

Pilot-Owner: Was darf ich eigentlich?

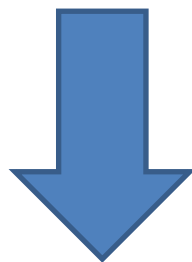
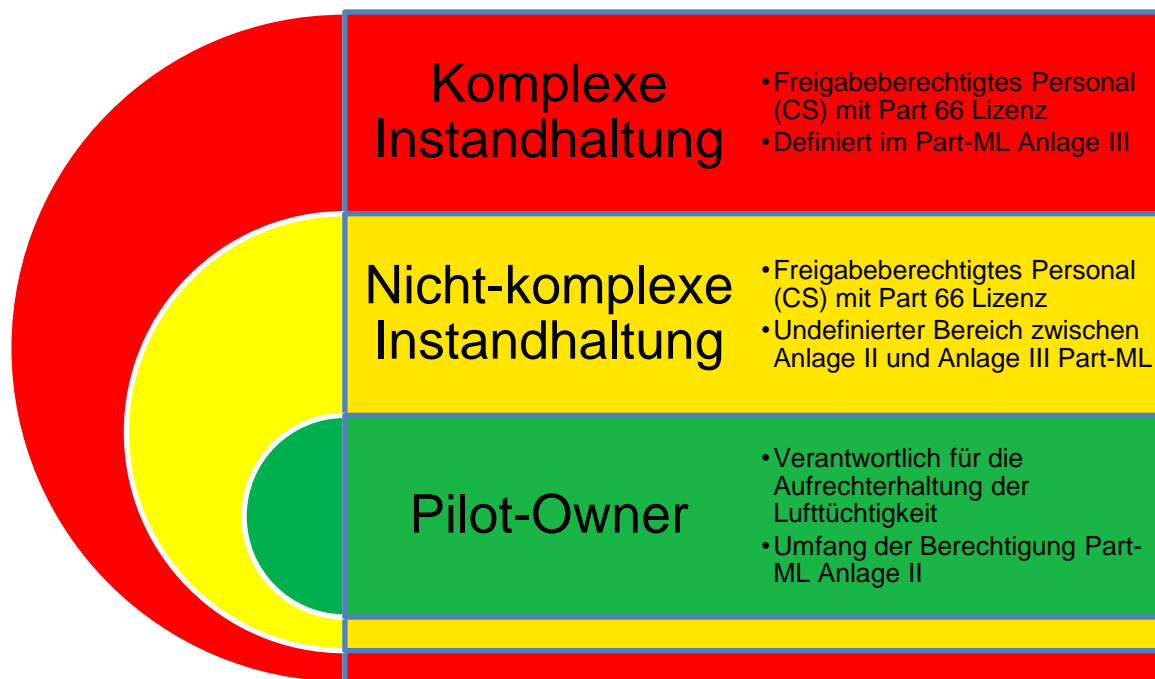
Läuft man im Winter durch die Werkstatt, werden viele knifflige Arbeiten an unseren Luftfahrzeugen erledigt. In Gesprächen hören wir dann oft Begriffe wie Pilot Owner, Komplexe Instandhaltung oder Nicht-Komplexe Instandhaltung. Doch was steckt dahinter und wer darf eigentlich was freigeben?

Die Antworten auf diese Fragen finden wir zum Glück im Part-ML, doch dieser liest sich nicht ganz einfach.

Vieles hat sich in den vergangenen Jahren verändert, doch die Komplexität der Verordnungen ist nicht einfacher geworden.

Daher probieren wir hier, ein wenig Licht in die Dunkelheit zu bringen.

Die drei Arten der Instandhaltung (nicht gewerblich betriebene ELA1 Luftfahrzeuge)



Doch was bedeutet das für uns im Einzelnen?

Pilot-Owner und seine Verantwortlichkeit nach ML.A.201

Ihr habt euch ein Luftfahrzeug angeschafft, seid ein Teil einer Haltergemeinschaft oder seid im Vorstand eines Vereines - dann habt ihr auch eine Verantwortung für euer/eure Luftfahrzeuge.

