

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK **Generalsekretariat** 



Weiterbildung Fliegerschule Birrfeld / 2018



## Agenda

#### 1. Ramp Inspection

Grundsätzliches und Vorgeschichte Vorfeldkontrollen Ramp Inspections – Warum gibt es sie?

2. BAZL RI

Gesetzliche Grundlagen

NCO

RI Auftrag

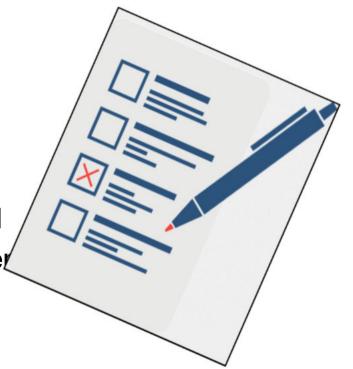
Umsetzung

3. Beispiel Daten-Auswertung RI

Erkenntnisse auf den Flugplätzer

Datenauswertung

RI Eindrücke BAZL





#### 1. Vorfeldkontrollen – Was steckt wirklich dahinter?

➤ Die Gerüchteküche brodelte in der General Aviation, in den Internetforen überboten sich die Teilnehmer mit Beiträgen, was da angeblich so alles passiert ist! Inspektoren wurden als Rampensäue bezeichnet!!



Wenige Piloten kennen aber die Inhalte und Abläufe der Vorfeldkontrollen aus eigener Erfahrung und die meisten hatten bisher auch keine Gelegenheit an Informationsveranstaltungen zu diesem Thema teilzunehmen.



#### **Vorfeldkontrollen** — Was steckt wirklich dahinter?

Dieser Vortrag soll aus erster Hand über die Inhalte und Abläufe von Vorfeldkontrollen informieren.

➤ Eine Zusammenfassung vorab:





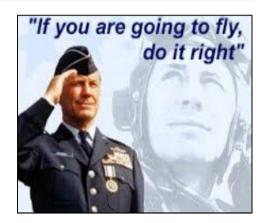
- Es besteht kein Grund sich vor Vorfeldkontrollen zu fürchten!
- Unser Ziel als Aufsichtsbehörde ist die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs und



die Einleitung von Verwaltungsverfahren!

## **Vorfeldkontrollen** – Warum gibt es sie?

Die Durchführung von Vorfeldkontrollen in den jeweiligen Staaten dient mehreren Zwecken.



Acohol - Have I been drinking within 8 hours?

- 1. Einsicht der nationalen Luftfahrtbehörde in den technischen Zustand der LFZ und die Abwicklung des Flugbetriebs innerhalb ihres Staatsgebiets. (Aufsichtsverpflichtung!)
- 2. Motivation der Luftfahrtteilnehmer international vereinbarte Mindestvorgaben kontinuierlich einzuhalten
- **3. Einschreiten** bei Verdacht auf unmittelbare Gefährdung der Sicherheit.

## **BAZL Inspektions Grundsatz**



- ➤ Das BAZL geht grundsätzlich davon aus, dass die Mehrheit der Piloten ihre Verantwortlichkeiten wahrnimmt und international übliche Standards einhält.
- ➤ Sollte es dennoch zu Beanstandungen kommen, dann liegt eine Behebung dieser im Interesse der Sicherheit und damit auch im Interesse des Piloten und seiner Passagiere.
- ➤ Oft bieten diese Kontrollen auch die Möglichkeit sich über diverse aktuelle luftfahrtbezogene Fragen vor Ort auszutauschen. Piloten sind eingeladen diese Möglichkeit zu nutzen.



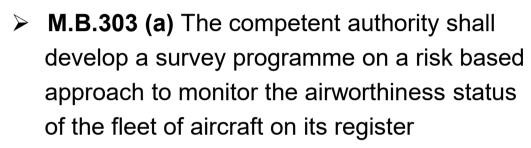
## 2. Gesetzliche Grundlagen: EASA Part M





Part M







- ➤ M.B.303 (b) The survey programme shall include sample product surveys of aircraft and shall cover all aspects of airworthiness key risk elements
- ➤ M.B.303 (c) The product survey shall sample the airworthiness standards achieved, on the basis of the applicable requirements, and identify any findings.

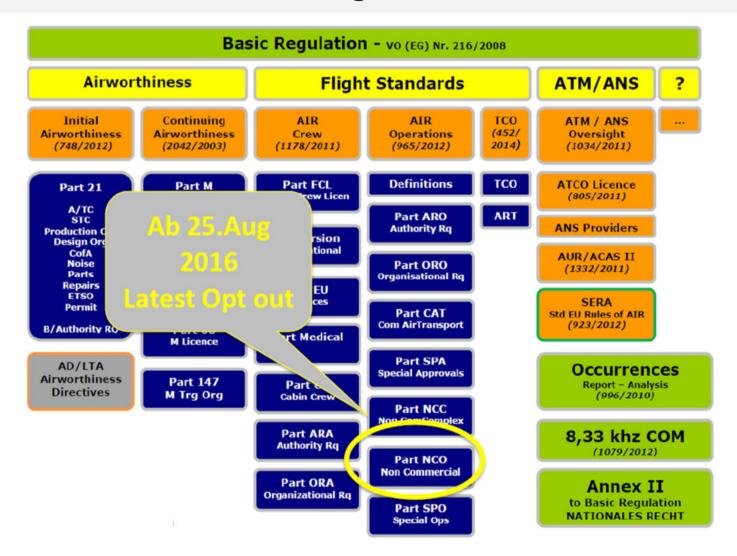
AMC M.B.303(b)

GM1 M.B.303(b)

AMC M.B.303(c)



## NCO — Overview of Regualtion and Parts



## Gesetzliche Grundlagen: PART NCO







- > Annex VII; Part NCO (non commercial)
- > gültig ab 25. August 2016
- > Ausnahme: Segelflugzeuge und Ballone



Annex VII; Part NCO (non commercial other than complex)

