

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Newsletter 01/2018

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

Trainingsorganisationen

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.

Root-Cause-Analysen

Das BAZL wurde von der EASA auditiert und darauf aufmerksam gemacht, dass der Analyse der «root cause» von Findings mehr Bedeutung zukommen muss. Zur Behebung von zukünftigen Findings, welche das BAZL im Rahmen von Aufsichtstätigkeiten erhebt, werden die Trainingsorganisationen ihre Root-Cause-Analyse dem BAZL zukommen lassen müssen. Da Findings grundlegend verschiedene Ursachen haben können, kann die Organisation die Analyse-Methode dem Finding entsprechend frei wählen. Bekannte Möglichkeiten sind die Five-Whys oder die Fishbone-Analyse.

Update von Guidance Material und Mustermanuals

Das [Guidance Material und die Mustermanuals im Word-Format](#) des BAZL für Trainingsorganisationen wurden auf den neusten Stand gebracht und weiter ergänzt. Die revidierten Dokumente findet man auf unserer Website. Das CL MS beinhaltet neu die Möglichkeit des OMM mit «organisational review» für Flugschulen, welche ausschliesslich Training für LAPL, PPL, SPL und BPL anbieten. Das CL OM/TM und die Mustermanuals OM und TM wurden mit helikopterspezifischen Inhalten ergänzt und die OMM-Mustermanuals haben zusätzliche Anhänge erhalten: Für das OMM-OR ein Anhang «Organisational Review Checklist and Report» und für das OMM die «Internal Audit Checklist».

MOU(H)-Ausbildungen

Die nationalen Ausbildungen für den Erwerb der Gebirgsberechtigung MOU(H), sowie die Gebirgsfluglehrerkurse FI MOU(H), dürfen künftig nicht mehr auf ATO-Zertifikaten aufgeführt und somit unter den ATO-Zertifikaten durchgeführt werden. Es ist vorgesehen, den betreffenden Anbietern eine nationale Bewilligung auszustellen. Die zuständige Sektion «Flugbetrieb Helikopter» arbeitet zurzeit an der entsprechenden Umsetzung der Änderung.

Update zur «declared training organisation» DTO

Die Frist für Zertifikate von «registered facilities» (RF) wurde durch die Europäische Kommission in eine Übergangsphase umgewandelt: Ab dem 08. April 2018 können Deklarationen beim BAZL eingereicht werden, jedoch ist es möglich, ein RF-Zertifikat bis zum 08. April 2019 zu verlängern. Ab diesem Datum muss jedoch eine Deklaration (folgt bald online) für eine DTO oder ein ATO-Zertifikat vorhanden sein, um weiterhin Training anbieten zu können.



The image shows a blue presentation slide from EASA. At the top left is the EASA logo, which consists of a stylized yellow bird icon and the text 'EASA European Aviation Safety Agency'. The main title of the slide is 'Introduction to declared training organisations (DTO)'. Below the title, the presenter's name and title are listed: 'Gerda PARDATSCHER Flight Crew Licensing Regulations Officer (EASA FS.3.1)'. The date and location of the presentation are 'GA Roadshow Switzerland – 26 October 2017'. At the bottom right, the slogan 'Your safety is our mission.' is displayed, followed by the text 'An agency of the European Union' and the European Union flag logo.

EASA-Präsentation zur DTO an der GA Roadshow in Bern

Trainingsprogramme

Update zu den Syllabus-Vorlagen für ATO I und DTO

Die Publikation der ersten Syllabi hat sich leider etwas verzögert, dies insbesondere aufgrund der plötzlich angefallenen Arbeitslast aufgrund der neuen OSD-Gesetzgebung im letzten Herbst. Die Mustersyllabi, im Rahmen von DTO und ATO Section I, werden nun fortlaufend im Word-Format auf unserer Website aufgeschaltet, sobald wir jeweils das OK der Verbände erhalten: www.bazl.admin.ch/flight-school

Zertifizierung der OSD-Implementierung in Syllabi

Aufgrund der Anzahl der eingereichten Trainingsprogramme wird sich die Prüfung dieser Dokumente verzögern. Da die Ausbildungen bereits seit einigen Jahren nach OSD durchgeführt werden und die überarbeiteten Syllabi die bereits gelebte Praxis beschreiben, werden insbesondere Erstzertifizierungen von ATOs und die Einführung von DTOs mit höherer Priorität bearbeitet.

Ausbildungen mit Type Rating

Falls eine Kandidatin oder ein Kandidat noch nicht über das Type-Rating verfügt, auf welchem die Ausbildung (PPL, CPL, IR, etc.) abgeschlossen wird, muss vor dem Skill Test nicht nur der entsprechende Lizenz- oder Rating-Syllabus, sondern auch der Type-Rating-Syllabus abgeschlossen sein. Dies stellt sicher, dass die speziellen Erfordernisse des Luftfahrzeugs, bzw. die OSD, in der Ausbildung abgedeckt sind.

