



BUNDESWEHR

Öffentlich

Schnittstellen Altverfahren DEMAR (Hybride Anwendung)

C1-275/3-8912



Allgemeine Regelungen



Strategisch-politische
Dokumente



Konzeptionelle
Dokumentenlandschaft



Dokumentenlandschaft
Einsatz



Technische Regelungen



Regelungsnahe
Dokumente



Druckschriften

Stand November 2021

Detailinformationen

Zweck der Regelung:	Regelt Schnittstellen zwischen Regelverfahren und DEMAR im Betrieb von Luftfahrzeugen der Bundeswehr
Geltungsbereich:	Luftfahrtamt der Bundeswehr; Organisationsbereich Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung; Organisationsbereich Heer; Organisationsbereich Marine; Organisationsbereich Luftwaffe;
Datum Gültigkeitsbeginn:	06.03.2019
Herausgebende Stelle:	LufABw 2 II b
Einsatzrelevanz:	Ja
Berichtspflichten:	Nein
Regelungsnummer, Version:	C1-275/3-8912, Version 1.1
Ersetzt:	C1-275/3-8912, Version 1
Aktenzeichen:	56-01-05
Beteiligte Interessenvertretungen:	Keine
Gebilligt durch:	Abteilungsleiter 2
Datum nächste Überprüfung:	05.03.2024
Bestellnummer/DSK:	Keine

Änderungsschwerpunkt zur Vorversion

Die Änderungen zur Version 1 basieren im Wesentlichen auf einer Aktualisierung der Anlage 5.2. Im Weiteren tragen die Änderungen neuen Formatvorgaben für Regelungen, einer redaktionellen Anpassung der Zitierweise von Regelungen sowie der Aktualisierung der Regelungsnummern bzw. Titel von Bezügen Rechnung.

Mögliche Kennzeichnungen (vgl. A-550/1, Abschnitt 3.4)

Ä	Änderungen zur vorherigen Veröffentlichung	B	Berichtspflichten
!	Besonders wichtige Wörter, Zeilen oder Abschnitte	E	Abweichende Vorgaben für den Einsatz
Y	Befehle im Sinne des § 2 Nr. 2 WStG	S	Sicherheitsbestimmungen

Inhaltsverzeichnis

1	Grundsätze	5
1.1	Zweck	5
1.2	Geltungsbereich	6
1.3	Ergänzungen	6
2	Schnittstellen für Luftfahrzeugmuster im Regelverfahren	7
2.1	Schnittstellenbeschreibung	7
2.1.1	Qualitätsmanagementsystem des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145	8
2.1.2	Aufzeichnungen des nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes für Luftfahrzeuge	8
2.1.3	Aufgaben des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145 bei der Bearbeitung von Luftfahrzeugen aus dem Regelverfahren	9
2.1.4	Instandhaltungsunterlagen	9
2.1.5	Bestätigung der Verkehrssicherheit	10
2.1.6	Aufgaben der Betriebs- und Versorgungsverantwortung	11
2.1.7	Aufgaben des Luftfahrtamtes der Bundeswehr	11
2.1.8	Aufgaben des Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr	12
2.2	Berechtigungen von Instandhaltungsbetrieben	13
2.2.1	Berechtigungen von Personal und dafür notwendige Qualifikation	13
2.2.2	Freigaben von Luftfahrzeugen	13
2.2.3	Freigaben von Komponenten	14
2.3	Instandhaltungsunterlagen auf Basis der Vorschriften für Betrieb und Materialerhalt aus dem Regelverfahren	14
2.3.1	Überführung der Liste der nachprüfpflichtigen Teile	15
2.3.2	Festlegung für Verfahren zur Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen am Luftfahrzeug, die unter die Beschränkungen der Critical Design Configuration Control Limitations fallen	15
2.3.3	Überführung der Liste der Meisterpunkte	16
3	Schnittstellen für Luftfahrzeugmuster im Regelungsraum DEMAR	16
3.1	Berechtigungen von Betrieben	16
3.2	Berechtigungen von Personal und dafür notwendige Qualifikation	17
3.2.1	Arbeiten von Personal mit Qualifikation aus dem Regelverfahren an WaSys mit Betrieb nach DEMAR	17
3.3	Technische Vorschriften im Sinne von Instandhaltungsvorschriften	17
3.3.1	Instandhaltungsvorschriften für Instandhaltung von Luftfahrzeugen	17
3.3.2	Instandhaltungsvorschriften für Instandhaltung von Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung	18
4	Gleichwertige Verwendung von Begleitdokumentation	18

5	Anlagen	22
5.1	Anwendungsfälle	23
5.2	Übersicht bereits anerkannter Dokumente	24
5.3	Bezugsjournal	25
5.4	Änderungsjournal	25

1 Grundsätze

1.1 Zweck

101. Bei der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Stückes (Continuing Airworthiness) von Luftfahrzeugen, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung¹ bzw. Luftfahrzeugen und Komponenten² der Bundeswehr kommen entweder das Regelverfahren nach den Allgemeinen Regelungen (AR) „Das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät Teil 1“ A1-275/2-8901 und „Das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät Teil 2“ A1-275/2-8902 sowie nachfolgender AR oder die DEMAR³ nach A1-275/3-8903 bis -8910⁴ mit zugehörigen AR zur Anwendung. In Fällen der Dauerhaften Flugfreigabe ist analog zu den nachfolgenden Festlegungen zum Regelverfahren zu verfahren. Im Rahmen der Continuing Airworthiness bilden diese innerhalb des jeweiligen Regelungsraumes ein geschlossenes Regelungsgerüst, das Vorgaben, Anforderungen, Verfahren und Dokumente für die Anwendung festlegt, um die erforderliche Handlungssicherheit zu erreichen.

102. Bei gleichzeitiger produktspezifischer Anwendung der DEMAR und des Regelverfahrens innerhalb des militärischen Betriebs sowie der gewerblichen Leistungserbringer entstehen Schnittstellen, die nachfolgend beschrieben sind, um den Wechsel von Luftfahrzeugen, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung (LLZ) bzw. Luftfahrzeugen und Komponenten zwischen den Regelungsräumen handlungssicher und bruchfrei zu ermöglichen.

103. Diese AR trifft Festlegungen hinsichtlich dieser entstehenden Schnittstellen, erteilt Vorgaben, wie grundlegend zu verfahren ist und steckt den Rahmen für ggf. notwendige, nachgeordnete waffensystemspezifische Präzisierungen und Festlegungen/Regelungen in der jeweiligen Verantwortung der Materialverantwortung für die Einsatzreife (MatVwtg ER) und der Betriebs- und Versorgungsverantwortung für den Erhalt der Einsatzfähigkeit und Einsatzbereitschaft (BtrbVersVwtg) ab.

104. Bei der Betrachtung dieser entstehenden Schnittstellen werden in dieser AR in Abhängigkeit der Richtung der Schnittstelle zwischen Regelverfahren und DEMAR (Regelverfahren -> DEMAR sowie DEMAR -> Regelverfahren) folgende Aspekte betrachtet:

- Festlegung zusätzlicher Aufgaben eines nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes zur Bearbeitung von Luftfahrzeugmustern aus dem Regelverfahren.
- Festlegung zusätzlicher Aufgaben eines Instandhaltungsbetriebes im Regelverfahren bei anteiliger Bearbeitung von Luftfahrzeugen aus dem DEMAR-Reglungsraum

¹ Luftfahrzeugen, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung (LLZ) im Regelverfahren nach A1-275/2-8901 sowie A1-275/2-8902.

