

Ufficio federale dell'aviazione civile

Newsletter 01/2018

Scuole di volo e aviazione leggera

.....



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

A tutte le organizzazioni di addestramento

Newsletter

Con la presente Newsletter la Sezione Scuole di volo e aviazione leggera dell'UFAC si rivolge alle scuole di volo, ai piloti e a tutti gli interessati per informarli su tematiche, attività, novità e sviluppi in ambito regolatorio. Se avete proposte in merito, scrivete a sbfl@bazl.admin.ch. La presente newsletter e altre informazioni sono disponibili sul nostro sito www.bazl.admin.ch/flight-school.

Analisi root cause

In occasione di un audit, l'AESA ha richiamato l'attenzione dell'UFAC sulla necessità di dare maggiore importanza all'analisi delle cause all'origine delle non conformità (root cause analysis, RCA, of the findings). Al fine di correggere le non conformità riscontrate nell'ambito delle attività di sorveglianza dell'UFAC, i centri di addestramento sono tenuti a presentare all'Ufficio le loro analisi root cause. Poiché le non conformità possono avere fondamentalmente cause diverse, il centro di addestramento può scegliere liberamente il metodo di analisi più adeguato allo scopo. Tra i metodi più utilizzati vi è quello dei Five-Whys o dell'analisi Fishbone.

Aggiornamento delle guide (GM/INFO) e dei modelli di manuale

Le [guide e i modelli di manuale in formato word](#) dell'UFAC, destinati ai centri di addestramento, sono stati aggiornati e completati con nuove parti. Le nuove versioni possono essere scaricate dal nostro sito. Il documento CL MS comprende ora la possibilità di una «organisational review» nel manuale OMM per le scuole di volo che offrono esclusivamente un addestramento per LAPL, PPL, SPL e BPL. Il CL OM/TM e i modelli di manuali OM e TM contengono nuove parti specifiche per gli elicotteri, mentre ai modelli di manuali OMM -sono stati aggiunti nuovi allegati: l'«Organisational Review Checklist and Report» per l'OMM-OR e l'«Internal Audit Checklist» per l'OMM.

Formazioni MOU(H)

In futuro, le formazioni nazionali per l'ottenimento della qualifica MOU(H) per gli atterraggi in montagna e i corsi per istruttori di volo FI MOU(H) non potranno più essere indicati sui certificati ATO e quindi non potranno più essere svolti nel quadro di tali certificati. È previsto il rilascio di un'autorizzazione nazionale ai centri di addestramento interessati. La competente Sezione Operazioni di volo elicotteri si sta occupando dell'attuazione della nuova regolamentazione.

Aggiornamento relativo alla «declared training organisation» DTO

La Commissione europea ha stabilito un periodo di transizione invece di una scadenza per i certificati delle «registered facilities» (RF): a partire dall'8 aprile 2018 possono essere presentate le relative dichiarazioni all'UFAC. È tuttavia possibile prorogare il certificato RF fino all'8 aprile 2019. Per poter continuare a offrire l'addestramento, a partire da tale data bisogna essere in possesso di una dichiarazione (seguirà presto online) per una DTO o un certificato ATO.



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

AESA presentazione DTO, GA Roadshow a Berna (26.10.2017)

Programmi di addestramento

Modelli di programma di formazione per le ATO I e le DTO

Purtroppo la pubblicazione dei primi programmi ha subito alcuni ritardi, dovuti in primo luogo all'improvviso aumento del volume di lavoro conseguente alla nuova legislazione OSD lo scorso autunno. I programmi DTO e ATO I in formato word sono pubblicati regolarmente sul nostro sito, appena abbiamo ricevuto l'okay delle associazioni: www.bazl.admin.ch/flight-school

Certificazione dell'implementazione OSD nei programmi

L'esame dei numerosi programmi di addestramento presentati richiede ancora del tempo. Poiché già da alcuni anni le formazioni vengono svolte secondo gli OSD e i nuovi programmi descrivono già la prassi instauratasi, le prime certificazioni delle ATO e l'introduzione delle DTO vengono trattate con la massima priorità.

