

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

### Information hinsichtlich der Erstellung von Schulungsprogrammen und Lehrplänen (inkl. Verwendungsgenehmigung von einzelnen Flugsimulationsübungsgeräten)

#### Inhaltsverzeichnis

1 Zweck	1
2 Geltungsbereich	1
3 Geltungszeitpunkt	1
4 Beschreibung/Regelung	2
4.1 Erteilung von Anwendungsgenehmigungen für Flugsimulationsübungsgeräte	2
4.1.1 Compliance Monitoring System	2
4.1.2 Anerkennung (Credits)	3
4.1.3 UPRT	6
4.1.4 Unterschiede	7
4.1.5 Änderungen	7
4.1.6 Einschränkungen	7
4.2 Anwendungsgenehmigungen, welche vor dem 28. Oktober 2014 erteilt wurden	7
4.3 Betriebliche Eignungsdaten (OSD)	7
4.4 Schulungs-/Überprüfungsprogramme (Training-/Checking Programmes)	8
4.5 Lehrpläne (Syllabi)	8
4.6 Simulatorunterrichtspläne (Simulator Lesson Plans)	9
4.7 Schulungs- und Überprüfungspersonal	10
4.8 Missbrauch	10
4.9 Sonstige Informationen	10
5 Anhänge und Anlagen	11
6 Hinweise	11

#### **1 Zweck**

Mit der Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung in Bezug auf den Flugbetrieb („Air Operations Regulation“), der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, wurde die Verwendung von Flugsimulationsübungsgeräten (FSTDs) im Rahmen der Durchführung von Schulungen für Flugbesatzungen neu geregelt.

Mit dem gegenständlichen Operations Information Letter (OIL) werden den betroffenen Betreibern von Luftfahrtunternehmen die von der Austro Control GmbH (ACG) festgelegten Verfahren zur Kenntnis gebracht bzw. die Betreiber über die Thematik der Schulungsprogramme, der Lehrpläne und der Verwendung von FSTD zusammenfassend informiert. Mit der Revision 3 wird das Thema UPRT (Upset Prevention and Recovery Training) eingefügt.

#### **2 Geltungsbereich**

Dieser OIL betrifft Organisationen (Luftfahrtunternehmen) mit Flächenflugzeugen (Aeroplanes) im gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT).

#### **3 Geltungszeitpunkt**

Dieser OIL wird auf der Homepage der Austro Control GmbH (ACG) veröffentlicht und gilt ab dem Datum seiner Veröffentlichung. Seine Revisionen sind ebenfalls ab dem Datum ihrer Veröffentlichung anwendbar.

**OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3****4 Beschreibung/Regelung****4.1 Erteilung von Anwendungsgenehmigungen für Flugsimulationsübungsgeräte**

Gemäß Auffassung der ACG und in Übereinstimmung mit anderen europäischen Luftfahrtbehörden sollen Anerkennungen für die Schulung, Prüfung und Überprüfung von Flugbesatzungen unter Verwendung von Flugsimulationsübungsgeräten im Teil-D des Betriebshandbuchs (ORO.MLR.101) vom Betreiber (Luftfahrtunternehmen) abgebildet werden.

Hinsichtlich der Durchführung von Schulungen werden in ORO.FC.145 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 idgF folgende Bestimmungen festgelegt:

- Im Fall von gewerblichem Luftverkehrsbetrieb müssen Schulungs- und Überprüfungsprogramme, einschließlich der Lehrpläne und der Verwendung einzelner Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), von der zuständigen Behörde genehmigt sein.
- Das FSTD muss das vom Betreiber eingesetzte Luftfahrzeug so weit wie möglich nachbilden. Unterschiede zwischen dem FSTD und dem Luftfahrzeug sind in einer Einweisung oder Schulung in der erforderlichen Weise zu beschreiben und zu behandeln.
- Der Betreiber hat ein System zu erstellen, mit dem Änderungen am FSTD in angemessener Weise überwacht werden, mit dem sichergestellt wird, dass sich die Änderungen nicht auf die Angemessenheit der Schulungsprogramme auswirken.

