

# Wartung in eigenen Händen

Luftfahrtagentur Flugtechnik

[www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at)

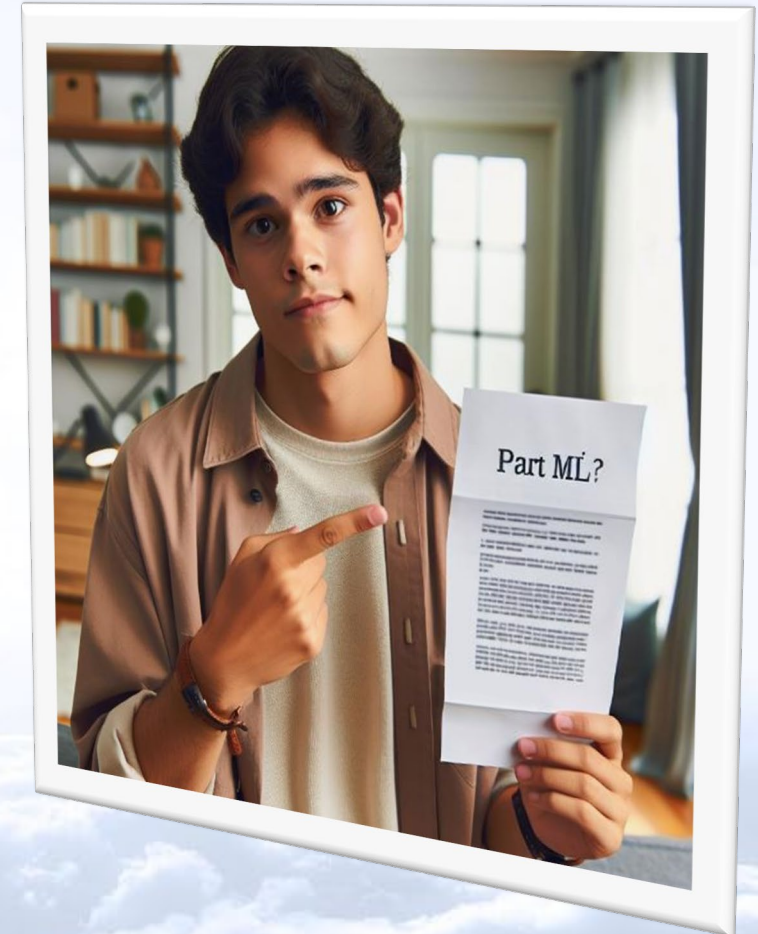


Florian Glatzl/Hans Kellner



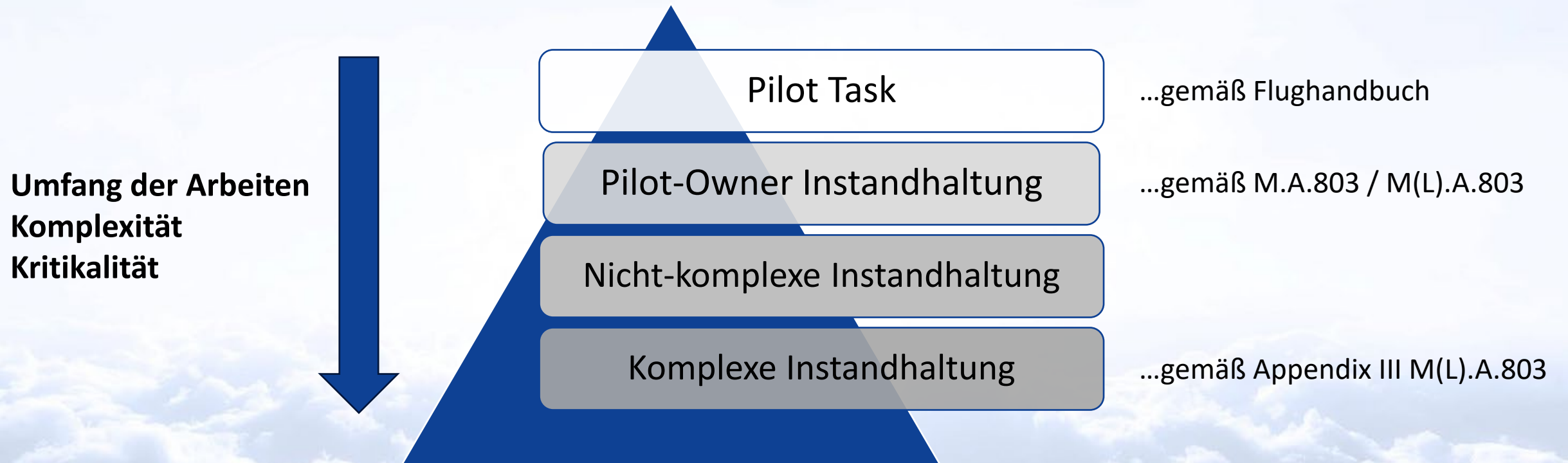
## Part M(L) sind alle Luftfahrzeuge, die:

