

## MERKBLATT 240.10

Prüfung und Zulassung von im Selbstbau hergestellten  
Einzelstücken gemäß §3 LuftGerPV

### Einzelstückprüfung für im Ausland gebaute Selbstbau-Luftfahrzeuge



Luftfahrt-Bundesamt	Hermann-Blenk-Strasse 26	38108 Braunschweig
Referat T3	Nummer 240.10	Ausgabe 1 25.06.2018 Seite 1

# Änderungsverzeichnis

Ausgabe	Datum	Änderung
1	25.06.2018	Erstausgabe

## Inhalt

1	Vorbemerkung	2
2	Voraussetzungen für das Zulassungsverfahren	3
3	Projektanmeldung mit dem ersten Gutachten	4
4	2. Gutachten zur Ausstellung einer Flugzulassung	5
5	3. Gutachten zum Abschluss des Zulassungsverfahrens	5
	Anhang 1 – Abkürzungen und Definitionen	6

## 1 Vorbemerkung

Das Ziel dieses Merkblattes besteht darin, Anforderungen (ggf. auch Ausschlusskriterien) für ein Anerkennungsverfahren für ausländische Einzelstückzulassungen festzulegen.

Ausländische Einzelstückzulassungen bzw. „Permit to Fly“ werden für eine deutsche Verkehrszulassung nicht anerkannt.

Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf die Erteilung einer deutschen Einzelstückzulassung für Luftfahrzeuge, welche nicht unter der Aufsicht des LBA hergestellt worden sind.

Hiervon sind jedoch Ausnahmen möglich wenn nachgewiesen werden kann, dass durch das im Ausland durchgeführte Zulassungsverfahren, ggf. ergänzt durch nachträglich erbrachte Nachweise, im Vergleich zum deutschen Verfahren gemäß LBA-Merkblatt 240.1 ein gleichwertiges Maß an Sicherheit gewährleistet ist.

Das hier beschriebene Verfahren ist ausgerichtet auf Selbstbau-Luftfahrzeuge, für die bereits eine endgültige Zulassung außerhalb von Deutschland erteilt worden ist. Die Übernahme laufender, nicht abgeschlossener Projekte ist ebenfalls möglich. Bei solchen Projekten kommt der Darstellung und Bewertung des Projektstandes im Rahmen des Gutachterverfahrens eine besondere Bedeutung zu.

Wie bei in Deutschland gebauten Selbstbau-Luftfahrzeugen gilt auch in diesen Fällen, dass das LBA gemäß § 3 LuftGerPV als zuständige Stelle Art und Umfang der jeweiligen Prüfung festlegt.

Luftfahrt-Bundesamt		Hermann-Blenk-Strasse 26		38108 Braunschweig	
Referat T3	Nummer	240.10	Ausgabe 1	25.06.2018	Seite 2

## 2 Voraussetzungen für das Zulassungsverfahren

Nachfolgend sind die Voraussetzungen genannt, welche zur Anmeldung des Projektes erfüllt sein müssen.

Anforderungen an das durchlaufene Zulassungsverfahren im Herstellungsland:

- Es handelt sich zweifelsfrei und belegbar um einen Selbstbau-Luftfahrzeug (die 51%-Regel ist erfüllt)
- Das Luftfahrzeug wurde unter der Aufsicht der im jeweiligen Land zuständigen Stelle gebaut, die zuständige nationale Luftfahrtbehörde des Herstellungslandes war in den Zulassungsprozess eingebunden
- Das durchlaufene Zulassungsverfahren im Herstellungsland gewährleistet ein dem deutschen Verfahren gleichwertiges Maß an Sicherheit. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Konstruktion sowie die Bauausführung und die Bauüberwachung.
- Es wurde die entsprechende JAR-Bauvorschrift oder eine damit vergleichbare Bauvorschrift zugrunde gelegt (CS, FAR oder ggf. deren Vorläufer).

Anforderungen an die Begleitung und Überwachung während der Bauphase:

- Der Bau wurde durch eine vom Erbauer unabhängige Person begleitet und geprüft, diese Prüfung wurde nachvollziehbar dokumentiert und diese Dokumentation kann dem LBA vorgelegt werden.
- Die Bauüberwachung muss durch ein Verfahren erfolgt sein, welches durch die im Herstellungsstaat zuständige Behörde anerkannt worden ist. Im Vergleich zum deutschen Verfahren muss ein gleichwertiges Maß an Sicherheit bezüglich der Bauüberwachung gewährleistet sein. Dies gilt insbesondere für die Art der Qualifikation der baubegleitenden bzw. prüfenden Personen, deren Einbindung in die Bauphase und deren Anerkennung durch die zuständige Behörde.

Sonstige Anforderungen:

- Die Betriebshistorie des Luftfahrzeuges muss nachvollziehbar dokumentiert worden sein und darf keine signifikanten, nicht erklärbaren Lücken aufweisen. Eventuelle Schäden, Unfälle, Reparaturen und Änderungen sind nachvollziehbar dokumentiert.