² Luftfahrzeugen und Komponenten, DEMAR nach A1-275/3-8903 bis -8910.

³ Deutsche Military Airworthiness Requirements.

⁴ Für das Luftfahrzeugmuster A400M kommt für einen Übergangszeitraum abweichend die Weisung BMVg FüSK III 1 vom 17.07.2014 zur Anwendung.

- Berechtigungen im Rahmen von Genehmigungen von Betrieben,
- Berechtigungen von Instandhaltungspersonal (InsthPers) und ihren notwendigen Qualifikationen,
- Technische Dokumentation (TD) im Sinne von Instandhaltungsvorschriften.

105. Diese AR trifft keine weitergehenden Festlegungen hinsichtlich der Überleitung der Qualifikation von InsthPers eines im Sinne Nr. 102 betriebenen Luftfahrzeugmusters. Diese sind gemäß AR „Erteilung von Instandhaltungslizenzen DEMAR 66“ A1-275/3-8907 und der sie ergänzenden Regelungen vorzunehmen. In dieser AR werden diese Erteilungen lediglich aufgefasst und als Gegenüberstellung von als gleichwertig eingestuften Qualifikationen und Berechtigungen festgelegt.

106. Qualifikationserfordernisse an Freigabeberechtigtes Personal in der Instandhaltung von Komponenten leiten sich aus der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) ab. Sofern Freigaben von Komponenten durch die gewerbliche Wirtschaft im Regelverfahren erfolgen sollen, sind die dafür notwendigen Qualifikationserfordernisse des InsthPers auf Basis der AR „Genehmigung von Luftfahrtbetrieben“ C1-275/2-8956 festzulegen. Bei Freigaben von Komponenten im Regelungsraum DEMAR sind die notwendigen Qualifikationserfordernisse für Freigabeberechtigte im Handbuch des Instandhaltungsbetriebes auf Basis der DEMAR 145 festzulegen.

1.2 Geltungsbereich

107. Die Bestimmungen dieser AR gelten für alle Organisationsbereiche der Bundeswehr (OrgBer), in denen Luftfahrzeuge⁵ gehalten, genutzt, betrieben und instandgehalten werden. Die Bestimmungen dieser AR kommen nur an solchen Luftfahrzeugmustern zur Anwendung, deren militärischer Betrieb im Regelverfahren bzw. nach DEMAR erfolgt und hierzu unterstützende Leistungen – insbesondere Leistungen der gewerblichen Wirtschaft – in einem jeweilig davon abweichenden Regelungsraum erbracht werden. Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) hat die Vorgaben dieser Regelung hinsichtlich der Maßnahmen bei der für die Instandhaltung an Luftfahrzeugen und Komponenten bzw. LLZ in unterschiedlichen Regelungsräumen zu beauftragenden gewerblichen Wirtschaft vertraglich umzusetzen.

1.3 Ergänzungen

108. Waffensystemspezifische Besonderheiten sind in entsprechenden Regelungen im Sinne dieser AR festzulegen und zu präzisieren.

109. Änderungen zu dieser AR erfolgen gemäß AR A-550/1 „Regelungsmanagement“ Abschnitt 5.4 „Verfahren der Aktualisierung“. Änderungsvorschläge sind mit Formblatt „Änderungsvorschlag für Regelungen“ auf dem Dienstweg per E-Mail an die herausgebende Stelle zu richten:

Herausgebende Stelle ist:

⁵ Entsprechend LuftVG sind unbemannte Luftfahrtsysteme grundsätzlich den Luftfahrzeugen zugehörig.

Luftfahrtamt der Bundeswehr**Referat 2 II b****Luftwaffenkaserne WAHN****Postfach 90 61 10 / 529****51127 Köln**E-Mail: LufABw2IIb@bundeswehr.org

Änderungsvorschläge von Dienststellen/Einheiten sind wie folgt vorzulegen:

- Luftwaffenverbände über Luftwaffentruppenkommando Ustg 2 LtdIngLfzLw
E-Mail: LwTrKdoUstg2LtdIngLfzLw@bundeswehr.org
- Marineverbände über Marineunterstützungskommando Grp LtdIngLfzM/Ltr CAMO Marine
E-Mail: MUKdoIDEingangLfzM@bundeswehr.org
- Heeresfliegerverbände über Division Schnelle Kräfte Abt FIBtrb H Grp BVV LLZ H
E-Mail: DSKFIBtrbHGrpBVV@bundeswehr.org
- Dienststellen des OrgBer AIN über Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr BAAINBw Abteilung Luft
E-Mail: BAAINBwL@bundeswehr.org

2 Schnittstellen für Luftfahrzeugmuster im Regelverfahren

201. Nachfolgend werden Schnittstellen zwischen dem Regelverfahren und dem DEMAR-Regelungsraum beschrieben, die sich durch den Betrieb von Luftfahrzeugmustern im Regelverfahren und der Erbringung von Leistungen nach DEMAR ergeben.

2.1 Schnittstellenbeschreibung

202. Instandhaltungsbedarfe werden im Regelungsraum DEMAR durch eine nach DEMAR M genehmigte CAMO⁶ festgestellt, die die Verantwortung für die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der betreuten Luftfahrzeuge gegenüber dem betriebs- und versorgungsverantwortlichen Inspekteur bzw. der betriebs- und versorgungsverantwortlichen Inspekteurin bzw. gegenüber dem Präsidenten bzw. der Präsidentin BAAINBw trägt. Die Durchführung erfolgt durch Instandhaltungsbetriebe, die im Regelfall nach DEMAR 145 genehmigt sind.

203. Um Instandhaltungsbetriebe, die nach DEMAR 145 genehmigt sind, auch bei Betrieb eines Luftfahrzeugmusters im Regelverfahren beauftragen zu können (ohne explizit eingerichtete CAMO nach DEMAR M), haben diese, über die Anforderungen nach DEMAR 145 hinaus ergänzende Vorgaben zu beachten, vgl. 2.3. Dabei handelt es sich im Schwerpunkt um die Überleitung der gemäß Musterunterlagen festgelegten Forderungen zum Nachweis der Verkehrssicherheit sowie der

⁶ Continuing Airworthiness Management Organisation.

Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung aus dem Regelverfahren in betriebsinterne Arbeitsanweisungen (Umsetzung der Forderungen für die Nachprüfung in Verfahren des InsthBtrb nach DEMAR 145).

2.1.1 Qualitätsmanagementsystem des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145

204. Um sicherzustellen, dass die Qualitätsforderungen des Regelverfahrens erfüllt werden, muss der nach DEMAR 145 genehmigte und überwachte Instandhaltungsbetrieb die Übereinstimmung mit den Verfahren dieser Regelung und deren Angemessenheit überwachen, die für die Gewährleistung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und/oder der Komponenten erforderlich ist.

205. Durch das Qualitätsmanagementsystem muss der Instandhaltungsbetrieb mindestens kontrollieren/überwachen, dass:

1. alle vertraglich geschuldeten Tätigkeiten gemäß dieser Regelung in Übereinstimmung mit den Verfahren dieser Regelung durchgeführt werden,
2. die Instandhaltung gemäß Beauftragung durchgeführt wird.

2.1.2 Aufzeichnungen des nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes für Luftfahrzeuge

206. Es gelten grundsätzlich die Anforderungen an die Führung und Aufbewahrung der Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß DEMAR 145.

