

FAQ

Open:

1. Wann benötigt man ein EASA Form One für Ersatzteile?
Ab 28.9.2009 dürfen von Betrieben (POA, F, 145) nur mehr EASA Form Ones ausgestellt werden.
Ersatzteile die vor dem 28.9.2009 geprüft und auf nationaler Ebene bescheinigt wurden können auch nach dem 28.9.2009 verwendet werden.
Nicht EU Ersatzteile können nur unter Anwendung eines bilateralen Abkommens (Kanada, USA) verwendet werden (sh. EASA Homepage).
Bei ELA 1 Luftfahrzeuge ist auch eine Wartung an Ersatzteilen durch Part-66 Warte am Luftfahrzeug ohne Ausstellung eines Form One möglich.
2. Was bedeutet der Begriff „Transfer eines Luftfahrzeuges“?
Transfer bedeutet Registerwechsel eines Luftfahrzeuges innerhalb der EASA Memberstates.
3. Was bedeutet der Begriff „Umstellung eines Luftfahrzeuges“ in den Part-M?
Ausstellung von ARC nach einem Airworthiness Review. Umstellung eines Luftfahrzeuges und der Luftfahrzeugdokumente in den Part-M unter Anwendung des LTH 53.
4. Ist die Verwendungsartenbescheinigung (VEBE) ein „Certificate“ nach Part-M (MA201(i)) zur Bescheinigung von Arbeitsflügen?
Nein, die VEBE bestätigt ausschließlich die technische Eignung gem. ZLLV 2005.
5. Welche Staaten sind von den EASA Regelungen betroffen?
Alle EU Staaten und Island, Norwegen und Schweiz (EASA Memberstates).
6. Welche Kriterien muss ein Part-66 Wart erfüllen um formell von der ACG für die Durchführung einer ARC Prüfung und Empfehlung nach MA901(g) anerkannt zu werden?
Wird mit Lufttüchtigkeitshinweis geregelt.
7. Wer ist die zuständige Behörde für Segelflugzeuge und Motorsegler?
Austro Control gem. § 24 a Luftfahrtgesetz idgF für die Vorschriften nach Part-M. Die bestehenden Zuständigkeiten für das Luftfahrzeugregister und die Scheine, sowie die Nachprüfungen nach ZLLV (spätestens bis 28.9.2009) bleiben derzeit weiterhin bestehen.
8. Welche Kriterien muss ein Luftfahrzeug erfüllen das derzeit in der Allgemeinen Luftfahrt eingesetzt wird und zur „gewerblichen“ Schulung verwendet werden soll?
Es ist eine Verwendungsartennachprüfung nach ZLLV 2005 erforderlich. Dabei werden die technischen Maßnahmen festgelegt um den gleichen Sicherheitsstand wie ein Luftfahrzeug in der gewerblichen Verwendung festzulegen. Es ist möglich, dass eine Überholung von Propellern und Triebwerken sowie Komponenten erforderlich wird.
9. Sind Grundschulungsflüge „Commercial Operations“?
Innerhalb einer gewerblichen Flugschule ja, innerhalb eines nicht gewerblichen Vereines nein.

FAQ

10. Wer ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nach Part-M zuständig?
Der Halter oder die CAMO die mit der Aufrechterhaltung beauftragt wurde.

11. Kann eine Pilot Owner Maintenance im Verein durchgeführt werden?
Ja, wenn die Bedingungen nach Part-M MA803 eingehalten wurden.

12. Wenn ein Luftfahrzeug von einem EASA Staat nach Österreich importiert wird, wer ist dann für die Umstellung nach Part-M zuständig, der Importeur oder der Exporteur?
Beides ist zulässig, auf jeden Fall muss eine Umstellung auf Part-M erfolgen.

13. Ab wann ist der Part-M zu erfüllen wenn mein Luftfahrzeug 2010 noch Luftfahrzeugdokumente nach ZLLV hat? Letzte ZLLV Nachprüfung war August 2009.
Ab 28.9.2009 sind die Bestimmungen des Part-M (CAMO Aufsicht zB. Betriebe, Part-F, Part-145, Ersatzteile) auch für Luftfahrzeuge mit ZLLV Dokumenten einzuhalten.

14. Ab wann und wofür benötigt man bei Segelflugzeugen und Ballonen einen Wartschein?
Der Part-66 tritt mit 28.9.2010 in Kraft. Wenn mit diesem Zeitpunkt Wartscheine in Part-66 gefordert werden, so sind ab diesem Zeitpunkt für Freigaben nach Part-M diese Lizenzen notwendig (B3 Lizenzen sind per Gesetzesentwurf vorgesehen).

15. Kann auf einem Luftfahrzeug in Halterschaft einer GesmbH Pilot Owner Maintenance durchgeführt werden?
Nein, nur natürliche Personen und Vereine sind dafür vorgesehen.

16. Welcher Stichtag gilt bei Ausstellung des ARC? Wird der Stichtag der Nachprüfbescheinigung (NABE) übernommen?
Bei einer ARC Prüfung 3 Monate vor dem Stichtag in der NABE kann der Stichtag beibehalten werden. Bei einer Prüfung nach Ablauf des Stichtages gilt der Tag der Prüfung als neuer Stichtag.
Für den weiteren Stichtag gelten die Bestimmung MA710(d), bei einer Prüfung 3 Monate vor dem Stichtag bleibt der Stichtag weiter bestehen.
Als ARC Prüfung gilt die Ausstellung der Recommendation bzw. des Abschlusses der ARC Prüfung.

