

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Newsletter 03/2019

Flugschulen und Leichtaviatik

.....



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA

Ausbildungsorganisationen

Newsletter

Die BAZL-Sektion «Flugschulen und Leichtaviatik» informiert mit diesem Newsletter die Ausbildungsorganisationen – und auch Pilotinnen, Piloten und alle Interessierten – über aktuelle Themen und Tätigkeiten, Neuigkeiten, sowie über regulatorische Entwicklungen. Sehr gerne nehmen wir via sbfl@bazl.admin.ch Themenvorschläge entgegen. Dieser Newsletter und weitere Informationen sind auf unserer Website, www.bazl.admin.ch/flight-school, verfügbar.

Aktualisierung GM/INFO CL OM/TM

Das Guidance Material für das Operations and Training Manual von ATOs wurde wieder auf den neusten Stand gebracht ([Download](#)). Eine detaillierte Auflistung der Änderungen in dieser vierten Revision ist im «Log of Revision» des Dokuments zu finden. Verschiedenste Themen wurden integriert oder angepasst: Advanced UPRT, Area 100 KSA, Löschung der 100 Stunden Theorie beim PPL, neue gesetzliche Grundlagen bei TRI, CB-IR, EIR, MCC und vieles mehr.



Guidance Material für ATO-Dokumente

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) in Flugsimulatoren

Ab dem 20.12.2019 wird [CS-FSTD\(A\) Issue 2](#) anwendbar. Mit dieser neuen «Certification Specification» wird die Benutzung von Full-Flight-Simulatoren für UPRT ermöglicht, der Begriff «Validated Training Envelope» wurde definiert und die Anforderungen für die Simulatoren erweitert. Flugsimulatoren, welche nicht für CS-FSTD(A) Issue 2 qualifiziert sind, können ab dem 20.12.2019 nicht mehr für anrechenbares UPRT verwendet werden. Über die Änderungen in ATO-Trainingsprogrammen aufgrund UPRT hat das BAZL ausführlich im [Newsletter 02/2019 Flugschulen und Leichtaviatik](#) berichtet.

Part-M Light: Neu CAO anstatt CAMO möglich

Mit dem neuen Part-M Light gibt es ab dem 24.03.2020 diverse Erleichterungen in den Bereichen Instandhaltung und Unterhalt. Diese neuen Vorschriften gelten im Betrieb unter Part-NCO für Flugzeuge bis 2'730kg und für Helikopter mit bis zu vier Sitzplätzen und maximal 1'200kg.

Kommerzielle ATOs (kein Club/Verein, sondern mit offenem Personenkreis) mussten bisher die Lufttüchtigkeit ihrer Luftfahrzeuge gemäss Part-M durch eine CAMO sicherstellen. Unter Part-M Light wird dies auch mit einer «Combined Airworthiness Organisation» (CAO) möglich sein. Diese neue Art von Organisation ist eine vereinfachte Zulassung mit kombinierten Privilegien für Wartung, Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit. Weitere Vorteile von Part-M Light hat die EASA im GA Leaflet [Maintaining your aircraft](#) zusammengefasst. Das Gesetz selbst ist bereits als [Easy Access Rule](#) verfügbar.



Part-M Light bringt Erleichterungen, die auch ATOs und DTOs betreffen

Information zur VFR-Radiotelefonieprüfung

Die mündliche VFR-Radiotelefonieprüfung ist Bestandteil der Theorie. Aus diesem Grund muss diese zusammen mit den schriftlichen Theoriefächern innerhalb von 18 Monaten absolviert werden.

Ausbildungsprogramme

Area 100 Knowledge, Skills and Attitude (KSA)

Im [Newsletter 03/2018 Flugschulen und Leichtaviatik](#) informierten wir erstmals über dieses neue Element im Theorieunterricht von Ausbildungen für ATPL, MPL und CPL. Es handelt sich dabei um Assessments, welche die Flugschulen mit ihren Schülerinnen und Schülern durchführen müssen.

