Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss confederation

Federal Department of the Environment, Transport,
Energy and Communications DETEC
Federal Office of Civil Aviation FOCA
Airworthiness Section Bern STLB

FOCA Form ST-LB103

Statusbericht Nicht-Komplexe Luftfahrzeuge und Helikopter

1. Referenzen

- ICAO Annex 6 & 8
- EASA Part 21 / EASA Part M / EASA Part ML
- EASA-OPS (965/2012 gemäss aktuellem Revisionsstand)
- Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen VLL SR 748.215.1 / Verordnung des BAZL über die Kennzeichen der Luftfahrzeuge VKZ SR 748.216.1
- BAZL Technische Mitteilungen

2. Einleitung

- Der Eigentümer/Halter muss die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges sowie die Betriebstauglichkeit operationeller Anlagen/Installationen und der Notfallausrüstung sicherstellen. Aufgrund dessen muss der Eigentümer/Halter über fundierte Kenntnisse, insbesondere jedoch über den Design Status, (z.B. Typenspezifikation, Kundenoptionen, LTA's (AD'S), Modifikationen, operationelle Ausrüstung sowie über die Aufzeichnung ausgeführter und zukünftiger Instandhaltungsarbeiten) verfügen.

- Der betroffene Eigentümer/Halter hat sicherzustellen, dass er sämtliche für die Instandhaltung sowie für die fortwährende Lufttüchtigkeit relevanten Informationen in korrekter Form erhält um eine einwandfrei Übernahme, respektive Einphasung in das Instandhaltungsprogramm zu gewährleisten.

3. Bestimmung

- Es liegt in der Verantwortung des Eigentümer/Halters das Luftfahrzeug anlässlich einer Import-oder Exportprüfung dem BAZL konform zu den anwendbaren rechtlichen Grundlagen zu präsentieren. Weiter wir eine Konformitätsdeklaration verlangt, welche bestätigt, dass das Luftfahrzeuge dem Hersteller Typenzertifikat entspricht und dass die Sicherheit für den geplanten Einsatz gewährleistet ist (z.B. Export Lufttüchtigkeitszeugnis einer Luftfahrtbehörde oder Konformitätserklärung des Herstellers).

4. Anwendbarkeit

- Import oder Export neuer wie gebrauchter Luftfahrzeuge oder wenn durch das BAZL verlangt.

5. Vervollständigung/Instruktionen

- Der Status Report ist durch den Eigentümer/Halter beim BAZL einzureichen. Das BAZL hält fest, dass eine allfällige Luftfahrzeugprüfung frühestens 10 Arbeitstage nach Erhalt des entsprechenden Antrages (Lufttüchtigkeitszeugnis (C of A)) stattfinden wird.
- Die zu vervollständigenden Felder (Checkbox) sind entsprechend anzukreuzen (☒).
- Grundsätzlich sind sämtliche auf das Luftfahrzeugbaumuster anwendbaren Teilrubriken zu bestätigen. Ein mit N/A gekennzeichnetes Feld ist folglich auf Seite 15 Tabelle 4.1 zu begründen. Fehlende oder unvollständig vorhandene Dokumentationen sind als Begründung grundsätzlich ausgeschlossen.

6. Optionen

- Bitte markieren (X) Sie einen der unten aufgeführten, möglichen Geschäftsfälle.

☐	**Transfer eines neuen Luftfahrzeuges**	Hinweis: Transfer von einem EASA Mitgliedstaat in die Schweiz
☐	**Transfer eines gebrauchten Luftfahrzeuges**	Hinweis: Transfer innerhalb -, oder aus einem EASA Mitgliedstaat in die Schweiz
☐	**Import eines neuen Luftfahrzeuges**	Hinweis: Import aus einem Dritt-Staat in die Schweiz
☐	**Import eines gebrauchten Luftfahrzeuges**	Hinweis: Import aus einem Dritt-Staat in die Schweiz
☐	**Export eines gebrauchten Luftfahrzeuges**	Hinweis: Ein Export C of A wird ausgestellt, vorausgesetzt die Inspektion wurde erfolgreich abgeschlossen (Findings geschlossen)