- Nicht als **technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug**, und
- nicht unter einem **Flugbetreiberzeugnis (AOC)** betrieben werden, und
- die folgenden **Einschränkungen** nicht überschreiten:
  - **Motorflugzeuge bis 2,730kg**
  - **Drehflügler bis 1,200kg** und max. zugelassene **4 Sitzplätze**
  - **ELA 2**



# Verschiedene Arten von Instandhaltung

Instandhaltung von Luftfahrzeugen umfasst eine Vielzahl von Arbeiten





# Pilot Tasks

Tätigkeiten rund um unser Luftfahrzeug die wir alle kennen...

- Pilot Tasks sind im **Flughandbuch** beschrieben
- **Einfache Tätigkeiten** für den Betrieb eines LFZ erforderlich sind
- Werden vom **Inhaber der Musterzulassung** definiert
- Ohne besondere **Vorkenntnisse oder Qualifikation**

➔ **Keine Wartungsarbeiten** gem. Kapitel 8

➔ **Dokumentation!**

➔ **FAA vs. EASA**

(7) Nose	
(A) Oil	.....check level by using dipstick. Max level is 6 US quarts Min level is 4 US quarts
(B) Cowling	.....visual inspection
(C) Air Intakes	.....clear
(D) Propeller	.....visual inspection, Ground Clearance; minimum: approx. 25 cm (10 in.)
(E) Propeller Blades	.....check for damage

**V.1 Aufrüsten**  
Das Aufrüsten des Flugzeugs kann ohne Hilfsmittel von 4 Personen durchgeführt werden. Bei Vorhandensein eines Rumpfbockes oder eines Flügelständers geht es mit 3 Personen.

## CABIN DOORS

Both cabin doors may be removed and installed by maintenance personnel or pilots. To remove a door, remove cotter pins in upper and lower hinge pins, then open and lift door off. To install doors, use reverse procedure. Adjust weight and balance as required when removing and installing doors.

# Wartungsprogramm – das mysteriöse Wesen

Das Wartungsprogramm ist die Grundlage für Pilot-Owner Maintenance

- Erforderlich für alle Luftfahrzeuge (ausgen. Hänge- und Paragleiter)
- Sammlung aller lufttüchtigkeitsrelevanten Tätigkeiten

## Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Vom Inhaber der

- ) Musterzulassung
- ) ergänzenden Musterzulassung
- ) Reparatur
- ) (E)TSO

+

Anforderungen aus operationellen  
Genehmigungen

+

## Verpflichtende Anweisungen der zuständigen Behörde

- ) Airworthiness Directives
- ) Lufttüchtigkeitsanweisungen
- ) Safety Information Bulletin

# Wartungsprogramm – das mysteriöse Wesen

Das Wartungsprogramm ist die Grundlage für Pilot-Owner Maintenance

- Generelle Entscheidung zu Pilot-Owner Maintenance im Wartungsprogramm festgelegt
- Definition durchführende Personen und zulässige Arbeiten
- Für Haltergemeinschaften ebenfalls möglich. Liste erforderlich:

## Anlage A zum Instandhaltungsprogramm: IHP-TAPIR25-Rev.2

Liste der Personen in der Haltergemeinschaft des Luftfahrzeuges OE-ABC (Austro Fly Tapir 25) welche Pilot-Owner Wartungsarbeiten im Sinne des Part-M(L).A.803 durchführen dürfen:

1. Sunny Swift, IT.FCL.54469 *Sunny Swift, 14.3.2025*
2. Blue Skies, FR.FCL.786944 *Blue Skies, 14.3.2025*
3. Always Sunny, AT.FCL.694 *Always Sunny, 15.3.2025*
4. Never Cloudy, AT.FCL.36978 *Never Cloudy, 15.3.2025*

**Piloten/Halter Instandhaltung (nur für Ballone nicht unter Subpart-ADD oder Segelflugzeuge nicht unter Subpart-DEC oder andere Luftfahrzeuge unter Teil-NCO)**  
Hinweis: Piloten / Halter Instandhaltung ist nicht zulässig bei Luftfahrzeugen, die in einer gewerblichen ATO / DTO betrieben werden  
Pilot-owner maintenance (only for balloons not operated under Subpart-ADD, or sailplanes not operated under Subpart-DEC, or other aircraft operated under Part-NCO)  
Remark: pilot-owner maintenance is not allowed for aircraft operated by a commercial ATO / DTO

Beabsichtigt der Pilot/Halter die Durchführung der Piloten/Halter Instandhaltung (gemäß Teil-ML, M.L.A.803)?  
Does the Pilot-owner perform Pilot-owner maintenance (ref. Part-ML, M.L.A.803)?