ML.A.201 Verantwortlichkeiten

a) Der Eigentümer des Luftfahrzeugs ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs verantwortlich und muss gewährleisten, dass Flüge nur stattfinden, wenn alle folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- 1. das Luftfahrzeug befindet sich in einem lufttüchtigen Zustand;*
- 2. Betriebs- und Notfallausrüstungen sind korrekt eingebaut und betriebsbereit oder sind deutlich als nicht betriebsbereit gekennzeichnet;*
- 3. es liegt ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis vor;*
- 4. die Instandhaltung des Luftfahrzeugs erfolgt nach dem in Punkt ML.A.302 genannten Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm (AMP)*

Ihr seid als Halter nicht nur für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig sondern auch für die Instandhaltung eurer Luftfahrzeuge. Doch wer ist jetzt berechtigt für die Pilot-Owner-Instandhaltung und deren Freigabe?

Dies definiert der Punkt ML.A.803:

ML.A.803 Berechtigung des Piloten/Eigentümers

a) Um sich als Pilot/Eigentümer zu qualifizieren, muss eine Person

- 1. im Besitz einer **gültigen** Pilotenlizenz oder gleichwertigen Lizenz sein, die von einem Mitgliedstaat mit der entsprechenden Muster- oder Klassenberechtigung ausgestellt oder validiert wurde;*
- 2. Eigentümer des Luftfahrzeugs sein, und zwar entweder als alleiniger Eigentümer oder als Miteigentümer; dieser Eigentümer muss entweder*
 - i) eine der auf dem Eintragungsformular angegebenen natürlichen Personen sein oder*
 - ii) Mitglied einer Rechtsperson zu Freizeitwecken ohne Erwerbsabsicht sein, die auf dem Eintragungsdokument als Eigentümer oder Betreiber angegeben ist, wobei das betreffende Mitglied direkt am Entscheidungsprozess der Rechtsperson beteiligt und von dieser dazu bestimmt sein muss, die Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer durchzuführen.*

Als alleiniger Halter ist das eine klare Sache, wer die Instandhaltung durchführen und freigeben darf. Doch wie ist es in einem Verein oder einer Haltergemeinschaft? Hier hilft das Aircraft Maintenance Program (AMP, früher IHP), welches der Halter für sein Luftfahrzeug erstellt. In diesem kann der Halter definieren, wer für die Pilot-Owner-Instandhaltung und deren Freigabe berechtigt ist. In dem AMP kann der Halter mehrere Personen für die Instandhaltung eintragen oder auf eine angehängte Personalliste verweisen. Das betrifft nicht nur Vereine sondern auch Haltergemeinschaften und alleinige Halter.

Wozu seid ihr als Pilot-Owner also berechtigt?

Als Pilot-Owner habt ihr die wenigsten Befugnisse wenn es um die Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen geht. Doch schauen wir uns das in der Anlage II des Part ML an.

Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer

Zusätzlich zu den Anforderungen dieses Anhangs hat der Pilot/Eigentümer vor der Durchführung von Instandhaltungsaufgaben folgende Grundsätze zu beachten:

a) Befähigung und Verantwortlichkeit

- 1. Der Pilot/Eigentümer ist stets für jede von ihm durchgeführte Instandhaltung verantwortlich.*
- 2. Der Pilot/Eigentümer muss für die Ausführung der Aufgabe ausreichend qualifiziert sein. Der Pilot/Eigentümer ist dafür verantwortlich, sich mit den Standards zur fachgerechten Instandhaltung seines Luftfahrzeugs und mit dem Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm vertraut zu machen.*

b) Aufgaben

Der Pilot/Eigentümer kann einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen durchführen, um den Allgemeinzustand, offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen.

Instandhaltungsaufgaben dürfen nicht vom Piloten/Eigentümer freigegeben werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- 1. es handelt sich um kritische Instandhaltungsaufgaben;*
- 2. sie erfordern den Ausbau größerer Komponenten oder größerer Baugruppen;*
- 3. sie werden in Übereinstimmung mit einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einem Airworthiness Limitation Item (ALI) durchgeführt, sofern die Freigabe nicht ausdrücklich von der Lufttüchtigkeitsanweisung oder dem Airworthiness Limitation Item erlaubt ist;*

4. sie erfordern die Verwendung von Spezialwerkzeugen oder kalibrierten Werkzeugen (ausgenommen Drehmomentschlüssel und Crimpwerkzeuge);

5. sie erfordern die Verwendung von Prüfgeräten oder Spezialtests (z. B. zerstörungsfreie Prüfungen (NDT), Systemtests oder Funktionsprüfungen für Avionikausrüstung);

6. sie beinhalten unplanmäßige Sonderinspektionen (z. B. Kontrolle nach harter Landung);

7. sie betreffen Systeme, die für den Betrieb unter Instrumentenflugbedingungen (IFR) erforderlich sind;

8. es handelt sich um eine komplexe Instandhaltungsaufgabe gemäß Anlage III oder um eine Instandhaltungsaufgabe an Komponenten gemäß

Punkt ML.A.502(a) oder (b);

9. sie sind Teil der 100-Stunden- oder Jahresinspektion (in diesen Fällen wird die Instandhaltungsaufgabe mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit kombiniert, die von Instandhaltungsbetrieben oder unabhängigem freigabeberechtigtem Personal durchgeführt wird).

