

Motorfluggruppe Thun Mitglieder Information

Die wichtigsten MFGT relevanten EASA Neuerungen übersetzt und zusammengefasst von Hans Fuchs und Hugo Stähli

Good Airmanship ist wie bis anhin oberstes Gebot in der MFGT

EASA Part-NCO changes for pilots and aircraft holders

Wofür steht NCO?

Steht für nicht-gewerblichen Betrieb von nicht komplexen Luftfahrzeugen.

Wer ist betroffen?

Alle Pilot/innen und Luftfahrzeughalter/innen von Luftfahrzeugen im nicht-gewerblichen Betrieb, die folgende Kriterien erfüllen:

Flugzeuge*

- maximal 5'700 kg MTOM; und
- zertifiziert für maximal 19 Passagiere; und
- zertifiziert für nicht mehr als eine/n Piloten/in; und
- ohne Turbojet-Antrieb

*Obwohl leichte (maximal 5'700kg MTOM) zweimotorige Turboprop Flugzeuge unter die EU Definition komplexer Luftfahrzeuge fallen, wurde für diese auf EU Ebene eine Ausnahmeregelung für den nicht gewerblichen Betrieb vereinbart. Sie werden gemäß Part NCO betrieben.

NCO Generell

Der PIC ist verantwortlich für:

1. Sicherheit des Flugzeuges und Besatzungsmitglieder, Passagiere und Cargo an Bord
2. Die Durchführung und Beendigung des Fluges, sowie diversion of flight im Sinne der Sicherheit
3. Die Sicherstellung, dass operationelle Verfahren und Checklisten eingehalten sind
4. Den Antritt eines Fluges nur wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - Das Flugzeug ist lufttüchtig
 - Das Flugzeug ist entsprechend registriert
 - Instrumente und benötigte Ausrüstung für die Durchführung des geplanten Fluges sind vorhanden, eingebaut und funktionstüchtig (Ausser MEL erlaubt inoperatives Ausrüstungsteil)

Der **Anhang zum Lufttüchtigkeitszeugnis** wurde aus den Flugzeugdokumenten entfernt.

Der bis anhin vom BAZL ausgestellte Zulassungsbereich des Luftfahrzeuges wird durch folgende Regelung ersetzt:

Der «Pilot in Command (PIC)» ist dafür verantwortlich, anhand der eingebauten Instrumente und der Musterzulassung zu bestimmen, welche Flüge mit dem Luftfahrzeug möglich sind (IFR/VFR, Tag/Nacht).

Motorfluggruppe Thun Mitglieder Information

Dokumente, Manuals und Informationen

Folgende Dokumente in Original oder Kopien sind mitzuführen:

1. Aircraft Flight Manual AFM
2. Original of certificate of Registration
3. Original Certificate of Airworthiness
4. Noise Certificate, if applicable
5. List of special permits, if applicable
6. Radio Operator Licencer, if applicable
7. Nachweis Haftpflichtversicherung
8. Logbuch
9. Kopie des Flugplans (ATS Flightplan), if applicable
10. Gültige Aeronautical Charts für die geplante Flugroute und alle Routen die für eine eventuelle Ausweichroute in Frage kommen
11. Informationen über Verfahren und visuelle Signale bei Interceptionen
12. Minimum Equipment List MEL
13. Andere zugehörige Dokumente, wie zusätzliche Flugpläne, Weight and Balance Berechnungen etc. die für den Flug nützlich erscheinen. Bei einfachen Flügen (kurzen, einfachen Navigationsflügen, einfache Beladung und Flüge auf der Volte) genügen glaubhafte Erklärungen über durchgeführte Flugplanung. Gültige Lizenzen und Medical Nachweis sind immer mitzuführen. Elektronische Hilfen (iPad, iPhone, Tablet, GPS etc.) sind generell erlaubt, solange die entsprechenden Dokumente nicht im Original verlangt werden. Die elektronischen Geräte dürfen die Fluginstrumentierung nicht beeinflussen. Der Zugriff auf die elektronischen Informationen und deren Daten müssen gewährleistet sein.
Als Backup ist das Mitführen einer ICAO Karte empfohlen.

Fuel und Oil supply

Innerhalb Sichtdistanz des Flugplatzes muss Fuel Reserve für 10 Minuten auf aktueller Flughöhe an Bord sein

Der PIC soll einen Flug nur beginnen mit genügend Fuel und Öl an Bord für folgende Bedingungen:

Für VFR Flüge

Für Tagflüge mit Start und Landung auf demselben Flugplatz, immer in Sichtverbindung mit diesem, muss genügend Fuel an Bord sein für die geplante Flugdauer und einer Reserve von mindestens 10 Minuten auf normaler Reiseflughöhe.

Für Tagflüge auf auswärtige Flugplätze muss Fuel für den geplanten Flug, plus eine Reserve für mindestens 30 Minuten auf normaler Reiseflughöhe an Bord sein.

Für Nachtflüge erhöht sich die geforderte Reserve auf mindestens 45 Minuten

Motorfluggruppe Thun Mitglieder Information

Destination and Alternate Aerodromes

Ein Alternate ist nicht verlangt, wenn:

Auf dem geplanten Flugplatz VMC Bedingungen erfüllt sind 1 Stunde vor oder nach ETA, oder ab aktueller Startzeit ATD (Actual Time of Departure) bis 1 Stunde nach geplantem ETA.

VMC Bedingungen sind abhängig vom Luftraumtyp des Flugplatzes.

Für alle MFGT Piloten gilt:

1 Alternate Aerodrome + 45 Minuten Fuel Reserve ist bei allen Flügen einzuplanen (wie bisher!)

Refuelling with Passengers on board

AVGAS darf nur getankt werden ohne Passagiere an Board

Use of supplemental Oxygen

Alle Besatzungsmitglieder müssen supplemental oxygen verwenden, wenn die Druckhöhe zwischen 10'000 und 13'000 ft liegt für länger wie 30 Minuten.

Über einer Druckhöhe von 13'000ft ist für alle Flugzeuginsassen der Gebrauch von supplemental oxygen vorgeschrieben.

Operation VFR by Day

Für VFR Flüge am Tag müssen die Flugzeuge folgende Instrumente und Messgeräte aufweisen:

1. Magnetic Heading
2. Zeitmessung in Stunden, Minuten und Sekunden
3. Höhenmesser (Druckhöhe)
4. Indicated airspeed, Mach number if applicable

Hand fire extinguishers

Flugzeuge sind mit einem Handfeuerlöscher auszurüsten. Ausgenommen ELA1* und TMG

*ELA1 ist ein Motorflugzeug mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von maximal 1200kg, das nicht als technisch kompliziertes, motorbetriebenes Luftfahrzeug einzustufen ist.

Emergency Locator Transmitter

ELT's müssen simultan auf 121.5MHz und 406MHz senden können.

Die eingebauten ELT's in den Flugzeugen der MFGT erfüllen diese Anforderung