In diesem Zusammenhang wird außerdem auf die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 idgF hinsichtlich Flugbesatzung, insbesondere ORA.FSTD.100(b), sowie auf die Anmerkungen der EASA Opinion 03/2011 (Punkt 123) hingewiesen.

*Since there was never a requirement to provide the user of an FSTD (in this case ATOs or AOC holders) with a 'user approval' as a single document, the approval to use an FSTD will become part of the ATO certificate (appendix) or of the training manual (OM-D) of AOC holders in connection with the approved training programmes.*

**4.1.1 Compliance Monitoring System**

Ein Luftfahrtunternehmen hat die Eignung eines FSTD unter Berücksichtigung des „Qualification-Levels“ und weiterer Kriterien der entsprechenden FSTD Qualifikationsbescheinigung(en) im Rahmen des „Compliance Monitoring System“ (CMS) unter Einbeziehung der verantwortlichen Person(en) für die Besatzungsschulung sowie der zuständigen Lehrberechtigten (TRI) und Prüfer (TRE) zu bewerten und zu beurteilen.

Ein fortlaufender Auditprozess soll die angemessene Anwendung für Schulung und Überprüfung gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die auf der Qualifikationsbescheinigung beinhaltenen Angaben über „Guidance Information for Training, Testing and Checking Considerations“ (Leitlinien für Ausbildung, Prüfung und Überprüfung) lediglich Anhaltspunkte über allgemeine Möglichkeiten darstellen.

Eine tatsächliche Eignung („fit for purpose“) oder sogar eine Bewilligung zur Verwendung lässt sich daraus nicht ableiten und muss jedenfalls vom Anwender festgestellt und nachgewiesen werden.

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

Diesbezüglich ist auch GM1 ORA.FSTD.100 lit. u) zu berücksichtigen:

*... It is worth noting that simulator users are required to satisfy themselves that the training devices they use are assessed for continued suitability, as part of their own CMP. ...*

Allfällige Einschränkungen oder vorübergehende Defekte an den verwendeten FSTDs müssen im Rahmen der Schulungs- und Überprüfungsprogramme berücksichtigt werden und die ggf. betroffenen Schulungs- oder Überprüfungs-elemente zu einem anderen Zeitpunkt oder an einem anderen geeigneten FSTD nachgeholt werden. Mängel, welche zur Abweichung vom Schulungs- oder Überprüfungsprogramm führen und/oder den Genehmigungsumfang beeinträchtigen, sind der Austro Control GmbH unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

### 4.1.2 Anerkennung (Credits)

Es sind mindestens die folgenden flugbetrieblichen Anerkennungen im Rahmen der Schulung und Überprüfung von Flugbesatzungen im Teil-D des Betriebshandbuches abzubilden und zur Genehmigung durch den zuständigen Flugbetriebsinspektor (POI) bei der ACG einzureichen:

- Betreiber-Umschulung und Überprüfung (ORO.FC.220);
- Unterschiedsschulung und Vertrautmachen (ORO.FC.125);
- Kommandantenlehrgang (ORO.FC.205);
- Wiederkehrende Schulung und Überprüfung (ORO.FC.230) <sup>(1)</sup>;
- Befähigung des Piloten zum Führen eines Luftfahrzeugs von jedem Pilotensitz (ORO.FC.235);
- Fortlaufende Flugerfahrung (FCL.060);
- Alternatives Schulungs- und Qualifizierungsprogramm (ORO.FC.245);
- Schulung und Überprüfung für Flugbetrieb mit Sondergenehmigungen (SPA.LVO, SPA.PBN, etc.);
- Qualifizierung und Überprüfung von Strecken-/Bereichs- und Flugplatzkenntnissen bzgl. des Kommandanten (ORO.FC.105);
- Ablösung von Flugbesatzungsmitgliedern während des Flugs (ORO.FC.A.201).