207. Zusätzlich ist eine Kopie eines jeden Nachweises der Verkehrssicherheit (gemäß Nr. 219) für einen Zeitraum von drei Jahren aufzubewahren. Nach Abschluss von Instandhaltungsmaßnahmen muss die zugehörige Freigabebescheinigung des Luftfahrzeugs für den Flugbetrieb gemäß AR „Anforderungen an den Instandhaltungsbetrieb DEMAR 145“ A1-275/3-8905, 145.A.50 „Instandhaltungsbescheinigung“ in die Unterlagen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs eingefügt werden.

208. Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen die Anforderungen der AR „Vorgaben für das Anlegen und Führen der Lebenslaufakte und des Bord- und Wartungsbuches für Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung der Bundeswehr“ C1-275/0-8951 VS-NfD sowie der AR „Behandlung von Fristaustauschteilen in Luftfahrzeugen, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung“ C1-275/1-8952 erfüllen und um nachfolgende Dokumente ergänzt werden:

1. sofern beauftragt, Nachweise der Verkehrssicherheit gemäß Nummer 207.
2. die Liste der zurückgestellten Instandhaltungsarbeiten.

209. Die Übergabe der Lfz vom verantwortlichen Halter/Nutzer des Lfz an den nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb (und zurück) erfolgt nach den Vorgaben der AR „Vorgaben für die Übergabe/Übernahme, sowie Verfahren zur Abholung, Versetzung, Kommandierung und Verfügung von Luftfahrzeugen der Bundeswehr“ C1-275/0-8953 VS-NfD ggf. ergänzt um waffenspezifische Regelungen zur Übergabe/Übernahme, sofern im Regelungsmanagement Bw vorgesehen.

2.1.3 Aufgaben des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145 bei der Bearbeitung von Luftfahrzeugen aus dem Regelverfahren

210. Neben der Erfüllung der Anforderungen der DEMAR 145 und der damit verbundenen Aufgaben hat der Instandhaltungsbetrieb im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Luftfahrzeugen aus dem Regelverfahren die nachfolgend ausgeführten Aufgaben durchzuführen.

211. Sicherstellen, dass die gesamte Instandhaltung gemäß der Beauftragung und der gültigen technischen Dokumentation durchgeführt und freigegeben wird,

212. Sicherstellen, dass für die instandgehaltenen Luftfahrzeuge sowie die bearbeiteten Luftfahrtgeräte/Komponenten alle zutreffenden Lufttüchtigkeitsanweisungen und betrieblichen Anweisungen mit einer Auswirkung auf die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit angewendet werden,

213. Anzeigen von Mängeln oder Schäden, die den sicheren Betrieb beeinflussen und sicherstellen das deren Beseitigung nach Beauftragung in Übereinstimmung mit den für das Luftfahrzeugmuster gültigen Vorschriften für Betrieb- und Materialerhaltung gemäß den Verfahren des Abschnitts 2.3 durchgeführt wird,

214. Einholen der Berechtigung zur Zurückstellung von Instandhaltungsmaßnahmen beim jeweilig zuständigen Produktmanagement BAAINBw,

215. Durchführung von Flugdienstinspektionen für Kontrollflüge zu Instandhaltungszwecken (als Ersatz für im Regelverfahren vorgeschriebene Nachprüfflüge) durch qualifiziertes, berechtigtes Personal,

216. Koordination, Veranlassung sowie Vor- und Nachbereitung der Durchführung von Kontrollflügen zu Instandhaltungszwecken, die entsprechend der Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung aus dem Regelverfahren als vorgeschriebene Nachprüfflüge durchzuführen sind.

2.1.4 Instandhaltungsunterlagen

217. Die Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten, bei nach DEMAR regulierten Instandhaltungsbetrieben, erfolgt im Regelungsraum DEMAR grundsätzlich gemäß den dem Instandhaltungsbetrieb durch eine CAMO zur Verfügung gestellten Instandhaltungsunterlagen. Für Luftfahrzeugmuster, die im Regelverfahren betrieben werden, existiert diese CAMO nicht.

218. Für Luftfahrzeugmuster, die nach dem Regelverfahren zugelassen sind und betrieben werden, beinhalten die Vorschriften für Betrieb- und Materialerhaltung auch die Festlegungen für die Durchführung von Nachprüfungen, die im Regelungsraum DEMAR nicht zur Anwendung kommen. In diesen Fällen sind die Festlegungen dieser AR zu den Verfahren des Abschnitts 2.3 anzuwenden.

2.1.5 Bestätigung der Verkehrssicherheit

219. Für Instandhaltungsmaßnahmen an Luftfahrzeugen aus dem Regelverfahren in einem nach DEMAR genehmigten Instandhaltungsbetrieb wird nach Abschluss der Maßnahme ein Certificate of Release to Service – (CRS) durch einen Freigabeberechtigten erstellt. Dieses CRS ist als Bestätigung der Verkehrssicherheit durch den militärischen Betrieb anzuerkennen. Eine weitere Nachprüfung erfolgt nicht. Das CRS ist in den Lebenslaufnachweis des Luftfahrzeuges aufzunehmen.

220. Bei einem Betrieb von Luftfahrzeugen nach DEMAR ist in regelmäßigen Abständen eine Prüfung der Lufttüchtigkeit nach DEMAR M.A.901 durchzuführen und zu bescheinigen. Diese Bescheinigung ist wesentlicher Bestandteil für den Erhalt der Verkehrszulassung. Im Regelverfahren ist analog ein Nachweis der Verkehrssicherheit zu erbringen, der ggf. mit der Durchführung einer entsprechend umfangreichen Instandhaltungsmaßnahme verknüpft ist.

221. Für Instandhaltungsmaßnahmen, die gemäß den Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung im Regelverfahren an den Nachweis der Verkehrssicherheit geknüpft sind, die aber in einem nach DEMAR regulierten Instandhaltungsbetrieb durchgeführt werden, ist das CRS, welches die entsprechende Maßnahme abschließt, zu erweitern.

222. Durch das BAAINBw ist der Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145, der die Instandhaltungsmaßnahme nach Nr. 221 durchführt, mit einer Ergänzung des Umfangs des entsprechenden CRS auf Grundlage dieser Regelung zu beauftragen. Sofern ein militärischer Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145 die Instandhaltungsmaßnahme nach Nr. 221 durchführt ist der Umfang des entsprechenden CRS analog zu ergänzen. Aus dieser Ergänzung muss:

- ersichtlich sein, dass ein ggf. erforderlicher Kontrollflug durchgeführt wurde und daraus erfolgte Beanstandungen durch geeignete Instandhaltungsmaßnahmen behoben und freigegeben wurden,
- ersichtlich sein, dass dieses CRS als Nachprüfschein für den Nachweis der Verkehrssicherheit dient und
- das Fälligkeitsdatum des nächsten Nachweises der Verkehrssicherheit gemäß der Vorgaben der Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung, aufgeführt sein.

223. Dieses ergänzte CRS ist als Nachprüfschein für den Nachweis der Verkehrssicherheit gemäß Regelverfahren gleichermaßen anerkannt und für die Fortschreibung der Verkehrszulassung heranzuziehen. Im Nachweis der Verkehrssicherheit (Anlage zu Anlage 7.11 der A1-275/2-8901) ist unter „Prüfvermerk“ auf das für den Nachweis der Verkehrssicherheit herangezogene CRS zu

verweisen. Das entsprechende CRS ist in den Lebenslaufnachweis aufzunehmen. Das Verfahren „Prüfung der Lufttüchtigkeit“ nach DEMAR M.A.901 kommt somit bei Lfz im Regelverfahren nicht zur Anwendung.