Operationelles

Close your flight plan - VFR und IFR

Im Jahr 2017 gab es 555 Alarmauslösungen wegen nicht geschlossenen Flugplänen oder Überschreitung der «estimated elapsed time» (EET) um mehr als 30 Minuten. An Tagen mit viel Flugbetrieb ergab dies oftmals eine Handvoll Alarmauslösungen zur gleichen Zeit. In der ersten Alarmstufe wird telefonisch bei den Flugplätzen angefragt, ob ein vermisstes Luftfahrzeug angekommen ist. Genau dann geht die Zeit verloren, die - bei dem einen echten Vorfall oder Unfall - Leben retten kann.

Deshalb bitten wir Flugschulen, Pilotinnen und Piloten um Mithilfe, um diese Alarmauslösungen zu reduzieren.

«Request cancelling IFR»...

...wechselt den Flugplan von IFR zu VFR, der Flugplan bleibt jedoch aktiv. Bei einer anschliessenden Landung an einer Destination ohne Tower, oder wenn dieser nicht aktiv ist, muss der Flugplan vom Piloten geschlossen werden. Zum Beispiel in Lausanne oder im Birrfeld muss also in jedem Fall der Pilot den Flugplan schliessen.

Eine längere Flugzeit als geplant...

...muss am Funk gemeldet werden. 30 Minuten nach Ablauf der EET wird die 1. Alarmstufe ausgelöst. Bei Flugroutenänderungen oder Verspätungen wegen Wetter usw. kann man problemlos die neue EET oder ETA mitteilen.

Flugpläne schliessen kann man...

...mit der App «Prevent Overdue» (mit Erinnerungsfunktion), per Telefon, oder wenn «airfield in sight» im Anflug via FIS.





Vorschriften und zukünftige Entwicklung

8.33 kHz: Vermeidung von Frequenzüberschneidungen

Ab April 2018 muss in Lufträumen mit Zwei-Weg-Kommunikation der neue Kanalabstand von 8.33 kHz verwendet werden und die Frequenzen von nicht-kontrollierten Flugplätzen konvertieren frühestens ab November 2018 (AIRAC Datum). Es ist wichtig, dass die bisherigen 25 kHz-Geräte nicht weiter zum Senden verwendet werden, da ansonsten angrenzende 8.33 kHz-Frequenzen blockiert werden. Auch bei Glascockpits und neuen Funkgeräten muss der Kanalabstand einmalig umgestellt werden.

Blick in die Zukunft der EASA

Bei Veranstaltungen und Aufsichtstätigkeiten werden wir oft gefragt, wie man als Organisation oder als Pilot vorausschauend die Entwicklungen der EASA verfolgen kann. Wir empfehlen dazu das Dokument [«European Plan for Aviation Safety 2018 - 2022»](#). Darin ist ersichtlich, in welche Richtung sich die EASA in den nächsten Jahren entwickelt und mit welchen Änderungen man rechnen darf. Die im Programm genannten «Rulemaking Tasks» (RMT) können jeweils in der NPA-Phase als Entwurf betrachtet und von Einzelpersonen oder Organisationen via «Comment Response Tool» (CRT) kommentiert werden. Die jeweils zur Kommentierung offenen «Notices of Proposed Amendment» (NPA) sind auf der EASA-Website mit «Comments via CRT: ACTIVE» gekennzeichnet:

Notices of Proposed Amendment (NPAs)			
Publication date	Title	Comments via CRT	
29/01/2018	Instructions for continued airworthiness NPA 2018-01	ACTIVE Deadline: 30/04/2018	 

Durch einen Klick auf «ACTIVE» lassen sich neue Gesetzesvorschläge kommentieren

Informationen und Guidance Material



GM/INFO CL MS



GM/INFO CL OM/TM



Templates OMM, OM, TM



EASA Easy Access Rules



EASA GA Roadmap (Update 2017)



Flying in the EU: Ops is in the air



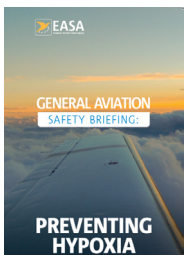
Flying in the EU: What's new in aircrew?



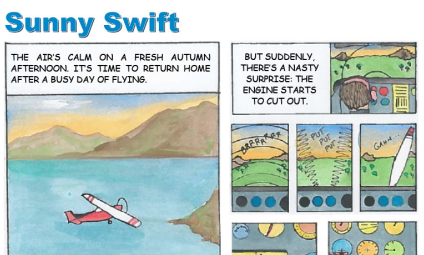
Flying in the EU: GA Airworthiness



Flying in the EU: Maintenance



GA safety briefing: Preventing hypoxia



EASA Sunny Swift 01/2018: Safety promotion material by Elena Garcia & Monica Mestre of EASA



Cessna 182 Wingtip Vortices By BenFrantzDale, https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ACessna_182_model-wingtip-vortex.jpg , CC-BY-SA-3.0