



DFS Deutsche Flugsicherung

NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER

61. JAHRGANG

LANGEN, 13. JUNI 2013

NfL II 45 / 13

Bekanntmachung über die Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen für ELA1 Luftfahrzeuge nach Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 593/2012 vom 5. Juli 2012, die in den Verantwortungsbereich der EASA übertragen wurden, und die nicht gewerblich betrieben werden



**Bekanntmachung
über die Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen
für ELA1 Luftfahrzeuge nach Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 zuletzt geändert durch
Verordnung (EG) Nr. 593/2012 vom 5. Juli 2012,
die in den Verantwortungsbereich der EASA übertragen wurden, und die nicht gewerblich
betrieben werden**

1. Anlass und Geltungsbereich

Mit der Verordnung (EU) Nr. 593/2012 vom 05.07.2012 wurden die ELA1 Luftfahrzeuge in der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 wie folgt definiert:

Unter einem ELA1-Luftfahrzeug versteht man eines der folgenden europäischen leichten Luftfahrzeuge (European Light Aircraft):

- i) ein Flugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1.200 kg oder weniger, das nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist,
- ii) ein Segelflugzeug oder einen Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 1.200 kg oder weniger,
- iii) einen Ballon mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3.400 m³ für Heißluftballons, 1.050 m³ für Gasballone, 300 m³ für gefesselte Gasballone,
- iv) ein für nicht mehr als vier Insassen ausgelegtes Luftschiff mit einem bauartbedingt höchstzulässigen Traggas- oder Heißluftvolumen von nicht mehr als 3.400 m³ für Heißluft-Luftschiffe und 1.000 m³ für Gasluftschiffe

Am 29.10.2012 hat die EASA das Notice of Proposed Amendment (NPA) 2012 - 17 veröffentlicht und zur Kommentierung bis zum 29.01.2013 freigegeben. Dieses NPA spiegelt das Ergebnis der Besprechungen der EASA Arbeitsgruppe „Part-M General Aviation Task Force (Phase I) wieder. Bezüglich des gesamten Inhalts des NPA wird auf die einschlägige Internetveröffentlichung seitens der EASA unter dem Link: <http://www.easa.eu.int/rulemaking/r-archives.php> verwiesen.

Das NPA sieht grundlegende Änderungen des Teil-M mit erheblichen Vereinfachungen für die Genehmigung der Instandhaltungsprogramme (IHP) für ELA 1 Luftfahrzeuge vor.

Bei der veröffentlichten NPA 2012-17 handelt es sich um ein Anhörungsverfahren zu einem Änderungsvorschlag. Daher ist derzeit noch nicht absehbar, welche Änderungen in den europäischen Vorschriften letztlich aus der NPA resultieren werden. Der Umfang und die Ausrichtung der Vorschläge sind jedoch so weit reichend, dass das LBA in Abstimmung mit der EASA (im Rahmen der Überwachung des Fortschrittes der Beanstandung aus der Inspektion CAW.DE.02.2010 der EASA und nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 736/2006) festgestellt hat, dass hinsichtlich der Genehmigung von IHP für ELA1 Lfz., die nicht gewerblich betrieben werden und für Ballone in Luftfahrtunternehmen gem. §20 LuftVG, nachstehende Regelungen anzuwenden sind.

2. Gültigkeit und Genehmigung für IHP von Luftfahrzeugen des Geltungsbereiches

2.1 NfL II-71/10 vom 16.12.2010

Die NfL II-71/10 wird für ELA1 Lfz., die nicht gewerblich betrieben werden und für Ballone in Luftfahrtunternehmen gem. §20 LuftVG vorläufig ausgesetzt, d. h. für diese Luftfahrzeuge:

- Alle genehmigten SIHP und individuellen IHP auf Grundlage der NfL II-60/06 vom 12. Oktober 2006 sowie auch alle bisher auf Grundlage der NfL II-71/10 genehmigten IHP bleiben bis auf weiteres gültig, sofern sich keine genehmigungspflichtigen technischen Änderungen (z. B. Austausch eines Triebwerksmusters gegen ein anderes für das Lfz. zugelassenes Muster) ergeben oder ein Eigentümer/Halterwechsel stattgefunden hat
- Antragsteller, die eine Änderung des IHP aufgrund der Umsetzungsfrist 31.12.2013 gem. NfL II-71/10 beantragt haben und deren Antrag vom LBA noch nicht abschließend bearbeitet worden ist, können ihren Antrag gebührenfrei zurückziehen. Es gelten aber die o. a. Voraussetzungen (technische, inhaltliche Änderungen). Bitte senden Sie hierzu eine entsprechende Nachricht per e-mail an das Postfach arc@lba.de.

Es wird darauf hingewiesen, dass die o.g. Voraussetzungen zur Aussetzung der NfL II-71/10 im Rahmen der Überwachung des Fortschrittes der Beanstandung aus der Inspektion CAW.DE.02.2010 der EASA und nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 736/2006 zunächst einen vorläufigen Charakter haben.

2.2 Änderungen von genehmigten IHP

2.2.1 Inhaltliche Änderungen

Wird eine Änderung eines IHP aus technischen Gründen notwendig, können die auf der Internetseite des LBA veröffentlichten IHP für ELA 1 Lfz http://www.lba.de/DE/Technik/Lufttaeuchtigkeit/Instandhaltungsprogramme/Info_Instandhaltungsprogramme.html?nn=32394 benutzt werden.

2.2.2 Eigentümer-/Halterwechsel

Es sei noch mal darauf hingewiesen, dass bei einem Verkauf des Luftfahrzeugs das dem bisherigen Eigentümer/Halter genehmigte IHP ungültig wird. Der neue Eigentümer/Halter hat dem Antrag auf Umschreibung des Luftfahrzeugs beim LBA ein genehmigtes IHP beizufügen.

2.2.3 Neue Verkehrszulassung

Wird ein Luftfahrzeug neu zum Verkehr zugelassen, gilt 2.2.2 sinngemäß (Registerwechsel innerhalb EU, Import aus Drittstaaten, neu hergestellte Luftfahrzeuge).

3. Schlussbemerkung

Das LBA weist nochmals darauf hin, dass aufgrund der Personalsituation die Bearbeitungszeit von Anträgen auf Genehmigung eines IHP mehrere Wochen dauern kann. Gerade für die Punkte 2.2.2 und 2.2.3 sei auf die Möglichkeiten der NfL II-26/12 hingewiesen.

Braunschweig, den 14.05.2013

Az: T52-E01A0112_MC

Luftfahrt-Bundesamt
Im Auftrag

B u r l a g e