

Berufsprüfung für den Erwerb des eidgenössischen Fachausweises als

Luftfahrzeugtechniker/in -Mechanik und -Avionik

WEGLEITUNG

Der Lesbarkeit zuliebe wird in diesem Dokument nur die männliche Berufsbezeichnung genannt. Selbstverständlich gelten die Ausführungen ebenso für Frauen, die sich für eine Berufsprüfung als Luftfahrzeugtechnikerin -Mechanik oder -Avionik interessieren.

Vorbemerkung

2002 hat die Europäische Union eine staatsübergreifende Luftfahrt-Sicherheitsbehörde, die European Aviation Safety Agency EASA, gegründet. Die Schweiz ist der EASA per 1. Dezember 2006 beigetreten. Das bedeutet, dass unter anderem die bisherigen nationalen Bestimmungen über die Ausweise / Lizenzen für Luftfahrzeug-Unterhaltungspersonal weitestgehend durch EASA Teil 66¹ ersetzt werden. Mit dieser Umstellung entfielen auch die früheren, mit der Lizenzprüfung kombinierten Berufsprüfungen für Luftfahrzeugmechaniker. Diese werden nun ersetzt mit einer de facto Anerkennung der EASA Teil 66 Ausbildung, ergänzt mit einer Beurteilung der praktischen Ausbildung und Erfahrung der Kandidaten im Hinblick auf seine mit hohen Ansprüchen an Fach- und Persönlichkeitskompetenzen verbundenen Tätigkeiten.

Hierbei ist zu beachten, dass für die effektive Freigabe von Luftfahrzeugen zum Betrieb nach Wartungsarbeiten eine Lizenz nach EASA Teil 66 erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund stellt die Berufsprüfung einen reinen Nachvollzug dar, eine Anerkennung – gestützt auf das BBG – der europaweit standardisierten Ausbildung zum Erlangen einer Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal. Der auf diesem Weg erworbene Fachausweis berechtigt den Inhaber nicht zur Freigabe von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugteilen; hingegen positioniert er die Ausbildung innerhalb des schweizerischen Bildungswesens mit dem Ziel, die damit verbundenen Privilegien namentlich in Bezug auf Weiterbildung, Berufswechsel und sozialer Anerkennung zu eröffnen.

Die vorliegende Wegleitung verweist auf Bestimmungen des EU Rechts und die Erläuterung der Abweichungen davon, soweit solche für die Berufsprüfung festgelegt sind.

EASA Teil-66, genauer gesagt Anhang III der Verordnung (EG) Nr.2042/2003 vom 20. November 2003, kann in allen Sprachen der EU im Internet abgerufen werden. Dabei ist zu beachten, dass Nachträge zu dieser Verordnung separate Dokumente sind und dass konsolidierte Versionen nur sporadisch zur Verfügung gestellt werden:

http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/rq_regulation_2042_2003.php

1. Einleitung

1.1 Zweck der Wegleitung

Diese Wegleitung soll allen interessierten Personen – namentlich denjenigen, die sich auf die Berufsprüfung vorbereiten wollen – die notwendigen Informationen und Hinweise liefern, weshalb der SVFB solche Prüfungen anbietet und wie sie durchgeführt werden.

Die Berufsprüfung wird auf Grund der Prüfungsordnung vom 15. Juli 2008 durchgeführt. Die Prüfungsordnung, die Wegleitung und Anmeldeformulare sind auf der Website des SVFB abrufbar.

1.2 Berufsbild

Luftfahrzeugtechniker sind für die fortlaufende technische Sicherheit der Luftfahrzeuge und deren Ausrüstung verantwortlich. Das Tätigkeitsgebiet setzt solides allgemeines Fachwissen und hohe Persönlichkeits-

¹ Teil-66: Reglement über die Lizenzierung freigabeberechtigten Luftfahrzeug-Wartungspersonals

kompetenzen voraus.

