang 3))

<sup>1)</sup> Bei Änderungen gemäß CS-STAN ist zu prüfen, ob

- eine Freigabebescheinigung dafür vorliegt,
- eine zugehörige Form-123 mit gleicher Unterschrift vorliegt,
- die in der Form-123 dargelegten Dokumente vorhanden sind (FHB, Instandhaltungs-anweisungen etc.)
- die zusätzliche Instandhaltung in das IHP übernommen wurde (nur ELA2)
- die zusätzliche Instandhaltung abgearbeitet wurde.

Näheres zu solchen Änderungen ist in VA-II-LTT-104 beschrieben. Die Änderung muss in einer STC/EMZ-Übersicht aufgeführt sein.

### 5.1.5 Zugehörige Unterlagen

Hier werden alle bei der Prüfung vorliegenden Unterlagen aufgeführt.

Wann wurde die letzte Instandhaltungsfreigabe durchgeführt und von wem (Berechtigung)?

Es wird zwischen abgeschlossenen Befundberichten und fortgeschriebenen Befundberichten unterschieden. Letztere dürfen nur Beanstandungen enthalten, die für die Lufttüchtigkeit nicht unmittelbar relevant sind.

Das neueste Ausrüstungsverzeichnis muss mit dem aktuellen Ausrüstungsstand des Luftfahrzeuges übereinstimmen und in der Massenübersicht als das zugehörige Ausrüstungsverzeichnis aufgeführt sein.

Die ggf. erforderliche Prüfung der elektronischen Ausrüstung wurde nach geltendem Recht erteilt.

Möglich sind Eintragungen für verschiedene AD/LTA-Listen (eine muss mindestens vorhanden sein) sowie eine optionale Liste mit Änderungen am Luftfahrzeug (STC, EMZ, TM).

Die IHP-Nummer und das Genehmigungsdatum bzw. das Datum der Genehmigung der Abweichungen von TBO-Zeiten sind einzutragen sowie das Datum der dokumentierten jährlichen Überprüfung des IHP auf Gültigkeit durch den ARS (siehe Anhang 2)).

Werden bei der Prüfung des Luftfahrzeugs Unstimmigkeiten im Bezug zwischen den Angaben im IHP und dem Zustand der Dokumentation oder des Luftfahrzeugs festgestellt, so ist zu prüfen, ob diese

- durch Nichtbefolgen der Anforderungen des IHP herrühren. In diesem Fall hat der Halter die fehlenden Instandhaltungsmaßnahmen nachzuholen.



- durch fehlende Instandhaltungsangaben im IHP verursacht wurden. In diesem Fall hat der Halter sein IHP zu ergänzen. Der ARS hat den Mangel gemäß Kapitel 5.1.8 innerhalb eines Tages an die Prüforganisation zu melden.

In beiden Fällen darf so lange kein ARC ausgestellt werden, bis alle Mängel behoben sind.

Es folgt ein Abschnitt mit den ARC-Daten und den Bestätigungen, dass der Halter aus Eintragungsschein und Verpflichtungserklärung des IHP überein stimmen sowie dass das Lufttüchtigkeitszeugnis im Bordbuch weiterhin vorhanden ist. (siehe Anhang 1)

Im Feld Bemerkungen sind weitere Eintragungen möglich.

### 5.1.6 Weitere Instandhaltungsunterlagen

Sind weitere Formblätter notwendig (z.B. Befundberichte, fortgeschriebene Befundberichte), so können diese im Internet unter folgender Adresse oder in deren Nähe gefunden werden:

[www.lvbay.de/mitgliederservice/service-allgemein/lufttuechtigkeit/instandhaltung/ela-instandhaltung](http://www.lvbay.de/mitgliederservice/service-allgemein/lufttuechtigkeit/instandhaltung/ela-instandhaltung)

Werden diese neutralen Formblätter durch die CAMO benutzt, so sind sie mit dem Stempel des ARS, der die Genehmigungsnummer der CAMO enthält, zu kennzeichnen.