<sup>(1)</sup> In diesem Zusammenhang sind folgende Bestimmungen zu beachten:

#### [AMC1 ORO.FC.230 (a)(4)(i)(A)]

*The aircraft/FSTD training programme should be established in a way that all major failures of aircraft systems and associated procedures will have been covered in the preceding 3 year period.*

#### [AMC1 ORO.FC.230 (e)(1)]

*Training and checking provide an opportunity to practice abnormal/emergency procedures that rarely arise in normal operations and should be part of a structured programme of recurrent training. This should be carried out in an FSTD whenever possible.*

#### [AMC1 ORO.FC.230 (e)(2)]

*The line check should be performed in the aircraft. All other training and checking should be performed in an FSTD, or, if it is not reasonably practicable to gain access to such devices, in an aircraft of the same type or in the case of emergency and safety equipment training, in a representative training device. The type of equipment used for training and checking should be representative of the instrumentation, equipment and layout of the aircraft type operated by the flight crew member.*

**OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3**[AMC1 ORO.FC.230 (e)(3)]

*Because of the unacceptable risk when simulating emergencies such as engine failure, icing problems, certain types of engine(s) (e.g. during continued take-off or go-around, total hydraulic failure), or because of environmental considerations associated with some emergencies (e.g. fuel dumping) these emergencies should preferably be covered in an FSTD. If no FSTD is available, these emergencies may be covered in the aircraft using a safe airborne simulation, bearing in mind the effect of any subsequent failure, and the exercise must be preceded by a comprehensive briefing.*

[Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 idgF]

*Artikel 10b (1): Flugsimulationsübungsgeräte (Flight Simulation Training Devices, FSTD), die für die Ausbildung, Prüfung und Befähigungsüberprüfungen von Piloten bzw. Kompetenzbeurteilungen verwendet werden, ausgenommen Entwicklungsübungsgeräte, die für die Testflugausbildung verwendet werden, müssen den technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren der Anhänge VI und VII entsprechen und müssen zertifiziert sein.*

Beispielsweise können die Anerkennungen der jeweiligen Schulungs- und Überprüfungsinhalte in einer Tabelle dargestellt werden (siehe nächste Seite).

**OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3**

Training Programme:	A320	Variant(s):	A320-214 (CFM56-5B4)
Credit(s)		FSTD(s)	
Limitation(s)			
Recurrent Training and Checking	Syllabus A		
	AMC1 ORO.FC.230	(b)(i)(A)	EU-A000000
		(b)(i)(B)	
		(b)(i)(C)	EU-A000000
		(b)(i)(D)	AT-FFS-1234
		(b)(i)(E)	
		(b)(i)(F)	
	AMC1 SPA.LVO.120	EU-A00000	
	SIB 2014-20		
	Syllabus B		
	AMC1 ORO.FC.230	(b)(i)	DE-1A-XXXX
	AMC3 CAT.OP.MPA.115	EU-A00000	
	AMC1 CAT.OP.MPA.255		
	AMC1 CAT.OP.MPA.290	EU-B00000	
	GM1 CAT.OP.MPA.295		
	AMC1 SPA.LVO.120	EU-A00000	LVO only at LOWW
	SIB 2014-9	DE-1A-XXXX	
	Syllabus C		
	AMC1 ORO.FC.230	(b)(i)	EU-UKXX0123
	AMC1 SPA.LVO.120	EU-A00000	LVO taxi training only at night conditions
AMC1 ORO.FC.230 (c)	EU-A0000 EU-UKXX0123		
SIB 2013-02			
SPA.PBN	AMC 20-26 Appendix 2	AT-FFS-123	Chapter 7.2 item 2.(3) 'TOGA to LNAV' function not installed
	AMC 20-27 Appendix 5		
	AMC 20-28 Appendix 4	EU-A00000	LPV Apch Training only at LFPB Rwy 27
(...)	(...)	(...)	(...)