Das Ziel ist, dass ein höheres Lernniveau erreicht wird. Anstatt sich bloss während der Prüfung an die Antworten erinnern zu können, geht es darum, die Lerninhalte auf einer höheren Ebene zu verstehen und seine Kompetenzen auszubauen. Kompetenz besteht aus Wissen, Können und Verhaltensmustern, die zum Erfolg einer Handlung beitragen: Auf Englisch also Knowledge, Skills and Attitude. **Wir sind nun mitten in der vier Jahre langen Einführungsphase, welche bis am 31.01.2022 andauert.**¹

Die EASA hat für die Flugschulen und Behörden bereits zwei Workshops durchgeführt. Wir haben uns über die Teilnahme von Schweizer Flugschulen gefreut und konnten im Podium beispielsweise die Umsetzung von Area 100 KSA in kleinen Flugschulen diskutieren. Klar wurde, dass bei diesem Thema die Kreativität und Kompetenz der ATOs gefragt ist und die Behörde nur wenig involviert ist. Die Präsentationen der bisherigen zwei Workshops sind auf der EASA-Website zum Download verfügbar ([2018](#) und [2019](#)).

Zusammenführung von Fach 090 Communications

Das Theoriefach Communication bestand bisher aus 091 VFR und 092 IFR. Neu ist dies ein einziges Fach mit denselben Lernzielen. Dies hat Auswirkungen auf die Ausbildungsprogramme sowie auch auf die BAZL-Theorieprüfungen. Das BAZL hat sich für eine Übergangsfrist entschieden²: Vom 31.07.2020 bis 31.01.2022 werden im BAZL parallel Prüfungen angeboten, die jeweils den alten oder neuen Lernzielen entsprechen.

¹ [ED Decision 2018/001/R](#)

² Siehe [Newsletter 01/2019 Flugschulen und Leichtaviatik](#) auf www.bazl.admin.ch/flight-school

Operationelles

Wirbelschleppen von Helikoptern

Das Anwenden von Wake-Turbulence-Procedures ist bereits in der Grundschulung ein wichtiges Thema. Was vielen Pilotinnen und Piloten nicht bewusst ist: Auch Helikopter verursachen starke Nachlauf-turbulenzen. Diese entstehen immer, wenn Auftrieb erzeugt wird. Bei Flugzeugen also, sobald das Bugrad den Boden verlässt, bis es ihn wieder berührt. Bei Helikoptern hingegen bleibt die Gefahr natürlich auch im Hover-Taxi bestehen, bis das Eigengewicht wieder vollständig auf den Boden wirkt.



Vorsicht vor dem Unsichtbaren

Der Umkreis des dreifachen Rotordurchmessers sollte vermieden werden: Dies gilt sowohl beim Rollen, wie auch bei Start und Landung. Zusätzlich sollte man mindestens 90 Sekunden abwarten, bevor man sich in den Flugweg eines Helikopters begibt. Weitere Informationen finden Sie bei uns auf [Stay Safe](#), sowie im FAA Advisory Circular [AC 90-23G](#).

Flugpläne: EOBT und ETA stets aktualisieren

Search-and-Rescue-Aktivitäten (SAR) werden in der Schweiz mehrmals täglich wegen Fehlalarmen ausgelöst: 887 mal im Jahr 2018. Grund dafür ist, dass Flugpläne bei EOBT aktiv werden und 30 Minuten nach Ablauf der geplanten Ankunftszeit SAR die Arbeit aufnimmt, wenn der Flugplan nicht geschlossen wird. So geht kostbare Zeit verloren, die bei den tatsächlichen Unfällen fehlt. Wir bitten um Zusammenarbeit: **Aktualisieren Sie Ihren Flugplan bei verschobener Abflugszeit und informieren Sie jeweils ATC bei verspäteter Ankunft.** Weitere Informationen dazu finden Sie in [SERA](#)¹.