Für Prüfungen abseits der Internet-Infrastruktur wird dem ARS empfohlen, einen Satz Formblätter bei der Prüfung zur Hand zu haben.

### 5.1.7 Abschluss der Prüfung

Sind keine Beanstandungen festgestellt worden oder diese zufrieden stellend behoben, so kann hier die Prüfung abgeschlossen werden. Details dazu beschreibt VA-II-NPR-108.

Werden Beanstandungen festgestellt, so ist der Halter verantwortlich für deren Behebung.

### 5.1.8 Meldung von Unstimmigkeiten im Bezug auf IHPs

Die ARS melden Mängel innerhalb eines Tages formlos an den PCA. Die Meldung muss mindestens enthalten:

- das Kennzeichen des Luftfahrzeugs
- das Baumuster des Luftfahrtgerätes
- die Werknummer des Luftfahrtgerätes
- die Anzahl der Gesamtstarts und die Gesamtflugstunden des Luftfahrtgerätes
- wenn das mangelbehaftete Bauteil bereits einmal getauscht wurde, die Starts und Zeit seit dem Austausch
- die Bezeichnung des mangelbehafteten Bauteiles (z.B. aus dem Ersatzteilkatalog), ggf. mit Seriennummer
- eine genaue Beschreibung des Mangels, möglichst mit Bildern
- Angaben zum Genehmigungsgeber des IHP (CAMO, Behörde)
- die Angaben zum Bauteil aus dem Instandhaltungsprogramm (Instandhaltungsintervalle, TBO/TCI etc.)
- Adresse und Telefonnummer des Meldenden (für evtl. Rückfragen)
- wenn bekannt, eine mögliche Ursache für den Mangel



Der PCA bewertet die Informationen und holt ggf. fehlende Informationen ein. Er leitet diese Informationen unverzüglich formlos an die zuständige Behörde des Eintragungsstaates des Luftfahrzeugs weiter, spätestens innerhalb von 72 Stunden ab Meldung durch den ARS.

## 6 Anhang

1] Im Eintragungsschein ist der Eigentümer aufgeführt, der nicht mit dem Halter identisch sein muss. Wenn die Eintragung im Eintragungsschein und IHP nicht übereinstimmt, muss geprüft werden, ob die Halterschaft richtig angegeben ist, z.B. an Hand des Versicherungsscheines, einer Kopie des Antrags auf Verkehrszulassung oder im Zweifelsfall durch Rückfrage beim LBA.

2] Der Halter eines Annex-II-Luftfahrzeugs muss nicht zwingend ein IHP erstellen. Gemäß LuftGerPV § 12 (3) gelten die Herstellerunterlagen als IHP, dann allerdings mit allen darin enthaltenen Forderungen. Will der Halter von diesen Forderungen abweichen, hat er folgende Möglichkeiten:

- a. Bei ELA1-Luftfahrzeugen, die nicht gewerblich betrieben werden, die Festlegung der Abweichungen in einer einfachen Selbsterklärung gem. LBA-Vorlage (siehe NfL-2-81-14)
- b. Bei ELA2-Luftfahrzeugen, die nicht gewerblich betrieben werden, die Festlegung der Abweichungen in einem Formblatt (siehe NfL-2-81-14) mit LBA-Genehmigung.
- c. Bei allen Luftfahrzeugen die Erstellung eines individuellen IHPs und dessen Genehmigung durch das LBA oder eine entsprechend genehmigte CAMO.
- d. Für gewerblich betriebene Luftfahrzeuge muss die CAMO ein IHP erstellen und genehmigen lassen.

Selbsterklärte IHPs des Halters gemäß M.A.302 h) sind nicht möglich.