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

### Hinweise:

- Die Anerkennung von Schulungs- und Überprüfungsinhalten muss in Abhängigkeit der jeweiligen Qualifizierungsstufe („Qualification-Level“) des FSTD gem. der in der Anlage 1 (*ist gegenwärtig in Vorbereitung und wird alsbald ebenfalls im Internet veröffentlicht*) dargestellten Tabelle für „Full Flight“ Simulatoren („FFS“) entsprechen.
- Eine teilweise Anerkennung von Schulungs- und Überprüfungsinhalten auf FTDs ist ggf. unter bestimmten Umständen in Abhängigkeit der Anforderungen gem. Anlage 9 zu Teil-FCL möglich.
- Die Anerkennungen von Prüfungen sind unabhängig von diesem OIL ausschließlich innerhalb einer ATO zu genehmigen (Zuständigkeit der Abteilung LSA/PEL der ACG).

### 4.1.3 UPRT (Upset Prevention and Recovery Training)

Betreiber müssen die Möglichkeiten und Einschränkungen von FSTDs im Allgemeinen, sowie von den verwendeten Simulatoren im Besonderen, kennen und verstehen. Insbesondere wenn ein Training außerhalb der normalen Flugbereichsgrenzen des Luftfahrzeuges („normal flight envelope“) stattfinden soll, sind die Konsequenzen möglicher Fehlausbildung („negative training“) zu berücksichtigen.

Die Flugbereichsgrenzen von FSTDs stimmen in der Regel mit dem simulierten Luftfahrzeug überein und werden in diesem Kontext üblicherweise als „validated training envelope“ (VTE) bezeichnet.

Diesbezüglich wird an dieser Stelle ausdrücklich auf Punkt 4.8 (Missbrauch von FSTDs) hingewiesen und werden die Betreiber darauf aufmerksam gemacht, dass ein FSTD nur innerhalb des Umfangs der entsprechenden Qualifikationsstufe eingesetzt werden darf.

Ein FSTD, welcher für UPRT verwendet wird, muss entsprechend qualifiziert sein, um die Anforderungen an die jeweiligen Lernziele zu erfüllen, ohne dabei eine Fehlausbildung („negative transfer of training“) zu verursachen.

Qualifizierte FSTDs für UPRT sind grundsätzlich Flugsimulatoren „FFS“ der Qualifikationsstufen „Level“ C, CG, D beziehungsweise DG. Für Flugsimulatoren der Qualifikationsstufe „FFS“ Level B gelten Sonderregelungen, die im GM4 zu ORO.FC.220&230 geregelt sind.

Unabhängig davon wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Verwendung von FSTDs der oben genannten Qualifikationsstufen, beispielsweise für die Schulung von vollständigen Strömungsabrissen oder anderweitiger Verwendung außerhalb der gültigen Betriebsgrenzen des Flugsimulationsübungsgerätes „VTE“, unzulässig ist.

Gegenwärtig sehen die FSTD-Beurteilungsverfahren und die Zulassungsspezifikationen für FSTD keine besonderen Anforderungen für UPRT vor.

Die Ausgabe 2 der CS-FSTD(A) vom 03.05.2018 (Executive Director Decision 2018/006/R) beschreibt diesbezüglich erstmals Kriterien für die Erweiterung der Betriebsgrenzen zur Verwendung bei besonderen Flugzuständen. Allerdings werden diese Zulassungsspezifikationen erst nach vollständiger Berichtigung der betroffenen Durchführungsverordnungen, welche derzeit noch in Vorbereitung sind (vgl. EASA Opinion 06/2017), anwendbar.

Zwischenzeitlich werden die Betreiber aufgefordert, die Übereinstimmung mit den anwendbaren Nachweisverfahren zu ORO.FC.220&230 (einschließlich dazugehörige AMC und GM) zu überprüfen und sicherzustellen.

Es wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass einzelne FSTDs, auch abgesehen von einer Verwendung innerhalb des VTE, für bestimmte Schulungselemente teilweise ungeeignet sein können (wie beispielsweise die Simulation von Vereisungsbedingungen oder Windscherungen).

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

Der Umfang der Betreiber-Umschulung (OCC) hat alle jene UPRT-Schulungselemente zu beinhalten, welche gemäß der Betriebsart und den besonderen Einsatzgebieten des Flugbetriebs in einer Risikoanalyse durch den Betreiber ermittelt werden müssen.

