

Vorstandssitzung gestern 2. März 2019

Fehlende Informationen von mir:

1.

Die Waagen sind bestellt wie an der Vorstandssitzung im Januar besprochen.

2.

Pepe hat mir den Fragebogen der EGU betreffend Umschreibung/Erlangung der Part 66 L Lizenzen für den Segelflug und Motorsegler weitergeleitet. Umgehend habe ich diesen beantwortet und bereits eine Rückmeldung von Howard Torode, EGU, erhalten.

*Vielen Dank für Ihre ausführlichen Beiträge. Es scheint ganz sicher, dass die Schweiz ihr nationales System weiterentwickelt hat und jetzt Gefahr läuft, durch unnötige europäische Bürokratie in diesen Bereichen übertroffen zu werden. Ich werde bald wieder Kontakt aufnehmen, wenn wir eine Idee entwickeln, wie die EGU in all ihren Ländern helfen könnte. Könnten Sie in einem künftigen einheitlichen Qualifizierungsprozess Lehrplan und Prüfungsmaterial zur gemeinsamen Verwendung bereitstellen? Natürlich würden wir ähnliche Beiträge von allen Teilnehmern erwarten*

3.

Am 6. Februar hatte ich ein Audit vom BAZL in meinem nach EASA zugelassenem Betrieb.  
Rückmeldung BAZL:

*Das Periodische Part M Subpart F Audit vom 06.02.2019 fand in einer angenehmen Umgebung statt. Die Firma Heiz Bärfuss unterstützte das FOCA in allen Belangen.*

Auch ich war angenehm überrascht, dass das Audit konstruktiv war. Ich konnte auch Neuigkeiten erfahren:

Das BAZL soll am Arbeiten sein, wie die Umschreibung bestehender M-Lizenzen in Part 66 L Lizenzen erfolgen soll. Détails sind nicht bekannt. Nur so viel: Juan Anton, EASA, hat 2016 versprochen, dass dies ganz einfach sein soll...

Die Bedingungen für das Erlangen einer neuen Part 66 L Lizenz sind vom BAZL nicht bekannt.

4.

Das LBA ist bereits auf Kurs und übertreibt möglicherweise, so wie Howard Torode in seiner Antwort auch befürchtet, dass auch das BAZL übertreiben könnte.

Hier findet ihr einige Infos:

[https://www.lba.de/DE/Technik/TechnischesPersonal/Personal/Teil-66/LizenzenTeil-66\\_node.html;jsessionid=82AFF02ADB2367E4FDB52CCD3E0B466E.live21304#doc699794bodyText6](https://www.lba.de/DE/Technik/TechnischesPersonal/Personal/Teil-66/LizenzenTeil-66_node.html;jsessionid=82AFF02ADB2367E4FDB52CCD3E0B466E.live21304#doc699794bodyText6)

Es gibt vom LAB auch bereits einen Umwandlungsbericht für bestehende nationale Lizenzen:

[https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T2/T22/66/Informationsmaterial/Umwandlungsbericht\\_L-Lizenzen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/T/T2/T22/66/Informationsmaterial/Umwandlungsbericht_L-Lizenzen.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

5.

Eine weitere brisante Neuigkeit:

Part-ML, Part-CAO, Part-CAMO and new structure of the Regulation  
siehe Info von Juan Anton 11. mai 2016:

[https://www.eimg.eu/wp-content/uploads/2016/08/8\\_Part-ML\\_Part-CAO\\_Part-CAMO\\_and\\_new\\_structure\\_of\\_the\\_Regulation.pdf](https://www.eimg.eu/wp-content/uploads/2016/08/8_Part-ML_Part-CAO_Part-CAMO_and_new_structure_of_the_Regulation.pdf)

**Part-ML** will be applicable to private and commercial (except CAT) operations of aeroplanes (if they are not complex motor-powered aircraft) up to 2730 Kg, as well as other ELA2 aircraft and helicopters up to 4 occupants and 1200 Kg. It allows more attributions to the pilot (deferment of certain defects) and certifying staff/maintenance organisations (airworthiness reviews). Its maintenance programme will not require any authority approval.

Diese neuen Strukturen sind schon lange angekündigt, Ende 2019 sollen diese umgesetzt werden

Für alle Betriebe unter Part M, Subpart F, bedeutet dies ganz einfach: ein neues Handbuch (MOM) ist zu schreiben und eine neue Bewilligung muss erlangt werden.

6.

ELT: bei einer ACAM Prüfung stellte ein BAZL Inspektor fest, dass der Betrieb des ELT AK 451 nicht mehr zulässig ist. Die FAA hat dem Hersteller die TSO Zulassung entzogen. Siehe AD:

[https://www.dallasavionics.com/kannad/ameriking\\_ad\\_2017.pdf](https://www.dallasavionics.com/kannad/ameriking_ad_2017.pdf)

DAS BAZL stellt sich nun auf den Standpunkt, wo ein solches nicht mehr zugelassenes Gerät eingebaut ist, ist das Flugzeug gegroundet...

3. März 2019, Heinz Bärfuss