

CRD(1) 2008-07, ELA Prozess; Standard Änderungen und Reparaturen

(Zusammenfassung; Originaltext englisch unter
http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/crd/CRD%202008-07%20%20Part%20I.pdf)

Veröffentlicht: 15.Juli 2010-07-16

Frist für Stellungnahmen: 15.September 2010

Änderungsvorschlag zu Part-21, erster Teil (wegen Komplexität der Materie in zwei Teile aufgeteilt). Zweiter Teil (Vorschlag für neue CS) soll 'in kürze' folgen.

Dazu kommt, dass nebst diesen zwei CRDs ein 'two phases approach' angekündigt wird: zuerst Part-21 und CS 21 ändern, später dann die basic regulation ändern, 'deregulation of a certain segment of light aviation!' [*swe: offenbar kommt auch EASA langsam zum Schluss, dass die Regeungen desto komplizierter werden, je einfacher die Luftfahrzeuge sind!*]

Phase 1 (Antrag gemäss diesem und Teil 2 des CRD):

- ELA1/2 Prozess einführen (ELA soll nicht Flugzeugkategorie sein, sondern Zulassungsverfahren) [*sieht für mich aus wie 'temporäre' Vermeidung einer Anpassung des gesamten Regelsystems*]
- einfachere (restricted) Type Certificates und Betriebszulassungen:
- Verfahren, wonach nicht für alle Teile ein Form 1 benötigen;
- zwei neue certification Specifications (CS-LSA und CS-23Light <1200 Kg);
- Vorschlag für Erweiterung der CS-VLA und CS-22 (Segelflugzeuge);
- Zulassungsaufgaben auch an 'Qualified Entities' übertragbar, statt nur an NAAs.

EASA bleibt im Zulassungskreislauf, inklusive Gebührenregelung.

Phase 2 (über NPA, Opinion soll 2013 vorliegen):

- Vorschlag für Änderungen der Grundsatzverordnung (216-2008): Definition der ELA1 Anwendbarkeit für Zulassung, Instandhaltung, Betrieb und Lizenzen;
- Harmonisierung mit FAA, TCCanada etc;
- Überprüfung der Grundanforderungen für kleine Luftfahrzeuge;
- Vorschlag, dass für Motoren und Propeller für gewisse ELA kein TC nötig ist;
- mit Strahltriebwerk ausgerüstete Segelflugzeuge (self sustained) als nicht komplex definieren.

Der Antrag (Opinion):

1. LSA, SF, ELA1, Luftschiffe und ev. VLA mit nicht typengeprüften Motoren/Propellern können mit eingeschränktem TC zugelassen werden, ohne Konsequenzen für Schulung etc);
2. ELA1 gilt bis 1200kg, Luftschiffe bis 3400m³; CS sollen dann wie folgt aussehen:
 - CS-LSA bis 600 Kg (650 mit Schwimmern)
 - CS-VLA bis 890 Kg / 3 Sitze
 - CS-23Light bis 1200 Kg (neue NPA, Basis FAR 23 Amd.7)
 - CS-22 bis 900 Kg
 - Längerfristig soll untersucht werden, ob CS-VLA und –23Light zusammengeführt werden und mit FAA harmonisiert werden sollten.
3. Entwickler-Qualifikation (capability for design):
 - ELA1: Genehmigung des Zulassungsprogramms durch EASA genügt, kein DOA oder APDOA nötig;

-
- ELA2: APDOA als Minimum;
 - >2000Kg: DOA erforderlich
4. Hersteller-Qualifikation (capability for production):
 - POA wird verlangt, aber EASA will bessere AMC anbieten, z.B. Verweise auf bestehende ISO oder ASTM Zulassungen zulassen.
 5. Kombinierte Entwickler/Hersteller/Unterhalt-Zulassung:
 - Subpart L neu vorgeschlagen: Kombizulassung D/POA, Maintenance aber nur an neuen Lfz. Zulassung/Audits durch NAA.
 6. Qualifizierte Stellen (qualified entities QE):
 - EASA und NAAs sollen Aufgaben an QE delegieren können (technische Fähigkeit und Unabhängigkeit vorausgesetzt), allerdings ist EASA noch nicht bereit, dies tun zu können (wollen?).
 7. Teile ohne Form1:
 - Für ELA (1&2) Form1 nur für Primärstruktur, Steuerung und lebensdauer-begrenzte Teile; ELA1 auch diese Teile ausgenommen, wenn Halter Konformitätsbescheinigung vorweisen kann;
 - Besondere AMC wegen Nachvollziehbarkeit und Halter-Freigabe;
 - Keine Beschränkung bezüglich gewerbsmässigen Einsatz.
 8. CS-LSA:
 - Faktische Gleichsetzung mit FAA-LSA, technisch Bezug auf ASTM Normen. Die ursprünglich vorgesehene Erweiterung (high-speed) gegenüber LSA wird als 'Anhang' formuliert und soll zur Übernahme in ASTM beantragt werden.
 9. 'Standard' Änderungen und Reparaturen:
 - mit einer neuen CS, gestützt auf FAA AC43-13.., sollen die Arbeiten definiert werden, welche ohne besondere Genehmigung ausgeführt werden können. Ein Zeitplan für eine solche CS ist nicht angegeben.
 10. Harmonisierung mit FAA:
 - EASA gibt Absicht bekannt, mit FAA 'long term' harmonisation on LSA zu betreiben;
 - Import US-LSA ->EU: TC/RTC, CofA und 'POA' müssen 'erfüllt' sein
 - Export EU ->USA: TC oder RTC erfüllen US Zulassungbedingungen, aber nur für neue Lfz.

19.7.10/swe