

Ufficio federale dell'aviazione civile

Newsletter 03/2019

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@bازل.admin.ch. La presente newsletter e altre informazioni sono disponibili sul nostro sito: www.bازل.admin.ch/flight-school

Aggiornamento GM/INFO CL OM/TM

Il Guidance Material sui manuali d'esercizio e di formazione degli ATO è stato nuovamente aggiornato ([Download](#)). Un elenco dettagliato delle modifiche apportate con questa quarta revisione è disponibile nella sezione «Log of Revision» del documento. Sono stati integrati o modificati diversi temi: advanced UPRT, area 100 KSA, cancellazione delle 100 ore di teoria per la licenza PPL, nuove disposizioni giuridiche per TRI, CB-IR, EIR, MCC e molto altro.



Guidance Material per manuali ATO

Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) nei simulatori di volo

A partire dal 20.12.2019 sarà applicabile il [CS-FSTD\(A\) Issue 2](#). Questa nuova «certification specification» ammette il ricorso a simulatori full flight per la formazione UPRT, definisce il concetto di «validated training envelope» ed estende i requisiti per i simulatori. A partire dal 20 dicembre 2019 una formazione UPRT effettuata su simulatori di volo che non sono conformi alla CS-FSTD(A) Issue 2 non potrà più essere riconosciuta. Nella [Newsletter 02/2019 Scuole di volo e aviazione leggera](#) l'UFAC ha riferito dettagliatamente sui cambiamenti nei programmi di formazione dell'ATO dovuti all'UPRT.

Parte M light: possibilità di rivolgersi a una CAO invece che a una CAMO

Con la nuova Parte M light entreranno in vigore il 24.03.2020 diverse facilitazioni nei settori del mantenimento dell'aeronavigabilità e della manutenzione degli aeromobili. Queste nuove prescrizioni si applicano agli aeromobili con un peso fino a 2'730 kg e agli elicotteri con un numero massimo di 4 posti a sedere e un peso massimo di 1'200 kg in esercizio secondo la Parte NCO.

Finora gli ATO commerciali (non club/associazioni bensì cerchia aperta di persone) dovevano fare verificare l'aeronavigabilità dei propri aeromobili da una CAMO, conformemente alla Parte M. Secondo la Parte M light tale verifica potrà essere affidata anche a una CAO («Combined Airworthiness Organisation»). Questo nuovo tipo di organizzazione dispone di un'autorizzazione semplificata con privilegi combinati per la manutenzione, il mantenimento e la verifica dell'aeronavigabilità. Ulteriori vantaggi della Parte M light sono riassunti nel volantino dell'AESA per l'aviazione generale [Maintaining your aircraft](#). Anche la normativa corrispondente è già disponibile nella sezione [Easy Access Rules](#).

Informazioni sull'esame di radiotelegrafia VFR

L'esame orale di radiotelegrafia VFR è parte integrante della teoria. Per tale ragione deve essere sostenuto entro 18 mesi, come la parte scritta.



Part-M Light porta sollievo che colpisce anche gli ATO e i DTO

Programmi di addestramento

Area 100 Knowledge, Skills and Attitude (KSA)

Nella [Newsletter 03/2018 Scuole di volo e aviazione leggera](#) vi abbiamo informati per la prima volta su questo nuovo elemento delle lezioni teoriche dei corsi di formazione per ATPL, MPL e CPL. Si tratta di verifiche che le scuole di volo devono sostenere insieme agli allievi.

Lo scopo è raggiungere un maggiore livello di apprendimento. Invece di doversi ricordare le risposte solo durante l'esame, si tratta di comprendere i contenuti a un livello superiore e di accrescere le proprie competenze. La competenza si compone di conoscenze, capacità e modelli di comportamento che contribuiscono al successo di un'azione: quello che in inglese si dice knowledge, skills and attitude. **Ci troviamo a metà della fase introduttiva di quattro anni, che durerà fino al 31.01.2022.**¹

L'AESA ha già condotto due workshop per le scuole di volo e per le autorità. Siamo stati soddisfatti della partecipazione delle scuole di volo svizzere e durante il dibattito abbiamo potuto discutere, ad esempio, dell'attuazione di Area 100 KSA nelle piccole scuole di volo. È risultato chiaro che in questo ambito è richiesta la creatività e la competenza delle ATO, mentre le autorità ricoprono un ruolo solo minore. Le presentazioni tenute durante i due workshop sono disponibili sul sito Internet dell'AESA ([2018](#) e [2019](#)).

Istituzione della nuova materia 090 Communications

Finora la materia Communication era suddivisa in 091 VFR e 092 IFR. D'ora in avanti, invece, ci sarà un'unica materia. Ciò avrà ripercussioni sui programmi dei corsi e sugli esami di teoria dell'UFAC. L'Ufficio ha fissato un periodo transitorio²: dal 31.07.2020 al 31.01.2022 offrirà contemporaneamente la possibilità di svolgere i due tipi di esame, aventi rispettivamente la vecchia e la nuova base teorica.