Code: **X** = Anwendbar

1.1	**Antragsteller**				
1.1.1	Eigentümer/Halter / Lfz. Registration	Eigentümer/Halter		Lfz. Registration	**HB-**
1.2	**Luftfahrzeug**				
1.2.1	Hersteller und Typenbezeichnung	Hersteller		Typen Bezeichnung	
1.2.2	Serial Nr. / Herstellungsjahr	Serial Nr.		Herstellungsjahr	
1.2.3	Max. Ablfluggewicht (MTOM)	MTOM (kg)			
1.2.4	Total Stunden / Total Landungen / Bewegungen	Total Stunden		Total Landungen / Bewegungen	
1.2.5	Datum und Art der letzten grossen Inspektion	Datum		Art der Inspektion	
1.2.6	Std. und Ldg. seit der letzten grossen Inspektion	Stunden (Std.)		Landungen / Bewegungen	
1.2.7	Datum der letzten Wägung	Datum			
1.2.8	TCDS Nr. Luftfahrzeug / Triebwerk / Propeller	TCDS Lfz.	Triebwerk	Propeller	
1.2.9	Datum des ersten Lufttüchtigkeitszeugnisses	Datum			
1.3	**Triebwerk/Propeller**				
1.3.1	Hersteller und Typenbezeichnung **Engine**	Hersteller		Typenbezeichnung	
1.3.2	Hersteller und Typenbezeichnung **Propeller**	Hersteller		Typenbezeichnung	
1.3.3	**Triebwerk** position / **Propeller** position	*Triebwerk Nr. 1*	*Triebwerk Nr. 2*	*Propeller Nr. 1*	*Propeller Nr. 2*
1.3.4	TBO (Hersteller [TC] Angaben)				
1.3.5	Serial Nr.				
1.3.6	Baujahr				
1.3.7	Total Stunden / Total Zyklen				
1.3.8	T.S.O. / C.S.O. (Stunden/Zyklen seit Überholung)				
1.3.9	Stunden / Zyklen seit letzter "Shop Visit" (*)				
1.4	**Luftfahrzeugflughandbuch (AFM)**				
1.4.1	Revisionsstatus (Eine Deckblattkopie ist dem BAZL zuzustellen).	AFM Part Nr. (sofern vorhanden)		Revisions Nr.	Datum
1.5	**Zubehör**				
1.5.1	Winde	Stunden	Bewegungen		
1.5.2	Ladung (Cargo) Lastenzange	Stunden	Bewegungen		
1.5.3	Anderes (bitte spezifizieren)				

* Shop Visit > Werkstattinspektion ohne Überholung

☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz.

2.1 Luftfahrzeug Vergangenheit

2.1.1 Die Luftfahrzeugvergangenheit sollte im Interesse des Eigentümers/Halters aber auch im Interesse der Behörde bekannt sein.

Herstellungsjahr		Bis		Eigentümer/Halter	Registration
Von	☐	Bis	☐	Eigentümer/Halter	Registration
Von	☐	Bis	☐	Eigentümer/Halter	Registration
Von	☐	Bis	☐	Eigentümer/Halter	Registration
Von	☐	Bis	☐	Eigentümer/Halter	Registration
Von	☐	Bis	☐	Eigentümer/Halter	Registration
Von	☐	Bis	☐	Eigentümer/Halter	Registration

☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz. ☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.2 Bestätigungen des vorhergehenden Eigentümer/Halter

2.2.1 Es muss sichergestellt werden, dass das Luftfahrzeug, die Triebwerke, die Propeller und die entsprechenden Komponenten keinen widrigen Bedingungen wie Feuer, Unfall, Übertemperatur, Übergeschwindigkeit oder anderen Bedingungen wie nicht genehmigten Modifikationen oder Reparaturen ausgesetzt waren. Dies kann die Gebrauchstauglichkeit oder die strukturelle Integrität des Teils beeinträchtigen.

2.2.2 Referenz
- Bestätigung (z.B. Kaufsvertrag)

Erklärung:	**Ja**	**N/A**
Aufgrund der im Kaufvertrag enthaltenen Bestätigung des früheren Betreibers/Eigentümers, bestätige ich hiermit, dass das Luftfahrzeug, die Triebwerke, Propeller und Komponenten keinen nicht genehmigten Änderungen oder Reparaturen unterzogen wurden. Das Luftfahrzeug, Triebwerke, Propeller und Komponenten wurdenkeinen nachteiligen Bedingungen ausgesetzt oder waren in solche verwickelt die die Gebrauchstauglichkeit oder die strukturelle Integrität des Teils beeinträchtigt haben.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz. ☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines neuen Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz. ☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.3 Technische Akten

2.3.1 Die technischen Luftfahrzeugakten bezeichnen ein System, welches der Aufzeichnung von Inspektionen, Modifikationen, Reparaturen, Störungen oder anderen lufttüchtigkeitsrelevanten Beobachtungen, während des gesamten Betriebes dienen. Ebenfalls Gegenstand dieser Akten sind Service Bulletins (SB), Airworthiness Directives (AD's [LTA's]) sowie serialisierte Komponenten. Anderweitig formatierte Aufzeichnungen (PC Ausdruck) können verwendet werden, sofern diese datiert und unterzeichnet sind. Die Luftfahrzeugakten müssen einfach zugänglich sein.

2.3.2 Bezugsquelle
- Verwendete Luftfahrzeugakten
- Originale Herstellerakten (Zelle, Triebwerk/Propeller, Komponenten)

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich die Überprüfung sämtlicher für das Luftfahrzeug relevanten Akten sowie die Richtigkeit der damit zusammenhängenden Eintragungen. Ich bestätige ebenfalls, dass keine parallel geführten, inoffiziellen Dokumente oder Listen („snag list“) existieren. Die bestehenden Eintragungen garantieren eine lückenlose Rückverfolgbarkeit über ausgeführten Instandhaltungs- und Modifikationsarbeiten betreffend der Luftfahrzeugzelle, der -Triebwerke, -Propeller und -Komponenten.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz.	☐ TRX eines gebrauchten Lfz.	☐ Import eines neuen Lfz.	☐ Import eines gebrauchten Lfz.	☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.4 Aktueller Luftfahrzeug Inspektionsstatus

