

CAMO+ und Instandhaltungsbetrieb des LVB		
Frage	Antwort	Anmerkung
Muss für jedes im Rahmen der LVB Globalausbildung eingesetzte Flugzeug ein Instandhaltungsvertrag (IHV) mit einem Instandhaltungsbetrieb (IHB) abgeschlossen werden?	Die Registrierung des LVB als Flugschule für Segelflug/Motorsegelflug wird aller Voraussicht nach ab 1.4.2009 neu gefasst werden und diesbezüglich den Passus enthalten, dass für alle in der Ausbildung eingesetzten Flugzeuge ein CAMO-Vertrag nachgewiesen werden muss (per Kopie). Für LVB-Vereine, die ihre Flugzeuge über die LVB-CAMO+ betreuen lassen, entfällt diese Nachweispflicht.	Der LVB ist schon heute als Flugschule registriert, er ist damit nicht mehr legitimiert (wie früher), selbst an die Vereine eine Ausbildungsgenehmigung zu erteilen, was aber auch nicht mehr erforderlich ist. Die jeweiligen LVB-Vereine sind in die LVB-Flugschule integriert, womit sich im Vergleich zu früher diesbezüglich auch keine Nachteile ergeben.
Im Fall des LVB als Globalausbilder, kommt hier nur der LVB auch als Instandhaltungsbetrieb in Frage?	Nein, der Flugzeugeigentümer/-halter kann auch einen anderen Instandhaltungsbetrieb wählen/nehmen.	
Gibt es eine aktuelle (endgültige) Form eines Instandhaltungsvertrages des LVB-IHB? Wo kann der eingesehen werden?	Ja, siehe IHB-Handbuch und LVB Homepage	
Können Ausbildungsflugzeuge nur noch in überwachter Umgebung instandgehalten werden, oder anders,	Voraussichtlich ja. Das wird wohl eine Auflage des Luftamtes in der Ausbildungsgenehmigung.	Der Part M schreibt aber nicht vor, dass nur ein IHB die Arbeiten ausführen darf. Die Festlegung wer was machen kann obliegt der CAMO im IHP.
erfordert ein IH-Vertrag mit dem LVB automatisch auch einen Vertrag mit der CAMO+ des LVB?	Die Frage stellt sich eher umgekehrt. Bei Vertrag mit CAMO+ des LVB werden Aufträge bevorzugt an den IHB des LVB verwiesen. Ein Vertrag kann pauschal, oder von Fall zu Fall abgeschlossen werden.	
Welche Instandhaltungsarbeiten dürfen an Ausbildungsflugzeugen noch vom Halter durchgeführt und freigegeben werden unter dem Rahmen eines IH-Vertrags mit einem IHB und der überwachten Umgebung CAMO+?	Diese Arbeiten sind im Anhang VIII detailliert gelistet, (s.a. AMC zum geänderten Part M). Es ist Aufgabe der CAMO in Absprache mit dem Halter den Umfang zu definieren, der auf Grund der Gegebenheiten beim Halter von diesem selbst erledigt werden kann. Alles Übrige ist Aufgabe des Instandhaltungsbetriebes.	
(Konkret: darf an unserer Schulungs-Dimona unser Mosewart die 25h,50h,100h Kontrolle noch durchführen und freigegeben?).	Ja er kann sie machen, aber er darf das Lfz. anschließend nicht zum Betrieb freigeben. Die Arbeit hat unter zeitnaher Aufsicht eines CS stattzufinden. Er gibt zum Abschluss frei.	Der Ansicht der TeKo, dass der Begriff "zeitnah" interpretationsfähig ist, widerspricht das LBA Braunschweig momentan nicht.

