

Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorgaben nach Part-NCC

Seit dem 25. August 2016 gilt für den nicht-kommerziellen Betrieb eines komplexen motorgetriebenen Flugzeuges die Verordnung EASA Part-NCC. Diese soll unter anderem die Angleichung der Sicherheitsstandards an jene des kommerziellen Luftverkehrs bewirken. Im Rahmen der vorliegenden Bachelorarbeit wurde untersucht, welche Neuerungen die Vorgaben nach EASA Part-NCC mit sich bringen. Dafür wurden Verordnungen der EASA und Guidance Material des Schweizerischen Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) analysiert. Unter anderem müssen nicht-kommerzielle Betriebe von komplexen motorgetriebenen Flugzeugen neu ein Operations Manual (OM), ein Safety Management System (SMS) und eine Minimum Equipment List (MEL) vorweisen. Darüber hinaus müssen unter Umständen sogenannte Specific Approvals (SPA) eingeholt werden und eine schriftliche Deklaration der Erfüllung aller Vorgaben nach Part-NCC bei der zuständigen Behörde eingereicht werden.

Im Weiteren wurden in dieser Arbeit zwei Varianten zur Umsetzung der genannten Neuerungen ausgearbeitet und anhand einer Gegenüberstellung deren Vor- und Nachteile erörtert. Ergänzend wurde eine Option aufgezeigt, die sowohl mit der ersten als auch zweiten Variante möglich wäre. Aufgrund der gewonnenen Übersicht sollte ein Vorschlag für eine Umsetzungsvariante gemacht werden.

Mit der Untersuchung möglicher Strukturen eines Part-NCC-Betriebs zeigte sich jedoch, dass keine abschliessende Empfehlung einer Variante gegeben werden kann. Weitere Analysen belegten, dass die Diversität betroffener Betriebe so gross ist, dass individuell geprüft werden muss, welche Möglichkeiten und Ressourcen für die Umsetzung der Vorgaben nach Part-NCC in den einzelnen Betrieben vorhanden sind.



Diplomandin
Mariella Hoffmann

Dozent
Christoph Regli



Vor- und Nachteile der Umsetzungsvarianten für die Vorgaben nach EASA Part-NCC (Eigene Abbildung).