Wenn ja, tragen Sie den/die Namen des/der Piloten/Halter(s), welche(r) zur Durchführung der Instandhaltung autorisiert ist/sind:  
If yes, enter the name of the pilot-owner(s) authorized to perform such maintenance:

	Ja Yes	Nein No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6 Piloten/Halter Name:  
Pilot-owner name: \_\_\_\_\_ Lizenznummer:  
Licence Number: \_\_\_\_\_

Unterschrift:  
Signature: \_\_\_\_\_ Datum:  
Date: \_\_\_\_\_

ANMERKUNG: Im Falle von Haltergemeinschaften kann auf eine Liste der Mithalter verwiesen werden.  
NOTE: It is possible to refer to a list in the case of jointly owned aircraft.

# Wartung durch Pilot-Owner

Es gibt Personelle Einschränkungen...

- **Pilot-Owner** muss eine **gültige Lizenz** für die **LFZ Type** oder **Klasse** haben  
(Pilotenlizenz aus Mitgliedsstaat oder validiert)
- **Pilot-Owner** muss am **Eintragungsschein** aufscheinen:

6. Bemerkungen:

Remarks:

Halter:

Sunny Swift, EASA Straße 1, 12345 Köln, Deutschland

Blue Skies, Rue de Flugplatz 4, 12124 Reims, Frankreich

Always Sunny, Hinterm Hangar 12, 5548 Flugdorf, Österreich

Never Cloudy, Beste-Behörde-Straße 1, 1030 Wien

**Sonderlösung für Vereine:**  
Mitglied oder Rolle mit  
Entscheidungskompetenz

Explizite Nennung oder  
Verfahren

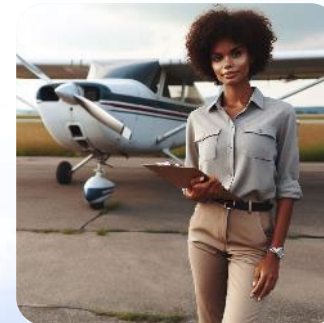
- Ein gültiges **Medical** ist **keine Voraussetzung!**



# Wartung durch Pilot-Owner

Weitere Anforderungen für die Durchführung der Wartung

- Die im IHP genannten **Wartungsunterlagen müssen vorliegen**
- Bei **CAMO/CAO** Management des LFZ: **Beauftragung** erforderlich  
(Wartungsfreigabe und Arbeitsbericht innerhalb 30 Tage an CAMO/CAO)
  - ➔ Das Controlled Environment wird dabei nicht unterbrochen  
(Verlängerung ARC möglich)
- Pilot-Owner ist für die **durchgeführte Arbeit verantwortlich**:
  - **Notwendige Kompetenz** muss vorhanden sein
  - **Auseinandersetzung** mit Wartungsprogramm, Standard Verfahren und Standard Praktiken



vs.





# Wartung durch Pilot-Owner

Die möglichen Arbeiten sind klar definiert

- Der **Maximalumfang** der erlaubten Tätigkeiten sind:
  - **Funktionsüberprüfungen** der Zelle, des Motors, der Systeme und Komponenten
  - Prüfung auf **offensichtliche Beschädigungen** / Abweichungen
  - + Tätigkeiten des **Appendix II zu Part M(L)**



# Wartung durch Pilot-Owner

Technische Einschränkungen sind klar definiert

Es gibt **technische Einschränkungen** aufgrund des zugrundeliegenden **Risikos**, dem **Umfang** der Arbeiten und der zu **verwendenden Werkzeugen**:

1. **Kritische** Wartungstätigkeiten
2. **Entfernen** von **Hauptkomponenten** und Baugruppen
3. **Lufttüchtigkeitsanweisungen/Airworthiness Directives, Airworthiness Limitations** (sofern vorhanden) wenn nicht explizit erlaubt
4. Verwendung von speziellen oder **kalibrierten Werkzeugen** (Crimp Zange und Drehmomentenschlüssel sind zulässig)
5. **Spezielle Prüfmittel** (NDT, Avionik, ...)
6. **Außerplanmäßige** Inspektionen
7. Arbeiten im Zusammenhang mit **IFR Flugbetrieb**
8. Komplexe Wartungsarbeiten gem. **Appendix III**
9. **Komponentenwartung**
10. Arbeiten als Teil der **100hrs/Annual Inspection**




© Foto Florian Glatzl, Austro Control GmbH

# Wartung durch Pilot-Owner

Abweichend dazu gibt es Ausnahmen

Die restriktive Liste **erlaubt** uns **Ausnahmen, beschränkt** und allerdings in einigen Fällen noch weiter:

- **Lufttüchtigkeitsanweisungen/Airworthiness Directives:**



**Emergency Airworthiness Directive**  
AD No.: 2024-0112-E  
Issued: 12 June 2024

Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.