3] Änderungen an Annex-II-Luftfahrzeugen müssen von folgenden Stellen genehmigt werden:

- geringfügige Änderungen vom Musterbetreuer gemäß LuftGerPV §12 (3) oder durch das LBA
- Änderungen gemäß CS-STAN durch einen Freigabeberechtigten (siehe 5.1.4)
- große Änderungen von einem Entwicklungsbetrieb mit nationaler Zulassung
- Änderungen an Luftfahrzeugen, die allgemein von der EASA zugelassen sind, nur dieses eine Luftfahrzeug oder diese Baureihe nicht (z.B. weil diese Konfiguration nicht in das EASA-Kennblatt aufgenommen wurde), ist die Übernahme von STCs mit dem Musterbetreuer und dem LBA abzustimmen.
- für die Einrüstung von allgemeinen STCs vom Musterbetreuer in Abstimmung mit dem LBA.



## 1 Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-107 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind gekennzeichnet.

## 2 Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für die ARS der Annex-II-CAMO.

## 3 Verantwortung

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-107 aus dem EASA-CAME.*

## 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M M.A.403 b), M.A.710 b und c,  
AMC M.A.710 b und c, Anhang VIII

- VA-II-NPR-102 Auswahl der durchzuführenden Prüfung
- VA-II-NPR-103 Prüfung zur Einfuhr aus Drittstaaten
- VA-II-NPR-106 Prüfung der Instandhaltungsunterlagen
- VA-II-NPR-108 Abschluss der Prüfung
- FB-C-NPR-102 Prüfbericht (Flugzeuge, Segelflugzeuge, Motorsegler)
- ~~FB-II-NPR-105 Prüfbericht Ballone~~

## 5 Verfahren

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-107 aus dem EASA-CAME.*

## 6 Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-107 aus dem EASA-CAME.*



## 1 Ziel und Zweck

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-108 aus dem EASA-CAME.*

Hinweis: Textliche oder graphische Abweichungen gegenüber dem EASA-CAME sind **gekennzeichnet**.

## 2 Geltungsbereich

Diese Verfahrensanweisung gilt für den PCA und die ARS der **Annex-II**-CAMO.

## 3 Verantwortung

Die Verantwortung für die Pflege dieser Verfahrensanweisung trägt der Leiter der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (PCA).

Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfung selbst trägt das ARS-Personal. Das in der Anlage **3b** zur Einleitung aufgeführte ARS-Personal ist berechtigt, ARCs zu unterschreiben oder zu verlängern. Auch der PCA ist berechtigt, ARCs zu verlängern.

Der Leiter der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ist verantwortlich, dass die vom ARC-Personal geäußerten Zweifel an der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeuges oder an dessen Instandhaltungsunterlagen an das LBA weiter gemeldet werden.

## 4 Querverweise

Verordnung (EG) 1321/2014, Teil M

M.A.707, AMC M.A.707, M.A.710 d bis h,  
AMC M.A.710 e, M.A.711, M.A.714 b,  
M.A.901, AMC M.A.901 a, AMC M.A.910 c  
und d,

VA-**II**-NPR-102 Auswahl der durchzuführenden Prüfung

VA-**II**-NPR-103 Prüfung der Lufttüchtigkeit zur Einfuhr aus einem Drittland

VA-**II**-NPR-106 Prüfung der Instandhaltungsunterlagen

VA-**II**-NPR-107 Prüfung des Zustandes des Luftfahrtgerätes

**FB-C-NPR-102** Prüfbericht

FB-**II**-NPR-106 Airworthiness Review Certificate (ARC)

## 5 Verfahren

*Es gelten die Anweisungen der VA-C-NPR-108 aus dem EASA-CAME mit folgenden Abweichungen:*

Statt FB-C-NPR-106 kommt FB-**II**-NPR-106 zur Anwendung.

Statt VA-C-NPR-103 kommt VA-**II**-NPR-103 zur Anwendung.

