

ATO-Zertifizierung: Arbeit aufgenommen

Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der SHA und des Bazl-Leiters Sektion Leichtaviatik und Flugschulen hat sich am 11. Juli 2017 ein erstes Mal getroffen und die Prioritäten für die ATO-Zertifizierung von Flugschulen festgelegt. Bis Ende Herbst sollen für Flugschulen Mustermanuals vorliegen, die nach Anpassung auf den eigenen Betrieb für die Zertifizierung verwendet werden können.

Grössere Flugschulen, welche Ausbildungslehrgänge bis Stufe CPL / ATPL anbieten, sind bereits seit längerer Zeit nach den neusten Vorgaben von EASA Flight Crew Licencing (FCL) zertifiziert (ATO Section II). Dabei wurde festgehalten, dass die effektiv gelebte Praxis auch in den Manuals beschrieben sein muss. Das ist heute nicht immer der Fall und muss entsprechend angepasst werden. Eine grosse Herausforderung stellt zurzeit die Übernahme der Vorgaben für die Type Rating-Kurse auf Basis von Operational Suitability Data (OSD) dar.

Aufwendige Anpassungen

Die Vorgaben für die Pilotenausbildung (OSD) werden neu von den Herstellern definiert und sind gerade im theoretischen Teil viel umfangreicher als bisher. So muss beispielsweise ein Kandidat für die Umschulung auf einen EC-120 neu fast 20 Stunden Theorieunterricht nachweisen. Zudem werden im praktischen Bereich Vorgaben für die korrekte Ausbildungsmethodik definiert. Die Anpassung der bestehenden Syllabi, Unterrichtsmaterialien und praktischen Umsetzung in der Schulung gestaltet sich deshalb sehr aufwendig.

Zertifizierung der kleineren Schulen

Die kleineren Flugschulen (ATO Section I) müssen bis April 2018 zertifiziert sein. Da die bestehenden Unterlagen der ehemaligen RF nicht mehr den EASA-Anforderungen entsprechen, müssen alle Unterlagen neu verfasst, eingereicht und vom Bazl zertifiziert werden. Der grosse Teil der Flugschulen wird an einen bereits bestehenden kommerziellen Betrieb (AOC) mit existierendem Managementsystem angegliedert. Hier muss sichergestellt werden, dass der personelle und administrative Aufwand so gering wie möglich bleibt. Obwohl Declared Training Organizations (DTO) ebenfalls für Helikopter-Flugschulen möglich sind, stellt



Robinson R22 Beta II: idealer und kostengünstiger Basistrainer.

Foto: volcano

die Limite, nur auf Helikoptern mit bis zu fünf Plätzen Schulen zu dürfen, eine sehr grosse Einschränkung dar.

Tätigkeiten der Arbeitsgruppe

An der letzten Sitzung im Juli wurden die dringenden und wichtigen Arbeiten identifiziert und deren Umsetzung festgelegt. Die Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass der zu erwartende Aufwand auf beiden Seiten (Industrie wie Bazl) mit Standardmanuals massiv reduziert werden kann. Die Dokumente werden als Entwurf durch das Bazl erstellt, im Herbst in der Arbeitsgruppe diskutiert und anschliessend freigegeben. Dabei stellt die Industrie sicher, dass das Fachwissen aus der Helikopterschulung der letzten Jahrzehnte eingebracht wird und eine Best Practice Lösung entwickelt werden kann. Nach Abschluss der Arbeiten koordiniert die SHA zusammen mit dem Bazl die Verteilung der Manuals an die Flugschulen. Die zu entwickelnden Manuals werden speziell auf die Bedürfnisse der Helikopterschulungen angepasst und umfassen folgende Elemente: Operating Manual, Training Manual sowie Syllabi für LAPL,



Christian Müller.

Foto: photo-motions

PPL, Mountain, NIT sowie zwei Type Rating Syllabi auf Basis der OSD. Mit diesen Unterlagen sind die Unternehmen in der Lage, die Unterlagen an ihren Betrieb anzupassen, unkompliziert fertigzustellen und zügig zertifizieren zu lassen.

Das Bazl und die Industrie sind daran interessiert, dass dieser Prozess so einfach als möglich umgesetzt wird und unsere Helikopterpiloten weiterhin sicher, praxisorientiert und effizient geschult werden können. **cp**

Christian Müller
Vorstandsmitglied SHA
CEO Next Generation Flight Training (NGFT)