(sh. dazu insbesondere GM2 ORO.FC.220&230 und EASA Explanatory Note to Decision 2015/012/R "... *the operator or type conversion courses only need to include some elements, ideally based on the operator's identified risks.*")

Ein vollständiger Nachweis über die Eignung der zur Verwendung beabsichtigten FSTDs für alle relevanten UPRT-Schulungselemente ist der Behörde jedenfalls vorzulegen. Die Genehmigung der berechtigten Schulungs- und Überprüfungsprogramme, einschließlich der entsprechenden Lehrpläne und der Verwendung einzelner Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), ist von der ACG einzuholen.

Weitere Informationen zur Ausgestaltung von Schulungsprogrammen in Zusammenhang mit UPRT stehen in Veröffentlichungen wie z.B. der ICAO (Document 10011 - 'Manual on UPRT'), der IATA („Aeroplane Upset Recovery Training Aid“, AURTA), sowie der Flight Safety Foundation („A Practical Guide for Improving Flight Path Monitoring“) zur Verfügung.

### 4.1.4 Unterschiede

Unterschiede zwischen dem FSTD und dem Luftfahrzeug sind ebenfalls im Teil-D des Betriebshandbuchs in der erforderlichen Weise zu beschreiben und zu behandeln. Weiterführende Bestimmungen sind diesbezüglich im AMC1 ORO.FC.145 (d) veröffentlicht.

### 4.1.5 Änderungen

Der Betreiber hat ein System zu erstellen, mit dem Änderungen am FSTD in angemessener Weise überwacht werden, mit dem sichergestellt wird, dass sich die Änderungen nicht auf die Angemessenheit der Schulungsprogramme auswirken (ORO.FC.145 (e)).

### 4.1.6 Einschränkungen

Das Betriebshandbuch muss im Teil-D alle entsprechenden Einschränkungen eines verwendeten FSTD im konkreten Bezug auf die Durchführbarkeit der Lehrpläne für die Schulung, Prüfung oder Überprüfung feststellen.

## **4.2 Anwendungsgenehmigungen, welche vor dem 28. Oktober 2014 erteilt wurden**

Luftfahrtunternehmen sind aufgerufen im Teil-D des Betriebshandbuchs entsprechende Anpassungen vornehmen, um die in 4.1 beschriebenen Anforderungen zu erfüllen. Insbesondere ist bei Anwendungsgenehmigungen, welche vor dem 28. Oktober 2014 erteilt wurden, auf die Bestimmung gem. ORO.FC.145 (e) hinzuweisen.

## **4.3 Betriebliche Eignungsdaten (OSD)**

Luftfahrtunternehmen haben bei der Erstellung von Schulungsprogrammen und Lehrplänen die einschlägigen Elemente, die im verbindlichen Teil der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind, mit aufzunehmen. Siehe diesbezüglich auch AMC1 ORO.FC.145 (b).

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

Eine Referenz zu verfügbaren OEB- (Operational Evaluation Board) und OSD-Berichten werden von der EASA fortlaufend im Rahmen der „Type Rating & License Endorsement List“ veröffentlicht (siehe Beispiel nächste Seite).



### EASA Type Rating & License Endorsement List Flight Crew – All Aircraft excluding Helicopters 15 Jan 2015

Manufacturer	Aircraft Model / Name	License Endorsement	Variants	Complex	SP / SP HPA / MP	OEB FC REPORT / OSD FC available	Remarks
Bombardier Inc.	BD-100-1A10 - Challenger 300 - Challenger 350	CL30	X	X	MP	X	OSD FC, dated 15 Sep 2014

Gem. Art. 7a Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 69/2014 (zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 748/2012) gelten vom OEB gemäß JAA-Verfahren bzw. von der EASA vor Inkrafttreten dieser Verordnung erstellte Berichte als gemäß Anhang I (Teil-21) 21A.21 lit. e genehmigte betriebliche Eignungsdaten.

Inhaber einer Musterzulassung haben die betrieblichen Nutzungsdaten an alle bekannten EU-Nutzer des entsprechenden Luftfahrzeugs zur Verfügung zu stellen (siehe 21.A.62 Abschnitt B).

