

10 Jahre EASA im Bereich Segelflug:

### **Kurzer Rückblick:**

Die JAA wurde 1970 als **Joint Airworthiness Authorities** gegründet. Die ursprüngliche Aufgabe war die Erarbeitung gemeinsamer Normen zwecks Zertifizierung großer Flugzeuge und Turbinen, um die Anforderungen der europäischen Flugzeugindustrie und der internationalen Konsortien wie z. B. Airbus zu erfüllen.

JAA war ein freiwilliger Zusammenschluss von über 40 Luftfahrtbehörden, darunter auch die Schweiz. Ab 1987 wurden die Aufgabenstellungen auf die Normung von Betrieb, Wartung, Zulassung und Zertifizierung aller Flugzeugklassen erweitert.

Seit den 90-er Jahren haben die JAA in den Bereichen Flugtechnik, Flugoperation und Pilotenausbildung eine weit reichende Harmonisierung der Normen und Standards innerhalb Europas erreicht.

Um die Normen und deren Anwendungen in der Luftfahrt zu vereinheitlichen, gründete die EU die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA). Die EASA, die ihren Sitz in Köln hat, nimmt seit September 2003 Aufgaben und Kompetenzen im Bereich der Zulassung von Luftfahrterzeugen (Flugzeuge, Triebwerke, Fluginstrumente usw.) und dem Erhalt der Lufttüchtigkeit (Unterhalt) von Luftfahrzeugen wahr.

Diese Agentur, an welcher die Schweiz seit 1. Dezember 2006 teilnimmt, übernahm schrittweise die Aufgaben der Joint Aviation Authorities (JAA).

Die JAA haben am 30. Juni 2009 aufgehört zu existieren.

Ab diesem Zeitpunkt wurde diese Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 auch im Bereich Segelflug angewendet.

### **Situation 2010:**

Wesentliche Neuerungen:

Mit dem Part M aus dieser Verordnung 2042/2003 wurde die Pilot Owner Maintenance definiert. Viele Instandhaltungsarbeiten, die früher einfach gemacht wurden, dürfen jetzt ohne Lizenz nicht mehr ausgeführt werden. Sämtliche Arbeiten müssen jetzt freigegeben werden je nach Einstufung der Instandhaltungsarbeit durch POM oder CS (Certifying Staff).

Luftfahrzeugkontrollen nicht nur durch das BAZL sondern auch durch die Industrie = CAMO

Aus diesem Grund hat der SFVS reagiert und sofort Kurse zum Erlangen einer nationalen M-Lizenz organisiert. Das BAZL hat in dieser Zeit viel Unterstützung geboten.

Diese Infos wurden an der SFK in Thun 2010 präsentiert.

### **2020, 10 Jahre später**

Die Verordnung 2042/2003 wurde durch die neue Regulation EU 1321/2014 abgelöst, welche seit dem 15. September 2015 in Kraft ist.

Die ganze Regulierung ist so aufwändig konstruiert, dass dies für die Leichtaviatik nicht von Vorteil war. Die EASA hat dies erkannt und mit ihrem Leitspruch : simpler, lighter and better neue Wege beschritten. Flugzeugkategorien werden neu erfunden: ELA 1, ELA 2, nicht komplexe und komplexe Luftfahrzeuge, LSA – 600 kg Klasse etc. Erleichterungen mit einem Part ML werden angesagt. Von diesem Part ML spricht man schon seit 2016. Jetzt endlich wird dieser eingeführt.

Nun ganz aktuell:

Mit der Verordnung EU 2018/1142 werden im Anhang 3 (Part 66) der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 neu die Kategorien L und B2L in die Lizenz für freigabeberechtigtes Personal aufgenommen. Diese Verordnung ist in der Schweiz seit dem 1. September 2019 in Kraft. Die bisherigen nationalen Lizenzen müssen nun umgewandelt in die neu aufgenommenen L-Lizenzen. Je nach bisheriger nationaler Lizenz werden in der L Lizenz Limitationen durch das BAZL eingetragen.

Der Part ML und neu CAO (kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation) wird aktiv ab 24. März 2020. Ein Betrieb mit als CAO, kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation, kann nun Instandhaltungsarbeiten und je nach entsprechender Berechtigung auch ein ARC ausstellen. Instandhaltungsprogramme können nun vom Halter oder einer CAMO selber genehmigt werden, die nationalen Behörden genehmigen keine Instandhaltungsprogramme mehr.

Nach den Regeln des bisherigen Parts M werden komplexe, gewerbliche Luftfahrzeuge Instand gehalten.

#### **Der langen Rede kurzer Sinn:**

M-Lizenzen mit Formular EASA 19 in die L- Lizenzen umwandeln lassen, vor 1. Oktober 2020 Betriebe mit einer Zulassung als EASA MF Betrieb müssen eine Zulassung als ML oder CAO Betrieb beantragen ab 24. März 2020. Eine Übergangsfrist gibt es noch.

Neue L-Lizenzen: man lernt für die entsprechenden Module und geht an die Prüfung. Einen praktischen Ausbildungsnachweis wird nicht verlangt.

Instandhaltungsprogramme müssen nicht mehr von der Behörde genehmigt werden.

Wertvolle Infos:

[https://www.daec.de/fileadmin/user\\_upload/files/2019/Sportarten/Segelflug/20191125\\_EU-Recht\\_Segelflug\\_DAeC\\_web.pdf](https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2019/Sportarten/Segelflug/20191125_EU-Recht_Segelflug_DAeC_web.pdf)