This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.38. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part M.L.A.301, as applicable, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part M.L.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

**Design Approval Holder's Name:** ELIXIR AIRCRAFT  
**Type/Model designation(s):** ELIXIR aeroplanes

### Inspections:

(1) Before next flight after the effective date of this AD, and, thereafter, at intervals not to exceed 25 flight hours (FH), accomplish a DET of the affected part in accordance with the instructions of the ASB (see Note 1 of this AD).

**Note 1:** The action(s) required by paragraph (1) of this AD may be accomplished by the pilot-owner under the provisions of Annex I paragraph M.A.803 or Annex Vb paragraph M.L.A.803 of Regulation (EU) No 1321/2014, as applicable.



**Airworthiness Directive**  
AD No.: 2024-0138  
Issued: 11 July 2024

Note: This Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.38. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.301, or Annex Vb Part M.L.A.301, as applicable, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I Part M.A.303, or Annex Vb Part M.L.A.303, as applicable] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

**Design Approval Holder's Name:** Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A.  
**Type/Model designation(s):** P-Mentor aeroplanes

### Repetitive Inspection(s):

(1) Within 5 flight hours (FH) or 7 days, whichever occurs first after the effective date of this AD, and, thereafter, at intervals not to exceed 100 FH (see Note 1 of this AD), inspect each affected part in accordance with the instructions of the SB (see Note 2 of this AD).

**Note 2:** The action(s) required by paragraph (1) of this AD may be accomplished by the pilot-owner under the provisions of Annex I paragraph M.A.803 or Annex Vb paragraph M.L.A.803 of Regulation (EU) No 1321/2014, as applicable.



# Wartung durch Pilot-Owner

Abweichend dazu gibt es Ausnahmen

- **Komplexe Wartungsarbeiten gem. Appendix III:**
  - Dürfen **nicht** vom Pilot-Owner durchgeführt werden
  - **Extensive** Liste von **31 Arbeiten:**

*(a) the modification, repair or replacement by riveting, bonding, laminating, or welding of any of the following airframe parts:*

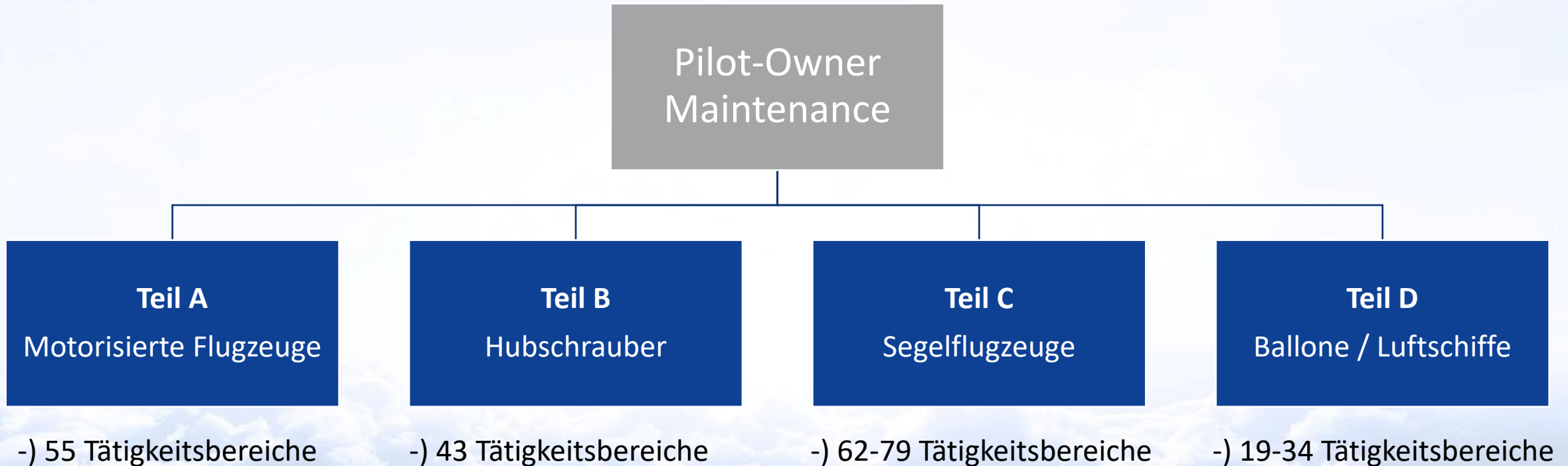
- (1) a box beam;*
- (2) a wing stringer or chord member;*
- (3) a spar;*
- (4) a spar flange;*
- (5) ...*



# Wartung durch Pilot-Owner

Ist dann überhaupt noch irgendwas erlaubt?

- Abhängig von der **Luftfahrzeugtype** gibt es 4 **verschiedene Listen**:



- Segelflugzeug
- Segelflugzeug mit Hilfsmotor
- Eigenstartfähig / TMG

**Part A — PILOT-OWNER MAINTENANCE TASKS FOR POWERED AIRCRAFT (AEROPLANES)**

ATA	Area	Task	Aeroplanes
09	Towing	Tow release unit and tow cable retraction mechanism — cleaning, lubrication and tow cable replacement (including weak links)	Yes
		Mirror — installation and replacement of mirrors	Yes
11	Placards	Placards, markings — installation and renewal of placards and markings required by the AFM and the AMM	Yes
12	Servicing	Those items not requiring a disassembly of other than non-structural items, such as cover plates, cowlings and fairings — lubrication	Yes
20	Standard practices	Safety wiring — replacement of defective safety wiring or cotter keys, excluding those in engine controls, transmission controls and flight control systems	Yes
		Simple non-structural standard fasteners — replacement and adjustment, excluding the replacement of receptacles and anchor nuts requiring riveting	Yes
21	Air conditioning	Replacement of flexible hoses and ducts	Yes
23	Communication	Communication devices — remove and replace self-contained, instrument-panel-mounted communication devices with quick-disconnect connectors, excluding IFR operations	Yes**
24	Electrical power	Batteries — replacement and servicing	Yes
		Wiring — repairing broken circuits in non-critical equipment, excluding ignition system, primary generating system and required communication, as well as navigation system and primary flight instruments	Yes
		Bonding — replacement of broken bonding cable	Yes
		Fuses — replacement using the correct rating	Yes
25	Equipment	Safety belts — replacement of safety belts and harnesses excluding belts fitted with airbag systems	Yes



# Wartung durch Pilot/Owner

Es handelt sich klar um einen Maximalumfang

- Das Regulativ gibt einen **Rahmen für Tätigkeiten** vor
- Die **genaue Festlegung** des Umfangs ist von **vielen Faktoren**, nicht zuletzt vom Pilot/Owner selbst, **abhängig**
- Der Umfang wird über das **Instandhaltungsprogramm** festgelegt – eine **liberalere Auslegung ist nicht zulässig**, allerdings kann man **immer restriktiver** sein

**EASA** Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 1232/2014) Annex VB (Part-AM) APPENDICES TO ANNEX VB (Part-AM)

**TABLES**  
Note: Tasks in Part A or Part B marked with \*\* include IFR operations following pilot-owner maintenance. For these aircraft to operate under IFR, these tasks should be released by an appropriate certifying staff.

**Part A – PILOT-OWNER MAINTENANCE TASKS FOR POWERED AIRCRAFT (AEROPLANES)**

Area	Task	Yes	No
10.1	10.1.1 <del>Oiling</del> – low release units and low visible rotation mechanism – cleaning	Yes	Yes
	10.1.2 <del>Admission and low cable replacement (including weak links)</del>	Yes	Yes
11	11.1 <del>Admission</del> – replacement of engine	Yes	Yes
12	12.1 <del>Placards</del> – Placards, markings – installation and removal of placards and markings required by the AFM and the AOM	Yes	Yes
13	13.1 <del>Service</del> – Those items not requiring a disassembly of other than non-structural items, such as cover plates, cowling and fairings – lubrication	Yes	Yes
14	14.1 <del>Standard practices</del> – Safety wiring – replacement of defective safety wiring or cotter keys, excluding those in engine controls, transmission controls and flight control systems	Yes	Yes
15	15.1 <del>Simple non-structural standard fasteners</del> – replacement and adjustment, excluding the replacement of restplates and anchor nuts requiring meeting	Yes	Yes
16	16.1 <del>Air conditioning</del> – replacement of fan blades and ducts	Yes	Yes
17	17.1 <del>Communication</del> – Communication devices – remove and replace self-contained, instrument-panel-mounted communication devices with quick-disconnect connectors, excluding IFR operations	Yes**	Yes
18	18.1 <del>Electrical power</del> – Wiring – replacement and servicing	Yes	Yes
19	19.1 <del>Wiring</del> – repairing broken circuits in non-critical equipment, excluding ignition system, primary generating system and required communication, as well as navigation system and primary flight instruments	Yes	Yes
20	20.1 <del>Bonding</del> – replacement of broken bonding cable	Yes	Yes
	20.2 <del>Fuses</del> – replacement using the correct rating	Yes	Yes
	20.3 <del>Safety belts</del> – replacement of safety belts and harnesses including belts fitted with airbag systems	Yes	Yes
	20.4 <del>Seats</del> – replacement of seats or seat parts not involving	Yes	Yes
21	21.1 <del>Removal of any primary structure as covered under</del>	Yes	Yes
	21.2 <del>Non-essential instruments and/or equipment</del> – replacement of self-contained, instrument-panel-mounted equipment with quick-disconnect connectors	Yes	Yes
	21.3 <del>Open system</del> – replacement of variable oxygen bottles and systems in approved aircraft; installation of permanently installed oxygen and systems	Yes	Yes
22	22.1 <del>Emergency locator transmitter (ELT)</del> – removal/reinstallation	Yes	Yes
	22.2 <del>Removal or reinstallation of cockpit control column and rudder pedals where design provides for quick-disconnect</del>	Yes	Yes
23	23.1 <del>Fuel system</del> – Fuel filter elements – cleaning and/or replacement	Yes	Yes
	23.2 <del>Windscreen wiper</del> – replacement of wiper blades	Yes	Yes
24	24.1 <del>Protection</del>	Yes	Yes