## 6 Anhang

*Es gelten unverändert die Anweisungen der VA-C-NPR-108 aus dem EASA-CAME.*

Auftrags-Nr.: \_\_\_\_\_ ARC-Nr.: \_\_\_\_\_

Muster: \_\_\_\_\_ Werknummer: \_\_\_\_\_

Kennblatt-Nr. \_\_\_\_\_ Ausgabe: \_\_\_\_\_ Baujahr: \_\_\_\_\_

				gesamt	seit letzter Prüfung-
Betriebszeiten	Muster	Werknummer		volle Stunden	Starts
				volle Stunden	volle Stunden
Luftfahrzeug / Hülle					

Das vorbezeichnete Luftfahrzeug ist nach den Vorschriften der Verordnung (EG) 1321/2014 M.A.710 geprüft worden, in einer Prüfung nach

M.A.901 (e) 1. (Prüfung d. Lufttüchtigkeit)     Lufttüchtigkeitsprüfung z. Ausstellung eines neuen Lufttüchtigkeitszeugnisses  
 M.A.901 (e) 2. (Verlängerungsprüfung)     Lufttüchtigkeitsprüfung zur Ausstellung einer Fluggenehmigung  
 \_\_\_\_\_     Prüfung wegen Export nach \_\_\_\_\_

<input type="checkbox"/> die Betriebsstunden und -zyklen wurden ordnungsgemäß aufgezeichnet <input type="checkbox"/> alle gemeldeten Mängel behoben oder ordnungsgemäß zurückgestellt <input type="checkbox"/> gesamte Instandhaltung gemäß IHP durchgeführt <input type="checkbox"/> FHB neuester Stand d. Baureihe und Konfiguration <input type="checkbox"/> das Luftfahrzeug entspricht dem aktuellen Kennblatt <input type="checkbox"/> Lärmzeugnis stimmt mit der Konfiguration überein	<input type="checkbox"/> alle lebensdauerbegrenzten Komponenten erfasst und die genehmigte Lebensdauer nicht überschritten <input type="checkbox"/> alle Änderungen und Reparaturen gem. IHP oder Teil 21 ausgeführt/genehmigt <input type="checkbox"/> alle Instandhaltungsmaßnahmen gem. Teil-M freigegeben <input type="checkbox"/> die aktuelle Wägung entspricht der Konfiguration des Luftfahrzeugs <input type="checkbox"/> alle anzuwendenden ADs/LTAs durchgeführt und dokumentiert
--	--

zusätzlich bei physik. Prüfung	<input type="checkbox"/> die Konfiguration stimmt mit der Dokumentation überein	<input type="checkbox"/> alle erforderlichen Markierungen und Hinweisschilder sind ordnungsgemäß angebracht <input type="checkbox"/> es wurden keine Inkonsistenzen zwischen der Dokumentation und dem Zustand des Luftfahrzeugs gefunden
--------------------------------	---	--

Zu diesem Nachprüfbericht gehören folgende zur Zeit gültige Prüfaufzeichnungen und -unterlagen:

Letzte Instandhaltung (Freigabe)	vom _____	Einstellbericht	vom _____	
Befundbericht (fortgeschrieben)	vom _____	Funktionskontrolle der el. Ausrüstung	vom _____	
Massenübersicht	vom _____	Betriebszeiten Übersicht	vom _____	
Ausrüstungsverzeichnis	vom _____	AD / LTA – Übersicht (Zelle)	vom _____	
	vom _____	AD / LTA – Übersicht (Motor)	vom _____	
<input type="checkbox"/> IHP genehmigt	<input type="checkbox"/> IHP vom Halter selbst erklärt	AD / LTA – Übersicht	vom _____	
IHP-Nr. ....	gen. am _____	STC/TW/EMZ-Übersicht	vom _____	
jährliche IHP-Überprüfung	vom _____		vom _____	

Datum des Gültigkeitsablaufs des alten ARC \_\_\_\_\_ Datum d. Gültigkeitsablaufs des neuen ARC \_\_\_\_\_

Halter identisch <sup>1)</sup>       Lufttüchtigkeitszeugnis vorhanden

<sup>1)</sup> Halter aus Eintragungsschein stimmt mit Verpflichtungserklärung im IHP überein, d.h. IHP gültig

lf. Nr.	Bemerkung

Wir erklären hiermit, eine vollständige Prüfung der Lufttüchtigkeit, wie oben angegeben, durchgeführt und keine Anhaltspunkte für offensichtliche Mängel, die bei einer physikalischen Prüfung nicht gemäß M.A.403 aufgezeigt wurden, festgestellt zu haben.