**Subpart A:** General requirements

**Subpart B:** Operational procedures

**Subpart C:** Performance and operating limitations

**Subpart D:** Instrument, data and equipment

## Applicability of Part NCO

Non-Commercial Other than complex (NCO), are aircraft which are not operated commercially and which fulfil the following criteria:

#### **Aeroplane**:

- with a MTOM of max. 5700 kg and
- certified for a maximum operational passenger seating configuration of less than 19 and
- without turbojet engine or
- with turboprop engine, provided that MTOM is max. 5700 kg

#### **Helicopter**:

- with a MTOM of max. 3175 kg and
- certified for a MOPSC of less than 9 Pax and
- certified for the OPS with not more than one pilot

## Part NCO.GEN



- Transport of dangerous goods
- D Minimum equipment list
- » Immediate reaction to a safety problem

Documents, manuals and information to be carried



## NCO.Gen.102 - TMG Touring Motorglider

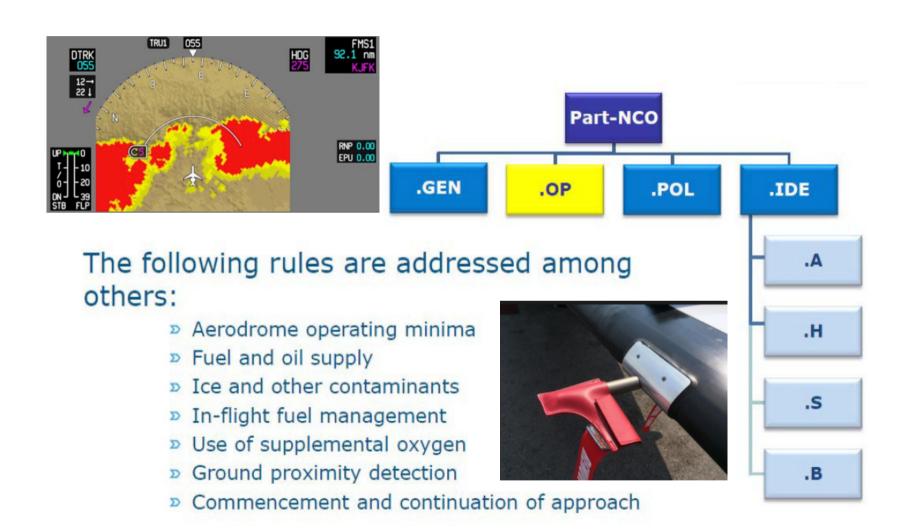
- ▶ TMG ist Aeroplane/Flugzeug wenn Motor läuft
- ▶ TMG ist Sailplane/Segelflugzeug wenn Motor abgestellt
- Ausrüstung/Equipment wie Flugzeug/Aeroplane
- Powered Sailplanes (Klapptriebwerk) Ausrüstung und Betrieb wie Sailplanes/Segelflugzeug



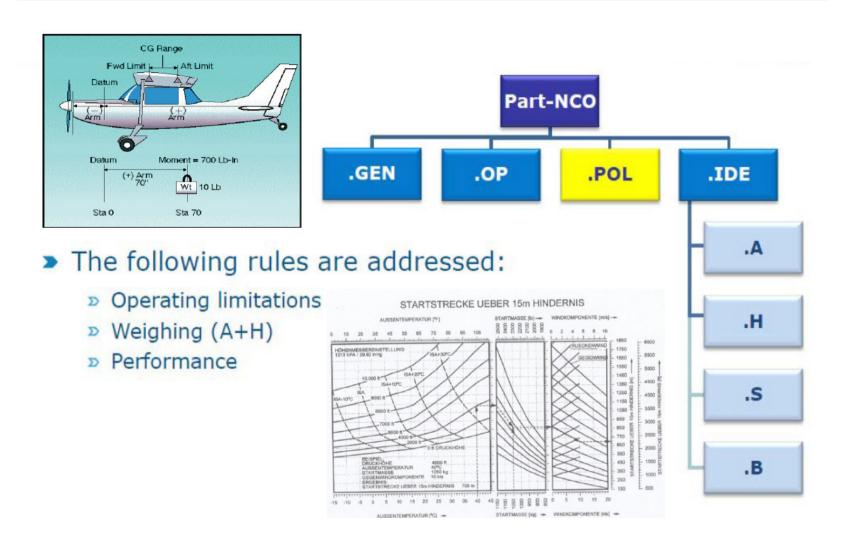


### **Q**

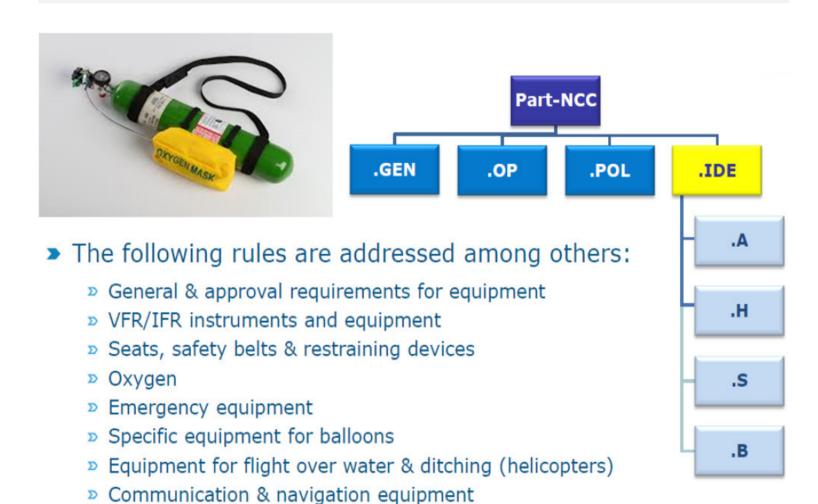
### Part NCO.OP



## Part NCO.POL Performance and Operating Limitations



## NCO. IDE Instruments Data Equipment





## **Examples NCO.IDE** IFR Equipment

#### NCO.IDE.A.125 Operations under IFR — flight and navigational instruments and associated equipment

Aeroplanes operated under IFR shall be equipped with:

- (a) a means of measuring and displaying the following:
  - (1) magnetic heading,
  - (2) time in hours, minutes and seconds,
  - (3) pressure altitude,
  - (4) indicated airspeed,
  - (5) vertical speed,
  - (6) turn and slip,
  - (7) attitude,
  - (8) stabilised heading,
  - (9) outside air temperature, and
  - (10) Mach number, whenever speed limitations are expressed in terms of Mach number;
- (b) a means of indicating when the supply of power to the gyroscopic instruments is not adequate; and
- (c) a means of preventing malfunction of the airspeed indicating system required in (a)(4) due to condensation or icing.



