

1789 Lugnorre, 4.10.2007

Präsident SFVS

## **Stellungnahme zu den EASA – Vorschlägen betreffend Flugzeugunterhalt und Jahreskontrollen „for non-complex aircraft not used in commercial Air Transport“**

Ende August hat die EASA in Zürich über ihre Absichten der zukünftigen Gestaltung des Flugzeugunterhaltes und der Jahreskontrollen informiert. Gleichzeitig wurden alle Betroffenen aufgefordert zu den veröffentlichten Vorschlägen Stellung zu nehmen.

Am Montag, 1.10.07 hat René Meier vom AeCS und der Schreiber die Stellungnahme des AeCS erarbeitet. Als Grundlagen dazu dienten die eingegangenen Stellungnahmen von Heinz Lang, Alex Husy und Sämi Wenger.

Nebst Korrekturvorschlägen zu verschiedenen Punkten haben wir die Möglichkeit der „Pilot Owner Maintenance“ vehement gefordert. Mit dieser Möglichkeit kann eine normale Jahreskontrolle am Segelflugzeug durch den Piloten selbst ohne spezielle Zusatzausbildung durchgeführt werden. Der Pilot wird aber verpflichtet sich eigenverantwortlich soweit auszubilden, dass die erlaubten Arbeiten am Flugzeug korrekt durchgeführt werden.

Ebenso wurde der Antrag gestellt, das Lufttüchtigkeitszeugnis (ARC) soll für die Kleinaviatik zwei Jahre gültig sein. Damit könnte der Zweijahresrhythmus auch in der für den Segelflug besser geeigneten „unkontrollierten Umgebung“ wieder eingeführt werden.

Gemäss EASA sollen in Zukunft das BAZL oder eine zivile Organisation (CAMO) die Jahresprüfung durchführen können. Wir unterstützen bei dieser Option die Möglichkeit der freien Wahl für den Flugzeugbesitzer.

Am Mittwoch, 3.10.07 hat der Schreiber an einer Sitzung der EGU in Köln teilgenommen. Die Stellungnahme zur Maintenance und zur Jahresprüfung war auch hier das Hauptthema. Die EGU unterstützt ebenfalls die Forderung einer zweijährigen Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses. Es sind auch sonst keine grossen Differenzen zur Stellungnahme des AeCS aufgetreten.

Zurzeit sind noch weitere NPA veröffentlicht. Das NPA 2007-12 behandelt die Bauvorschriften von Segelflugzeugcockpits. Der Pilot soll bei Crashes besser geschützt werden. Die Vorschläge wurden von der EASA zusammen mit der OSTIV erarbeitet. Die neuen Vorschriften sollen bei Neukonstruktionen zur Anwendung kommen und keine erheblichen Mehrkosten bringen. Der SFVS begrüsst diese Verbesserungen, kann sich aber zu der technischen Umsetzung nicht äussern.

Das NPA 2007-10 behandelt unter anderem die Bauvorschriften für die Klinken in den Segelflugzeugen. Der SFVS nimmt dazu keine Stellung, da es sich um technische Spezifikationen handelt. Ebenso sind die Vorschläge für die Änderungen an einem EASA-Formular (NPA 2007-13) nicht wichtig für unsere Mitglieder. Eine Stellungnahme dazu erübrigt sich.

Was schlussendlich von unseren Vorschlägen verwirklicht wird ist noch ungewiss. Wir wissen nicht ob die verschiedenen Stakeholder und die Behörden der EASA-Länder gegenteilige Vorschläge machen.

Eine SFVS-Arbeitsgruppe mit Heinz Bärzfuss, Xaver Mäder und dem Schreibenden sind daran zusammen mit den Spezialisten des BAZL die Umsetzung des EASA-Part M für den Segelflug in der Schweiz abzuklären.

Sobald die Resultate dieser AG vorliegen entscheidet der SFVS über das weitere Vorgehen.

Emil Blumer