Als Generalist oder Spezialist stehen Luftfahrzeugtechniker überall im Einsatz wo Flugzeuge oder Helikopter periodisch instandgehalten werden. Zusätzlich zu vorgegebenen, periodischen Arbeiten sind auch aufgetretene Defekte und Abnützungen zu beheben. Solche Arbeiten müssen oft auf dem Vorfeld durchgeführt werden. Im Winter oder bei Regenwetter sind diese Aufgaben besonders anspruchsvoll, auch in Bezug auf körperliche Fitness und persönliche Einstellung.

Grössere Arbeiten und Kontrollen werden im Hangar ausgeführt. Je nach Komplexität der Arbeit ist der Luftfahrzeugtechniker für das ganze Luftfahrzeug oder für einzelne Teilbereiche verantwortlich. Kleinere Flugzeugtypen haben in der Regel einfache Strukturen und Systeme. Grosse Flugzeuge sind wesentlich komplexer: aufwendigere Bauweise und Systeme, zum Beispiel Druckkabinen, hydraulisch betätigte Fahrwerke, computergestützte Steuerung, integrierte Navigations-/Flugleitsysteme, zusätzliche Einrichtungen für die Sicherheit und den Komfort der Passagiere etc. Bei Helikoptern wiederum gilt eine besondere Aufmerksamkeit denjenigen Teilen, deren Betriebsdauer wegen der hohen Belastungen begrenzt ist.

Alle Arbeiten an Luftfahrzeugen müssen streng nach den Vorgaben der Hersteller durchgeführt und kontrolliert werden. Die massgebenden Verfahren und Handbücher sind normalerweise in englischer Sprache verfasst. Gute Englischkenntnisse sind deshalb ebenfalls Voraussetzung.

1.3 Qualitätssicherungskommission (QSK)

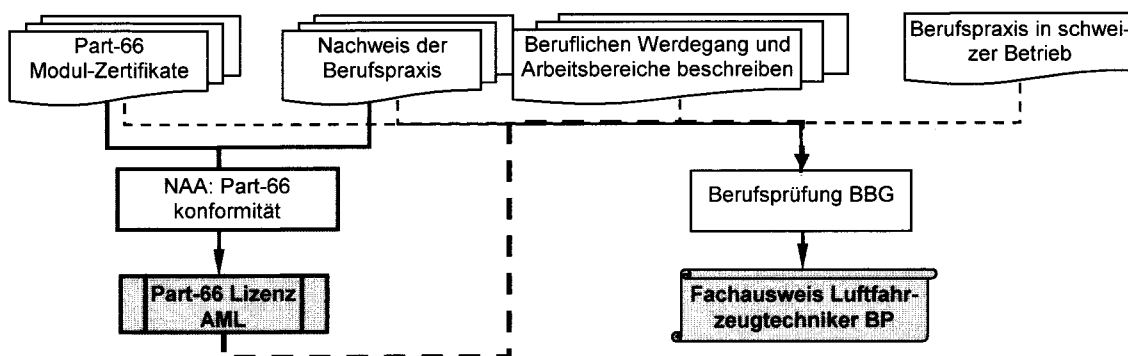
Verantwortlich für die Durchführung der Berufsprüfungen ist die QSK. Sie wird durch den Vorstand des SVFB mit Rücksicht auf eine möglichst breite fachliche, persönliche und sprachliche Kompetenz gewählt. Die QSK kann bei Bedarf Prüfungsexperten beiziehen. Das Prüfungssekretariat wird durch das Ausbildungssekretariat des SVFB geführt und kann über dessen Website erreicht werden: <http://www.svfb.ch/26.html>

2. Informationen zum Erlangen des Fachausweises

2.1 Administratives Vorgehen

Die Anmelde- und Prüfungstermine werden jeweils mindestens fünf Monate im Voraus auf der Website des SVFB veröffentlicht. Zudem werden die Schulen und alle Mitgliederbetriebe direkt informiert.