## Examples NCO.IDE VFR / VFR night Equipment

## NCO.IDE.A.120 Operations under VFR — flight and navigational instruments and associated equipment

- (a) Aeroplanes operated under VFR by day shall be equipped with a means of measuring and displaying the following:
  - (1) magnetic heading,
  - (2) time, in hours, minutes and seconds,
  - (3) pressure altitude,
  - (4) indicated airspeed, and
  - (5) Mach number, whenever speed limitations are expressed in terms of Mach number.
- (b) Aeroplanes operated under visual meteorological conditions (VMC) at night, or in conditions where the aeroplane cannot be maintained in a desired flight path without reference to one or more additional instruments, shall be, in addition to (a), equipped with:
  - (1) a means of measuring and displaying the following:

## Examples NCO.IDE vfR / VfR night Equipment

- (i) turn and slip,
- (ii) attitude,
- (iii) vertical speed, and
- (iv) stabilised heading;

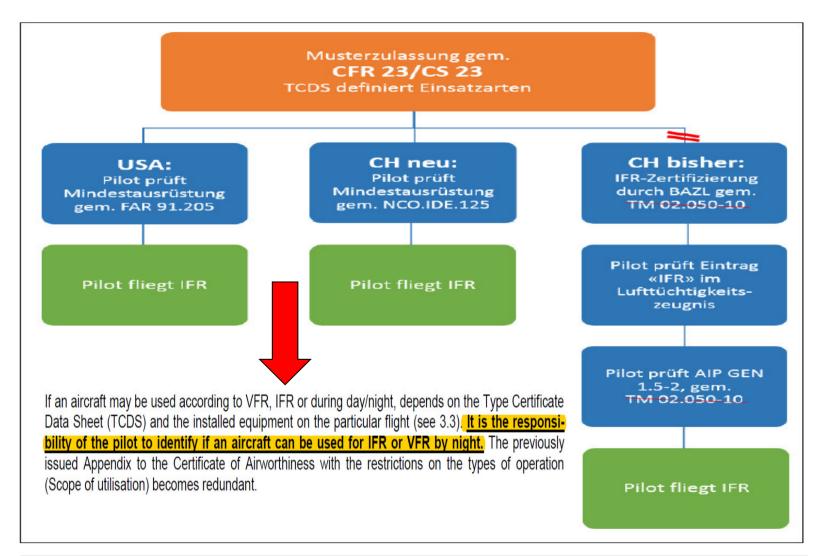
and



- (2) a means of indicating when the supply of power to the gyroscopic instruments is not adequate.
- (c) Aeroplanes operated in conditions where they cannot be maintained in a desired flight path without reference to one or more additional instruments, shall be, in addition to (a) and (b), equipped with a means of preventing malfunction of the airspeed indicating system required in (a)(4) due to condensation or icing.



## NCO .IDE.A.125 IFR Operation





## **NCO.IDE** Instrument Data and Equipment

- Oxygen equipment
- Fire extinguisher
- ELT requirements
- Emergency equipment
- Tansponder
- Radio communication equipment etc.













### MMEL - MEL NCO.GEN 155

A MEL can be created if points (1) to (3), as well as their AMC are being craft, which has a Master Minimum Equipment List (MMEL) may MMEL. If an aircraft does not have a MMEL, the MEL may not be minimal equipment of the corresponding flight according to FORNEO thing must work.

#### Changes for pilots:

The MEL needs no longer to be approved. It just no

sent to FOCA

#### NCO.GEN.155 Minimum equipment list

- An MEL may be established taking unt the following: (a)
- required the document shall p ne operation of the aircraft, under specified conditions, with particular items of equipment or functions inoperative at the commencemen
  - (2) the docup be prepared for each individual aircraft, taking account of the t operational and maintenance conditions; and operat
  - (3) be based on the relevant Master Minimum Equipment List (MMEL), as the data established in accordance with Commission Regulation (EU) No and shall not be less restrictive than the MMEL.
- amendment thereto shall be notified to the competent authority.

ed. A MEL for an air-

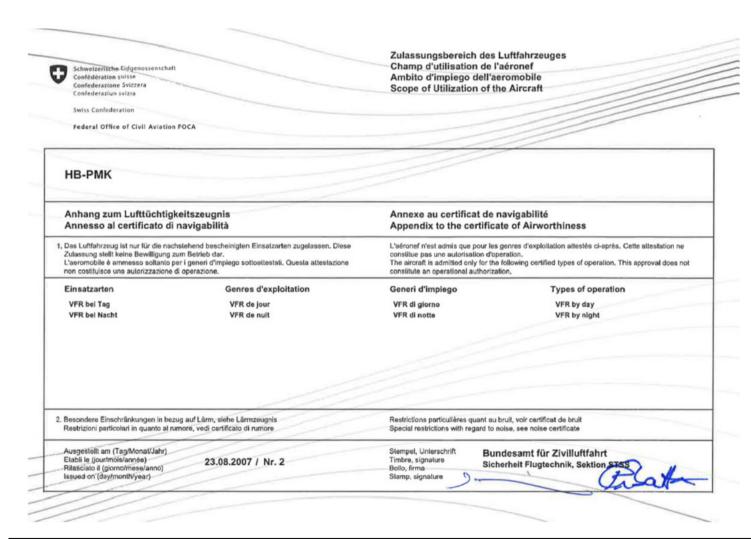
ess restrictive than the

ictive than the respective

Vhen no MEL exists, every-



## Zulassungsbereich







Federal Office of Civil , tion FOCA

Zulassungsbereich des Luftfahrzeuges Champ d'utilisation de l'aéronef Ambito d'impiego dell'aeromobile Scope of Utilization of the Aircraft