#### 4.4 Schulungs-/Überprüfungsprogramme (Training-/Checking Programmes)

Ein Schulungs- und Überprüfungsprogramm ist eine strukturierte Darstellung über Art und Umfang („footprint“) sämtlicher durchzuführender Schulungs- und Überprüfungselemente ggf. mit Angabe der entsprechenden Schulungs- und Überprüfungsintervalle.

##### [AMC3 ORO.MLR.100]

*Training syllabi and checking programmes should include the following: for flight crew, all relevant items prescribed in Annex IV (Part-CAT), Annex V (Part-SPA) and ORO.FC.*

Eine entsprechende Festlegung über die Verwendung von bestimmten FSTDs ist im Schulungsprogramm nicht erforderlich.

Änderungen am Schulungsprogramm sind jedenfalls genehmigungspflichtig und werden gem. ACGV TP 23b (zzgl. des Aufwands gem. TP 92) verrechnet.

#### 4.5 Lehrpläne (Syllabi)

Ein Lehrplan ist eine detaillierte Beschreibung von Schulungsinhalten für die einzelnen Einheiten des Schulungsprogramms.



**OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3**

Lehrpläne sollten zumindest folgende Bausteine beinhalten:

- Technical Objectives
- CRM Objectives <sup>(2)</sup>
- Lesson Overview
- Lesson Elements
- Completion Standards
- Materials and Equipment

<sup>(2)</sup> In diesem Zusammenhang sind folgende Bestimmungen zu beachten:

[AMC1 ORO.FC.230 (a)(3)(i)]

*Elements of CRM should be integrated into all appropriate phases of recurrent training.*

[AMC1 ORO.FC.230 (d)(4)(i)]

*integration of CRM elements into all the phases of the recurrent training by all the personnel conducting recurrent training. The operator should ensure that all personnel conducting recurrent training are suitably qualified to integrate elements of CRM into this training.*

Die Verwendung von FSTDs wird in Zusammenhang mit den Lehrplänen im Rahmen der Anerkennungen (siehe Punkt 4.1) genehmigt (ORO.FC.145 (c)).

Änderungen an den Lehrplänen sind genehmigungspflichtig und werden gem. ACGV TP 23b (zzgl. des Aufwands gem. TP 92) verrechnet.

Die Anerkennung von FSTDs zur Verwendung innerhalb eines Lehrplans ist ebenfalls genehmigungspflichtig und wird gem. ACGV TP 27a (zzgl. des Aufwands gem. TP 92) verrechnet.

**4.6 Simulatorunterrichtspläne (Simulator Lesson Plans)**

Lehrpläne für die Schulung und Überprüfung in einem FSTD sollen sich möglichst an flugbetrieblichen Abläufen und Verfahren orientieren.

[GM1 ORO.FC.230 lit.c)]

*When an FSTD is used, the opportunity should be taken, where possible, to use LOFT.*

Der ausführliche Simulatorunterrichtsplan, d.h. beispielsweise die konkrete Ausgestaltung eines Ablaufs („Scenarios“) für eine bestimmte Schulungs- oder Überprüfungseinheit wird von der ACG nicht als Bestandteil des Schulungsprogramms oder der Lehrpläne betrachtet. Diese Ablaufpläne, welche sich aufgrund der betrieblichen Anforderungen fortwährend verändern, können als Anlage zum OM-D veröffentlicht werden, ohne hierfür eine Genehmigung beantragen zu müssen. Diese Anlagen sind jedoch ebenfalls der Behörde vorzulegen (vgl. ORO.GEN.130 (c)).

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

Ein Simulatorunterrichtsplan sollte zumindest folgende Bausteine beinhalten:

- Briefing Guide
- Flight Simulator Profiles (per Segment)
- Initial Conditions
- Simulator Lesson Script (z.B. „LOFT“-Scenario)
- Simulator Lesson Debriefing Guide

Für Neuerstellungen oder allfällige Änderungen an den Simulatorunterrichtsplänen werden keine Gebühren verrechnet, da diese zwar der Behörde zur Kenntnis zu bringen sind, aber nicht als genehmigungspflichtig betrachtet werden.