224. Sofern der Nachweis der Verkehrssicherheit nicht an eine Inspektionsmaßnahme gekoppelt ist, sondern durch eine kalendarisch oder flugstundenabhängig durchzuführende Überprüfung der Lebenslaufakten auf ordnungsgemäße Instandhaltung im zurückliegenden Überprüfungszeitraum erfolgt, ist diese:

- sofern sie in einem gewerblichen Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145 stattfindet, durch das BAAINBw gesondert zu beauftragen,
- sofern sie in einem militärischen Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145 stattfindet, durch diesen gesondert umzusetzen.

225. Die Überprüfung für den Nachweis der Verkehrssicherheit ist nach den Vorgaben des jeweiligen Luftfahrzeugmusters durchzuführen und durch einen Freigabeberechtigten des Betriebes (mindestens CAT B) zu bescheinigen. Diese Bescheinigung ist als Nachprüfschein für den Nachweis der Verkehrssicherheit gemäß Regelverfahren gleichermaßen anerkannt und für die Fortschreibung der Verkehrszulassung analog zu Nr. 223 heranzuziehen.

2.1.6 Aufgaben der Betriebs- und Versorgungsverantwortung

226. Bereitstellung des Lfz mit der erforderlichen Dokumentation gemäß C1-275/0-8953 VS-NfD ggf. ergänzt um waffensystemspezifische Festlegungen zur Übergabe/Übernahme von Luftfahrzeugen.

227. Übernahme des Lfz nach Abschluss aller beauftragten IH-Maßnahmen gemäß C1-275/0-8953 VS-NfD vom nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb, ergänzt um die Festlegungen dieser AR.

228. Übermittlung betrieblicher Anweisungen (inkl. Technischen Anweisungen Betrieb [TAB]).

2.1.7 Aufgaben des Luftfahrtamtes der Bundeswehr

229. Die Herausgabe und Änderung dieser AR nach Billigung BMVg FüSK I 4.

230. Genehmigung der durch diese AR definierten zusätzlichen Aufgaben eines genehmigten Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145, sofern dieser einen Mustereintrag für ein im Regelverfahren betriebenes Luftfahrzeugmuster beantragt.

231. Überwachung der durch diese AR definierten zusätzlichen Aufgaben eines genehmigten Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145, sofern dieser einen Mustereintrag für ein im Regelverfahren betriebenes Luftfahrzeugmuster beantragt.

2.1.8 Aufgaben des Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr

- 232.** Beauftragung von Instandhaltungsmaßnahmen an Luftfahrzeugen aus dem Regelverfahren bei einem nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb.
- 233.** Bereitstellung der Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung aus dem Regelverfahren für den nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb.
- 234.** Bei Beauftragung von Instandhaltungsmaßnahmen an Luftfahrzeugen mit Betrieb im Regelverfahren bei einem nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb ist auch die Beauftragung zur Durchführung von Kontrollflügen zu Instandhaltungszwecken, die in den Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung aus dem Regelverfahren als vorgeschriebene Nachprüfflüge festgelegt sind, durch Stellen sicherzustellen, die zur Durchführung eines Kontrollfluges berechtigt sind.
- 235.** Beauftragung der Erstellung des Nachweises der Verkehrssicherheit gemäß den Festlegungen dieser AR.
- 236.** Übermittlung und Beauftragung zur Umsetzung aller für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge zutreffenden Lufttüchtigkeitsanweisungen,
- 237.** Beauftragung der Durchführung betrieblichen Anweisungen (inkl. TAB).
- 238.** Bereitstellung von freigegebenen Reparaturanweisungen auf Grundlage genehmigter Reparaturverfahren.
- 239.** Sicherstellen, dass das Luftfahrzeug für die zu überwachenden Maßnahmen zu einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb verbracht wird.
- 240.** Vertraglich sicherstellen, dass Luftfahrzeuge, die im Regelverfahren betrieben werden und durch einen nach DEMAR 145 genehmigten, Instandhaltungsbetrieb bearbeitet werden, nur mit vollständigen Aufzeichnungen gemäß Nr. 208 an den Halter des Luftfahrzeugs (Lfz) rückgeführt werden.
- 241.** Forderung entsprechender Rollenmodelle unter SASPF für den Instandhaltungsbetrieb sowie Festlegung eventueller Übergangsregelungen.
- 242.** Im Falle der Anwendung von Übergangsregelungen die Unterstützung der zu beauftragenden Instandhaltungsbetriebe nach DEMAR 145 bei der Pflege der Instandhaltungsaufzeichnungen, der Konfigurationskontrolle des Stücks, sofern hierzu erforderliche Berechtigungen und Datenanbindungen beim Instandhaltungsbetrieb nicht eingerichtet sind.

2.2 Berechtigungen von Instandhaltungsbetrieben

243. Instandhaltungsbetriebe, die Instandhaltungsleistungen im DEMAR-Regelungsraum erbringen, benötigen eine Genehmigung nach A1-275/3-8905 ergänzt um die Verfahren für die Bearbeitung von Lfz aus dem Regelverfahren. Der Umfang der durch den Instandhaltungsbetrieb zu erbringenden Leistungen und die zu erfüllenden luftrechtlichen Verpflichtungen ergeben sich aus dem mit dem mit BAAINBw geschlossenen Vertrag. In der Regel wird, sofern alle Voraussetzungen durch den Instandhaltungsbetrieb vorliegen, mit der Genehmigung als Luftfahrtbetrieb in der Leistungsart Instandhaltung auch gleichzeitig auf Antrag eine Beleihung nach § 30a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. der LuftVG-Beleihungsverordnung (LuftVGBV – noch nicht in Kraft) erfolgen.

2.2.1 Berechtigungen von Personal und dafür notwendige Qualifikation

244. Die erforderlichen Berechtigungen des InsthPers des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145 definieren sich in Abhängigkeit des Genehmigungsumfanges der Betriebe und müssen den Anforderungen der A1-275/3-8905, der A1-275/3-8907 sowie dem jeweiligen Instandhaltungsbetriebshandbuch genügen. Folgende zusätzliche Festlegungen gemäß den Abschnitten 2.2.2 und 2.2.3 gelten:

2.2.2 Freigaben von Luftfahrzeugen

245. Sämtliche Berechtigungen des InsthPers des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR 145 sind auch gültig, wenn dieses Personal an einer genehmigten Betriebsstätte des Instandhaltungsbetriebes, welche mit einem militärischen Instandhaltungsbetrieb nach Regelverfahren kolloziert ist, tätig ist (Industriedock). Entsprechende Freigaben gemäß DEMAR 145.A.50 sind durch den militärischen Instandhaltungsbetrieb anzuerkennen.

246. Für die Abzeichnung im Sinne der Bestätigung der ordnungsgemäßen Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen bei Arbeiten im Rahmen einer „Contractor Working Party“ müssen durch den Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145 mindestens Skilled Worker⁷ bei Line Maintenance/Unterstützungspersonal CAT B bei Base Maintenance eingesetzt werden. Das Personal des Instandhaltungsbetriebes nach DEMAR hat auf Verlangen seine firmeninterne Berechtigung vorzulegen. Dies stellt die Grundlage für eine im Regelverfahren darauf zu erfolgende Nachprüfung dar.

