

Ufficio federale dell'aviazione civile

Newsletter 03/2018

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.

«Declared Training Organisation» DTO: aggiornamento

Nella newsletter 02/2018 sono state fornite ampie informazioni sulle DTO. Nonostante tutti gli sforzi compiuti, è stato necessario posticipare ulteriormente la data d'introduzione: a causa di un errore nel processo legislativo della Commissione europea, l'introduzione delle DTO è in ritardo. A metà agosto è stata finalmente pubblicata la Part-DTO. Il regolamento (UE) n. 2018/1119 è pubblicato sul sito Internet dell'AESA ed entra in vigore nell'UE il 2 settembre. Per garantire questa data d'introduzione anche in Svizzera, l'UFAC presenterà una «exemption». Sarà quindi possibile presentare una dichiarazione a partire da tale data.

Responsabilità del Compliance Monitoring Managers CMM

Ricordiamo alle «Approved Training Organisations» (ATO) che il CMM ha la responsabilità del fatto che la documentazione presentata sia già stata verificata per quanto concerne la conformità alla legge (compliance) e la qualità.

I documenti che, nonostante ciò, contengono numerosi errori al momento della presentazione causano ingenti costi per l'organizzazione e, soprattutto, una perdita di tempo. Di ciò si deve tenere conto soprattutto in caso di collaborazione con consulenti. Il processo per il controllo dei documenti si trova nel rispettivo Organisation Management Manual (OMM) della ATO.

Nuova prassi per la radiotelegrafia (RTF)

Secondo gli articoli 175 capoverso 2 e 176b capoverso 3 dell'«Ordinanza del DATEC concernente le licenze del personale aeronavigante che non sono disciplinate o armonizzate a livello europeo» (detta qui di seguito RPA per semplicità), i titolari di una licenza di pilota con privilegi RTF scaduta da più di due anni devono ripetere l'esame pratico di radiotelegrafia. Questa prassi è oggetto di modifiche nell'ambito della revisione della RPA già avviata. Tuttavia, poiché la pubblicazione della nuova RPA è stata rimandata all'anno prossimo, abbiamo deciso di modificare la prassi anticipatamente. Fin da subito, i titolari di una licenza con privilegi RTF in inglese o in una lingua ufficiale non devono ripetere l'esame RTF neanche se la licenza è scaduta da molto tempo. Per questi candidati, le conoscenze pratiche vengono valutate in misura sufficiente attraverso il «Language proficiency check» (piloti di velivoli a motore e di elicotteri) o durante voli di prova. La [sezione SBFP](#) è a vostra disposizione per eventuali chiarimenti.



Per la radiotelegrafia (RTF), le condizioni nazionali e quelle dell'AESA/UE sono le medesime. (Jeremy Buckingham, CC BY 2.0)

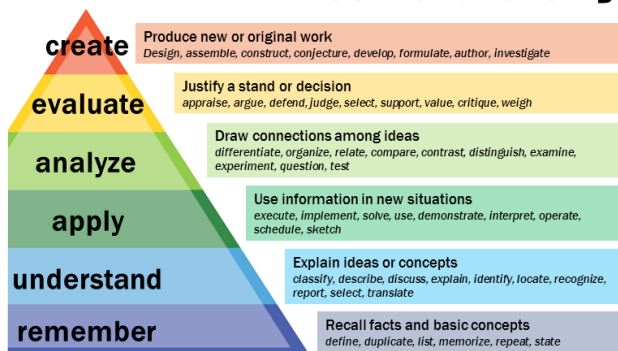
Programmi di addestramento

Area 100 Knowledge, Skills and Attitude (KSA)

«Area 100 KSA» è la soluzione elaborata dall'AESA per il problema derivante dal fatto che circa il 50% dei piloti in possesso di una licenza (secondo dati AESA) non supera i processi di selezione interni delle imprese AOC. «Area 100 KSA» dovrà consentire in futuro di dare maggiore solidità alle conoscenze dei piloti, aumentando quindi la quota di successo nei processi di selezione delle AOC. Ne sono interessati i corsi teorici per ATPL, MPL e CPL. L'attuazione deve avvenire entro quattro anni a partire dal 06.02.2018.

«Area 100 KSA» non è una comune materia teorica, ma accompagna l'intero corso teorico e comprende «summative/formative assessments» sotto forma di esercizi interdisciplinari come attività di pianificazione scritta, presentazioni, lavoro di progetto, attività basate su scenari e molto altro ancora (decisione ATO). Si tratta di promuovere gli «higher order thinking skills» non solo trasmettendo le conoscenze, ma facendo in modo che gli studenti siano in grado di spiegarle e di applicarle (cfr. Bloom's taxonomy).