1 ED Decision 2018/001/R

2 Vedi [Newsletter 01/2019 Scuole di volo e aviazione leggera](#) su www.bazl.admin.ch/flight-school

Operazioni

Turbolenze di scia causate dagli elicotteri

L'applicazione di procedure contro le turbolenze di scia costituisce un tema importante già nella formazione di base. Tuttavia molti piloti ignorano che anche gli elicotteri causano forti turbolenze di scia. Ciò avviene ogni volta che viene generata portanza. Nel caso degli aeroplani questo fenomeno si verifica non appena la ruota anteriore si solleva da terra e fino a quando tocca di nuovo il suolo; nel caso degli elicot-



Attenzione all'invisibile

teri, invece, il pericolo permane naturalmente anche in fase di hover taxi e fino a quando il peso dell'apparecchio è completamente appoggiato a terra. Bisognerebbe mantenere una distanza di sicurezza dall'elicottero pari a tre volte il diametro del rotore: ciò sia durante il rullaggio che nella fase di decollo e atterraggio. Inoltre, bisognerebbe attendere almeno 90 secondi prima di mettersi sulla traiettoria di volo di un elicottero. Maggiori informazioni sono disponibili sul nostro sito di [Stay Safe](#), e nella Advisory Circular della FAA [AC 90-23G](#).

Piani di volo: aggiornare regolarmente l'EOBT e l'ETA

Più volte al giorno, in Svizzera, vengono avviate attività di search and rescue (SAR) a causa di falsi allarmi: 887 volte nel 2018. Ciò succede perché i piani di volo diventano attivi a partire dall'EOBT e il servizio SAR viene attivato dopo 30 minuti dall'ETA se il piano di volo non è chiuso. In questo modo si perde tempo prezioso, che manca invece per gli incidenti reali. **Aggiornate sempre il piano di volo in caso di posticipo del EOBT e informate sempre l'ATC in caso di ritardo dell'ETA.** Maggiori informazioni: [SERA](#)¹.

1

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

Prescrizioni e sviluppi futuri

Licenze per meccanici: passaggio dalle licenze nazionali alle licenze AESA

La Continuing Airworthiness Regulation è stata ampiamente rivista nel quadro della roadmap per l'aviazione generale, e ciò ha riguardato anche le licenze per meccanici: le licenze nazionali M devono essere sostituite entro il 1° ottobre 2020 dalla licenza L Part-66. Il cambio avviene solo su richiesta tramite il [Form 19](#). I privilegi e le limitazioni attuali vengono trasferiti alle nuove licenze. Le licenze B1.2 vengono integrate con le categorie L1 e L2 e le limitazioni esistenti. Per l'aviazione generale esiste ora, oltre alla licenza L, anche la licenza B2L, che riguarda i sistemi (avionica). Per maggiori informazioni si rimanda all'opuscolo dell'AESA [Maintaining your aircraft, Continuing Airworthiness Regulation](#) e alla sezione [Aircraft Maintenance Personnel](#) del sito dell'UFAC.

Ore di volo e addestramento sugli aeromobili riportati nell'Annex I

La nuova Basic Regulation ammette che le scuole di volo utilizzino gli aeromobili riportati nel suo Annex I. La Parte ORA e la Parte DTO sono state adeguate di conseguenza.¹ Si distingue tra due casi:

1. Aeromobili con ICAO certificato di aeronavigabilità: La scuola stessa a valutare l'idoneità per l'addestramento;
2. Aeromobili senza ICAO certificato di aeronavigabilità: La scuola deve inviare un rapporto di valutazione e inoltre l'UFAC (nel caso del DTO la società QCM) deve effettuare un processo di valutazione.

In entrambi i casi, la scuola di volo deve indicare nell'[elenco degli aeromobili](#) che si tratta di aeromobili dell'allegato I e inviare il certificato di aeronavigabilità. L'UFAC/QCM deve in ogni caso approvare l'uso di questi aeromobili.

Le ore di volo possono essere conteggiate se la categoria, la classe o il modello dell'aeromobile corrispondono alle definizioni e ai requisiti contenuti nella Parte FCL (ad es.: Aeroplane, SEP).²

¹ (EU) 2019/1747, sono affetti gli aeromobili indicati nell'Annex I (a), (b), (c) e (d) della [Basic Regulation](#).
² L'AMC corrispondente non è ancora stato pubblicato; eventuali modifiche saranno comunicate nuovamente.

Informazioni e Guidance Material



EASA
Easy Access Rules



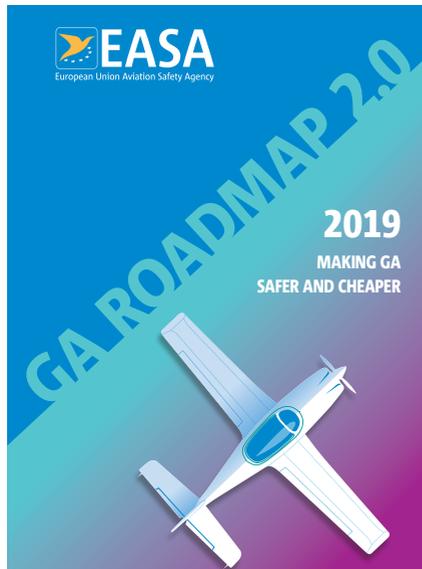
Ops is in the air
(Update 2018)



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