Nach dem ersten Durchlesen darf der Pilot-Owner fast nichts an seinem Luftfahrzeug selbst machen - oder es ist alles sehr schwammig umschrieben.

Die EASA hat dafür aber eine Hilfestellung gegeben, und das in Form des AMC-Materials zur Anlage II im Part ML (Anlage 2).



Achtung, bei allem, was ihr tut!

Seid ihr euch nicht sicher, ob ihr berechtigt seid, eine Instandhaltung (Task) oder Freigabe durchzuführen, erkundigt euch bei eurem Freigabeberechtigten Personal (CS) oder beim BWLV, Abteilung Technik.



Was kommt nach der Instandhaltung?

Nach jeder Instandhaltung erfolgt eine Dokumentation. Hierbei muss berücksichtigt werden, welche Instandhaltung (Task) durchgeführt wird. Wurde die Jahreswartung nach AMP und Wartungshandbuch durchgeführt, gibt es drei Dokumente die wir benötigen.

Das einfachste Dokument ist der Befundbericht. In diesem wird eingetragen, welche Instandhaltung durchgeführt wurde. Einen Befundbericht findet ihr auf der Homepage des BWLV oder in der Anlage 3.



Nachdem der Befundbericht von euch unterschrieben worden ist, müsst ihr die durchgeführte Instandhaltung freigeben.

Für die Freigabe benötigt ihr euer Bordbuch und das Formular der Freigabebescheinigung von der Homepage des BWLV (Formulare Pilot Owner)

Freigabebescheinigung
 Freigabe durch freigabeberechtigtes Personal, Part-ML, M.L.A.801
 Release by Certifying staff / Pilot-Owner

Kennzeichen: D-1234

Durchgeführte Instandhaltung:	Freigabe nach Instandhaltung laut Wartungshandbuch Rev.7 und AMP Rev.0. Diese Wartungen wurden nach den Checklisten des Herstellers durchgeführt. Weitere Hinweise sind dem Befundbericht zu entnehmen.
Starts/Landungen: 1501	
Betriebszeit: 2016 : 00 h	
Motorzähler: : h	
Aktuelle Ausgabe Wartungshandbuch (Ausgabe, Datum): August 1991 Rev. 7 Arbeiten wurden gemäß Befundbericht, Betriebs- und Wartungshandbuch durchgeführt. Weitere Einzelheiten siehe Befundbericht vom: 27.10.2022	
Es wird bescheinigt, dass die angegebenen Arbeiten, wenn nicht anders ausgewiesen, in Übereinstimmung mit Teil-ML ausgeführt wurden und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird.	
27.10.2022	M.Mustermann
Ort, Datum	Name (Druckschrift)
	Unterschrift
	DE.FCL.XXXXXXXX Piloten-Lizenz-Nr. (*) o. Part 66 Lizenz (*)

Dieses Formular ist vollständig auszufüllen (mit Verweis auf den Befundbericht) und wird nach dem Unterschreiben zusammen mit dem Befundbericht und eventuellen Belegunterlagen (BSP: Form one) in der L-Akte abgelegt. Dieser Befundbericht wird später vom Air review Stuff (Prüfpersonal) unterschrieben.

Damit ist die Freigabe aber noch nicht beendet, denn jede Freigabe muss im Bordbuch eingetragen werden. Dazu benutzen wir die Zeile nach dem letzten Flug und rechnen dort die Starts und Stunden zusammen.

