

FAQ zum Instandhaltungsprogramm (IHP)

1. Maßnahmen aufgrund von Reparaturen (Seite 4, Anhang B)

Reparaturen sind nun mal nicht vorhersehbar, also kann man dafür keinen Plan machen.

Wenn was kaputt ist, muss man es reparieren, aber Maßnahmen für jede einzelne Eventualität aufzulisten, ist etwas schwierig.

Richtig. Die LuftBO regelt in § 2 Verantwortlichkeit Folgendes:

- (1) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, trägt der Halter des Luftfahrtgeräts die Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften.
- (2) **Verfügt der Halter persönlich nicht über ausreichende Kenntnisse und Erfahrungen im technischen Betrieb von Luftfahrzeugen, hat er unbeschadet seiner eigenen Verantwortung einen technischen Betriebsleiter zu bestellen, wenn sich die Notwendigkeit aus dem Umfang des Betriebs ergibt. ...**

Übersetzt heißt das, dass der Halter nun für sich entscheiden muss:

- a) Welche Reparaturen kann ich selbst durchführen; evtl. ein Fahrwerksröhrchen austauschen (zwei Schraubverbindungen lösen, Röhrchen austauschen, wieder festschrauben, Art der Schraubensicherung richtig bestimmen und ausführen); oder kann ich gar Kunststoffschäden selbst identifizieren und fachgerecht reparieren? Wer z. B. von Kunststoffverarbeitung nur ein gediegenes Halbwissen hat weiß damit aber schon, dass er von Kunststoff-Reparaturen besser die Finger weglässt. Er bestellt dafür einen „Betriebsleiter“. Da ging der Gesetzgeber etwas hochtrabend von Luftfahrtunternehmen aus. Bei uns genügt dazu schon eine Regelung, wie z. B.: Ab damit zum Hersteller oder luftfahrttechnischen Betrieb. Es gibt aber auch Personen in Luftsportvereinen mit technischem Ausweis als Nachweis der Sachkunde. Das gleiche gilt auch für Motoren, Elektrik und andere Baugruppen.
Einige Hersteller bieten auch Workshops und Seminare zum Thema Wartung und Reparatur an. Es lohnt sich sicher, auch dort nachzufragen.
- b) Das sollte man da reinschreiben: Was kann ich, was kann ich nicht, zu wem gehe ich!

2. Kostet das mit dem IHP jetzt was oder nicht?

Wir haben im Vorstand noch zu klären, wie sich das mit dem „Genehmigen“ genau verhält. Ob wir für die Serviceleistung etwas nehmen können oder sollen?

Zunächst gilt: Wer keine Rechnung erhält, braucht auch keine bezahlen.

3. Was ist mit Flugsportgeräten, die vor 2013 hergestellt und zugelassen wurden? Also bevor der §13 LuftGerPV in Kraft getreten ist?

Der § 13 LuftGerPV besagt: „Bei Luftsportgerät mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm hat der Halter das von der zuständigen Stelle festgelegte Instandhaltungsprogramm innerhalb der darin festgesetzten Fristen vollständig durchzuführen. Zusätzlich wird das Luftsportgerät alle zwölf Monate einer Nachprüfung (Jahresnachprüfung) unterzogen...“

Von 2013 redet dieser Paragraph nicht, sondern von **dem Halter**. Bei den Jahresnachprüfungen fragt doch auch kein Mensch nach der Jahreszahl!

4. Wie gehe ich vor, wenn ich kein Wartungshandbuch habe?

Eins besorgen.

Im Ernst: Wenn es keinen Verantwortlichen für das Muster gibt, dann hilft vielleicht ein Anruf beim DULV / DAeC - je nachdem, welcher Verband das jeweilige Muster zugelassen hat. Kann der Verband auch nicht abhelfen, dann kann sich der Halter immer noch nach dem Beispiel eines ähnlichen Gerätes selbst dazu Gedanken machen. Aber die Frage bleibt, wie hat der Halter dann die Wartung bisher gemacht? So ließe sich evtl. ein Ansatz finden.

5. Wie verfährt der DULV mit Neuzulassungen und Ummeldungen - auch ein IHP mitschicken?

Wir sollten Aufregung vermeiden, wo sich Aufregung vermeiden lässt. Zunächst nur einen Hinweis in den Begleitpapieren auf den § 13 LuftGerPV machen. Muster nur auf Anfrage verschicken bzw. hier einen Link zu einem Muster machen.

Für die Antworten und Ratschläge zeichnet Jo Konrad verantwortlich.

Stand: 03.09.2020