247. Sofern die Notwendigkeit besteht, dass Personal des nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes Arbeiten an Lfz an einem Standort vornimmt (Contractor Working Party), an dem der Betrieb im Regelverfahren erfolgt, so ist dieses Personal dazu berechtigt, auf Basis der ihm

⁷ „Skilled Worker“ bezeichnet Personal im DEMAR-Raum, das zur Durchführung und Abzeichnung von Arbeiten berechtigt ist, ohne dabei über eine Lizenz nach DEMAR 66 zu verfügen.

durch den Instandhaltungsbetrieb (DEMAR) erteilten Rechte, Freigaben zu erteilen. Dies kann im Umfang einer Teilfreigabe für bestimmte Arbeiten bis hin zu einer Freigabe für den Flugbetrieb (CRS) erfolgen. Der nach DEMAR genehmigte Betrieb hat hierzu ein Verfahren zu beschreiben. Das Verfahren ist durch das BAAINBw dem militärischen Instandhaltungsbetrieb nach Regelverfahren zur Verfügung zu stellen. Erteilte Freigaben nach DEMAR sind durch den militärischen Instandhaltungsbetrieb im Regelverfahren anzuerkennen, eine zusätzliche Nachprüfung erfolgt in diesen Fällen nicht.

2.2.3 Freigaben von Komponenten

248. Für die Erstellung einer Freigabebescheinigung DEMAR Form 1 für instandgesetzte Komponenten, inklusive Triebwerk und Hilfsaggregat, wird Personal mit einer Qualifikation gemäß der Festlegungen im Handbuch des nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb mit einer Genehmigung der Klasse B oder C benötigt. Entsprechende Anforderungen an die Qualifikation des Personals für die Freigabe von Komponenten werden⁸ in den AMC/GM zur DEMAR 145 definiert.

2.3 Instandhaltungsunterlagen auf Basis der Vorschriften für Betrieb und Materialerhalt aus dem Regelverfahren

249. Bei Betrieb eines Luftfahrzeugmusters im Regelverfahren wird eine Instandhaltungsdokumentation genutzt, deren Vorgaben zusätzliche, im DEMAR-Regelungsraum nicht vorgesehene Informationen (Liste der nachprüfpflichtigen Teile) enthalten. Für die Anwendung unter DEMAR müssen diese Vorgaben durch den DEMAR 145 Instandhaltungsbetrieb umgewandelt werden. Mindestens sind dabei folgende zulassungspflichtigen Anteile der Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung (abgeleitet aus A1-275/2-8901, Anlage 7.3) zu betrachten:

- Inspektionsmaßnahmen
- Maßnahmen bei Abstellen, Stilllegen und Wiederinbetriebnahme des Lfz

250. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen zur Umsetzung müssen auch für alle Instandhaltungsunterlagen angewendet werden, z. B. bei der Durchführung von nichtplanbarer Instandhaltung.

251. Die Umsetzung dieser Vorgaben in unter DEMAR nutzbare Instandhaltungsunterlagen beinhaltet die folgenden Maßnahmen nach den Abschnitten 2.3.1, 2.3.2 und 2.3.3:

⁸ Im Rahmen der Überarbeitung der AMC/GM zur DEMAR 145 entlang der Anpassung auf den aktuellen Stand der EMAR 145.

2.3.1 Überführung der Liste der nachprüfpflichtigen Teile

252. Die im Regelverfahren gemäß den Musterunterlagen definierte Nachprüfung kommt im Regelungsraum DEMAR nicht zur Anwendung. Bestimmte Arbeiten sind jedoch im Regelungsraum DEMAR zweitkontrollpflichtig. Die ordnungsgemäße Durchführung der Zweitkontrolle muss durch berechtigtes Personal bestätigt werden. Sämtliche Arbeiten auf Basis der Vorschriften für Betrieb und Materialerhaltung des Regelverfahrens sind auf die Notwendigkeit der Durchführung unabhängiger Zweitkontrollen zu überprüfen.

253. Die Durchführung aller Arbeiten kann grundsätzlich durch befähigtes Personal auf Stufe „Skilled Worker“ oder lizenziertes Personal erfolgen.

254. Die Festlegung der zweitkontrollpflichtigen Arbeiten erfolgt durch den nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb auf Grundlage seiner hierzu genehmigten Verfahren, dabei haben für

- alle nachprüfpflichtigen Arbeiten bei Instandhaltungsarbeiten an
 - + Steuerflächen,
 - + Triebwerken, Propellern und Rotoren,
 - + Antriebswellen und Getrieben sowie Anlagen der Flugsteuerung/Flugregelung
- für alle nachprüfpflichtigen Arbeiten an Rettungs- und Sicherheitsgerät sowie
- für weitere nachprüfpflichtige Arbeiten nach Ermessen des nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetriebes bzw. nach Vorgaben des BAAINBw

Zweitkontrollen zu erfolgen.

Nicht überführte nachprüfpflichtige Arbeiten können von Personal mindestens auf Ebene „Skilled Worker“ abgezeichnet werden.

2.3.2 Festlegung für Verfahren zur Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen am Luftfahrzeug, die unter die Beschränkungen der Critical Design Configuration Control Limitations fallen

255. Sofern in den Vorschriften für Betrieb- und Materialerhaltung Hinweise für Instandhaltungsmaßnahmen an sicherheitskritischen Systemen Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) enthalten sind, sind diese zu berücksichtigen.

2.3.3 Überführung der Liste der Meisterpunkte

256. Meisterpunkte aus dem Regelverfahren sind ggf. in unabhängige Zweitkontrollen zu überführen, nicht überführte Meisterpunkte können von Personal mindestens auf Ebene „Skilled Worker“ abgezeichnet werden.

3 Schnittstellen für Luftfahrzeugmuster im Regelungsraum DEMAR

301. Nachfolgend werden Schnittstellen zwischen DEMAR-Regelungsraum und Regelverfahren beschrieben, die sich aus dem Betrieb von Luftfahrzeugmustern nach DEMAR ergeben.

3.1 Berechtigungen von Betrieben

302. Bundeswehrdienststellen, die nicht Teil eines nach DEMAR genehmigten militärischen Instandhaltungsbetriebes sind und Leistungen für Luftfahrzeuge erbringen, die nach DEMAR betrieben werden, erbringen diese Leistungen, inklusive der qualitätssichernden Maßnahmen, gemäß dem Regelverfahren. Genehmigungen sind nicht erforderlich. Die erbrachten Leistungen können durch nach DEMAR genehmigte militärische Instandhaltungsbetriebe, ohne weitere qualitätssichernde Maßnahmen hinsichtlich der durchgeführten Instandhaltungstätigkeiten, anerkannt werden. Die Beauftragung von Bundeswehrdienststellen, die nicht Teil eines nach DEMAR genehmigten militärischen Instandhaltungsbetriebes sind und Leistungen für Luftfahrzeuge erbringen, die nach DEMAR betrieben werden, erfolgt durch den nach DEMAR genehmigten militärischen Instandhaltungsbetrieb, der zur Durchführung der übergeordneten Maßnahme von der verantwortlichen CAMO beauftragt wurde. Hierzu sind entsprechende Verfahren durch die beteiligten Dienststellen zu etablieren.

303. Gewerbliche Betriebe die keine Genehmigung nach DEMAR 145 besitzen und Leistungen für Luftfahrzeugmuster erbringen, die nach DEMAR betrieben werden benötigen eine Genehmigung nach der AR „Genehmigung von Luftfahrtbetrieben“ C1-275/2-8956 für die Betriebsart Instandhaltung für das jeweilige Luftfahrzeugmuster, Luftfahrtgerät oder Zusatzausrüstung. Die Leistungserbringung richtet sich nach den Vorgaben der C1-275/2-8956 für die Betriebsart Instandhaltung unter Anwendung der entsprechend überführten Instandhaltungsvorschriften. Die Anerkennung erstellter Freigabedokumente regelt vorliegende AR mit Abschnitt 4.