Die Berufsprüfung steht allen Personen offen, welche den erfolgreichen Abschluss der Theoriemodule nach EASA Teil 66 für die Kategorien B1 oder B2, die erforderliche Berufspraxis – mindestens zwei Jahre in einem in der Schweiz zugelassenen Betrieb – nachweisen kann. Eine auf Grund bestandener Teil-66 Module erteilte Lizenz der Kategorie B1 oder B2 gilt als Nachweis für die Theorieausbildung.



Die Anmeldung hat zu enthalten (Papierform):

- Das Anmeldeformular
- Eine Kopie eines amtlichen Ausweises mit Foto.
- Eine Übersicht über das aktuelle Berufsumfeld.
- Eine Zusammenstellung über die bisherige berufliche Ausbildung und Praxis, beispielsweise ein Arbeitsbuch oder gleichwertige Nachweise.
- Eine Beschreibung in eigenen Worten und englischer Sprache über mindestens zwei technische Probleme aus eigenem Erfahrungsbereich und deren Behebung aus unterschiedlichen Bereichen von ATA Kapiteln 21 – 80 (finding, trouble shooting, root cause, corrective action, preventive action).
- Arbeitszeugnis oder Arbeitsbestätigung von mindestens zwei Jahren in den letzten fünf Jahren Berufs-

- praxis in einem schweizerisch zugelassenen luftfahrttechnischen Betrieb.
- g) Kopien der Part-66 Modulzertifikate, beziehungsweise als gleichwertig anerkannter Ausbildungsabschlüsse; Kopie der der Part-66 AML (optional).

Der Entscheid über die Zulassung zur Prüfung wird dem Bewerber spätestens 3 Monate vor dem Prüfungstermin schriftlich mitgeteilt.

Sofern mindestens fünf Kandidierende für ein bestimmtes Prüfungsdatum die Zulassungsbedingungen erfüllen, erhalten sie spätestens einen Monat vor dem Termin ein Aufgebot. Das Aufgebot nennt das Prüfungsprogramm mit Ort und Zeitpunkt, die zulässigen und mitzubringenden Hilfsmittel sowie die Prüfungsexperten.

2.2 Gebühren zu Lasten der Kandidierenden

Die Prüfungsgebühr beträgt CHF 500.-, auch im Fall einer Wiederholung der Prüfung. Sie enthält die Gebühren des BBT für die Ausfertigung des Fachausweises und der Eintragung ins Register.

Der Kandidat entrichtet die Gebühr nach bestätigter Zulassung zur Prüfung.

Kandidierenden, die fristgerecht zurücktreten oder aus entschuldbaren Gründen von der Abschlussprüfung zurücktreten müssen, wird der einbezahlte Betrag unter Abzug der entstandenen Kosten zurückerstattet.

Eine abgebrochene oder nicht bestandene Prüfung begründet keinen Anspruch auf Rückerstattung.

Auslagen für Reise, Unterkunft, Verpflegung und Versicherung während der Prüfung gehen zu Lasten des Kandidierenden.

3. Zulassungsbedingungen

Die Zulassungsbedingungen sind in Ziffer 3.3 der Prüfungsordnung festgelegt.

4. Abschlussprüfung

4.1 Administratives

- Die Berufsprüfungen werden in der Regel einmal pro Jahr durchgeführt, bei grösserer Anzahl Kandidaten nach Bedarf.
- Die Prüfungen sind nicht öffentlich. Zutritt haben nebst den Kandidaten und Experten nur autorisierte Personen, wie Mitglieder der QS-Kommission, des BAZL und des BBT.
- Die QS-Kommission entscheidet an einer Sitzung über die Erteilung des Fachausweises auf Grund der Prüfungsergebnisse. An der Sitzung ist das BBT vertreten. Die Begründung des Entscheids wird im Zeugnis wiedergegeben.
- Ein Kandidat hat das Recht, nach Voranmeldung Einsicht in seine eigenen Prüfungsarbeiten und sein Antragsdossier zu nehmen. Die Akten werden nicht ausgehändigt.