Anhang zum Lufttüchtigkeitszeugnis Annesso al certificato di navigabilità		Annexe au certificat de navigabilité Appendix to the certificate of Airworthiness			
Zulassung stellt keine Bewilligung a L'aeromobile è ammesso soltanto p	Illigung zum Betrieb dar.  constitue pas une autorisation d'operation.  The aircraft is admitted only for the following certified types of operation. This appro-		s Luffahrzeug ist nur für die nachstehend bescheinigten Einsatzarten zugelassen. Se assung stellt keine Bewilligung zum Betrieb dar. eromobile è ammesso soltanto per i generi d'impiego sottoattestati. Questa attestazione erostituisce una autorizzazione di operazione.		ration. ollowing certified types of operation. This approval does not
Einsatzarten	Genres d'exploitation	G. vi d'implego	Types of operation		
VFR bei Tag VFR bei Nacht	VFR de jour VFR de nuit	VFR di gamo VFR di notta	VFR by day VFR by night		
. Besondere Einschränkungen in bez Restrizioni particolari in quanto al ru		Restrictions particulières quant au b Special restrictions with regard to no			





Zulassungsbereich des Luftfahrzeuges Champ d'utilisation de l'aéronef Ambito d'impiego dell'aeromobile Scope of Utilization of the Aircraft

Swiss Confedera

Federal Office of Civil , tion FOCA

#### **HB-PMK**

#### Anhang zum Lufttüchtigkeitszeugnis Annesso al certificato di navigabilità

- Das Luftfahrzeug ist nur für die nachstehend bescheinigten Einsatzarten zugelassen.
   Zulassung stellt keine Bewilligung zum Betrieb dar.
- L'aeromobile è ammesso soltanto per i generi d'impiego sottoattestali. Questa attestazione non costituisce una autorizzazione di operazione.

Einsatzarten

VFR bei Tag VFR bei Nacht Genres d'exploitation

VFR de jour VFR de nuit Annexe au certificat de navigabilité
Appendix to the certificate of Airworthiness

L'aéronef n'est admis que pour les genres d'exploitation attestés ci-après. Cette attestation ne constitue pas une autorisation d'operation.

The aircraft is admitted only for the following certified types of operation. This approval does not constitute an operational authorization.

G. vi d'impiego

VFR di g. 90 VFR di notte Types of operation

VFR by day VFR by night

 Besondere Einschränkungen in bezug auf Lärm, siehe Lärrnzeugnis Restrizioni particolari in quanto al rumore, vedi cartificato di rumore

Ausgestellt am (Tag/Monat/Jahr) Etabli le (jour/mois/année) Rilasciato il (giorno/mese/anno)

Issued on (day/month/year)

23.08.2007 / Nr. 2

Restrictions particulières quant au bruit, voir certificat de bruit Special restrictions with regard to noise, see noise certificate

Stempel, Unterschrift Timbre, signature Bollo, firma Stamp, signature Bundesamt für Zivilluftfahrt Sicherheit Flugtechnik, Sektion STSS

## **NCO Zusammenfassung**

- Systemänderung, von Luftahrzeugzulassung zu Pilotenverantwortung.
- Regelt Verantwortungen und Aufgaben im Flugbetrieb für Piloten und Operator (Halter).
- ➤ Einsatzbereiche (Scope of Utilisation) werden nicht mehr durch die Behörde genehmigt.
- ➤ Gilt nicht für Annex II Luftfahrzeuge, nationales Recht weiterhin gültig.
- ➤ Bestehendes nationales Recht muss jedoch noch angepasst werden, z.B. was passiert mit den BAZL TMs?
- Schulungsnotwendigkeit für Piloten, Flugschulen, Vereine, und Behörden.

Grundsätzlich steht EU Recht über nationalem Recht

## BAZL RI Auftrag

- Inspektionen verteilt über das ganze Jahr inkl. Aktivitäten an Wochenenden, Nachtflug und Meetings
- Priorisierung nach Flugplatzaktivität
- > Reduzierte Aufsicht im Bereich der SF
- "Indepth Inspections"
- Ballone; Helikopter







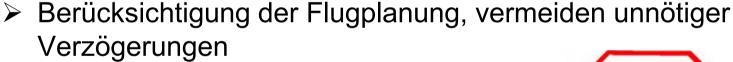




## RI BAZL Umsetzung

#### **BAZL Anforderungen:**

- ➤ Korrektes Auftreten der Inspektoren
- ➤ Wahrung der Verhältnismässigkeit



Stressvermeidung für den Piloten vor dem Flug



REGULATIONS

## Ablauf der Inspektion

Es liegt sowohl im Interesse der Besatzung, als auch der Behörde, dass Vorfeldkontrollen möglichst rasch in einem sachlichen und und konstruktiven Umfeld ablaufen.



#### Ziel der Kontrolle ist:

- ➤ Die Überprüfung des **technischen Zustandes** des Luftfahrzeugs zur Sicherstellung, dass keine sicherheitsrelevanten Mängel vorliegen.
- ➤ Die Überprüfung der **betrieblichen** Mindestvoraussetzungen (LFZ Dokumente, Lizenzen, Flug-Vorbereitung, Mindestausrüstung gemäss Flughandbuch / NCO), um einen sicheren Flug zu gewährleisten.
- ➤ Bei konstruktiver Zusammenarbeit und ohne wesentliche Mängel ist die Inspektion in ca. *15 Minuten* abgeschlossen.