\_\_\_\_\_ (Stempel)      \_\_\_\_\_ Unterschrift ARS  
 Ort, Datum

**Mehraufwand:** \_\_\_\_\_ **Stunden, Begründung** \_\_\_\_\_

# Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (LBA)

Airworthiness Review Certificate (LBA)

**Nummer der Bescheinigung:**  
ARC – Reference:

Gemäß LuftGerPV §1 Abs. (3) i.V. m. der geltenden Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates hat das folgende Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, das nach LuftGerPV §2 Abs. (2) oder Abs. (3) i.V. mit Abschnitt A Unterabschnitt G von Anhang I (Teil M) der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 der Kommission genehmigt ist:

*Pursuant to LuftGerPV §1 Abs. (3) in conjunction with Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council for the time being in force, the following continuing airworthiness management organisation, approved in accordance with LuftGerPV §2 Abs. (2) oder Abs. (3) and in conjunction with Section A, Subpart G of Annex I (Part M) to Commission Regulation (EC) No 1321/2014:*

**LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH**  
Prinzregentenstr. 120  
D-81677 München

**Aktenzeichen der Genehmigung:** **LBA.MG.0503**  
Approval reference:

an dem nachfolgend aufgeführten Luftfahrzeug eine Prüfung der Lufttüchtigkeit gemäß M.A.710 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 der Kommission vorgenommen:

*has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.710 of Annex I to Commission Regulation (EC) No 1321/2014 on the following aircraft:*

**Hersteller des Luftfahrzeugs:**  
Aircraft manufacturer:

**Herstellerbezeichnung des Luftfahrzeugs:**  
Manufacturer's designation:

**Eintragungszeichen des Luftfahrzeugs:** -  
Aircraft registration:

**Werknummer des Luftfahrzeugs:**  
Aircraft serial number:

**Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Prüfung für lufttüchtig befunden worden.**

*This aircraft is considered airworthy at the time of the review.*

**Ausstellungsdatum:**  
Date of issue:

**Datum des Ablaufs der Gültigkeit:**  
Date of Expiry:

**Unterschrift:**  
Signed:

**Berechtigungsnummer**  
Authorisation No.:

1. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich gem. LuftGerPV §1 Abs. (2) i.V. mit M.A.901 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 der Kommission während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

*1st Extension: The aircraft has remained in accordance with LuftGerPV §1 Abs. (2) and in conjunction with M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EC) No 1321/2014 in a controlled environment for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.*

**Ausstellungsdatum:**  
Date of issue:

**Datum des Ablaufs der Gültigkeit:**  
Date of Expiry:

**Unterschrift:**  
Signed:

**Berechtigungsnummer:**  
Authorisation No.:

**Name des Unternehmens:**  
Company Name:

**Aktenzeichen der Genehmigung:**  
Approval Reference:

2. Verlängerung: Das Luftfahrzeug hat sich gem. LuftGerPV §1 Abs. (2) i.V. mit M.A.901 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 der Kommission während des letzten Jahres in einer überwachten Umgebung befunden. Das Luftfahrzeug ist zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung für lufttüchtig befunden worden.

*2nd Extension: The aircraft has remained in accordance with LuftGerPV §1 Abs. (2) and in conjunction with M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EC) No 1321/2014 in a controlled environment for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.*

**Ausstellungsdatum:**  
Date of issue:

**Datum des Ablaufs der Gültigkeit:**  
Date of Expiry:

**Unterschrift:**  
Signed:

**Berechtigungsnummer:**  
Authorisation No.:

**Name des Unternehmens:**  
Company Name:

**Aktenzeichen der Genehmigung:**  
Approval Reference: