



Aktenzeichen: BAZL STOZ-STOB / 301-00007/00012
Bern, im Oktober 2017

Änderungen an Luftfahrzeugen nach CS-STAN

Zweck

Mit der Publikation der Zulassungs-Spezifikation für Standard-Änderungen und -Reparaturen (CS-STAN) und CS-STAN Revision 2 (ED Decision 2017/014/R) soll die regulatorische Belastung für die General Aviation verringert werden. Im Gegensatz zu den vorher benötigten DOA-Genehmigungen sind mit CS-STAN einfache Änderungen und Reparaturen nun möglich, ohne dass ein DOA Betrieb involviert werden muss.

Anwendung – was muss beachtet werden?

CS-STAN ist anwendbar für Luftfahrzeuge bis 5'700kg, Drehflügler bis 3'175kg sowie Segelflugzeuge, Ballone und Luftschiffe.

Alle Vorgaben aus den einzelnen Standard-Änderungen (SC/Standard Change) und/oder Standard-Reparaturen (SR/Standard Repair) sind in jedem Falle einzuhalten (Zweck, Anwendbarkeit, empfohlene Methoden, Techniken und Praktiken, Limitationen, Handbücher sowie das Release to Service). Nachweise über die verwendeten/eingebauten Produkte, Materialien und die entsprechend genehmigten Daten (Manuals, IPC, SRM, Wiring Diagram, Zeichnungen, Test Zertifikate usw) müssen auf dem EASA Form 123 ersichtlich sein.

Unterteilung des CS-STAN (Teil A, B und C) und EASA Form 123

Im Teil A wird auf die allgemein gültigen Themen sowie auf Limitationen der Anwendung von CS-STAN eingegangen. Ausserdem wird auf die Dokumentation hingewiesen, die für das Release to Service des Luftfahrzeuges vorhanden sein muss / erstellt werden muss. Ein EASA Form 123 muss ausgefüllt werden. Dies wird in den meisten Fällen durch einen zugelassenen Instandhaltungsbetrieb (Part-145 oder Part-M/Subpart-F) für ein SC oder SR ausgestellt. Ein detaillierter Beschrieb zur Handhabung des EASA Form 123 liefert das AMC.M.A.801 aus dem Part-M (ED Decision 2016/011/R).

Im Teil B der CS-STAN Publikation sind Standard-Änderungen (SC) beschrieben.

Standard-Reparaturen (SR) sind im Teil C der CS-STAN Publikation beschrieben.

Einfluss auf die Halter/CAMO

Als Halter oder CAMO sind Sie verpflichtet, nur Änderungen zu akzeptieren, die entweder gemäss CS-STAN auf dem EASA Form 123 genehmigt oder mit dem DOA-Approval zugelassen sind.

Nach der Durchführung der Änderungen am Luftfahrzeug müssen Sie die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Instandhaltungsprogramm ergänzen oder anpassen. Der Inhalt muss entweder mit dem EASA Form 123 oder mit den genehmigten Unterlagen der DOA übereinstimmen. Da die Liste der Änderungen des Luftfahrzeuges eine Referenz zur EASA Form 123 respektive zur DOA Dokumentation zu enthalten hat, muss diese jeweils nach einer Änderung ergänzt werden.

Einfluss auf die Instandhaltungsbetriebe

Als Instandhaltungsbetrieb übernehmen Sie die Verantwortung für die korrekte Ausführung der auf dem EASA Form 123 referenzierten Änderung / Reparatur.

Im MOE Kapitel 2.12 respektive im MOM Kapitel 4.9 muss die Anwendung von CS-STAN entsprechend beschrieben sein.

Bemerkung:

Dieser Beschrieb gilt sinngemäss auch für Annex-II Luftfahrzeuge, hierfür muss dann jedoch die FOCA Form 123 verwendet werden.

Allfällige Fragen werden von ihrem zugeteilten BAZL-Inspektor gerne beantwortet.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Ronald Meier
Leiter Sektion Technische Organisationen
Zürich



Arnold Gunzenhauser
Leiter Sektion Technische Organisationen
Bern