### RI Inspektionsablauf 1. Inspektor

#### **Grundsatz:**

Die Kontrollen werden meist durch ein Team, bestehend aus zwei Inspektoren durchgeführt.



- ➤ Vorstellung der Inspektoren und Erklärung des Prüfungsablaufs Der **1. Inspektor** beginnt mit der technischen Überprüfung des LFZ im Rahmen einer Vorflugkontrolle. Folgendes wird (gemäss RI Report) überprüft:
- ordnungsgemässer Zustand von Zelle, Motor, Propeller, Fahrwerk, Kabine und Cockpit Zustand der Instrumente, Bedienelemente und Beschriftungen
- Leckagen
- Mindestausrüstung gemäss NCO

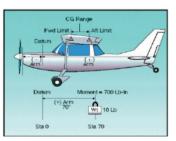
## RI Inspektionsablauf 2. Inspektor

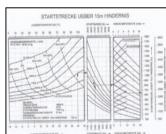
- > Der 2. Inspektor beginnt mit der Sichtung der Dokumente
- LFZ Dokumente (blaues Büchlein)
- Piloten Lizenz / Medical
- Flugreisebuch
- AFM (Flughandbuch)
- Checklisten
- Abfangsignale





- Besprechung bzw. Durchsicht der Flugvorbereitung für den geplanten Flug:
- Luftfahrtkartenmaterial und/oder elektronische Luftfahrtkarten
- Gewichtsberechnung
- Performance Berechnungen
- Relevante Luftfahrtinformationen
- (Flugplan, Wetter, NOTAMS, DABS)







## Ergänzungen zu Borddokumente





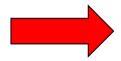


# Zum Thema Luftfahrzeugdokumente und Flugvorbereitung:

- > Elektronische Geräte (iPad) sind erlaubt.
- Backup von NAV- und An- und Abflugkarten beachten.
- Mindestausrüstungsanforderungen gemäss NCO (z.B. bei Nachtflug) sind zu beachten.
- Kenntnisse über eventuelle lokale Luftraumbeschränkungen sind notwendig. (DABS, NOTAM)
- Seitens des BAZL wird bei Flügen in der allgemeinen Luftfahrt keine dokumentierte Flugvorbereitung, wie bei gewerblichen Flugbetrieben gefordert, solange der Pilot kompetent Auskunft über aktuelle Beladungs- und Betriebsgrenzen erteilen kann.



### Fristerstreckung 8.33 kHz



#### wichtig zu wissen!!!!!

Am 10. August 2017 hat die AOPA Switzerland als einziger Verband beim BAZL den Antrag gestellt, bei der EU eine einjährige Fristverlängerung zu beantragen, um den Avionikshops genügend Zeit für die Nachrüstung einzuräumen. Mittlerweile haben wir offizielle Meldungen erhalten, wonach Dänemark, Irland und England ein Jahr Aufschub gewährt bekommen haben. Finnland hat sogar eine 10jährige Fristverlängerung erhalten.

Am 24. November haben wir vom BAZL nun den Entscheid über unser Gesuch erhalten. Die folgenden Ausführungen gelten nur für den schweizerischen Luftraum:

- 1. Die Pflicht zur Umrüstung auf Funkgeräte mit 8,33 kHz Kanalabstand wird für alle HB-Luftfahrzeuge bis zum 28. März 2018 verlängert.
- 2. Ab dem 29. März bis 7. November dürfen VFR-Flugzeuge die Frequenzen von unkontrollierten Flugplätzen weiterhin benützen und nur in den Lufträumen Echo und Golf verkehren. Bei Ramp Checks werden die Ausrüstungen geprüft. Sollte ein auf einem kontrollierten Flugplatz stehendes Flugzeug kein 8,33-kompatibles Funkgerät aufweisen, muss mit strafrechtlichen Konsequenzen gerechnet werden. Bei Ramp Checks auf unkontrollierten Flugplätzen bis zum 7. November 2018 muss kein 8,33-Funkgerät eingebaut sein.
- 3. Ab dem 8. November 2018 müssen alle Flugzeuge umgerüstet sein.

Wir interpretieren Samedan als kontrollierter Flugplatz, weil dort eine Funkpflicht herrscht. Demnach dürfte Samedan ab dem 29. März 2018 nur noch mit 8,33-Funkgeräten angeflogen werden. Das Gleiche gilt unseres Erachtens in Grenchen während den TWR-losen Zeiten. Die FIS von Zürich und Genf hingegen werden von uns als unkontrolliert betrachtet, weil diese Frequenzen auch ohne Language Proficiency aufgerufen werden können.

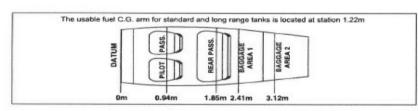


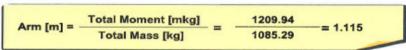
#### Mass & Balance C172P

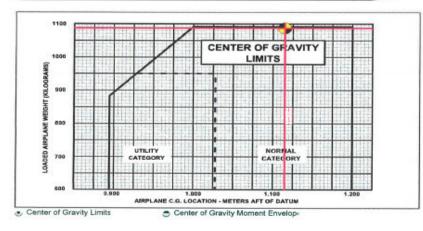
#### For instructional use only. You use this program at your own risk!

Mass & Balance		Ce	ssna C17	2 HB-CIE
Last update: 14.12.2015			Weight (kg)	Moment (mkg)
Basic Empty Weight (use the data pertaining to your airplane as it is presently equipped. Includes unusable fuel and full oil)			704.89	696.15
Usable Fuel (at 0.72 kg / Liter) Long Range Tanks (189 Liter)	Liter	70	50.40	61.49
Pilot and Front Passenger (Station 0.88 to 1.17m)		kg	180	169.20
Rear Passengers		kg	140	259.00
* Baggage Area 1 (Station 2.08 to 2.74 m, 54 kg max)		kg	10	24.10
* Baggage Area 2 (Station 2.74 to 3.61 m, 23 kg max)		kg	0	0.00
TAKEOFF WEIGHT AND MOMENT			1085.29	1209.94

<sup>\*</sup> The maximum allowable combined weight capacity for baggage areas 1 and 2 is 54 kg.