304. Sofern Prüfungen gewerblicher Betriebe als Nachprüfung anerkannt werden sollen, sind diese zusätzlich mit der Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgabe der Nachprüfung zu beleihen. In der Regel wird, sofern alle Voraussetzungen vorliegen, mit der Genehmigung auch gleichzeitig auf Antrag eine Beleihung nach § 30a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. der LuftVG-Beleihungsverordnung (LuftVGBV – noch nicht in Kraft) erfolgen.

305. Personal gewerblicher Betriebe, welches zur Durchführung von Nachprüfungen nach Instandhaltung von LLZ, abgestuft nach dem jeweiligen Genehmigungsumfang des Betriebes, berechtigt sein soll, benötigt dazu eine Qualifikation gemäß Anforderungen, die in der AR „Bestimmungen zur Beauftragung mit der Wahrnehmung von Aufgaben gemäß § 30a Luftverkehrsgesetz und der Beleihungsverordnung zum Luftverkehrsgesetz“ C1-275/1-8900 genannt bzw. die noch in der C1-275-2/8956 zu definieren sind.

3.2 Berechtigungen von Personal und dafür notwendige Qualifikation

306. Die Qualifikation des Personals, welches Leistungen für nach DEMAR betriebene Luftfahrzeugmuster erbringt, wird durch das Regelverfahren bestimmt.

3.2.1 Arbeiten von Personal mit Qualifikation aus dem Regelverfahren an WaSys mit Betrieb nach DEMAR

307. Sofern in einem nach DEMAR regulierten Betrieb (militärisch/gewerblich) anteilig Unterstützungsleistungen durch Personal mit einer Qualifikation aus dem Regelverfahren erbracht werden, so ist deren Qualifikation durch den Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145 als gleichwertig zu einem „Skilled Worker“ anzuerkennen. Der Umfang der Berechtigung zum Arbeiten am Lfz analog zu den firmeneigenen „Skilled Workern“ richtet sich dann nach der jeweiligen Fachrichtung/Sachgebiet.

308. Die notwendige Freigabebescheinigung (CRS) erteilt im Anschluss an die Arbeiten das freigabeberechtigte Personal des nach DEMAR regulierten Betriebes. Sofern es sich bei dem Instandhaltungsbetrieb nach DEMAR 145 um einen gewerblichen Betrieb handelt, ist dies vertraglich festzuschreiben. Sofern eine Einweisung am Arbeitsplatz durch den nach DEMAR 145 genehmigten Instandhaltungsbetrieb für das nach dem Regelverfahren qualifizierte Personal als erforderlich erachtet wird, ist diese durch den DEMAR-Betrieb zu leisten.

3.3 Technische Vorschriften im Sinne von Instandhaltungsvorschriften

3.3.1 Instandhaltungsvorschriften für Instandhaltung von Luftfahrzeugen

309. Die Durchführung umfangreicher Instandhaltungsmaßnahmen an Lfz, die im DEMAR Regelungsraum betrieben werden, erfolgt durch Betriebe im Regelverfahren grundsätzlich nicht. Sofern erforderlich, können durch Betriebe im Regelverfahren Zuarbeiten für Instandhaltungsmaßnahmen erbracht werden.

3.3.2 Instandhaltungsvorschriften für Instandhaltung von Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung

310. Die Instandhaltung von Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung erfolgt im Regelverfahren nach der technischen Dokumentation aus dem DEMAR-Regelungsraum.

311. Die Liste der zweitkontrollpflichtigen Arbeiten ist mit den nachprüfpflichtigen Punkten gleichzusetzen.

312. Die Erteilung der Freigaben nach der Instandhaltung von Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung erfolgt im Regelverfahren durch Luftfahrttechnischem Prüfpersonal in Form einer Nachprüfung.

4 Gleichwertige Verwendung von Begleitdokumentation

401. Instandhaltung von Luftfahrzeugen und Komponenten sowie die Herstellung von Komponenten nach DEMAR kann sowohl in militärischen Betrieben (z. B. Instandhaltungsbetrieb Lw) als auch in gewerblichen Betrieben erfolgen. Sämtliche Betriebe bedürfen hierzu einer entsprechenden Genehmigung (DEMAR 145 für Instandhaltung/DEMAR 21 G/F für Herstellung oder Genehmigung als LTB gemäß C1-275/2-8956 in den Betriebsarten Instandhaltung bzw. Herstellung) durch das LufABw. In der Regel wird mit der Genehmigung auch gleichzeitig auf Antrag eine Beleihung nach § 30a LuftVG i. V. m. der LuftVGBV (noch nicht in Kraft) erfolgen. Diese Beleihung berechtigt die Betriebe, durch spezielle Bescheinigungen (z. B. DEMAR Form 1) die ordnungsgemäße Instandhaltung/Herstellung des betreuten Triebwerks, Propellers, Bau oder Ausrüstungsteiles zu bescheinigen.

402. Im Regelverfahren werden bei Herstellung und Instandhaltung von LLZ ebenfalls Bescheinigungen über die Verkehrssicherheit/Lufttüchtigkeit⁹ durch in der Regel amtliche Stück-/Nachprüfungen erteilt. Sofern dies durch zivile Vertragspartner erfolgt, müssen sie nach DEMAR 145 oder C1-275/2-8956 entsprechend genehmigt und nach § 30a LuftVG i. V. m. der LuftVGBV (noch nicht in Kraft) auf Antrag beliehen sein. Bei militärischen Betrieben im Regelverfahren ist keine Genehmigung erforderlich, es erfolgt eine amtliche Nachprüfung.

403. Solange der Betrieb eines Luftfahrzeugmusters nicht ausschließlich in einem Regelungsraum sichergestellt werden kann oder bei Komponenten, die querschnittlich in verschiedene Luftfahrzeugmuster eingebaut werden können, ist eine Anerkennung von Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen und Leistungen sowie deren Bescheinigungen erforderlich.

404. Sowohl im Regelverfahren (A1-275/2-8901 Nr. 225) als auch im DEMAR-Regelungsraum (DEMAR 145.A.42(b)) sind ausschließlich uneingeschränkt verwendungsfähiger Artikel zu verbauen.

405. Bei qualitativer Gleichwertigkeit der Erklärungen der uneingeschränkten Verwendungsfähigkeit besteht hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung kein Zweifel. Unbenommen davon ist dies

⁹ Verkehrssicherheit: Luftfahrzeuge/Lufttüchtigkeit: Komponenten.