Bloom's Taxonomy



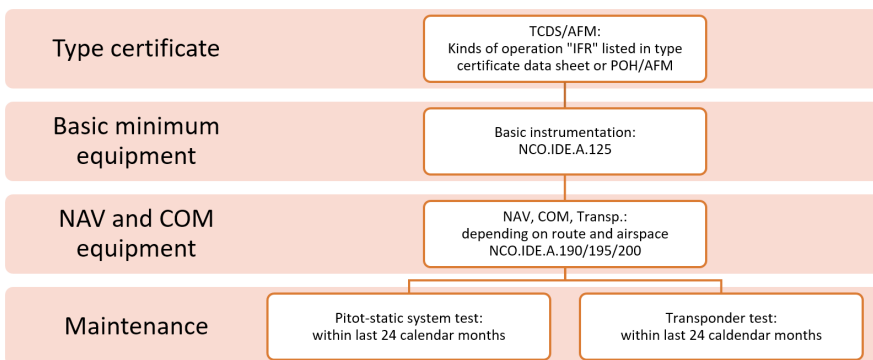
I CMM e i CTKI delle scuole di volo sono invitati ad approfondire questo tema, considerato che «Area 100 KSA» può essere attuata a partire da subito.

Bloom's taxonomy (Vanderbilt University Center for Teaching, CC BY 2.0)

Operazioni

Posso effettuare voli IFR con questo aeromobile?

Dall'introduzione della nuova Air Operations Regulation Part-NCO questa domanda viene posta spesso. Quale ausilio, abbiamo pubblicato la [GM/INFO Part-NCO](#), che risponde a una serie di domande riguardanti le operazioni con aeromobili non commerciali (fino a turboprop-twin). È fondamentale che tutti i piloti approfondiscano la conoscenza di Part-NCO. La normativa è consultabile nelle [Easy Access Rules for Air Operations](#).



Il comandante (PIC) è responsabile della verifica di questi quattro punti.

Il comandante (pilot-in-command, PIC) ha la responsabilità di stabilire se con un determinato aeromobile è possibile effettuare voli IFR e a quali condizioni (p. es. senza DME nessun avvicinamento con l'annotazione «DME required»).

Per stabilire se un apparecchio GPS è ammesso per determinate procedure occorre consultare l'AFM Supplement (o un documento analogo). Informazioni precise al riguardo sono fornite dal Guidance Material relativo a Part-NCO (cfr. [Easy Access Rules for Air Operations](#), GM1 NCO.IDE.A.195).

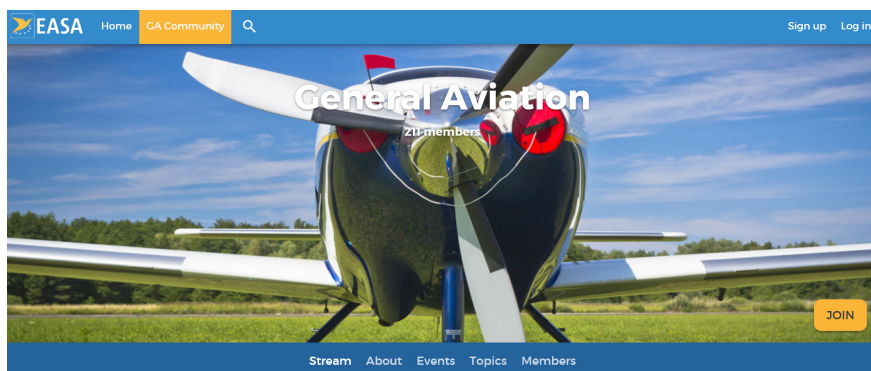
Prescrizioni e sviluppi futuri

GA-Roadmap 2.0: incontro AESA a Vienna

L'«EASA Annual Safety Conference 2018» si svolgerà a novembre a Vienna e, come già lo scorso anno, sarà incentrata sull'aviazione generale. Ci si può iscrivere sul [sito web dell'AESA](#). L'incontro durerà due giorni e informerà in merito ai traguardi della der GA Roadmap finora raggiunti, allo stato attuale dei lavori e alla futura GA Roadmap 2.0.

EASA GA Community

Nel corso dell'Aero 2018 l'AESA ha presentato la «GA Community». Si tratta di un forum online tramite il quale si può entrare in contatto diretto con l'agenzia. I responsabili dell'aviazione generale presso l'AESA sono a disposizione per rispondere ai vostri contributi costruttivi. Il forum è l'occasione ideale per promuovere la comprensione reciproca e per delineare problemi e soluzioni.



La «GA Community» dell'AESA permette il contatto diretto con l'agenzia.

.....

Material informativo e Guidance Material



Syllabus Template
PPL(H)



Syllabus Template R22
Type Rating



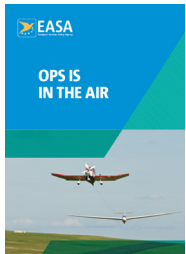
Syllabus Template TMG



EASA
Easy Access Rules



EASA GA Roadmap
(Update 2018)



Ops is in the air
(Update 2018)



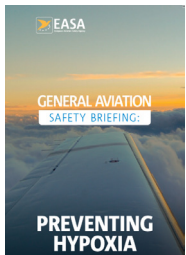
What's new in aircrew?
(Update 2018)



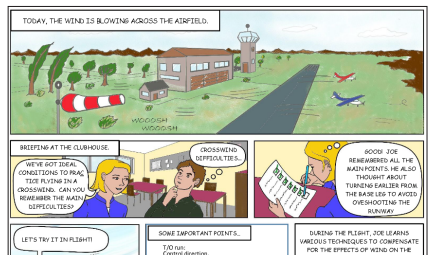
GA Airworthiness
(Update 2018)



Flying in the EU:
Maintenance



GA safety briefing:
Preventing hypoxia



EASA Sunny Swift 04/2018: 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