#### Take off Performance (Vorlagenblatt)

#### Start Bedingungen

Cessna 172(C172)	Flaps 10°, Full Throttle prior to Brake Release, Level,	
	No wind, Maximum Weight 2400 LBS	
	Zuschlag Dry Grass RWY = 15%	
	Zuschlag Wet Grass RWY = keine Angaben im AFM	
	Empfehlung: Zuschlag ~ +30% für Wet Grass RWY	

Piper Archer (P28A)	Flaps 25°, Full Throttle before Brake Release, Level,
	No wind, Maximum Weight 2550 LBS
	Zuschlag Dry or Wet Grass RWY = keine Angaben im AFM
	Empfehlung: gleiche Zuschläge wie bei C172

Flugzeug	□ C172	□ P28A	
Immatrikulation	<u> </u>		_
QNH:	202		hPa
Pressure Altitude:	_		feet
Outside air Temperature:	100		_ °C
Lift off Speed			KIAS
Ground Roll	_		feet 💻
Selbständige Beurteilung D (siehe Startbedingungen	ry or Wet und e	ntsprechender Zuschlag	1
Dry or Wet Grass Runway	+	%	feet
Total Ground Roll			feet 🖊
Total Ground Roll	98	9	Meter
Pistenmitte	<u> 22</u>		Meter
Entscheid			
Start möglich	□ Ja	☐ Nein	
Überprüft durch Fluglehrer: D	atum / Unterschri	ft	
Tala off Dadamana Vadamahlari			

## Abschluss der Ramp Inspektion

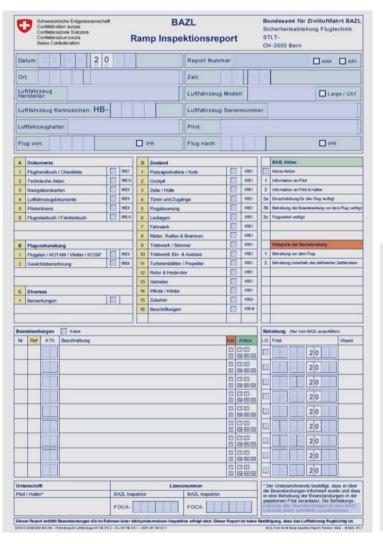
Prüfpunkte und deren Ergebnisse werden in einem Ramp Inspection Report dokumentiert.



- > Falls Mängel auftreten, werden deren Levels dokumentiert.
  - Level 1: Behebung vor dem Flug
  - **Level 2**: Behebung innerhalb eines bestimmten Zeitintervalls
- Der Prüfbericht wird mit dem verantwortlichen Piloten besprochen und von den Inspektoren und dem Piloten visiert.
- Der verantwortliche Pilot bekommt den Ramp Inspection Report und einen Stempel ins Flugreisebuch.
- Besprechung von allfälligen sonstigen offenen Fragen ist möglich.
- In keinem Fall wird mehr verlangt, als bereits im Rahmen der Grundausbildung vermittelt wurde!