2.4.1

Optionen	Zusätzliche Informationen
1 ☐ AMP gemäss M.A.302: **or** 2 ☐ AMP Erklärung des Eigentümers gemäss ML.A.302 (b)(1): **or** 3 ☐ MIP gemäss ML.A.302 (d):	• Durch Auswahl von *Option 1, 2, 3, 4* oder *6(a)*, wird eine Kopie des AMP's dem BAZL eingereicht. • Durch Auswahl von *Option 5* oder *6(b)*, wird eine Unterschrift der Person oder einer Organisation verlangt, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs gemäß den Punkten M. A.201 oder ML.A.201 verantwortlich ist. • Durch Auswahl von *Option 6(a)* oder *6(b)*, wird vom BAZL eine "Limited AMP Approval Confirmation" zugestellt, die einen begrenzten Zeitraum definiert.

or

4 ☐ AMP verwaltet von einer CAMO/CAO Organisation gemäss M.A.302 (c) oder ML.A.302 (b)(2):

Name	Zulassungsreferenz	Datum der Genehmigung

or

5 ☐ Ausnahmeregelung gem. ML.A.302 (e) (1 - 4) Keine Abweichung des Design Approval Holder (DAH) und strikte Einhaltung von Anforderungen, Empfehlungen, Service Bulletins, Letters und Informationen:

Datum	Unterschrift

or

6 ☐ Vorübergehende Genehmigung:

☐ a) Das frühere AMP, wie es für das Flugzeug des Vorbesitzers verwendet wurde, kann vorübergehend vom BAZL genehmigt werden

☐ b) Alternativ eine Erklärung des Eigentümers, alle Wartungsanweisungen und Empfehlungen des Design Approval Holder (DAH) gemäß dem Flugzeugwartungshandbuch vorübergehend und ohne Abweichungen zu befolgen, bis das AMP gemäss M.A.302 vom BAZL genehmigt worden ist (nur für Part-M).

Datum	Unterschrift

2.4.2 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit “X” markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass sämtliche anwendbaren sowie geplanten Instandhaltungsarbeiten, gestützt auf das durch die Behörden genehmigte Instandhaltungsprogramm, ausgeführt worden sind. Mittels Überprüfung dieser Unterlagen ist sicherzustellen, dass das Luftfahrzeug tatsächlich nach diesen Angaben instand gehalten wurde.

Anmerkung: Das Instandhaltungsprogramm sollte in Übereinstimmung mit den durch den Hersteller (Type Certificate Holder) publizierten Instruktionen für die Instandhaltung stehen. (i.e. Maintenance Manuals, Service Bulletins etc.).

2.4.3 Bezugsquellen:
- Genehmigtes Instandhaltungsprogramm
- Technische Akten, Hersteller Komponentenkarten für Triebwerk,Triebwerkteile/-module, Propeller und Komponenten.

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass eine Überprüfung sämtlicher geplanten Instandhaltungsarbeiten zeitgemäß stattgefunden haben und keine fälligen Inspektionen/Instandhaltungsarbeiten festgestellt wurden.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz. ☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines neuen Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz. ☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.5 Aktueller Status der Komponenten

2.5.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die Aufzeichnungen über serialisierte sowie lebensdauerbegrenzte Komponenten (LRU's - "Line Removable Units") den tatsächlichen Zustand reflektieren. Die Aufzeichnungen sind auf Verlangen vorzuweisen.

2.5.2 Die Aufzeichnung sollte die Bezeichnung, die Position, die Teile- sowie Serialnummer der Komponenten enthalten. Zusätzlich sollten Komponenten mit einer Lebensdauerbegrenzung die anwendbare Laufzeit sowie die totalen Stunden/Zyklen seit, respektive bis zur nächsten Überholung aufweisen. Mittels Aufzeichnung in den Akten sind die aktuellen Stunden/Zyklen (Luftfahrzeug und Komponent) sowie der Zeitpunkt der ausgeführten Arbeiten, unterzeichnet durch die verantwortliche Person inkl. Betriebsidentifikation, sicherzustellen.

2.5.3 Bezugsquellen

- Auslieferungsdokumentation
- Genehmigte Instandhaltungsprogramme
- Herstellerinstruktionen (TC / STC Holder) SB, SI etc.

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass die Überprüfung bezüglich Status der Komponenten stattgefunden hat, die Dokumentation vorhanden und sauber geführt ist. Komponenten mit einer Laufzeitbegrenzung wurden dahingehend verifiziert, insbesondere konnten keine überfälligen Komponenten festgestellt werden.	☐	☐

☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz. ☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.6 Aktueller Status Lufttüchtigkeitsbegrenzter Elemente (ALI) und Zertifizierungsbedingte Instandhaltungsanforderungen (CMR) sofern anwendbar

2.6.1 Instandhaltungsarbeiten sowie deren Periodizität, welche durch die Zulassungsbehörde für obligatorisch erklärt werden, sind s.g. Lufttüchtigkeitsbegrenzte Elemente (ALI - Airworthiness Limitation Items). Instandhaltungsarbeiten, welche während der Zertifizierung des Luftfahrzeuges aufgrund von Sicherheitsanalysen evaluiert werden, sind als s.g. Zertifizierungsbedingte Instandhaltungsanforderungen (CMR - Certification Maintenance Requirements) bekannt. Ein Komponent, welcher mit einer solchen Lebenszeitbegrenzung belegt ist, ist bevor die korrespondierende Zeitlimite überschritten wird, auszutauschen.

