



Heer

Wir. Dienen. Deutschland.

WARUM DEMAR?

01. NEWSLETTER DEMAR HEER

Die ministeriell angewiesene, zeitlich aber noch nicht terminierte sukzessive Umstellung des Betriebs von KpFHubschr TIGER und TrspHubschr NH 90 in den neuen Regelungsraum DEMAR „German(=DE Military Airworthiness Requirements)“, wird derzeit durch das Referat EFO DEMAR im KdoH untersucht. Der Betrieb der Lfz im Regelungsraum DEMAR stellt für das Heer eine der wesentlichen Herausforderungen der nächsten Jahre dar. Damit wir diese Aufgabe gemeinsam meistern können, ist ein umfassendes, verständliches und vor allem gemeinsames Lagebild erforderlich. Einen Beitrag hierzu sollen, neben Veröffentlichungen auf Wiki Bw, dieser und folgende Newsletter leisten, die mit ausgewählten Themen den DEMAR-Regelungsraum verständlich machen sollen.

GESCHICHTE DER DEMAR

Abgeleitet aus den europäisch standardisierten Regelungen der European Aviation Safety Agency (EASA) zu den Anforderungen an die zivile Luftfahrt stellen die European Military Airworthiness Requirements (EMAR) das militärische Äquivalent auf europäischer Ebene dar. Die DEMAR („German(=DE) Military Airworthiness Requirements“) setzen diese europäischen militärischen Anforderungen in national verbindliche Regelungen um.

Ziel ist es, den militärischen Flugbetrieb in Europa weitestgehend zu harmonisieren und zu standardisieren, sowie Abweichungen nur dort zuzulassen, wo es aus militärischer oder nationaler Sicht unbedingt notwendig ist. Der so erzielte hohe Deckungsgrad der europäischen Militärluftfahrt untereinander bzw. im Vergleich zwischen ziviler und militärischer Luftfahrt macht die Übernahme der zivilen Verfahren in der Entwicklung und Produktion von mil. Luftfahrzeugen und -gerät möglich, lässt eine deutlich stärkere Verzahnung bei gemeinsamen europäischen Militärprojekten und Einsätzen zu und eröffnet darüber hinaus auch für das Personal neue Möglichkeiten.

UNTERSCHIED DER DEMAR ZUR EASA

Nach EASA-Regularien genehmigte Luftfahrtbetriebe sind auf Effizienz und Wirtschaftlichkeit ausgelegt. Dabei liegt das Ziel der EASA u.a. darin, einheitliche und standardisierte Prozesse/ Regeln für den Betrieb von Luftfahrzeugen in Europa zu erstellen und zu überwachen. Die EASA betrachtet nicht den Betrieb von Luftfahrzeugen hoheitlicher Institutionen, daher hatten die Mitgliedsstaaten der EU bis dato ihre eigenen nationalen militärischen Regeln/ Verfahren, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (AdL) ihrer militärischen Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung (LLZ) zu gewährleisten. Anders als im EASA-Regelungsraum sind die EMAR aber rechtlich nicht verbindlich und erfordern infolgedessen eine nationale Implementierung.

AUFBAU DES DEMAR- REGELUNGSRAUMES

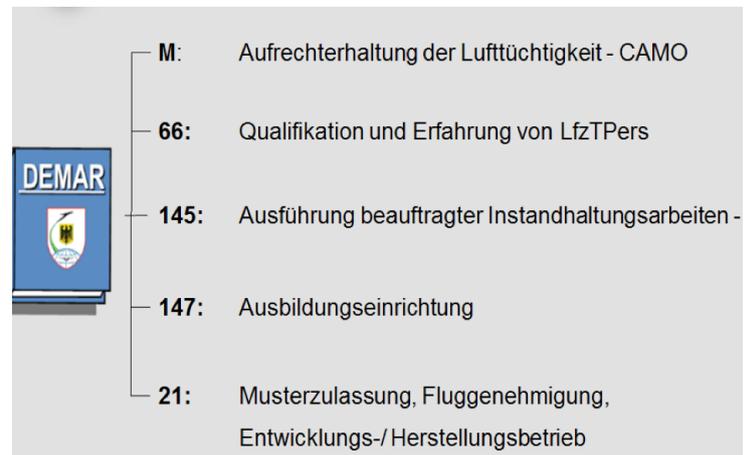
Herausgeber der DEMAR ist das LufABw, welches nationale ministerielle Weisungen und allgemeine europäische Vorgaben der EMAR zusammenfasst. Die DEMAR Regelungen (A1-275/3-89XX) beschreiben grundsätzliche Anforderungen und Vorgaben an den Betrieb von Lfz und luftfahrzeugtechnisches Personal.