4.2 Organisation und Durchführung

Die Abschlussprüfung umfasst einerseits eine Beurteilung und Bewertung des eingereichten Arbeitsbuches oder Arbeitsnachweise und Beschreibungen, und andererseits ein ergänzendes Fachgespräch über bisherige praktische Erfahrungen des Kandidaten.

Mit der **Überprüfung und Beurteilung der Arbeitsnachweise** soll erfasst werden, dass dem Kandidat nebst dem geforderten Grundwissen auch eine praktische Erfahrung vermittelt wurde, die umfassend und repräsentativ ist für seinen Einsatz unter aktuellen Bedingungen der Arbeitswelt.

Mit dem **Fachgespräch** wird überprüft, ob der Kandidat in der Lage ist, die bisherigen Kenntnisse und Erfahrungen zu Erläutern und zu Kombinieren (verstanden hat), und sie in der Praxis anwenden kann. Das Fachgespräch basiert hauptsächlich auf den Erkenntnissen aus den eingereichten Unterlagen. Es wird durch einen der Experten geleitet und besteht aus drei Abschnitten:

- der mündlichen Vorstellung des beruflichen Werdegangs und des aktuellen beruflichen Umfeldes;
- ergänzende Fragen zu den Arbeitsnachweisen und den Arbeitsbeschreibungen;
- einem strukturierten Fachgespräch, das in englischer Sprache geführt werden kann.

Nebst dem Überblick über die fachlichen Kompetenzen kommen im Fachgespräch zum Beispiel auch persönliche Ziele und Eigenschaften, oder soziale Kompetenzen/Defizite des Kandidaten zum Vorschein. Solche Faktoren können in die Beurteilung einfließen, wenn das Expertenteam sie für die Erteilung eines Fachausweises als relevant betrachtet. Die Bewertung muss transparent und nachvollziehbar geschehen.

4.3 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Arbeitsnachweise erfolgt auf Grund folgender Kriterien:

[ist die Aufgabe erfasst, systematisches Vorgehen, Dokumentation benutzen & Aktualität prüfen, Gefahren/Risikobewusstsein, Werkzeuge/Gerätezustand, Arbeitsbedingungen, Abschluss/Freigabe, Bericht/Formular, etc.]

- Übersichtlich
- Vollständig
- Detailliert
- Nachvollziehbar

Die Beurteilung des Fachgesprächs erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

[ist der Eindruck aus den Arbeitsnachweisen bestätigt, kann Wissen anders kombiniert/angewandt werden, Verhalten in Team, Selbstgefällig/Autoritätsgläubig, Arbeiten unter Druck, Situationsbewusstsein, etc.]

- Persönliche Kompetenz (Präsentation der Themen)
- Fachliche Kompetenz (Fachkenntnisse umfassend und fundiert)
- Methoden Kompetenz (Umsetzen der Theorie in die Praxis)
- Soziale Kompetenz (Übernehmen von Verantwortung)

4.4 Notengebung

Die Notenwerte entsprechen folgenden Beurteilungen:

- 6: vorbildlich
- 5: gut
- 4: genügend
- 3: ungenügend
- 2: ungenügend
- 1: ungenügend

Soweit Prüfungsabschnitte oder Kriterien einzeln benotet werden, werden sie gewichtet, z.B. Teilnote 1 x 0.4 + Teilnote 2 x 0.4 + Teilnote 3 x 0.2 = Gesamtnote 1 für den entsprechenden Prüfungsteil gemäss Ziffer 5.11 der Prüfungsordnung.

5. Schlussbestimmungen

Diese Wegleitung tritt mit der Genehmigung durch die QSK in Kraft.

Basel, 12. August 2010

Der Präsident der QS-Kommission

Markus Bürgin

Nachtragsregister			
Datum	Ausgabe	Aenderung(en):	Genehmigung
12. 3. 2009	1	Erstausgabe	QSK-Beschluss
09.08.2010	1.1	Vorbemerkung: keine Freigabeberechtigung; 2.1 e)-f): präzisiert	QSK-Beschluss