Formazioni con il type rating

Se un candidato non è ancora in possesso del type rating, sul quale si basano le formazioni (PPL, CPL, IR, ecc.), prima dello skill test devono essere conclusi non solo il corrispondente programma di licenza o di rating, ma anche il programma type rating. Queste condizioni garantiscono che la formazione comprenda anche i particolari requisiti dell'aeromobile e degli OSD.

Operazioni

Close your flight plan - VFR e IFR

Nel 2017 sono scattati 555 allarmi a causa della mancata chiusura del piano di volo o superamento di più di 30 minuti dell'«estimated elapsed time» (EET). In giornate con traffico aereo intenso sono spesso scattati diversi allarmi in contemporanea. Nella prima fase dell'allarme gli aerodromi vengono contattati per telefono per sapere se è giunto l'aeromobile dato per disperso. Il tempo perso per tale operazione servirebbe invece a salvare vite umane in caso di veri incidenti o inconvenienti.

Per ridurre questi casi di procurato allarme chiediamo pertanto la collaborazione delle scuole di volo e dei piloti.

«Request cancelling IFR»...

...cambia il piano di volo da IFR a VFR, tuttavia il primo rimane attivo. In caso di atterraggio in una destinazione sprovvista di torre di controllo o se questa non è attiva, il piano di volo deve essere chiuso dai piloti. Ad esempio a Losanna o a Birrfeld in ogni caso deve essere il pilota a chiudere il piano di volo.

Un volo più lungo del previsto...

...deve essere comunicato via radio. 30 minuti dopo la scadenza dell'EET scatta la prima fase di allarme. In caso di modifica della rotta o di ritardi per motivi meteorologici ecc., basta comunicare il nuovo EET o ETA.

È possibile chiudere il piano di volo...

...con la App «Prevent Overdue» (con controllo degli avvisi), per telefono oppure, se «airfield in sight», via FIS durante l'avvicinamento.



Prescrizioni e sviluppi futuri

8.33 kHz: evitare la sovrapposizione di frequenze

A partire da aprile 2018 deve essere utilizzata la nuova spaziatura tra canali di 8.33 kHz negli spazi aerei con comunicazione a due vie e, non prima del novembre 2018 (data AIRAC), occorre convertire le frequenze degli aerodromi non controllati. È importante che non vengano più impiegati gli apparecchi a 25 kHz per la trasmissione dei dati, altrimenti si bloccano le frequenze a 8.33 kHz adiacenti. La spaziatura tra canali deve essere riconfigurata anche nei glass cockpit e nei nuovi apparecchi di radiocomunicazione.

Uno sguardo al futuro dell'AESA

Nell'ambito di eventi o della nostra attività di sorveglianza, spesso ci viene chiesto in che modo ci si può informare, in qualità di ente o pilota, sul futuro sviluppo dell'AESA. A tal proposito raccomandiamo il documento [«European Plan for Aviation Safety 2018 - 2022»](#), che espone le tendenze di sviluppo dell'organizzazione nei prossimi anni e quali sono i cambiamenti da attendersi. Nella fase NPA i «Rulemaking Tasks» (RMT) indicati nel programma possono essere considerati come progetto e commentati mediante il «comment response tool» (CRT). Sul sito web dell'AESA, le «Notices of proposed Amendment» (NPA), sulle quali possono essere inviati dei commenti, sono contraddistinte dalla dicitura «Comments via CRT: ACTIVE»:

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	 

Fare clic su «ACTIVE» per accedere al «Comment Response Tool» (CRT)

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?



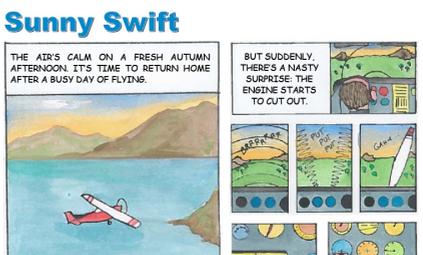
Flying in the EU: GA Airworthiness



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