2.6.2 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die korrespondierenden Aufzeichnungen verfügbar und die Einträge über Zelle, Triebwerk und Propeller mit Bezug auf Lufttüchtigkeitsbegrenzte Elemente (ALI - Airworthiness Limitation Items) sowie Zertifizierungsbedingte Instandhaltungsanforderungen (CMR - Certification Maintenance Requirements) zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Die Aufzeichnung sollte die Bezeichnung, die Position, die Teile-/ Serialnummer sowie die damit zusammenhängenden Instandhaltungsarbeiten enthalten. Zusätzlich sollten Komponenten mit einer Lebensdauerbegrenzung die anwendbare Laufzeit sowie die totalen Stunden/Zyklen seit, respektive bis zur nächsten Überholung aufweisen. Mittels Aufzeichnung in den Akten sind die aktuellen Stunden/Zyklen (Luftfahrzeug und Komponent) sowie der Zeitpunkt der ausgeführten Arbeiten, unterzeichnet durch die verantwortliche Person inkl. Betriebsidentifikation, sicherzustellen.

2.6.3 Bezugsquellen

- Herstellerinstruktionen (TC / STC Holder) sowie SB, SI etc.
- Genehmigtes Instandhaltungsprogramm

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass eine Überprüfung sämtlicher geplanten Instandhaltungsarbeiten (inkl. ALI & CMR)stattgefunden hat. Dabei konnten weder überfällige Inspektionen, noch bezüglich deren Periodizität, Ungereimtheiten festgestellt werden.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz. ☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines neuen Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz. ☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.7 Aktueller Status der Airworthiness Directives (AD) / Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA)

2.7.1 AD's / LTA's (Airworthiness Directives / Lufttüchtigkeitsanweisungen) betreffen im Grundsatz den kontinuierlichen sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges und stehen in der Regel in Verbindung mit einer auszuführenden Inspektion und/oder Modifikation. Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass sämtlich auf das Luftfahrzeug anwendbaren AD's / LTA's für Zelle, Triebwerk Propeller und Komponenten zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen.

2.7.2 Sämtliche anwendbaren AD's/LTA's müssen mit Revisionen und den anwendbaren Nachträgen im Status aufgeführt werden. Ein AD/LTA welches zwar auf den Luftfahrzeugtyp oder Komponenten, jedoch nicht auf die spezifische Serie (S/N) anwendbar ist, muss entsprechend gekennzeichnet sein. Weiter muss der Statusbericht Auskunft über das Ausführungsdatum geben und sofern via Flugstunden und/oder Zyklen gesteuert, über die aktuellen Stunden/Zyklen der Zelle, Triebwerk(e), Propeller und Komponenten. AD's/LTA's mit repetitivem Charakter sind lediglich mit letztmaliger Ausführung aufzuzeichnen. Ein s.g. mehrteiliges AD/LTA muss im Status ebenfalls so aufgeführt sein, dass ersichtlich ist, wann welcher Teil auszuführen ist, respektive bereits ausgeführt wurde (sofern mehrere Möglichkeiten zur Auswahl stehen ist ggf. die dafür gewählte Methode aufzuzeigen). Der AD/LTA Statusbericht muss ferner enthalten: Aktuelle Stunden/Zyklen (Luftfahrzeug und Komponent), den genauen Zeitpunkt der Überprüfung sowie die Unterschrift der verantwortlichen Person inkl. Betriebsidentifikation.

2.7.3 Bezugsquellen:

- AD's / LTA's veröffentlicht durch die EASA oder durch den für das Design verantwortliche Staat (Zelle, Triebwerk(e), Propeller; Komponenten)

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass sämtliche anwendbaren AD's und oder LTA's, zum Zeitpunkt der Komplettierung des vorliegenden Statusberichtes integriert (aufgezeichnet) und ggf. ausgeführt sind.	☐	☐

☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz. ☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.8 Aktueller Status zusätzlicher Strukturinspektionen (Supplemental Structural Inspections (SSI)) sowie Präventiver Korrosions Kontroll Programmen/Inspektionen (Corrosion Prevention Control Programs (CPCP))

2.8.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die korrespondierenden Aufzeichnungen verfügbar und die Anforderungen aus Struktur- und Präventiver Korrosionskontroll- Programmen/Inspektionen zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen.

2.8.2 Der Status muss sämtliche anwendbaren SSI und/oder CPCP umfassen. SSI und/oder CPCP welche zwar auf das Baumuster nicht aber auf die entsprechende Serienummer anwendbar sind, müssen entsprechend identifiziert sein. Der Status muss weiter das Datum der Vervollständigung, respektive sofern nach Flugstunden oder Zyklen gesteuert, das anwendbare Total der Stunden oder Zyklen widerspiegeln. SSI/CPCP mit wiederholendem Charakter sind nur bezüglich der letzten Ausführung abzubilden. Ein mehrteiliges SSI/CPCP muss im Status ebenfalls so aufgeführt sein, dass ersichtlich ist, wann welcher Teil auszuführen ist, respektive bereits ausgeführt wurde (sofern mehrere Möglichkeiten zur Auswahl stehen ist ggf. die dafür gewählte Methode aufzuzeigen). Der SSI/CPCP Statusbericht muss ferner enthalten: Aktuelle Stunden/Zyklen (Luftfahrzeug und Komponenten), den genauen Zeitpunkt der Überprüfung sowie die Unterschrift der verantwortlichen Person inkl. Betriebsidentifikation.