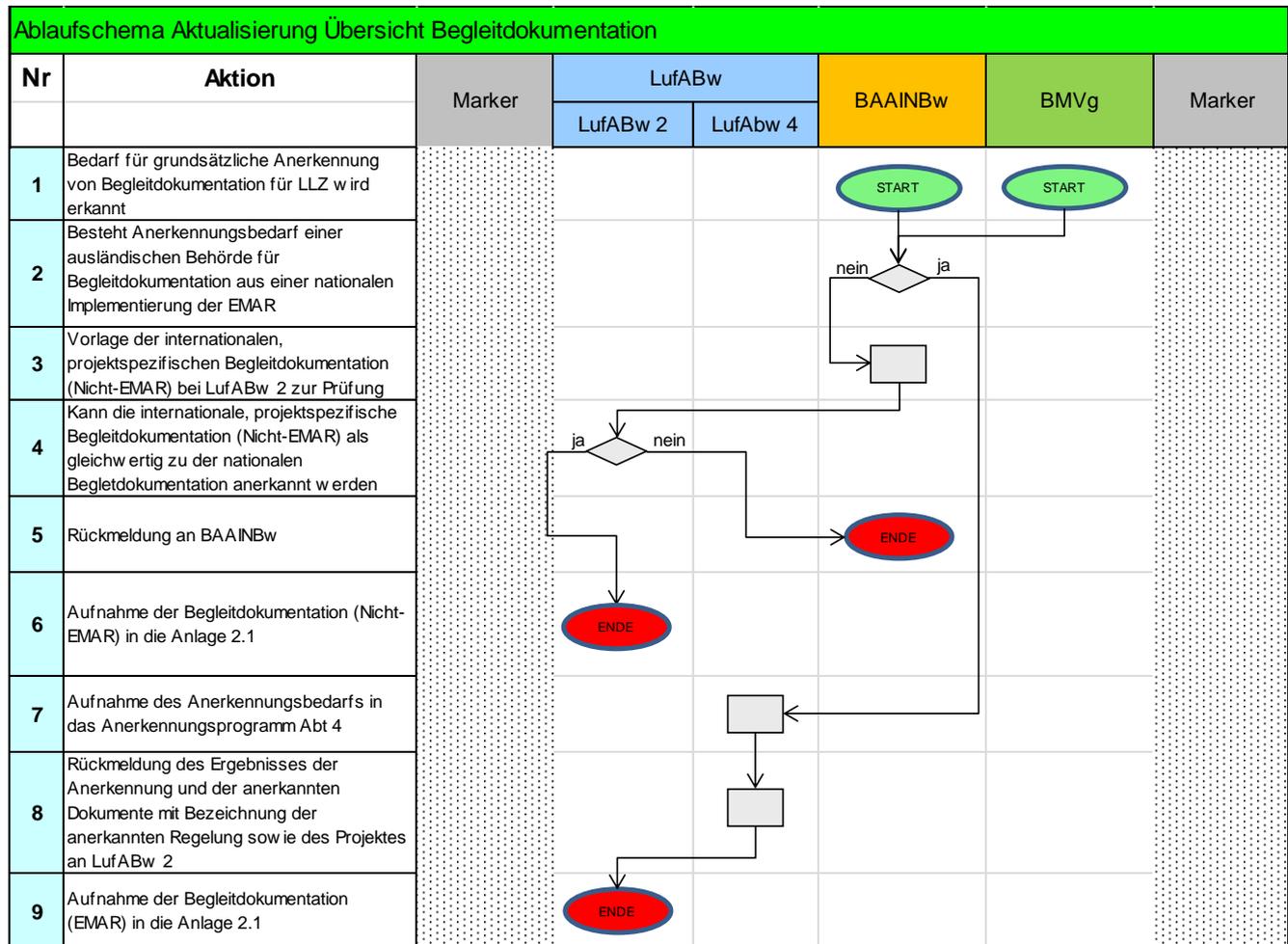
jedoch übergreifend zu den existierenden Regelungsräumen festzulegen. Dabei sind drei Anwendungsfälle zu berücksichtigen (Übersicht mit Anlage 5.1)¹⁰:

- **Anwendungsfall 1 „Nationale Bescheinigung“** beschreibt uneingeschränkt anerkannte Bescheinigungen, also solche, die bereits zum Zeitpunkt der Einführung der DEMAR und auf Grundlage entsprechender Genehmigungen von Betrieben auf Basis der DEMAR bzw. der ihnen zu Grunde liegenden EU-Verordnungen erstellt werden (z. B. DEMAR Form 1, EASA Form 1 für hergestellte Teile, Materialanhänger/-aufkleber SASPF Zustandskode A für Form 1-pflichtige Teile mit Prüferstempel). Diese Bescheinigungen sind als gleichwertig anzuerkennen und können im Rahmen der bestehenden Verfahren auch ineinander überführt werden.
- **Anwendungsfall 2 „Amtliche¹¹ Internationale Bescheinigung“** beschreibt uneingeschränkt anerkenbare Bescheinigungen, für deren Anerkennung bestimmte Voraussetzungen, im Regelfall das Durchlaufen eines Anerkennungsverfahrens zwischen LufABw und der das entsprechende Dokument legitimierenden Stelle (z. B. zivile Luftfahrtbehörde wie Federal Aviation Administration (FAA) oder militärische Luftfahrbehörde z. B. Direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAE), vorliegen müssen. Dabei sind sowohl die grundsätzlichen Regularien als auch die produktspezifische Umsetzung in der jeweiligen Nation durch das LufABw anzuerkennen. Ist diese Anerkennung erfolgt, können Bescheinigungen anerkannt und im Rahmen der bestehenden Verfahren ggf. auch ineinander überführt werden.
- **Anwendungsfall 3 „Projektspezifische Bescheinigung“** beschreibt Bescheinigungen, die nicht unter die beiden anderen Anwendungsfälle fallen und deren Legitimation durch LufABw überprüft werden muss. Regelmäßig beinhaltet dieser Anwendungsfall Bescheinigungen, die projektspezifisch in multinationalen Projekten vereinbart wurden (z. B. CoC-DAIN). Bevor diese anerkannt werden können, ist diese Anerkennung durch das BAAINBw bei LufABw zu beantragen, dabei sind die projektspezifischen Vereinbarungen zur Nutzung der jeweiligen Begleitdokumente vorzulegen. Das LufABw prüft die genannten Dokumente hinsichtlich ihrer luftrechtlichen Relevanz und Aussagekraft. Die Verkehrssicherheit/Lufttüchtigkeit muss auf Basis der jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben und deren Regulativen bescheinigt werden. Die Bescheinigungen müssen folgendes mindestens erkennbar machen:
 - a) Identifikation des Herstellers
 - b) Identifikation des Bauteils
 - c) Konformitätsaussage zur Übereinstimmung mit dem Muster
 - d) Aussage zur Lufttüchtigkeit.

¹⁰ Die u. a. Anwendungsfälle und die sich daraus ableitenden Verfahren finden keine Anwendung bei Norm- und Standardteilen, deren Nutzung regelmäßig keine Bescheinigung mit einer Aussage zur Lufttüchtigkeit/Verkehrssicherheit erfordern.

¹¹ „Amtlich“ bezieht sich in diesem Falle darauf, dass die Bescheinigungen durch einen behördlich überwachten Regelungsraum legitimiert werden.

406. Eine Übersicht bereits anerkannter Dokumente ist mit Anlage 5.2 aufgeführt. Die Aktualisierung der Anlage erfolgt durch das LufABw im Rahmen der nach Nr. 405 initiierten Anerkennung sowie auf Basis der Anerkennungsergebnisse gemäß dem nachfolgenden Ablaufschema:



407. Für Bescheinigungen, die eine Aussage über die Lufttüchtigkeit des bescheinigten Artikels treffen, aber nicht aus dem Regelverfahren entstehen (und damit ohne Stück-/Nachprüfung nach A1-275/2-8901 erstellt wurden), sind die Verfahren der AR „Eingang, Ausgang, Kennzeichnung und Lagerung von Material“ A2-1032/0-0-2 sinngemäß anzuwenden. Damit erfolgt grundsätzlich die zusätzliche Erstellung und Stempelung eines Materialanhängers/-aufklebers durch den Kontrollmeister/die Kontrollmeisterin bzw. Freigabeberechtigtes Personal. Der Materialanhänger/-aufkleber ist zusätzlich zur entsprechenden Originalbescheinigung anzubringen, diese ist am Artikel zu belassen.

408. Die Projektleiter erstellen in zutreffenden Fällen eine Ergänzung der A2-1032/0-0-2 über den Änderungsdienst, mit der zulässige und zugleich im jeweiligen Projekt zur Anwendung kommende Begleitdokumentation definiert und erläutert werden.