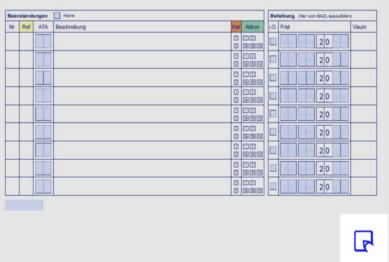


### Ramp Inspection Report

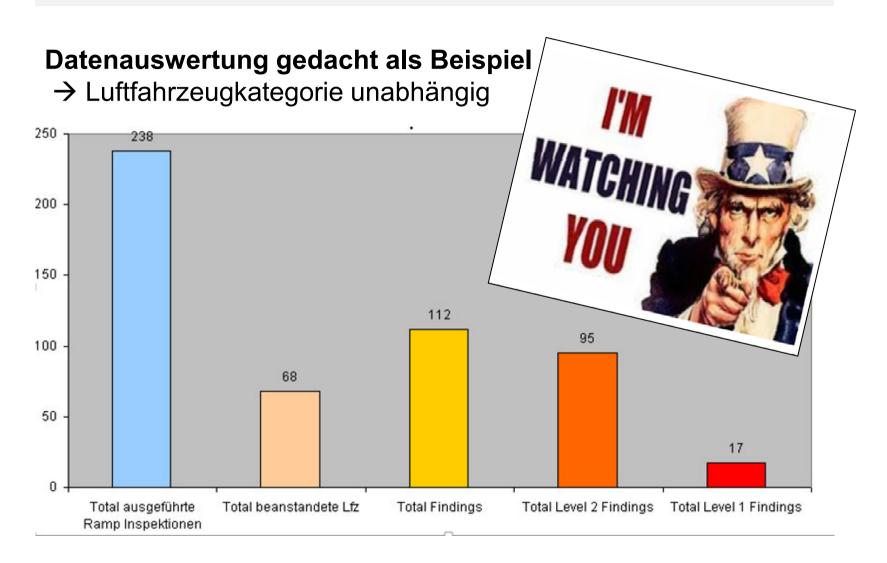


#### Rechtliche Erläuterungen zum Ramp Inspektionsreport:

- 1. Der vorliegende Inspektionsreport stützt sich auf eine Überprüfung der Luftfüchtigkeit des Luftfahrzeuges gemäss den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 insbesondere Part-M, M.B. 303 oder der Prüfordnung für Luftfahrzeuge (SR 748-215.2) durch das Bundesamt für Zivilluffahrt (BAZL). Die Überprüfung operationeller Anforderungen beschränkt sich auf die für den jeweiligen Flug erforderlichen, technisch relevanten Dokumente.
- 2. Wird anlässich der Überprüfung der Luftlichtigkeit eine Beanstandung "Kategorie 1" festgesteilt, gilt das Luffahrzeug als nicht luftlichtig und darf bis zur Behebung des Mangels und der Zustellung eines entsprechenden Arbeitsberichtes an das BAZL nicht mehr in Verkrieht gesetzt werden. Der Inspektionsreport stellt in diesem Fall eine Verfügung im Sinne von Art. 5 des Bundesgesetzes über das Verwaldungsverfahren dar (WwVG; SR 172.021), gegen welche innert 30 Tagen seit Erdfhung (bei persönlicher Erdfhung beginnt die Frist an dem auf die Erdfhung folgenden Tag) beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14 Beschwerde geficht werden kann. Die Beschwerde in Doppel eirzureichen. Sie hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben. Ferner ist de Vollmacht einer affälligen Vertretern ober eines affälligen Vertretern beizulegen.
- 3. Sofern eine Beschwerde im Sinne von Ziff. 2 erhoben wird, wird dieser in Anwendung von Artikel 55 Absatz 2 VwVG die aufschiebende Wirkung entzogen. Aufgrund einer Bearstandung mit "Kallegorie "E ist davon auszugehen, dass die Luftlichtigkeit der Luftlichtigkeit der Luftlichtigkeit daher, dass die durch die und deshabt unmittelbar die Vahhung potizeiteiher Schutzgürter zur Diskussions steht. Die Interessensbagung erigt daher, dass die durch die Behörde zu wahrenden öffentlichen Interessen höher einzustufen sind, als das Interesse des Verfügungs adressaten, die Wirkungen der Verfügung erst nach einer Deberrüfung durch die zuständlich einstanz einterfehe zu lassen.