### 4.7 Schulungs- und Überprüfungspersonal

Das Personal, welches mit der Schulung und Überprüfung von Flugbesatzungen beauftragt wird, muss entsprechend für die Durchführung dieser Schulungen und Überprüfungen unter Verwendung eines Flugsimulationsübungsgerätes angemessen geschult und erfahren sein. Diese Anforderung ist insbesondere auch für betriebsfremdes Personal (d.h. Personal, welches beispielsweise von einer ATO zur Verfügung gestellt wird) zu berücksichtigen.

Darüber hinaus müssen Lehrberechtigte und Prüfer entsprechend für das Erkennen und Bewerten von menschlichen Faktoren und effektives Arbeiten als Besatzung (Crew Resource Management) geschult sein.

#### [AMC1 ORO.FC.230 (d)(5)(i)]

*Training and checking should be provided by the following personnel recurrent checking by the following personnel: operator proficiency check by a type rating examiner (TRE), class rating examiner (CRE) or, if the check is conducted in an FSTD, a TRE, CRE or a synthetic flight examiner (SFE), trained in CRM concepts and the assessment of CRM skills.*

Hinsichtlich UPRT muss der Betreiber sicherstellen, dass diesbezüglich das Lehrpersonal über ausreichende und geeignete Kenntnisse und Kompetenzen verfügt sowie fortdauernde Praxiserfahrung zu diesem Thema nachweisen kann. Darüber hinaus hat der Betreiber das Personal, welches mit der Schulung oder Überprüfung bezüglich UPRT beauftragt wurde, über die jeweiligen Besonderheiten, Möglichkeiten und Einschränkungen der verwendeten Flugsimulationsübungsgeräte zu unterrichten.

(vgl. dazu AMC1 und AMC 2 ORO.FC.220&230 sowie GM5 ORO.FC.220&230)

## OPERATIONS INFORMATION LETTER (OIL) 9/2008 Rev. 3

### 4.8 Missbrauch

Der Anwender (in diesem Fall ein Luftfahrtunternehmen) hat im Management-System ein Verfahren abzubilden, welches eine missbräuchliche Verwendung von Flugsimulationsübungsgeräten ausschließt. Als „Missbrauch“ werden von der EASA u.a. folgende Zustände bezeichnet:

- Use of an FSTD with no valid Part-ORA or EASA accepted qualification.
- Use of an FSTD outside the approved terms of its qualification.
- Use of an FSTD by personnel (even qualified) with insufficient ability to handle and/or operate the simulator because of any lack of specific training, preparation or readiness affecting their performance.
- Use of an FSTD by personnel (even qualified and well trained to operate the simulator) with insufficient ability to conduct a training session, to provide simulated flight training or to achieve training objectives because of any lack of specific training, preparation, readiness or physical / mental reduced fitness affecting its performance.

### 4.9 Sonstige Informationen

Die im Kapitel 4.1.2 erwähnten annehmbaren Nachweisverfahren <sup>[1]</sup> werden von der ACG folgendermaßen ausgelegt:

Als „*not reasonably practicable to gain access*“ stellen ausschließlich wirtschaftliche Aspekte dafür, dass eine Nutzung von Flugsimulationsübungsgeräten unterbleiben soll, grundsätzlich keinen Grund für einen Verzicht auf die geforderte Schulung und Überprüfung in einem für den entsprechenden Zweck qualifizierten und geeigneten FSTD dar.

„*If no FSTD is available*“ bedeutet, dass weltweit kein entsprechend Teil-ORA qualifiziertes Flugsimulationsübungsgerät (FSTD) verfügbar ist. Eine Liste der durch die Agentur qualifizierten FSTDs ist im Internet abrufbar: <https://lisstdis.easa.europa.eu/>

## 5 Anhänge und Anlagen

Keine

## 6 Hinweise

Mit der Veröffentlichung der Revision 3 des gegenständlichen OIL wird der OIL 19/2017 obsolet.