Anmerkung: Der Status über die anwendbaren SSI und/oder CPCP ist nur dann dem BAZL zuzustellen, wenn dieser mittels AD/LTA oder anderen verbindlichen Lufttüchtigkeitsinformationen, als anwendbar erklärt wurde.

2.8.3 Bezugsquellen:

- Herstellerinstruktionen (TC / STC Holder) SSIP, SIP, SID, CPCP Vorlagen etc. inkl. AD's / LTA's
- Genehmigtes Instandhaltungsprogramm

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass sämtliche anwendbaren SSI(SID) und CPCP, zum Zeitpunkt der Komplettierung des vorliegenden Statusberichtes integriert (aufgezeichnet) und ggf. ausgeführt sind und deren Intervall nicht überschritten wurde.	☐	☐

TRX eines neuen Lfz.	TRX eines gebrauchten Lfz.	Import eines neuen Lfz.	Import eines gebrauchten Lfz.	Export eines gebrauchten Lfz.				
☐	☐	☐	☐	☐	**2.9**	**Aktueller Status von Modifikationen und Kundenoptionen, einschliesslich Modifikationen und Änderungen nach Auslieferung**		
					2.9.1	Für ein neues in die Schweiz zu importierendes Luftfahrzeug, sind die Aufzeichnungen über die aktuellen Kundenoptionen, zusätzlichen Baumusterzeugnisse (STC) sowie grosse Modifikationen, welche während der Endfertigung und/oder nach Auslieferung integriert wurden, entsprechend vorhanden. Diese sind auf Verlangen vorzuweisen.		
					2.9.2	Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die korrespondierenden Aufzeichnungen aus zusätzlichen Baumusterzeugnissen (STC) sowie anderen grossen Modifikationen zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen.		
					2.9.3	Der Antragsteller muss dem BAZL gemäss Anhang 3.1 (Vorlage) eine Liste aller integrierten zusätzlichen Baumusterzeugnisse (STC) und grossen Modifikationen (Major Mod.) einreichen respektive bereitstellen. **Nachweise** Zusätzliche Baumusterzeugnisse (STC) oder gleichwertig, AFM Supplement (sofern vorhanden), Zeichnungs -Hauptverzeichnis (Produktions-/ Konstruktionspläne), Instruktionen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Instruct. for Cont. Airworth. ICA's) nur wenn inspektionsrelevant.		
					2.9.4	Bezugsquellen: - Herstellerinstruktionen (STC Holder)/Zertifizierungsdokumente - EASA Part 21	**Bestätigung:** Hiermit bestätige ich, dass keine nicht EASA (Hersteller und/oder Zertifizierungsbehörde) genehmigten Modifikationen/Änderungen an Zelle, Triebwerk, Propeller oder anderen Komponenten vorhanden sind.	**Ja** ☐ **N/A** ☐

TRX eines neuen Lfz.	TRX eines gebrauchten Lfz.	Import eines neuen Lfz.	Import eines gebrauchten Lfz.	Export eines gebrauchten Lfz.				
☐	☐	☐	☐	☐	**2.10**	**Aktueller Status der Service Bulletins (SB)**		
					2.10.1	Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die korrespondierenden Aufzeichnungen resultierend aus ausgeführten Service Bulletins (SB) an Zelle, Triebwerk, Propeller und Komponenten (sofern anwendbar) zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen.		
					2.10.2	Die Aufzeichnungen (Status) sollten die anwendbaren Service Bulletins (SB's), eingeschlossen die Revision und das Ausführungsdatum aufzeigen. SB mit repetitivem Charakter sind entsprechend zu kennzeichnen. Mehrteilige SB sind so aufzuführen, dass ersichtlich ist, wann welcher Teil auszuführen ist, respektive bereits ausgeführt wurde (sofern mehrere Möglichkeiten zur Auswahl stehen ist ggf. die dafür gewählte Methode aufzuzeigen). Der SB Statusbericht muss ferner den genauen Zeitpunkt der Überprüfung sowie die Unterschrift der verantwortlichen Person inkl. Betriebsidentifikation enthalten.		
					2.10.3	Bezugsquellen: - Hersteller/Baumuster und Komponenten Service Bulletins	**Bestätigung:** Hiermit bestätige ich die Überprüfung des SB Status, sowie die Übereinstimmung mit den oben aufgeführten Anforderungen. Ebenfalls Überprüft wurde die Aufzeichnung sowie die Ausführung von SB's mit AD/LTA Schnittstellen.	**Ja** ☐ **N/A** ☐

☐ TRX eines neuen Lfz.	☐ TRX eines gebrauchten Lfz.	☐ Import eines neuen Lfz.	☐ Import eines gebrauchten Lfz.	☐ Export eines gebrauchten Lfz.