In die Zeile wird die Freigabe eingetragen:

„Freigabe nach Pilot/Owner Instandhaltung laut Befundbericht vom 27.10.2022 nach M.L.A.803 *Lizenznummer und Unterschrift*“

1	2	3	4	5	6	7	
Datum	Name und Unterschrift des verantwortl. Lfz.-Führers	Anzahl Insassen	Flug Fahrt von nach	Zeit Start Ldg.	Anzahl Landungen	Betriebszeit Std. Min.	
Landungen, Betriebszeit seit der letzten Grundüberholung des Luftfahrzeuges					Übertrag	1500	2010:45
25.10.2022	x Mustermann	2	EDDS EDXW	9:00 14:15	1	5:15	
Freigabe nach Pilot/Owner Instandhaltung laut Befund vom: 27.10.2022 nach M.L.A.803						1501	2016:00
			DE.FCL.XXX	x Mustermann			



Nach dem Ausstellen der Freigabe ist das Luftfahrzeug wieder frei für den Flugbetrieb

Wird eine einfache Wartung durchgeführt (wie der Wechsel eines Heckrades), können wir auf den Befundbericht verzichten.

Hier reicht es unter anderem, die Freigabebescheinigung nach Anlage 4 sorgfältig auszufüllen. Die durchgeführte Instandhaltung (Task) muss ersichtlich sein und die Betriebszeiten des Flugzeuges werden entsprechend eingetragen.

Freigabebescheinigung
 Freigabe durch freigabeberechtigtes Personal, Part-ML, M.L.A.801
 Release by Certifying staff / Pilot-Owner

Kennzeichen: D-4321

Durchgeführte Instandhaltung: Starts/Landungen: 1501 Betriebszeit: 2016 : 00 h Motorzähler: : h	Freigabe nach Reparatur des Heckrades. Wegen eines Lochs im Schlauch wurde dieser getauscht. Dazu wurde das Heckrad demontiert und wieder montiert. Alle Arbeiten wurden nach Wartungshandbuch durchgeführt.		
Aktuelle Ausgabe Wartungshandbuch (Ausgabe, Datum): August 1991 Rev. 4 Arbeiten wurden gemäß Befundbericht, Betriebs- und Wartungshandbuch durchgeführt. Weitere Einzelheiten siehe Befundbericht vom:			
Es wird bescheinigt, dass die angegebenen Arbeiten, wenn nicht anders ausgewiesen, in Übereinstimmung mit Teil-ML ausgeführt wurden und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird.			
27.10.2022 <small>Ort, Datum</small>	M.Mustermann <small>Name (Druckschrift)</small>	_____ <small>Unterschrift</small>	DE.FCL.XXXXXXXX <small>Piloten-Lizenz-Nr. (*) o. Part 66 Lizenz (*)</small>

(*) Einzutragen ist Lizenznummer der entsprechenden Fluglizenz des Piloten/Eigentümer oder die Nummer der Part 66 Lizenz

Wie im oberen Beispiel muss auch diese Arbeit im Bordbuch freigegeben werden. Dazu benutzen wir auch hier die Zeile nach dem letzten Flug und rechnen dort die Starts und Stunden zusammen.

In die Zeile wird die Freigabe eingetragen:

„Freigabe nach Tausch des **Heckrades** durch Pilot/Owner am 27.10.2022 nach M.L.A.803 *Lizenznummer und Unterschrift*“



1	2	3	4	5	6	7	
Datum	Name und Unterschrift des verantwortl. Lfz.-Führers	Anzahl Insassen	Flug Fahrt	von nach	Zeit Start Ldg.	Anzahl Landungen	Betriebszeit Std. Min.
Landungen, Betriebszeit seit der letzten Grundüberholung des Luftfahrzeuges					Übertrag	1500	2010:45
25.10. 2022	x Mastermann	2	EDDS EDXW		9:00 14:15	1	5:15
	Freigabe nach Tausch des Heckrades durch Pilot/Owner am 27.10.2022 nach ML.A. 803 DE.FCL. xxx x Mastermann					1501	2016:00

Die Instandhaltung (Task) „Tausch des Heckrades“ wird durch die Eintragung ins Bordbuch durch den Piloten/Owner freigegeben. Sollten ihr eine andere Instandhaltung (Task) durchführen, wird diese dort eingetragen.

Nach dem Ausstellen der Freigabe ist das Luftfahrzeug wieder frei für den Flugbetrieb.

Wichtige Hinweise:

Achtet immer darauf, was und wie ihr eine Freigabe stellt. Ist eine Instandhaltung nicht oder falsch freigegeben, ist euer Luftfahrzeug nicht lufttüchtig! Das bedeutet, ihr fliegt mit einem Luftfahrzeug, welches nicht versichert und nicht zugelassen ist. Hierbei handelt es sich leider nicht um ein Kavaliersdelikt!

Anlagen:

1. [Part ML](#)
2. [AMC zu Anlage 2](#)
3. Befundbericht Pilot Owner
4. Freigabe_Pilot/Owner