## 3. Beispiele RI Datenauswertung (alle A/C)





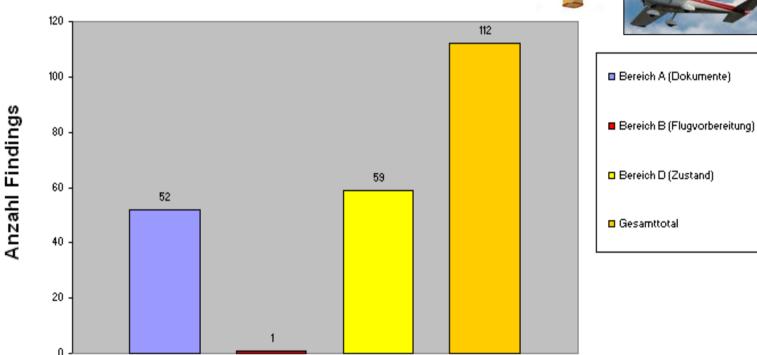
#### **Datenauswertung**

Luftfahrzeugkategorie unabhängig





Übersicht Inspektionsbereich A - D

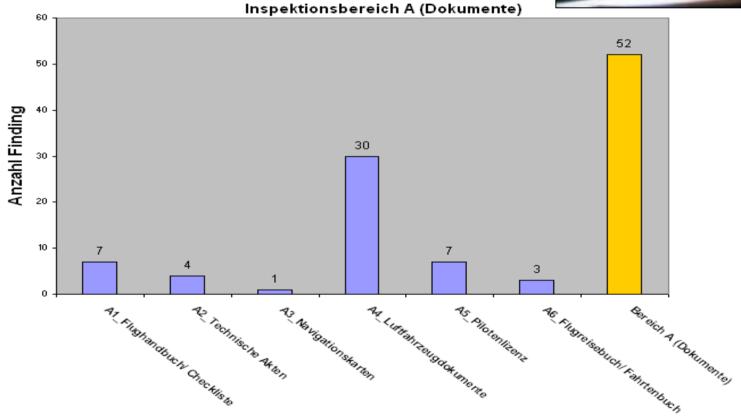




### **Datenauswertung RI**

→ Luftfahrzeugkategorie unabhängig



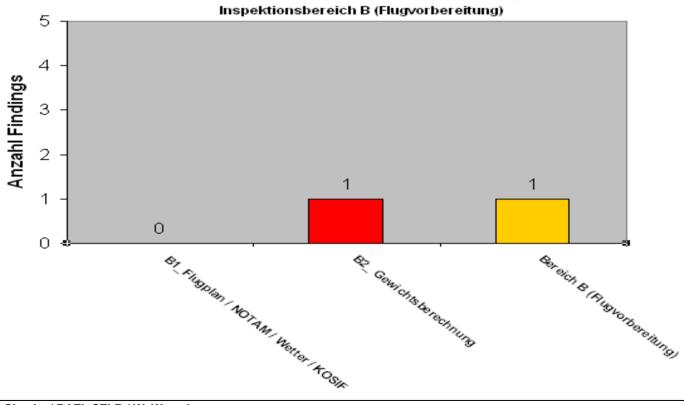




### **Datenauswertung RI**

→ Luftfahrzeugkategorie unabhängig





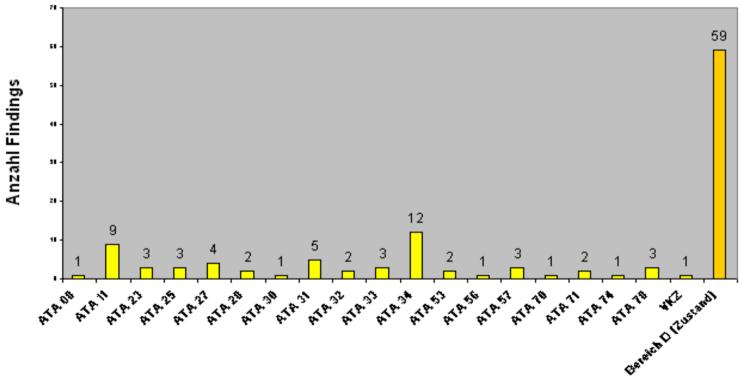


### **Datenauswertung RI**

→ Luftfahrzeugkategorie unabhängig









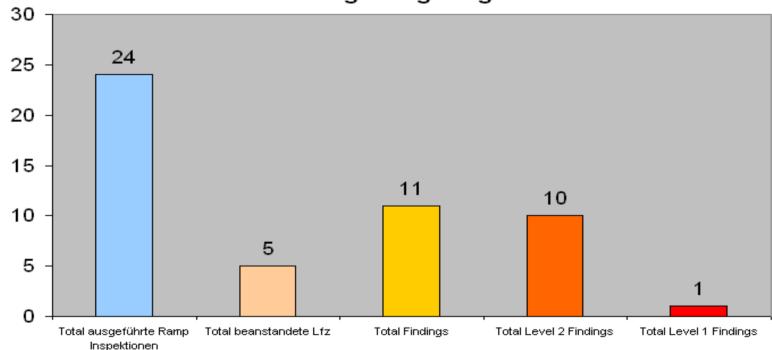
# RI Daten-Auswertung (Segelflugzeuge)

### **Datenauswertung RI**

→ Luftfahrzeugkategorie Segelflugzeuge



RI Segelflugzeuge





# **BAZL RI Daten-Auswertung**

### Datenauswertung z. B. SF

Luftfahrzeugkategorie Segelflugzeug



Beanstandungen		ungen	Keine Beanstandungen	Bel	Behebung (Nur vom BAZL auszufüllen)							
Nr	Ref	ATA	Beschreibung	Kat	Aktion	i.O.	Frist	Visum				
1	A4		VERSICHERUNGS NACHWEIS LLIFT-	X 2	1 2 30 30		dd mm 20 y y					
		[ ] [ ] [ ]	FAHREZEUG UND PASSAGIERE	1 2	1 2 3a 3b 3c		dd mm 20 y y					
			PEHLT	1 2	1 2 3a 3b 3c		dd mm 20 y y					
2	A4	32 02	NEU AUSGESTELLTE BOARD-	1	1 X 3a 3b 3c		30062009					
			PAPIERE PEHLEN	1	1 2 3a 3b 3c		dd mm 20 y y					
3	C1		BOARD PAPIERE UND PLUGHAND-	1	1 <b>X</b> 3a 3b 3c		3006 2009					
			BUCH GEHÖREN INS PLUGZEUG	1 2	1 2 30 30		dd mm 20 y y					
4	A4		RADIO WONZESSION FEHLT	□	1 X 3a 3b 3c		30062009					
				1	1 2 3a 3b 3c		dd mm 20 y y					



### **RI Daten-Auswertung**

#### Datenauswertung RI z.B. MF

Luftfahrzeugkategorie Motorflugzeuge



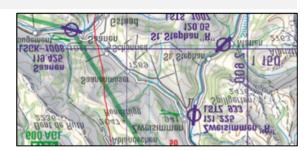




# RI Daten-Auswertung (Flugplätze)

#### **Datenauswertung RI**

→ Besuchte Flugplätze



Flugplätze																							Zähler
Alpnach																							0
Ambri-Piotta	0							1															2
Amlikon								1															1
Bad Ragaz			1		1								2							0	2		5
Balzers									0											1			2
Basel-Mulhouse	<u></u>	<u> </u>				<u> </u>		<u> </u>												<u> </u>		<u> </u>	0
Bellechase	<u> </u>					<u></u>	0		<u> </u>														1
Benken																							0
Bern Belp		6						2							0					3	1		5
Bex	<u> </u>	<u> </u>				<u> </u>		<u> </u>	0	2							1			<u> </u>		<u> </u>	3
Biel-Kappelen	<u> </u>			1		<u></u>			<u> </u>									1					2
Birrfeld	0	<u> </u>		6	ļ	<u> </u>		<u> </u>			5								<b></b>	2	<b></b>	<u> </u>	4
Buochs	0		1		2	<u> </u>		4											<u> </u>		<u> </u>	<u> </u>	4
Buttwil	<u> </u>	<u> </u>	0			<u> </u>		<u> </u>			2							2		<u> </u>		<u> </u>	3
Courtelary	<u> </u>					<u></u>			<u> </u>	3													1
Dittingen		ļ				<u> </u>														<u> </u>		<u> </u>	0
Dübendorf	<u> </u>					<u></u>						1			1							<u></u>	2
Ecuvillens						ļ	1						2				2			ļ			3
Emmen	<u> </u>					<u></u>			<u> </u>														0
Eplatures							1										0						2
Erstfeld																							0
Fricktal-Schupfart				1															1				2
Géneve-Cointrin	<u> </u>		<u> </u>	<u>.</u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>		<u> </u>	4	<u> </u>			1		]		1	<u> </u>		<u> </u>	<u> </u>	3

### O

# Erfahrungen bezüglich Flugplätze





- Positive Erfahrungen wurden gemacht (Erfahrungsaustausch)
- > Das BAZL wird an der Front erwartet
- Positive Diskussionen mit den Flugplatz-Chefs
- BAZL Akzeptanz ist befriedigend, wird aber immer besser

Weiterbildung

### O

# Erkenntnisse / Fazit bezüglich der RI





- > Technische Beanstandungen auf erwartetem Niveau.
- > Zu Beginn überraschend viele Beanstandungen im Bereich der Luftfahrzeugdokumente.
- > Teilbereiche mit Beanstandungsanzahl auf sehr tiefem Niveau.
- > Nur wenige, direkte negative Feedbacks vor Ort.
- Die meisten Piloten wissen wenig über Ramp Inspections.
- > Aero Revue Beitrag hat Verständnis und Kooperation gefördert.

### **U**

# Ramp Inspection Fazit

"Kein Finding!!" auch ein Finding!!" .... zum Schluss



