

Präsident SFVS
E. Blumer
10.03.2009

SFVS: Umsetzung EASA Part M

1. Allgemeines

Am 28. Oktober wurde die Änderungsverordnung 1056/2008 im EU Amtsblatt veröffentlicht (diese Änderung wird in diesem Dokument als „neuer Part M“ bezeichnet). Die dazu gehörenden Ausführungsbestimmungen (AMC) und Richtlinien (GM) wurden im Dezember 2008 veröffentlicht. Das Inkrafttreten des neuen Part M wurde in der Schweiz für nicht gewerbsmässig betriebene Luftfahrzeuge auf September 2009 verschoben. Die Verordnung 1056/2008 dürfte in der Schweiz vermutlich nicht vor 2010 in Kraft treten, da diese Verordnung zuerst ratifiziert werden muss. Es ist aber anzunehmen, dass alle EASA – Verordnungen ohne Änderungen von der Schweiz übernommen werden. Die nachfolgenden Angaben basieren auf der Annahme, dass alle uns bisher bekannten Vorgaben ohne Änderungen in Kraft treten.

Eine Delegation des SFVS Vorstandes (Blumer und Mäder) hat sich am 3.3.09 mit dem BAZL-Verantwortlichen (Herr Hegner und seinem Team) getroffen und Möglichkeiten für das weitere Vorgehen besprochen.

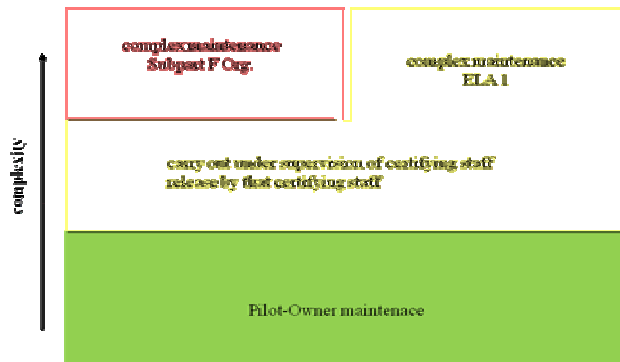
2. Flugzeugunterhalt nach EASA Part M

Segelflugzeuge, motorisierte Segelflugzeuge inklusive Touring Motor Glider (TMG), die nicht gewerbsmässig eingesetzt werden, gelten als ELA 1 Fluggeräte (European Light Aircraft below 1000 kg MTOM) und dürfen durch den „Pilot – owner“ gewartet werden. Der Umfang dieser Wartung ist im Detail aufgelistet und entspricht etwa den Jahreskontrollen, wie sie von den Herstellern vorgeschrieben werden. Nach Abschluss der „Pilot-owner maintenance“ ist dieser berechtigt das Flugzeug für den Einsatz freizugeben.

Weitergehende Wartungs- und Reparaturarbeiten müssen:

- a) einem sogenannten F-Betrieb (entspricht unseren Reparaturbetrieben von André Deillon, Heinz Bärffuss etc) übergeben werden, oder
- b) können durch den Pilot-owner (Fluggruppen) durchgeführt werden, wenn diese Arbeiten durch eine freigabeberechtigte Person (Certifying Staff) begleitet und nach Abschluss für den Flugbetrieb freigegeben werden.

Siehe nachfolgende Skizze



3 Was sind „Certifying Staff“

Den Begriff „Certifying Staff“ oder freigabeberechtigte Personen kennen wir bei uns im Segelflug in der Schweiz bisher nicht. Nach Auskunft des BAZL erfüllen unsere Prüfer die Bedingungen als Certifying Staff. Wir sind aber der Meinung, viele Segelflieger, die sich bisher mit dem Flugzeugunterhalt befasst haben und entsprechend ausgebildet wurden, könnten mit dem sogenannten „grandfathering“ und einer noch zu definierenden Zusatz-Ausbildung zu Certifying Staff ausgebildet werden."

Wir denken dabei an Kolleginnen und Kollegen die schon umfangreiche Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt, oder gar eigene Flugzeuge gebaut (Elfen etc.) oder stark beschädigte Flugzeuge wieder aufgebaut haben.

Es ist auch möglich, Certifying Staff für ELA 1 Flugzeuge ab initio auszubilden. Dabei muss aber viel Zeit investiert werden (siehe nachfolgende Tabelle).

Examination						
L-Full 2y	Additional training + radio/ELT 35+5	Additional training + radio/ELT 35+5	Additional training + radio/ELT 35+5	Additional training 20	Additional training/examination + radio/ELT 35	Transponder 7
Examination						
RATING	Wooden airframe	Composite airframe	Metal airframe	Power plant	Balloon	
L-Basic 1y or 2y	Wooden Structure (20 h)	Composite Structure (20 h)	Metal Structure (20 h)	Power plant course with manufacturer or other org (20 h)	Balloon (30 h)	---
	Airframe General (40 h)			Power plant General (20 h)		
	Aviation Legislation (14 h)					
Human Factors (7 hours)						

Die Anzahl der Stunden für eine solche Ausbildung mag abschrecken. Aber warum nicht eine Ausbildung analog der Fluglehrerausbildung organisieren? Für technisch interessierte Segelflieger eine sehr interessante, und für die Gruppen eine lukrative Sache.

4. Jahreskontrollen

Durch den neuen Part M hat der Halter eines Luftfahrzeuges, welches nicht für gewerbsmässige Beförderungen eingesetzt wird und eine Startmasse von 2730 kg oder darunter hat, folgende Möglichkeiten eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) zu erhalten

- a) Einmal jährlich physische Prüfung durch eine beliebige CAMO+ inklusive Ausstellung des ARC.
- b) Einmal jährlich physische Prüfung durch die zuständige Behörde, inklusive Ausstellung des ARC.
- c) Für ELA 1 Luftfahrzeuge: Einmal jährlich physische Prüfung durch freigabeberechtigtes Personal (Certifying Staff) mit Empfehlung an die nationale Behörde und Ausstellung des ARC durch diese Behörde. Jedoch mindestens jedes dritte Jahr Prüfung durch einen Prüfer (ARS).
- d) Vertrag mit CAMO+ (überwachte Umgebung) zweimal mit Verlängerung des ARC durch diese CAMO+, jedes dritte Jahr physische Prüfung durch diese CAMO+ und Ausstellung des neuen ARC.

Die Möglichkeiten a, b und d sind hinreichend bekannt. Die Möglichkeit c ist interessant wenn in einer Gruppe ein Mitglied als Certifying Staff zertifiziert ist. Zwar muss der Preis des ARC dem BAZL jährlich bezahlt werden, die Kosten für die Prüfung hingegen nur alle 3 Jahre.

5. Weiteres Vorgehen

Es geht für den Vorstand des SFVS darum abzuklären ob Mitglieder vorhanden sind die eine Lizenzierung als Certifying Staff anstreben. Weiter geht es darum mit dem BAZL abzuklären welche Zusatzausbildung notwendig ist um die Interessentinnen und Interessenten mit Erfahrung in Flugzeugreparaturen als Certifying Staff auszubilden.

Wir bitten daher alle Präsidenten diese Fragen in ihrer Gruppe abzuklären und die beiliegende Tabelle ausgefüllt bis spätestens Ende April 2009 an den Aero Club der Schweiz, Marco Schnyder, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, zu senden (schnyder@aeroclub.ch)

Mit bestem Dank für die Mitarbeit

E. Blumer
Präsident SFVS

Beilage: Frageblatt.