17. Muss ein Luftfahrzeug, wenn Part-M für die allgemeine Luftfahrt in Kraft tritt, mit der Verwendungsart „Schulung/Zivilluftfahrerausbildung“ in einen Subpart F - Betrieb oder nicht?
Früher in der ZLLV als Schulungsanforderung.
Es müssen nur jene Luftfahrzeuge die von der Commercial Operation MA201(i) betroffen sind.

18. Muss ein Luftfahrzeug das derzeit ZLLV Luftfahrzeugpapiere hat in einem Wartungsbetrieb gewartet werden?

FAQ

Nur wenn es für Zivilluftfahrerausbildung, gewerbliche Vermietung oder gewerbliche Beförderung eingesetzt wird.

19. Kann jede mit den Arbeiten vertraute Person oder entsprechend eingeschulte Person (eingewiesene Segelflieger für nicht komplexe Instandhaltungsarbeiten) (siehe ZLLV 2005 §47(5)) und jeder Motorseglerwart alles wie bisher instand halten?

Solange von EASA Teil 66 keine Lizenzen in diesem Bereich vorgesehen sind, bleiben nat. Lizenzen/Regelungen erhalten.

Für Annex II Luftfahrzeuge sind weiterhin nationale Instandhaltungsbetriebe anwendbar.

20. Bespannung einer K8 – Wartung?

Ist eine Instandsetzung und kann durch mit den Arbeiten vertrauten oder entsprechend eingeschulten Personen durchgeführt werden (sh. § 47(5) ZLLV 2005).

Für die Instandhaltung älterer Holzluftfahrzeuge ist der LTH 48 zu beachten.

21. Ist LTH 43 Anhang A für Superdimona mit einer nach Hersteller Service Bulletin eingebauten Schleppkupplung, möglich?

Ja, die Instandhaltung der Schleppkupplung ist durch das zugehörige genehmigte Hersteller Aircraft Maintenance Manual (Instandhaltungshandbuch) abgedeckt.

22. Gilt eine Herstellereinweisung (z.B. Rotax) auch als Einschulung entsprechend einer Einschulung durch Wart Klasse I für Pilot Owner Maintenance?

Nein, da der Bezug zum Luftfahrzeug fehlt und Pilot Owner Maintenance für einen Luftfahrzeugtyp erteilt wird. Das gilt jedoch nur für Annex II Luftfahrzeuge entsprechend Part-M ist ein Kompetenz Check nicht mehr erforderlich.

23. Können Annex II Luftfahrzeuge (zB. PA 18) in einer CAMO kontrolliert werden, mit den Privilegien der 3 Jahre?

Derzeit Nein, für Annex II Luftfahrzeuge gilt die ZLLV 2005.

Für Annex II Luftfahrzeuge ist daher kein Airworthiness Review gemäß Part-M vorgesehen, sondern eine Nachprüfung nach § 40 ZLLV 2005 so wie bisher.

Für eine Part-M ähnliche Vorgangsweise wäre eine Änderung der ZLLV 2005 notwendig.

24. Gibt es Listen von CAMO's? Wo?

Nein, derzeit nicht.

25. Kann eine CAMO auch für Annex II Luftfahrzeuge die Instandhaltungsprogramme genehmigen? (Bietet die ZLLV 2005 auch die Möglichkeit?)

Derzeit Nein.

26. Einbau einer Modifikation/Änderung (STC, EO, EB, ...) in ein Luftfahrzeug, Folge ist ein AMM Supplement (zusätzliche Instandhaltungsanweisungen). Muss diese IHP-Änderung dann von der ACG oder von einer CAMO genehmigt werden?

FAQ

Weder noch; bei Anhang B oder F, siehe Revision Procedere, Änderungen zu Block 4-8 können vom Halter durchgeführt werden.

Ist das bisher genehmigte IHP, ein Instandhaltungsprogramm „Standard“ nach Anhang A oder E, dann muss, wenn der Umbau zusätzliche Instandhaltungen vorsieht, auf B oder F gewechselt werden (ausgenommen davon sind kleine Änderungen wie Feuerlöscher, ELT Einbau,...). Sicherheitstechnisch relevante Abänderungen von Instandhaltungsintervallen sind jedenfalls von der Austro Control zu genehmigen.

27. Annex II Luftfahrzeuge und EASA Luftfahrzeuge: brauchen die Warte jetzt einen Wartschein und eine Part-66 Lizenz parallel?

Derzeit Ja – sofern VO (EG) 2042/2003 Lizenzen für diese Typen vorsieht. Vorkehrungen entsprechend Frage 9 sind geplant.

28. Halter mit CAMO-Vertrag und indirekter Genehmigung des IHP. Was passiert nach Auflösung des Vertrags mit der indirekten Genehmigung?

Die Genehmigung wird außer bei einem Wechsel zu einer anderen CAMO ungültig, weil die Voraussetzungen für die Erteilung weggefallen sind. Bei einem CAMO Wechsel kann das IHP weiter von der neuen CAMO verwendet werden. Übergangsbestimmungen und Fristen wären in der ZLLV 2005 oder mittels LTH festzulegen – derzeit offen.

29. Können mehrere Luftfahrzeuge in den Anhängen angeführt werden?

JA - mehrere Kennzeichen bei gleichem Typ, Triebwerk, Propeller, gleicher Ausrüstung und Instandhaltungshandbüchern

Im Anhang A oder E, IHP – Standard könnten auch mehrere Typen und Kennzeichen angeführt werden, sofern für alle Luftfahrzeuge die geforderten Daten z.B. als Beilage angehängt werden