Die Regelungen setzen sich aus 5 Bereichen zusammen, die sich jeweils in verbindlichen und unverbindlichen (Anerkannte Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance – AMC) und Anleitungen (Guidance Material - GM) unterteilen. (Bild)

Die DEMAR M beschreibt die Führungsorganisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Organisation - CAMO), sowie die Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (AdL), Instandhaltungsstandards, Nachweisführung, Komponenteninstandhaltung und an die Ausstellung von Bescheinigungen der Lufttüchtigkeit.

Der Betreiber (zivil z.B. die Lufthansa), für den TrspHubschr NH90 und KpfHubschr TIGER das HEER, muss mit einer CAMO über eine Führungs- und Steuerungsorganisation für die Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit sowie die Umsetzung des Flotteninstandhaltungsprogrammes als Teil des technisch-operativen Betriebs verfügen. Die CAMO beauftragt genehmigte Instandhaltungsbetriebe (IHB) mit der Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen unter Festlegung von Art, Umfang und Zeitpunkt. Hierfür hat sie sämtliche Begleitdokumente bereitzustellen.

Der nach DEMAR 145 genehmigte Instandhaltungsbetrieb - IHB (zivil z.B. die Lufthansa Technik), führt die beauftragten Arbeiten selbstständig nach den geltenden und im Handbuch beschriebenen Verfahren und Sicherheitsstandards aus. Unterschieden wird je nach Art der durchzuführenden Arbeit in Line Maintenance (LM - Gesamtumfang der Arbeiten < 1000 Arbeitsstunden, kein hoher Zerlegungsgrad), Base – Maintenance (BM - alle Maßnahmen, Gesamtumfang der Arbeiten > 1000 Arbeitsstunden, hoher Zerlegungsgrad) und Komponenteninstandsetzung. Für alle Arbeiten braucht der Betrieb sowohl Fachkräfte (Mechaniker), als auch freigabeberechtigtes Personal. Wer



im IHB freigabeberechtigt ist, legt der Instandhaltungsbetrieb auf Grundlage des Bedarfs und vorhandener Lizenzen des Personals (Military Aircraft Maintenance License = MAML) eigenverantwortlich fest.

Die Ausbildung des technischen Personals wird in einem luftfahrzeugtechnischen Ausbildungsbetrieb nach DEMAR 147 durchgeführt. Die Grundlagenausbildung, sowie musterbezogene Ausbildung erfolgt auf Grundlage der jeweiligen technischen Dokumentation anhand von Forderungen für die Ausbildung der DEMAR 66.

Die DEMAR 21 sind dem Bereich Initial Airworthiness (Erstmalige Lufttüchtigkeit) zuzuordnen. Hier werden u. a. Anforderungen an einen genehmigten Entwicklungsbetrieb/ Herstellungsbetrieb gestellt.

Der operationelle Flugbetrieb wird nicht in der DEMAR betrachtet und verbleibt im bisherigen Regelungsraum. Neu unter DEMAR ist die Verbindlichkeit eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) in allen Bereichen. Dies umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Verbesserung der Prozessqualität, der Leistungen und damit der Produkte jeglicher Art dienen.

Weitere Informationen unter Wiki-Bw:

Fachinformationen Heeresfliegertruppe/Kdo H EFO DEMAR

Thema nächster Newsletter:
Kdo H – Referat EFO DEMAR – Auftrag

Nicht alles ist neu unter DEMAR! Ein Luftfahrzeug fliegt nicht sicherer, nur weil es die DEMAR gibt, sondern weil kompetentes Personal, gut ausgebildet und handlungssicher die vorgegebenen Verfahren in der täglichen Arbeit anwendet. Mitdenken und Mitleben der Philosophie der DEMAR ist der Schlüssel zum Erfolg!