5 Anlagen

5.1	Anwendungsfälle	23
5.2	Übersicht bereits anerkannter Dokumente	24
5.3	Bezugsjournal	25
5.4	Änderungsjournal	25

5.1 Anwendungsfälle

		Anwendungsfall 1	Anwendungsfall 2		Anwendungsfall 3
Regelverfahren nach A1-1525		Uneingeschränkte Austauschbarkeit von Bescheinigungen	Austauschbarkeit von Bescheinigungen nach Vorliegen von Voraussetzungen		Austauschbarkeit von Bescheinigungen nach Genehmigung durch LufABw
Sämtliche Bescheinigungen, die durch amtliches Prüfpersonal ausgestellt werden		Regelungsraum DEMAR/EASA	Regelungsraum EMAR	Regelungsraum zivil	Unabhängig vom Regelungsraum
		Sämtliche Bescheinigungen, die durch berechtigtes Personal der entsprechend genehmigten Betriebe ausgestellt werden	Sämtliche Bescheinigungen anderer EMAR-NMAA, die im Bereich Herstellung/Instandhaltung durch das LufABw anerkannt wurden.	Sämtliche Bescheinigungen ziviler Luftfahrtbehörden, die im Bereich Herstellung/Instandhaltung durch das LufABw anerkannt wurden.	Sämtliche internationale Bescheinigungen, die nicht unter Anwendungsfall 1 und 2 fallen und durch LufABw genehmigt sind
Herstellung	Stückprüfschein Materialanhänger SASPF ZK A	DEMAR Form 1 EASA Form 1	z.B. EMAR (FRA) Form 1 z.B. EMAR (ITA) Form 1	z.B. FAA Form 8110-3 z.B. Transport Canada	z.B. CoC DAIN
	Stückprüfschein	DEMAR Form 52 EASA Form 52	z.B. EMAR (FRA) Form 52 z.B. EMAR (ITA) Form 52		z.B. CoA for Export
Instandhaltung	Materialanhänger SASPF ZK A Nachprüfschein	DEMAR Form 1	z.B. EMAR (FRA) Form 1 z.B. EMAR (ITA) Form 1	z.B. FAA Form 8130-3 z.B. Transport Canada	Entsprechende (Projekt)spezifische Bescheinigungen, die vertraglich vereinbart wurden und durch MatVER dem LufABw zur Genehmigung vorgelegt wurden.
	Durchgeführte Nachprüfung aller nachprüfpflichtigen Arbeiten	CRS (DEMAR)	z.B. CRS (FRA) z.B. CRS (ITA)	z.B. FAA Form 8130-3 Maintenance Release z.B. Transport Canada Form 1 Maintenance	

5.2 Übersicht bereits anerkannter Dokumente¹²

WS Kode	WS Kurzbezeichnung	WS Langtitel	Anerkannte Begleitdokumente mit Einbaufreigabe					
			national		international		projektspezifisch	
			Bezeichnung	Gültigkeit	Bezeichnung	Gültigkeit	Bezeichnung	Gültigkeit
14	A340-313	A 340	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1	unbegrenzt		
15	BD-700-1A11	Bombardier BD-700-1A11 (Global 5000)	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
16	A-310-304	Airbus A 310-304 (LwVIP / MRT)	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1	unbegrenzt		
19	A319-133	Airbus A319-133	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1	unbegrenzt		
1B	EF-2000	Eurofighter 2000	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
1Y	Tornado	Tornado MRCA 200 IDS (GS / GT)	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt			CoC DAIN	
1Z	Tornado ECR	Tornado MRCA 200 ECR	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt			CoC DAIN	
AA	P-3C	P-3C Cup Update II.5 "Orion"	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
AJ	A400M-180	A400M-180	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1 (für Neuteile) PERAM Form 1	unbegrenzt 30.11.2019		
AM	C-160	Transall C-160 Serie A / AE	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
AW	DO-228	Dornier 228-212	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1 (für Neuteile)	unbegrenzt		
BR	BREVEL	BREVEL/KZO	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JA	NH 90	LTH / SAR u. NH - 90	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt			CoC DAIN	
JC	AS 532 U2	Cougar AS 532 U2	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1	unbegrenzt		
JD	EC 135 T1	EC 135 T1 (CPDS)	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1	unbegrenzt		
JE	MK 88A	Sea Lynx MK 88A	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JI	UH-1D	Bell UH-1D	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JK	CH-53G	Sikorsky CH-53	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JL	MK 41	Sea King MK 41 (KWS / EdE)	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JN	BO-105P	BO-105P P-1 (PAH-1 A / PAH-1 A1)	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JP	UHT	UH - Tiger	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				
JU	H145M LUH	H145M LUH SOF	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt	EASA Form 1 (für Neuteile)	unbegrenzt		
LU	LUNA	LUNA ATP u. X2000	Materialanhänger SASPF ZK A DEMAR Form 1	unbegrenzt				

¹² ACHTUNG: Für Luftfahrzeugmuster in grauer Schrift erfolgt der Betrieb ausschließlich im Regelverfahren mit Begleitdokumentation nach den im jeweiligen Projekt vereinbarten Verfahren, die vorliegende Tabelle kommt damit aktuell nicht zur Anwendung.

5.3 Bezugsjournal

(Nr.) Bezugsdokumente	Titel
1. A1-275/2-8901	Das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät Teil 1
2. A1-275/2-8902	Das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät Teil 2
3. A1-275/3-8903	Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit DEMAR M
4. A1-275/3-8904	AMC und GM zur DEMAR M Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
5. A1-275/3-8905	Anforderungen an den Instandhaltungsbetrieb DEMAR 145
6. A1-275/3-8906	AMC und GM zur DEMAR 145 Anforderungen an den Instandhaltungsbetrieb
7. A1-275/3-8907	Erteilung von Instandhaltungslizenzen DEMAR 66
8. A1-275/3-8908	AMC und GM zur DEMAR 66 Erteilung von Militärluftfahrzeug-Instandhaltungslizenzen
9. A1-275/3-8909	Ausbildungseinrichtung für Instandhaltungspersonal DEMAR 147
10. A1-275/3-8910	AMC und GM zur DEMAR 147 Ausbildungseinrichtung für Instandhaltungspersonal
11. A2-1032/0-0-2	Eingang, Ausgang, Kennzeichnung und Lagerung von Material
12. C1-275/0-8951 VS-NfD	Vorgaben für das Anlegen und Führen der Lebenslaufakte und des Bord- und Wartungsbuches für Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung der Bundeswehr
13. C1-275/1-8952	Behandlung von Fristaustauschteilen in Luftfahrzeugen, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung
14. C1-275/0-8953 VS-NfD	Vorgaben für die Übergabe/Übernahme, sowie Verfahren zur Abholung, Versetzung, Kommandierung und Verfügung von Luftfahrzeugen der Bundeswehr“
15. C1-275/2-8956	Genehmigung von Luftfahrtbetrieben
16. C1-275/1-8900	Bestimmungen zur Beauftragung mit der Wahrnehmung von Aufgaben gemäß § 30a Luftverkehrsgesetz und der Beleihungsverordnung zum Luftverkehrsgesetz

5.4 Änderungsjournal

Version	Gültig ab	Geänderter Inhalt
1	06.03.2019	<ul style="list-style-type: none"> • Erstveröffentlichung
1.1	23.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise Aktualisierung • Redaktionelle Aktualisierung • Anlage 5.2 aktualisiert