Powered by EASA eRules Page 1078 of 1261 Jul 2024

**EASA** Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 1232/2014) Annex VB (Part-AM) APPENDICES TO ANNEX VB (Part-AM)

Area	Task	Yes	No
25	25.1 <del>Instruments</del> – Instrument panel – removal and reinstallation provided that the	Yes	Yes
	25.2 <del>Low design feature with quick-disconnect connectors, excluding IFR operations</del>	Yes	Yes
26	26.1 <del>IFR-essential</del> – IFR-essential system – simple sense and leak-check, including IFR operations	Yes**	Yes
	26.2 <del>Drainage</del> – drainage of water drainage traps or filters within the IFR-essential system, including IFR connections	Yes	Yes
	26.3 <del>Instruments</del> – checking of markings for legibility and that those markings are consistent with ambient conditions	Yes	Yes
	26.4 <del>Wheels</del> – removal, replacement and servicing, including replacement of wheel bearings and lubrication	Yes	Yes
27	27.1 <del>Service</del> – replacement of hydraulic fluid	Yes	Yes
	27.2 <del>Shock absorber</del> – replacement of elastic cords or rubber dampers	Yes	Yes
	27.3 <del>Shock struts</del> – replenishment of oil or air	Yes	Yes
	27.4 <del>SKB</del> – changing between wheel and ski landing gear	Yes	Yes
28	28.1 <del>Landing skids</del> – replacement of landing skids and skid shoes	Yes	Yes
	28.2 <del>Wheel fairings (spats)</del> – removal and reinstallation	Yes	Yes
	28.3 <del>Mechanical brakes</del> – adjustment of single cable-operated systems	Yes	Yes
29	29.1 <del>Brake</del> – replacement of worn brake pads	Yes	Yes
	29.2 <del>Lights</del> – replacement of internal and external bulbs, filaments, reflectors and lenses	Yes	Yes
30	30.1 <del>Navigation</del> – Software – updating self-contained, instrument-panel-mounted software, excluding automated flight control systems and transponders	Yes	Yes
	30.2 <del>Navigation devices</del> – removal and replacement of self-contained, instrument-panel-mounted navigation devices with quick-disconnect connectors, excluding automated flight control systems, transponders, primary flight control system and IFR operations	Yes**	Yes
31	31.1 <del>Structure</del> – Self-contained data logger – installation, data restoration	Yes	Yes
	31.2 <del>Seals</del> – replacement of seals on doors, windows and other openings	Yes	Yes
	31.3 <del>Protective coating</del> – application of preservative material or coatings where no disassembly of any primary structure or operating system is involved	Yes	Yes
32	32.1 <del>Surface finish</del> – minor restoration (where no disassembly of any primary structure or operating system is involved), including application of signal coatings or thin foils as well as registration markings	Yes	Yes
	32.2 <del>Fairings</del> – simple repairs to non-structural fairings and cover plates that do not change the contour	Yes	Yes
33	33.1 <del>Doors and hatches</del> – removal and reinstallation	Yes	Yes
	33.2 <del>Fuselage</del> – Upholstery, furnishing – minor repairs that do not require disassembly of primary structure or operating systems, or interfere with control systems	Yes	Yes

Powered by EASA eRules Page 1079 of 1261 Jul 2024

# Exkurs: Standard Changes / Repairs

Auch bei gewissen Modifikationen und Reparaturen darf der Pilot-Owner tätig werden