2.11 Aktueller Status der Luftfahrzeug "Field Loadable Software" und Komponentenkonfiguration

Definition: Field Loadable Software (FLS) ist die auf einem Luftfahrzeug installierte Software, welche sowohl für die Operation wie auch Kontrolle des Luftfahrzeuges eingesetzt wird. ("installiert " umfasst dabei das hoch- wie herunterladen von Software)

2.11.1 Software welche im Bereich von primären Luftfahrzeugsystemen zur Anwendung kommt, muss unter Berücksichtigung des jeweiligen Baumusterzertifikates (TC) zugelassen sein. Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die Luftfahrzeugdokumentation die aktuelle Konfiguration der „field loadable software" Komponenten sowie deren luftfahrzeug-spezifischen Installationszulassung zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Der Softwarestatus ist manuell zu verifizieren (SW-Status vs Teilenummer).

2.11.2 Bezugsquellen:

- Luftfahrzeug Konfigurations- und Kontrolldokument
- Service Bulletins / Service Letters
- Ersatzteilkatalog (IPC) u. Genehmigte Mod.-Dokumente

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich die elektronische Überprüfung der Software- und Komponentenkonfiguration, sowie die Übereinstimmung der damit zusammenhängenden Zulassungsdokumente.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz.	☐ TRX eines gebrauchten Lfz.	☐ Import eines neuen Lfz.	☐ Import eines gebrauchten Lfz.	

2.12 Luftfahrzeug Bordausrüstung (Radio / Nav - Equipment)

2.12.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die installierten Bordgeräte (Radio/ Nav - Equipment) und deren Gebrauch zum Zeitpunkt des Transfers zugelassen sind und den aktuellen Ausrüstungsstand reflektieren. Die Zulassung ist mittels Radiokonzession (BAKOM) zu belegen.

2.12.2 Bezugsquellen:

- BAZL "Avionics Equipment List", aktueller Revisionsstand
- Ausrüstungsliste des Herstellers oder des vorherigen Halter/Eigentümer

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass die installierten Radio und Navigations-geräte auf einem Dokument zusammengefasst sind und dieses mindestens dem Detailierungsgrad der BAZL "Avionik-Equipment List" entspricht.	☐	☐

☐ TRX eines gebrauchten Lfz.	☐ Import eines gebrauchten Lfz.	☐ Export eines gebrauchten Lfz.	

2.13 Aktueller Status grosser Reparaturen

2.13.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die korrespondierenden Aufzeichnungen den aktuellen Stand sämtlicher grossen Reparaturen sowie nicht reparierter Defekte aufzeigt und zum Zeitpunkt des Transfers den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Sämtliche Reparaturen müssen über eine entsprechende Genehmigung verfügen (EASA, FOCA, Herstelleranweisung/ (Structural Repair Manual), SB etc.). Das Vorlegen einer NTO ("No technical objection") ist nicht ausreichend.

2.13.2 Der Status sämtlicher grossen Reparaturen, welche seit der Auslieferung durchgeführt und beim operierten Luftfahrzeug nach wie vor existent sind, müssen aufgezeigt werden. Weiter ist zu belegen, dass die ausgeführten Reparaturen mit dem anwendbaren Hersteller, Structural Repair Manual (SRM), einhergehen und über eine oben aufgeführte Genehmigung verfügen. Sofern repetitive Inspektionen ausgeführt. werden müssen, sind diese im Reparaturstatus und dem Instandhaltungsprogramm aufzuführen.

2.13.3 Bezugsquellen:

- Herstellerinstruktionen (Structural Repair Manual - SRM, ev. AC 43)
- Genehmigung der EASA oder einer anderen äquivalenten Behörde (NAA/Zulassung-/Aufsichtsbehörde)

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass keine nicht ordentlich genehmigten (EASA, Hersteller oder andere äquivalente Behörde) Reparaturen an Zelle, Triebwerk und Komponenten vorhanden, respektive ausgeführt wurden.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz. ☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines neuen Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz.

2.14 Einhaltung der Technischen Mitteilungen (TM)

2.14.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass die korrespondierenden Aufzeichnungen sämtliche anwendbaren Technischen Mitteilungen enthalten und diese entsprechend umgesetzt, respektive eingearbeitet wurden.

2.14.2 Bezugsquellen:

- Anforderungen des Herstellers oder Technische Mitteilungen (www.bazl.admin.ch)

Anmerkung:
Die nachstehend aufgeführten Statements (Bestätigungen) sind nur dann anwendbar, wenn nicht durch den Hersteller bereits äquivalente Anforderungen (Tests, Inspektionen, Auflagen etc.) formuliert respektive auferlegt wurden. Weiter gilt festzuhalten, dass die Auflagen aus den korrespondierenden Operationsgrundlagen (965/2012), insbesondere die geltenden Vorgaben aus CAT/NCC/NCO.IDE, vorgehen.