¹ Sandarised European Rules of the Air: Section 4 Flight Plans, SERA.8020 Adherence to flight plan

Vorschriften und zukünftige Entwicklung

Mechanikerlizenzen: Wechsel von nationalen zu EASA-Lizenzen

Die Continuing Airworthiness Regulation wurde im Rahmen der GA-Roadmap stark überarbeitet, davon sind auch die Mechanikerlizenzen betroffen: Die nationalen M-Lizenzen müssen bis am 1. Oktober 2020 durch die Part-66 L-Lizenz ersetzt werden. Der Wechsel erfolgt nur auf Antrag mit dem [Form 19](#). Bisherige Privilegien und Limitationen werden in die neuen Lizenzen übertragen. Die B1.2-Lizenzen werden mit der Kategorie L1 und L2 und den bestehenden Limitationen erweitert. Für die allgemeine Luftfahrt gibt es neben der L-Lizenz neu auch die B2L-Lizenz, welche Systembezogen ist (Avionik). Für weitere Informationen: EASA-Leaflet [Maintaining your aircraft](#), [Continuing Airworthiness Regulation](#) und BAZL-Website [Aircraft Maintenance Personnel](#).

Flugstunden und Schulungen auf Annex-I-Luftfahrzeugen

Die neue Basic Regulation hat die Grundlage geschaffen, um Annex-I-Luftfahrzeuge in Flugschulen verwenden zu können. Folglich wurde Part-ORA und Part-DTO angepasst.¹ Es werden zwei Fälle unterschieden:

1. Luftfahrzeuge mit ICAO-Lufttüchtigkeitszeugnis: Die Flugschule evaluiert selbst die Eignung für die Schulung;
2. Luftfahrzeuge ohne ICAO-Lufttüchtigkeitszeugnis: Die Flugschule muss einen Evaluationsbericht senden und zusätzlich muss das BAZL (bei DTO die Firma QCM) einen Evaluationsprozess durchführen.

In beiden Fällen muss die Flugschule auf der [Luftfahrzeugliste](#) erkenntlich machen, dass es sich um Annex-I-Luftfahrzeuge handelt und das Certificate of Airworthiness einsenden. Das BAZL, beziehungsweise QCM, muss die Nutzung dieser Luftfahrzeuge in jedem Fall bewilligen.

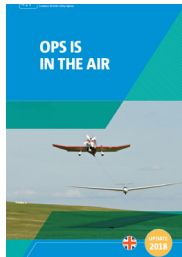
Flugstunden können jeweils angerechnet werden, wenn Luftfahrzeugkategorie, -klasse und -muster mit den Definitionen und Anforderungen in Part-FCL übereinstimmen (zum Beispiel: Aeroplane, SEP).²

1 [\(EU\) 2019/1747](#), betroffen sind Luftfahrzeuge in Annex I (a), (b), (c) und (d) der [Basic Regulation](#).
2 Das entsprechende AMC ist noch nicht publiziert, allfällige Änderungen würden nochmals kommuniziert.

Informationen und Guidance Material



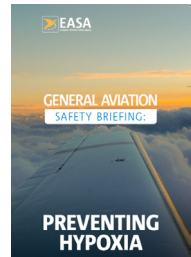
EASA
Easy Access Rules



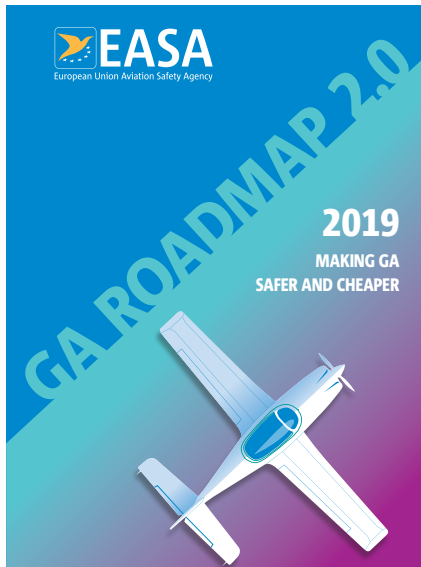
Ops is in the air
(Update 2018)



Flying in the EU:
Maintenance



GA safety briefing:
Preventing hypoxia



EASA GA Roadmap (update 2019)



EASA Sunny Swift #15: Picture the airfield traffic,
by Elena Garcia & Monica Mestre of EASA



Cessna 182 Wingtip Vortices by BenFrantzDale, b&w then colorized, CC-BY-SA-3.0