- Die Freigabe von eingerüsteten Standard Änderungen (Changes) und Reparaturen (Repairs) erfolgt mittels Form 123 (Freigabebescheinigung mit Details)

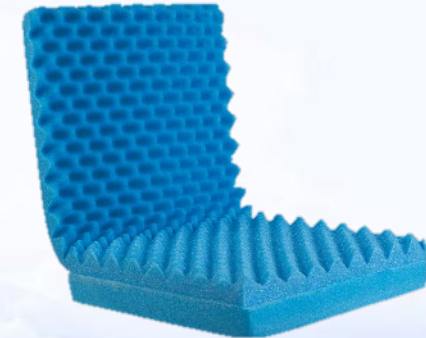
**EASA Form 123 — Standard Change/Standard Repair (SC/SR) embodiment record**

<b>EASA Form 123 — Standard Change/Standard Repair (SC/SR) embodiment record</b>	1. SC/SR number(s):
2. SC/SR title & description:	
3. Applicability:	
4. List of parts (description/Part-No/Qty):	

# Exkurs: Standard Changes / Repairs

Auch bei gewissen Modifikationen und Reparaturen darf der Pilot-Owner tätig werden

- Nur bei **wenigen Änderungen** darf dies **durch den Pilot-Owner** durchgeführt werden. Dies sind vorwiegend Ballonänderungen, LED-Lichter, manche Batterien, Sitzpölster, CO Detektoren
- **Vieles** davon allerdings auch **nur mit Einschränkungen!**



- **Standard Repairs** dürfen gar **nicht** durch Pilot-Owner freigeschrieben werden!



# Dokumentationserfordernisse

Die Durchführung der Arbeiten muss entsprechend dokumentiert werden

- Die Dokumentation und Freischreibung aller Pilot-Owner arbeiten hat durch diesen gemäß den Vorgaben des Teil M/ML, M(L).A.801, 803 und 305 zu erfolgen.
- Es dürfen **nur jene Arbeiten bestätigt** und freigeschrieben werden, die **durch den Pilot-Owner selbst durchgeführt** wurden.

<u>Kennzeichen:</u>	<u>Muster:</u>
<u>Stunden:</u>	<u>Starts:</u>
<u>Durchgeführte Instandhaltung:</u> <u>Work carried out:</u>	
<u>Weitere Einzelheiten siehe:</u> *	
More details see:	
Es wird bescheinigt, dass die eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer (ML.A.803), wenn nicht anders ausgewiesen, in Übereinstimmung mit VO EG 1321/2014 Teil ML ausgeführt wurden und dass hinsichtlich dieser Arbeiten das Luftfahrzeug als tauglich zur Verwendung betrachtet wird. Certifies that Limited Pilot-owner maintenance (ML.A.803), except as otherwise specified, was carried out in accordance with VO (EG) 1321/2014 Part-ML and in respect to that work the aircraft is considered ready for release to service.	
Ort, Datum:	Name:
Lizenz-Nr.:	Unterschrift:

Siehe auch:

AMC M.A.801(e)/  
AMC1 ML.A.801(e)

\* Falls die Arbeiten umfangreich waren, bietet sich die Referenz auf einen zusätzlichen Arbeitsbericht an

# Dokumentationserfordernisse

Die Durchführung der Arbeiten muss entsprechend dokumentiert werden

- Zusätzlich ist der Lebenslaufakt/sind die Logbücher vom Pilot-Owner entsprechend zu aktualisieren → siehe dazu auch M(L).A305)
- Falls das LFZ mittels eines CAMO/CAO Vertrags betreut wird:

Pilot-Owner erstellt den Arbeitsbericht und den CRS, sammelt alle Formblätter und sonstigen Bestätigungen