**Wichtiger Hinweis:** Ein Antrag auf eine Einzelstückzulassung kann bearbeitet werden, wenn o.g. Voraussetzungen erfüllt sind und dies auch gezeigt werden kann. Diese Kriterien können naturgemäß nicht „nachgeholt“ werden.

Dieses Verfahren birgt daher für den Antragsteller immer das Risiko, dass es nicht mit einer Einzelstückzulassung abgeschlossen werden kann und damit dann keine Möglichkeit für eine Verkehrszulassung in Deutschland besteht.

Für Luftfahrzeuge, bei welchen die Rahmenbedingungen von Herstellung und Zulassung schwer nachprüfbar sind, kann die Erteilung einer deutschen Einzelstückzulassung versagt werden. Dies sollte vor dem Kauf eines entsprechenden Flugzeuges und ggf. vor dessen Abmeldung im Ursprungsland berücksichtigt werden.

Luftfahrt-Bundesamt		Hermann-Blenk-Strasse 26		38108 Braunschweig	
Referat T3	Nummer	240.10	Ausgabe 1	25.06.2018	Seite 3

### 3 Projektanmeldung mit dem ersten Gutachten

Grundsätzlich empfiehlt das LBA auch für diese Art von Einzelstückprojekten das Gutachterverfahren anzuwenden. Dieses Verfahren ist bereits für die Herstellung von Selbstbau-Lufffahrzeugen in Deutschland etabliert (vgl. LBA-Merkblatt 240.1).

Bevor das Projekt beim LBA angemeldet wird, sollte daher mit einem vom LBA für diese Art von Projekten akzeptierten Gutachter Kontakt aufgenommen werden. Durch den Gutachter werden die vorhandenen Dokumente gesichtet und ggf. aufbereitet sowie das Lufffahrzeug begutachtet.

Mit der Antragstellung auf Einzelstückzulassung wird das Projekt offiziell beim LBA angemeldet. Es werden dem LBA ein Gutachter und ein Prüfer vorgeschlagen. Es wird empfohlen, mit dem LBA bereits vor der Antragstellung Kontakt aufzunehmen und zu erörtern, ob der ausgewählte Gutachter vom LBA für das jeweilige Projekt akzeptiert werden kann.

Das erste Gutachten (Gutachten zur Projektanmeldung) sollte zusammen bzw. zeitnah mit dem Antrag auf Zulassung beim LBA eingereicht werden. Es dient zur Vorstellung des Projektes und zur Festlegung des weiteren Vorgehens auf Grundlage der vorhandenen Nachweisdokumentation. Auf dieser Grundlage entscheidet das LBA über die Annahme (oder ggf. Ablehnung) des Projektes. Dem ersten Gutachten kommt daher eine besondere Bedeutung für das weitere Zulassungsverfahren zu.

Mit dem ersten Gutachten wird dem LBA dargelegt, wodurch die in Abschnitt 2 dieses Merkblattes genannten Voraussetzungen erfüllt worden sind. Hierfür werden insbesondere die vorhandene Baudokumentation, die Lufttuchtigkeitsnachweise (z.B. Festigkeitsnachweise, Stabilitätsnachweise usw.) und die Erprobungsdokumentation auf Vollständigkeit und Qualität beurteilt und für die Prüfung durch das LBA zusammengefasst und aufbereitet. Ggf. müssen Übersetzungen der Originaldokumente angefertigt werden.

Falls das Zulassungsverfahren des Herstellungslandes dem LBA noch nicht bekannt ist, muss dieses dargestellt und die Unterschiede zum deutschen System herausgearbeitet werden.

Insbesondere muss durch den Gutachter beurteilt werden, inwiefern die Anforderungen an die Bauüberwachung erfüllt worden sind. Es muss ein im Vergleich zum deutschen System mindestens gleichwertiges Maß an Sicherheit gewährleistet sein. Wichtige Kriterien sind hier die Qualifikation der entsprechend überwachenden Personen, deren Einbindung in die Bauphase und inwiefern sie von der zuständigen (ausländischen) Stelle ausgewählt bzw. anerkannt und ggf. auditiert wurden. Ebenso wichtig ist die Dokumentation der Bauüberwachung.

Auf dieser Grundlage wird ein Programm zur ergänzenden Nachweisführung vom Gutachter erarbeitet und dem LBA vorgeschlagen. Es wird vom LBA festgelegt, welche Nachweise bis zum 2. Gutachten als Voraussetzung für die Erteilung einer Flugzulassung bzw. bis zum Abschluss des Zulassungsverfahrens (3. Gutachten) erbracht werden müssen.