CAMO+ und Instandhaltungsbetrieb des LVB		
Frage	Antwort	Anmerkung
Müssen alle Instandhaltungsarbeiten an Ausbildungsflugzeugen (also auch solche nach PART M Anhang 8) von freigegebenem (Part 66) Personal durchgeführt werden?	Part 66 spricht nicht von "freigegebenem" sondern "freigabeberechtigtem" Personal. Diese Personen müssen nicht selber schrauben, sie müssen das Lfz zum Abschluss wieder zum Betrieb freigeben. S.o.	
Wird von der CAMO+ eine Instandhaltung in einem IHB angeordnet, ist der Halter an den IHB gemäss IH-Vertrag gebunden oder kann auch ein anderer IHB nach marktwirtschaftlichen Kriterien gewählt werden?	Die CAMO hat zu prüfen, welcher IHB für die anfallende Maßnahme geeignet ist und schlägt diese dem Halter, ev. auch mehrere zur Auswahl vor.	Ich empfehle den Haltern keine pauschalen IHVerträge abzuschließen. Die Verträge können bei Bedarf geschlossen werden. Wenn irgend möglich sollte der IHB des LVB genutzt werden.
Wie erfolgt der Ablauf einer Instandhaltung gemäss Part M Anhang 7 für ein Schulungsflugzeug? Wer meldet Mangel an wen ? Wer ordnet Instandhaltung(IH) an? Wer führt IH durch? Wer prüft IH? Wer gibt IH frei ? Wer meldet Vollzug der IH an wen innerhalb welcher Zeit etc.?	Der Halter meldet den Mangel an die CAMO+. Die CAMO+ legt die Maßnahme fest und empfiehlt geeigneten IHB Der Halter schließt mit IHB einen entsprechenden Vertrag. Dieser IHB führt die Maßnahmen durch. Geprüft und freigegeben wird durch CS (Prüfer KI.3 oder Part 66 Personal). Der Halter meldet innerhalb 30 Tagen an die CAMO+ .	
Welche Rolle spielt die Betriebsstätte des IHB LVB. In welchen Fällen kann ich noch die Vereinswerkstätte nutzen und	Die Vereinswerkstätte ist für Arbeiten nach Anhang 8 zu nutzen	
in welchen Fällen muss ich die Betriebsstätte des IHB zwingend nutzen?	In allen Fällen außerhalb Anhang VIII übernimmt der IHB des LVB die Federführung, wenn ein Vertrag mit ihm besteht. S.o.	
In welchen Fällen können die bisherigen Prüfer KI3 die IH an Ausbildungsflugzeugen überwachen und freigeben, oder kann dies in Zukunft nur noch ausgewähltes Personal des IHB?	Die Prüfer KI.3 sind bis zur Einführung der entsprechenden Regel im Part 66 CS (Freigabeberechtigte) für Segelflugzeuge und MoSe.Danach erhalten diese eine Berechtigung nach Part 66. Besitzstandwahrung ist vorgesehen.	Der DAeC / LVB bemüht sich aktiv, auch für WL und Warte die CS Berechtigung nach ELA zu erreichen. Eine Voraussetzung ist die Ausbildungsgenehmigung nach Part 147.
Kann die IH von Ausbildungsflugzeugen im bisherigen Kostenrahmen auch nach den neuen Vorschriften aufrecht erhalten oder muss mit erheblichen Kostensteigerungen gerechnet werden? Bei welchen IH-Arbeiten?	Es muss das Ziel sein, die Kosten wie bisher in erträglichem Rahmen zu halten.	Im Zuständigkeitsbereich der LVB-PO erwarte ich keine gravierenden Änderungen der Kostenstruktur. Geringfügige Korrekturen sind jedoch möglich.

CAMO+ und Instandhaltungsbetrieb des LVB		
Frage	Antwort	Anmerkung
Können bereits genehmigte Betriebsstätten bei IH-Arbeiten an Ausbildungsflugzeugen erbrachte Leistungen eigenständig abrechnen oder gibt es hierfür einen vom IHB LVB vorgegebenen allgemeinen Kostenrahmen?	Bisher ist mir kein Kostenrahmen bekannt. Eine Abrechnung von Leistungen nach dem Selbstkostenprinzip sollte möglich sein. Fairness !!	Bitte daran denken, eine temporäre Zulassung der eigenen Werkstatt für eine definierte Maßnahme ist relativ unbürokratisch möglich.
Werden die Ausbildungsleiter über die notwendigen Schritte zur Aufrechterhaltung einer legalen Ausbildung im Zusammenhang mit den neuen IH-EASA Vorschriften rechtzeitig informiert und wenn ja, wer informiert?	Informationsveranstaltungen für Vorstände, Ausbildungsleiter und Techn. Leiter sind vorgesehen. Sie werden angeboten, sobald die jetzt geänderten Part M Regeln eingearbeitet sind und die CAMO+ Genehmigung vorliegt. Außerdem wird es entsprechende Seiten auf der homepage geben	Das AMC zur Änderung Part M wurde letzte Woche veröffentlicht und ist ab 19.12. Gültig.