Sendet alles an CAMO/CAO

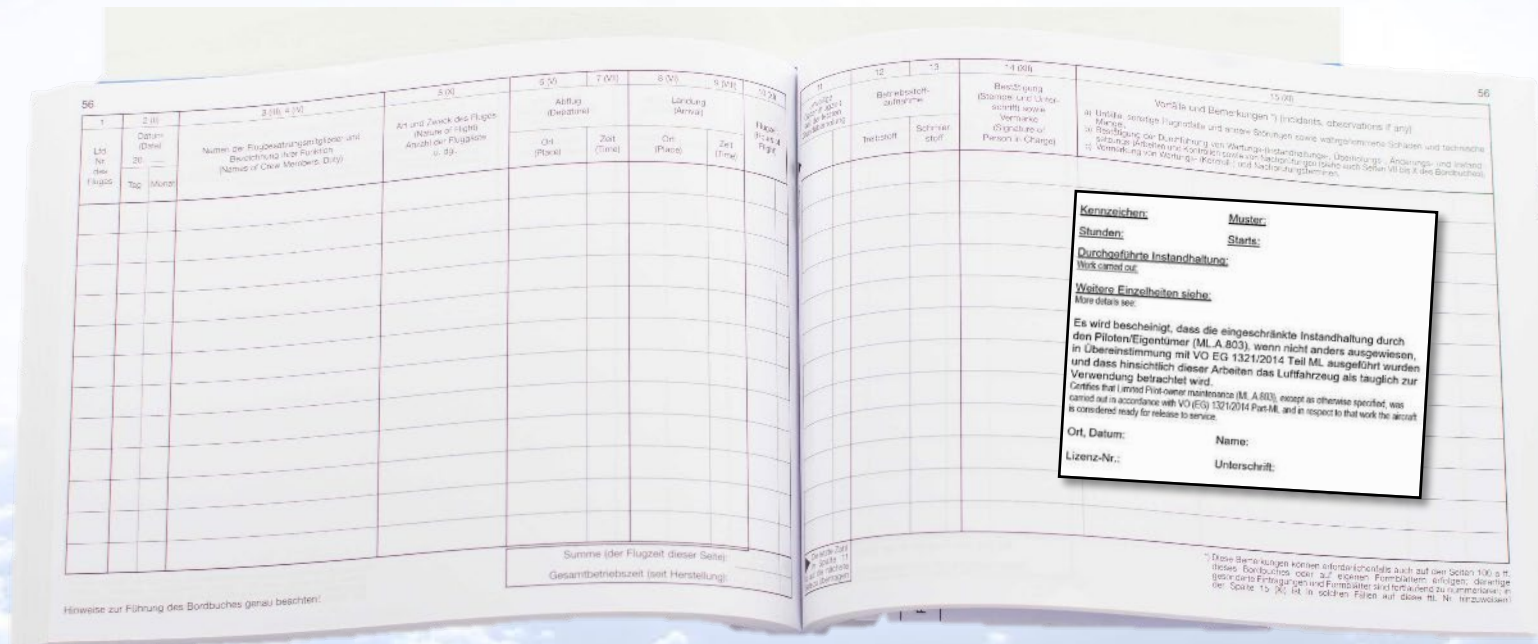
CAMO/CAO aktualisiert die Log Bücher/den L-Akt



# Dokumentationserfordernisse

Die Durchführung der Arbeiten muss entsprechend dokumentiert werden

- Damit auch die Piloten wissen, wann die letzte Wartung war und damit es keine Rolle spielt ob es sich um ein Annex I LFZ (z.B. PA-18) oder ein EASA LFZ handelt (z.B. C150), soll die Freigabebescheinigung auch in das Bordbuch (Journey Log Book) eingetragen/eingeklebt werden:





# Verantwortung / Risiken

Pilot-Owner Wartung überträgt die Verantwortung an die durchführende Person

- Als Pilot-Owner stehen Sie für die von Ihnen durchgeführten Arbeiten gerade.
- Der Gesetzgeber geht davon aus, dass Sie alle für dieser Tätigkeit notwendigen gesetzlichen Vorgaben und sonstigen branchenüblichen Standards kennen, verstehen und diese befolgen.
- Machen Sie nur jene Arbeiten aus den theoretisch möglichen, die Sie tatsächlich beherrschen!
- Lassen Sie sich im Zweifelsfall von einem lizenzierten Wart oder einem luftfahrttechnischen Betrieb für diese Tätigkeit einschulen.
- Halten Sie sich bezüglich ihres Luftfahrzeugs und den gesetzlichen Vorgaben am Laufenden!

# Exkurs: Teil-M und ZLLV

## Pilot-Owner Unterschiede zwischen EU und nationalen LFZ

- Halterinstandhaltungsarbeiten an Annex I LFZ sind derzeit restriktiver geregelt. Dies sind nur an Luftfahrzeugen einfacher Bauart bis max. 2,730 kg möglich:
- LFZ einfacher Bauart (siehe § 46 Abs. 8):
  - Einmotorigkeit mit höchstens 186 kW (250 PS) Startleistung,
  - keine Druckkabine sowie
  - kein Einziehfahrwerk
- Anpassung der ZLLV betreffend Halterinstandhaltung an den Teil M/ML sind vorgesehen und in Arbeit

# Vielen Dank für ihre geschätzte Aufmerksamkeit!

Weiterführende Links:

[Austro Control GmbH – IHP](#)

[Sunny Swift: Maintenance programme with Part-ML - Issue 28 | EASA \(europa.eu\)](#)