Weiterhin ist eine umfassende (physikalische) Prüfung des Lufffahrzeuges durchzuführen. Hierbei ist u.a. auf folgende Punkte einzugehen:

- Zustand des Lufffahrzeuges
- Übereinstimmung mit der ursprünglichen Zulassung, Änderungen, Reparaturen
- Übereinstimmung mit dem in Deutschland geltenden Luftrecht

Die Unterlagen über diese Prüfung sind spätestens mit dem 2. Gutachten beim LBA vorzulegen.

Luftfahrt-Bundesamt		Hermann-Blenk-Strasse 26		38108 Braunschweig	
Referat T3	Nummer	240.10	Ausgabe 1	25.06.2018	Seite 4

Die Gesamtheit der vorhandenen (vom LBA akzeptierten) Nachweise aus dem Herstellungsland und der im Rahmen dieses Verfahrens zusätzlich durchgeführten Nachweise muss in Art und Umfang mindestens denen des gültigen Merkblattes 240.1 entsprechen.

Zusätzlich kann die Wiederholung ausgewählter Nachweise zur Verifikation der Nachweise des Herstellungslandes gefordert werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn dem LBA noch keine Erfahrungen mit dem Zulassungssystem des jeweiligen Herstellungslandes vorliegen.

## **4 2. Gutachten zur Ausstellung einer Flugzulassung**

Mit dem zweiten Gutachten wird die vorbereitende Nachweisführung zur Ausstellung einer Flugzulassung zusammengefasst.

Typisch sind hierfür:

- Durchgeführte Arbeiten und Änderungen am Luftfahrzeug seit der ersten Begutachtung
- Ergebnis der umfassenden, am Flugzeug durchgeführten Inspektion
- Ergebnisse der im Rahmen des Verfahrens durchgeführten ergänzenden Nachweise (z.B. Festigkeitsnachweise, Belastungsversuche usw.)
- Bodenerprobung, falls dieser erforderlich ist (z.B. wenn das Flugzeug zuvor nicht lufttüchtig war oder Änderungen dies erfordern)

Es müssen zumindest vorläufige Betriebsanweisungen (Flughandbuch/Wartungshandbuch) vorgelegt werden.

Je nach Umfang und Qualität der vorliegenden Dokumentation können erstes und zweites Gutachten auch zusammengefasst werden.

## **5 3. Gutachten zum Abschluss des Zulassungsverfahrens**

Das dritte Gutachten fasst den Verlauf der (ergänzenden) Flugerprobung zusammen. Soweit nicht bereits anerkannte Nachweise vorliegen, sind mit dem dritten Gutachten schwerpunktmäßig folgende Punkte abzuhandeln:

- Ergebnisse der (ergänzenden) Erprobung der Flugeigenschaften entsprechend der Bauvorschrift
- Ergebnisse der (ergänzenden) Erprobung der Flugleistungen entsprechend der Bauvorschrift
- Lärmnachweis
- finale Betriebsanweisungen (Flughandbuch/Wartungshandbuch)
- Entwurf eines Datenblattes mit Vorschlag für Betriebsbeschränkungen aufgrund der vereinfachten Nachweisführung

Das zweite und dritte Gutachten können zusammengefasst werden, wenn aufgrund der vorgelegten Nachweisdokumentation keine Erprobungsflüge unter Flugzulassung durchgeführt werden müssen.

Das LBA behält sich vor, das Luftfahrzeug vor der Annahme des Projektes und in dessen Verlauf zu besichtigen und sich das Luftfahrzeug zum Projektabschluss für Prüfflüge vorstellen zu lassen (Nachfliegen).

Luftfahrt-Bundesamt		Hermann-Blenk-Strasse 26		38108 Braunschweig	
Referat T3	Nummer	240.10	Ausgabe 1	25.06.2018	Seite 5

# Anhang 1 – Abkürzungen und Definitionen

„51%-Regel“	Es müssen mindestens 51% der Arbeiten zum Bau des Luftfahrzeuges im Selbstbau erfolgen bzw. erfolgt sein.
CS	EASA Musterzulassungsspezifikation
EASA	Europäische Agentur für Flugsicherheit
FAA	US-amerikanische Luftfahrtbehörde
FAR	FAA Musterzulassungsspezifikation
JAA	Verband der Europäischen Luftfahrtbehörden, erstellte gemeinsame Entwürfe für Vorschriften und Vereinbarungen zur Vorgehensweise vor der Übernahme dieser Themen durch die EASA
JAR	JAA Musterzulassungsspezifikation
LBA	Luftfahrt-Bundesamt
LBA-Merkblatt 240.1	Vom LBA herausgegebenes Merkblatt, welches das Verfahren für die Prüfung Selbstbauflugzeugen zur Erteilung einer Einzelstückzulassung beschreibt.
LuftGerPV	Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät
Permit to Fly	(ggf. vorläufige) Flugzulassung
Selbstbau-Luftfahrzeug	Ein Luftfahrzeug, das zu mindestens 51 % von einer Privatperson oder einer Gemeinschaft von Privatpersonen ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht gebaut wurde oder wird.