Zutreffendes bitte Ankreuzen **TM** (Technische Mitteilungen) **HA** (Hersteller Anforderungen)

Bestätigung:	**TM**	**HA**	**Bestätigung:**	**TM**	**HA**
Hiermit bestätige ich die Erfüllung der "Periodische Prüfung von Magnetkompasssystemen". (vgl. TM 20.040-00)	☐	☐	Hiermit bestätige ich die Erfüllung der periodischen Transponder (XPDR) Prüfung (vgl. TM 20.100-20)	☐	☐
Letzte Kompasskompensierung am			Letzter XPDR # 1 Test ausgeführt am Letzter XPDR # 2 Test ausgeführt am		

Bestätigung:	**TM**	**HA**
Hiermit bestätige ich die Erfüllung der "Periodische Prüfung der Höhenmesser, Höhencodiergeräte und Anlagen zur Abnahme des statischen Drucks. FAA FAR 43, Appendix E". (vgl. TM 20.020-20)	☐	☐
- Letzter Höhenmessertest ausgeführt am: Datum		
- Letzter Stby. Höhenmessertest ausgeführt am: Datum		
- Letzter Test der statischen Druckabnahme ausgeführt am: Datum		
- Letzter Test der automatischen Höhencodierung und ATC XPDR System integrations Test ausgeführt am: Datum		

TRX eines neuen Lfz.	TRX eines gebrauchten Lfz.	Import eines neuen Lfz.	Import eines gebrauchten Lfz.	Export eines gebrauchten Lfz.
☐	☐	☐	☐	☐

2.15 Luftfahrzeugkonformität

2.15.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist zu belegen, dass:
- das AFM die aktuelle Luftfahrzeugkonfiguration reflektiert sowie über die letzte Revision verfügt.
- das Luftfahrzeug der letzten durch die EASA genehmigte Revision des Baumusterzeugnisses entspricht.
- mittels Prüfung die Anforderungen nach M.A.901 (m) / ML.A.903 (c) sichergestellt sind.
- die Zelle, das Triebwerk, und die Propeller in Übereinstimmung mit dem Baumusterzeugnis sind.
- eine aktuelle Gewichts und Schwerpunktrechnung (Weight & Balance) vorliegt.
- sämtliche Beschriftungen, Markierungen und/oder Hinweisschilder angebracht und mit den Anforderungen über die fortwährende Lufttüchtigkeit übereinstimmen.

2.15.2 Bezugsquellen:
- Baumusterzeugnis
- EASA Part M/ML
- EASA-OPS (965/2012)
- Aircraft Maintenance Manual (AMM)
- Aircraft Flight Manual (AFM)

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass die Zelle, das Triebwerk, sowie die Propeller mit dem anwendbaren Baumusterzeugnis übereinstimmen und mittels Prüfung des Luftfahrzeuges keine Abweichungen festgestellt werden konnten. Weiter bestätige ich,dass die Passagierkabine in gegebener Konfiguration genehmigt ist und alle vorgeschriebenen Markierungen/ Hinweisschilder angebracht sind. Das AFM mit dem Luftfahrzeug (Konfiguration) übereinstimmt. Sofern anwendbar: Die Anforderungen von EASA OPS NCO.IDE erfüllt sind.	☐	☐

TRX eines gebrauchten Lfz.	Import eines gebrauchten Lfz.	Export eines gebrauchten Lfz.
☐	☐	☐

2.16 Besondere Bedingungen für den Import und Export eines Luftfahrzeugs

2.16.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit "X" markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist festzustellen, dass das Baumuster den Anforderungen des BAZL oder der für den neuen Halter/Eigentümer zuständigen Behörde entspricht. Es liegt in der Verantwortung des Halters/Eigentümers, allfällige zusätzlichen Anforderungen ausgehend vom Importstaat, respektive dessen Behörde, dem BAZL entsprechend bekannt zu geben (Ausgeschlossen davon sind Luftfahrzeuge welche in die Schweiz importiert werden).

2.16.2 Wenn das Baumuster (Type Designe) für das BAZL nicht akzeptabel ist oder das Flugzeug und / oder die Ausrüstung nicht den zusätzlichen Anforderungen der Schweiz entsprechen, liegt es in der Verantwortung des Exportunternehmens, dem BAZL aufzufordern, die Nichtkonformität zu akzeptieren. Wenn akzeptabel, wird dem BAZL einen Verzichtsbrief ausstellen. (Waiver Letter)

2.16.3 Wird das Baumuster (Type Design) durch die Behörde des neuen Halters/Eigentümers nicht akzeptiert, oder das Luftfahrzeug und/oder die Ausrüstung ist nicht in Übereinstimmung mit den ggf. zusätzlichen Anforderungen des Importstaates, hat der Antragsteller mittels schriftlichem Statement zu belegen, dass die zuständige Behörde die nicht Konformität akzeptieren wird (Waiver Letter)

2.16.4 Bezugsquellen :
- EASA EG 748/2012 (Part 21/CS)

Sofern anwendbar:
- FAA Advisory Circular AC No. 21-2( ), aktuelle Rev. etc. (as required by the importing country)

Bestätigung:	**Ja**	**N/A**
Hiermit bestätige ich, dass das Luftfahrzeug dem korrespondierenden Baumuster entspricht und sämtliche zusätzlichen Anforderungen des Importstaates sowie die jeweils anwendbaren Verordnungen berücksichtigt respektive erfüllt sind.	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz. ☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines neuen Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz.

2.17 Luftfahrzeugnationalität und Kennzeichen

2.17.1 Die Hoheitszeichen sowie die Eintragungszeichen sind so auf das Luftfahrzeug anzubringen, dass diese sauber, gut lesbar und von guter Beständigkeit sind.

