

Die L-Akte

Der Gesetzgeber verlangt, dass für jedes Luftfahrzeug eine L-Akte (Lebenslaufakte) geführt werden muss. Das bedeutet, irgendjemand muss sich darum kümmern

Im Prinzip ist für die L-Akte der Halter verantwortlich, aber es gibt Variationen dazu.

1. Der Halter führt die Akte selber.
2. Der Halter schließt einen CAMO-Vertrag und beauftragt damit seine CAMO, diese Akte zu führen.
3. Die CAMO führt eine Akte und händigt dem Halter jeweils Kopien der erstellten Dokumente und Unterlagen für seine Halter – L-Akte aus.

Die 3. Variante bringt einige Vorteile mit sich. Einige Luftfahrtbehörden verlangen bei der Überprüfung von Luftfahrtunternehmen, die L-Akte einzusehen. Auch bei einer ACAM-Überprüfung könnte die L-Akte verlangt werden. Andererseits möchte das LBA bei einem CAMO-Audit auch gerne einen Blick in die eine oder andere Akte werfen.

Egal wie man sich entscheidet, die L-Akte ist immer im Eigentum des Halters und gehört zu seinem Ballon. Auch bei einer Kündigung des CAMO-Vertrages (Variante 2) ist die CAMO verpflichtet, dem Halter diese Akte vollständig auszuhändigen. Im Part M (M.A.305) steht genau beschrieben, welche Unterlagen in diesem Dokument enthalten sein müssen:

- Daten des Luftfahrzeuges (mit Bezug auf alle Seriennummern, Baujahre, Kennblätter)
- Kopie Bordbuch
- Kopien der behördlichen Dokumente: Eintragungsschein, Lufttüchtigkeitszeugnis, Genehmigung der Luftfunkstelle, Versicherung, ARCs
- Prüfberichte
- Alle Freigabebescheinigungen von Überprüfungen und allen Reparaturen (innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der Arbeiten)

- alle Prüfaufzeichnungen (auch von Komponenten wie z.B. Funkgerät oder Gaszylinder)
- LTA-Übersicht
- Reparaturübersicht, inkl. der Unterlagen jeder einzelnen Reparatur mit ggf. EASA Form1 der verwendeten Ersatzteile (z.B. Austausch der Brennerschläuche: Freigabebescheinigung über die Arbeit und EASA Form1 z.B. der Schläuche)
- Übersicht über die laufzeitbegrenzten Teile
- Massenübersicht (Wägebericht)
- Für die Komponenten: EASA Form1 oder Freigabebescheinigung (z.B. bei später dazu gekauften Gaszylindern) muss jeweils ein Dokument vorliegen! Wie eine Geburtsurkunde
- IHP
- Handbuchübersicht (ggf. im IHP enthalten).

Wenn man sich als Halter lieber auf das Ballonfahren und weniger auf den Papierkram konzentrieren möchte, ist es zu empfehlen einen CAMO-Vertrag abzuschließen, damit diese sich um die gesamten Dokumente kümmert.

Kompliziert wird es vor allem, wenn man eine Komponente austauschen will. Möchte ich z.B. meinen Brenner an einen Kollegen verkaufen, sollte dieser auch alle Unterlagen, die den Brenner betreffen, erhalten. Das wäre im Idealfall ein EASA Form1 vom Hersteller und falls Arbeiten/Reparaturen an diesem Brenner gemacht worden sind, die Freigabebescheinigung (mit EASA Form1 für Ersatzteile). Das kann unter Umständen, vor allem bei älteren Brennern, schwierig werden. Dieses Problem ist den Behörden durchaus bekannt. Sollten keine Unterlagen vorliegen, wird normalerweise eine

neue Freigabe eines Prüfers oder ein neues EASA Form1 eines Part F Betriebes als Ersatz akzeptiert. Besonders interessant wird es bei älteren Körben aus englischer Produktion. Diese haben teilweise noch keine Seriennummern. Wenden Sie sich im Falle des Falles einfach an Ihre CAMO oder Ihren Instandhaltungsbetrieb. Wenn der Kauf einer gebrauchten Komponente ansteht, sprechen Sie in jedem Fall vorher ab, was Ihre CAMO für die Eintragung benötigt. Im nachhinein haben die Verkäufer selten die nötige Motivation sich noch großartig mit der Beschaffung von Unterlagen zu beschäftigen.

Aufbewahrung: Es gibt auch Fristen wie lange diese L-Akte nach Stilllegung des Luftfahrzeuges aufbewahrt werden muss. Im Allgemeinen beträgt diese Frist 24 Monate. Sicherheitshalber sollte man die Unterlagen allerdings so lange aufbewahren, bis auch der letzte Rest der Ausrüstung verkauft oder entsorgt worden ist, bzw. in einem anderen Luftfahrzeug verbaut und damit in einer neuen L-Akte aufgenommen worden ist.

Ein Muster, wie ein Register für eine L-Akte aussehen könnte, haben wir oben auf dieser Seite abgebildet und unter www.dfsv.de bzw. www.ballon.eu, linke Menüleiste Sicherheit & Technik, Artikelserie Sicherheit & Technik – Download zum Herunterladen bereitgestellt.

Es basiert auf einem 31er Register, und damit finden sich dann auch gleich noch Ablagemöglichkeiten für die Anhänger- oder Sponsorunterlagen, Verträge und vieles mehr. ■ Irene Flagg, Ingo Lorenz



Luftfahrzeug Akte D-	
1	Kopien der Borddokumente + Behördliche Genehmigungen
2	Anerkennungen / Verfügungen
3	Nachprüfungen / Prüfungen / ARC, EASA - Form 1
4	Prüfprogramm / Checklisten / Vorbereitung der Prüfung
5	Ausrüstungsverzeichnis / Betriebszeitenübersicht
6	Prüfbericht / Bestätigung über die Einhaltung des IHP
7	Wägebericht
8	Liste der zurückgestellten Beanstandungen
9	Lufttüchtigkeitsanweisungen und technische Mitteilungen
10	
11	Instandhaltungsvertrag / Instandhaltung - / Wartungsaufzeichnungen
12	Gerätekennblätter / Datenblätter
13	Versicherungsunterlagen
14	Funkgeräte / Instrumente + Urkunden für dfo.
15	Transponder (Avionik) Prüfunterlagen + Urkunden für dfo.
16	Anhänger
17	IHP
18	Lieferrechnungen
19	Schriftverkehr
20	
21	Vorgeschichte / Alte Prüfunterlagen (Was, woher, wie viel)
22	Feuerlöscher
23	Reparaturen / Datenmatrix
24	Gaszylinder / Prüfungen FORM 1
25	Kopien aus dem Bordbuch
26	Flughandbuch, Supplements, Herstellerinformationen
27	NFL 8
28	Sponsor
29	Fahrtplanung
30	
31	Sonstiges