2.17.2 Bezugsquellen:
- VKZ / OMDA 748.216.1

	Ja	N/A
Bestätigung: Hiermit bestätige ich die Übereinstimmung der Hoheitszeichen mit *VKZ / OMDA Artikel 2.*	☐	☐
Bestätigung: Hiermit bestätige ich die Übereinstimmung der Eintragungszeichen mit *VKZ / OMDA Artikel 3.*	☐	☐
Bestätigung: Hiermit bestätige ich die Übereinstimmung bezüglich die Erkennbarkeit der Kennzeichen mit *VKZ / OMDA Artikel 4*	☐	☐
Bestätigung: *Hiermit bestätige ich, dass die Abmessungen wie die geometrische Anordnung der Eintragungszeichen in Übereinstimmung mit VKZ / OMDA Aritkel 5 sind*	☐	☐
Bestätigung: *Hiermit bestätige ich, dass die Abmessungen wie die geometrische Anordnung der Hoheitszeichen in Übereinstimmung mit VKZ / OMDA Aritkel 6 sind*	☐	☐
Bestätigung: *Hiermit bestätige ich, dass die Abmessungen die geometrische Anordnung und die Beschaffenheit der Erkennungsmarke in Übereinstimmung mit VKZ / OMDA Aritkel 11 sind*	☐	☐
Bestätigung: Hiermit bestätige ich das Vorhandensein des Radiorufzeichen (Call Sign)	☐	☐

☐ TRX eines neuen Lfz. ☐ TRX eines gebrauchten Lfz. ☐ Import eines neuen Lfz. ☐ Import eines gebrauchten Lfz.

2.18 Kundenakzeptanz

2.18.1 Diese Rubrik ist anwendbar auf sämtliche mit “X” markierten Optionen (Geschäftsfälle). Es ist mittels dokumentierten Inspektionen am Boden (Ground Inspection) wie ggf. in der Luft zu belegen, dass sich das Luftfahrzeug in einem lufttüchtigen Zustand befindet. Die vorgenannten Inspektionen sind grundsätzlich vor dem Eintrag in das CH-Register vorzunehmen.

2.18.2 Bezugsquellen:
- ICAO Annex 8
- Part-M / Part-ML
- VLL; 748.215.1

	Ja	N/A
Bestätigung: Hiermit bestätige ich, dass das Luftfahrzeug durch den Halter/ Eigentümer abgenommen (Customer Ground Acceptance) wurde. Ein Kontroll/Abnahmeflug nach den Empfehlungen des Herstellers (Kontrollflugprotokoll) wurde durchgeführt und protokolliert. Die diesbezüglichen Dokumente sind vorhanden und einsehbar.	☐	☐

Die Liste ist wie folgt zu vervollständigen:

- Wenn keine zusätzlichen Baumusterzeugnisse (STC), grosse Modifikationen oder Reparaturen integriert wurden, so ist unter der Rubrik „Bemerkungen“ die korrespondierende Box anzukreuzen.

(1) STC, grosse Modifikationen oder Reparatur Referenznummer (z.B. STC SA5656-AT)
(2) Kurzer Beschrieb der Modifikation (z.B. Einbau Kabinenausrüstung)
(3) Sofern vorhanden müsste der allfällige AFM Zusatz (Supplement) dem STC (Deckblatt) entnommen werden können.
(4) Anweisungen bezüglich die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

3.1 Liste der integrierten zusätzlichen Baumusterzeugnisse/grosse Modifikationen/Reparaturen (STC's / Major Modifications / Repairs)

STC, grosse Modfik. oder Reparaturen **(1)**	Beschreibung **(2)**	AFM Zusatz **(3)**		Zusätzliche Instandhalt. **(4)**		EASA Zulassungs-referenz	Datum der Genehmigung (EASA)	Bermerkungen
		Ja	**N/A**	**Ja**	**N/A**			☐ **keine STC's** ☐ **keine grossen Modifikationen** ☐ **keine grossen Reparaturen**
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			

3.1 Fortsetzung (Liste der integrierten zusätzlichen Baumusterzeugnisse/grosse Modifikationen (STC's / Major Modifications / Major Repairs))

STC, grosse Modfik. oder Reparaturen **(1)**	Beschreibung **(2)**	AFM Zusatz **(3)**		Zusätzliche Instandhalt. **(4)**		EASA Zulassungs-referenz	Datum der Genehmigung (EASA)	Bermerkungen
		Ja	**N/A**	**Ja**	**N/A**			☐ **keine STC's** ☐ **keine grossen Modifikationen** ☐ **keine grossen Reparaturen**
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			
		☐	☐	☐	☐			

4.1 Bemerkungen (Jede Bemerkung muss mittels Nummerierung entsprechend referenziert und nachvollziehbar sein)

Position	

RESET

Hiermit bestätige ich den Status Report korrekt und vollständig ausgefüllt zu haben und nehme zur Kenntnis, dass Angaben welche nicht den effektiven Sachverhalt widerspiegeln rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen werden.

PRINT

Name:	**Unterschrift**	Organisation: (CAO, CAMO, Part-145 oder Halter)	Datum: