



EUROPEAN GLIDING UNION

EGU Newsletter 3/2018

Dezember 2018

Herausgeber: Robert Danewid robert.danewid@gmail.com



Anmerkung des Herausgebers

Auf der Webseite der EGU <http://www.egu-info.org> findet Ihr weitere nützliche Informationen.

Deutsche Übersetzung: Jürgen Kubicki und Andreas Peus

Bericht des EGU-Präsidenten

Patrick Naegeli



Am Anfang dieses Jahres hatte ich zunächst einen Überblick über die wichtigsten Änderungen gegeben, die wir als EGU in das neue Segelflug-Regelwerk der EASA aufgenommen haben wollten. Gleich zu Beginn des Jahres 2018 haben wir uns deshalb an der von der EASA eingerichteten Arbeitsgruppe, die für die Erstellung von Regeln am Segelflug-Regelwerk arbeitet, sehr aktiv beteiligt. Diese Arbeit wurde von EASA-Mitarbeitern, den nationalen Luftfahrtbehörden und anderen Interessengruppen einer Reihe von Überprüfungen unterzogen. Die gute Nachricht ist, dass es dabei im Regelungsentwurf nur zu sehr wenigen Änderungen gekommen ist.

Als Konsequenz daraus, und wenn alles nach Plan verläuft, sollte das Jahr 2019 einen bedeutenden

Wendepunkt zur EASA-Rechtssetzung für Segelflugaktivitäten darstellen.

Auf der Sitzung des EASA-Komitees im Februar 2019, erwarten wir dann eine Abstimmung über die neuen Vorschriften für die Lizenzierung von Segelfliegern (SFCL). Sollten die neuen SFCL-Regeln dann akzeptiert werden, ist zusammen mit den kürzlich bestätigten Segelflugzeug-Betriebsregeln (Sailplane OPS), die Erstellung eines neuen Segelflug-Regelwerkes abgeschlossen. Alle Regeln für Segelflugzeuge sind dann festgelegt und treten spätestens im April 2021 in Kraft. Zusammen mit den jüngsten Überarbeitungen der Basisverordnung (Basic Regulation) und den Regeln für Ausbildungsorganisationen, enthält das „Regelbuch für den Segelflug“ (Sailplane Rulebook) auch weitaus praktikablere und relevantere Bestimmungen für zukünftige Segelflugaktivitäten als die ursprünglichen, grundlegend mangelbehafteten Vorschriften der EASA.

Ist das neue Segelflugregelbuch perfekt? Wahrscheinlich nicht. Die EGU hätte gerne mehr Wert auf die Verwendung von ergebnisorientierter Standards gelegt und weniger auf die Verwendung besonders quantitativer Kriterien in den Regeln. Dies, um sicherzustellen, dass das Training und der Betrieb von Segelflugzeugen noch effektiver und sicherer durchgeführt werden kann. Wir mussten jedoch unsere Erfahrungen, unser Wissen und unser Gesamtverständnis für das „Fliegen mit Segelflugzeugen“ mit der Über-

einstimmung aller ICAO-Richtlinien und den Anforderungen der nationalen Luftfahrtverbände abwägen. Alles in allem ist es eine große Verbesserung.

Natürlich ist es noch kein abgeschlossener Deal. Aber das wird es werden - "wenn alles nach Plan läuft".

Während es auch 2019 notwendig sein wird, sich weiter mit der EASA zu beschäftigen, hat die EGU auch die Möglichkeit, ihre Arbeit neu auszurichten und anderen sehr wichtigen Themen den Vorrang einzuräumen. Zwei fallen sofort ein - Luftraum/Interoperabilität und Sicherheit. Die EGU wird zu Beginn des neuen Jahres ihre nächste Sitzung der „Europäischen Luftraumgruppe“ (European Airspace Group - EAG) abhalten. Ein abgestimmter Standpunkt der EGU zu den wichtigsten Entwicklungen im Luftraum und die Technologieelemente, die als auffällig und interoperabel betrachtet werden, sind ein wichtiger Vorläufer für ein wirksames Engagement. Wir hoffen, dass alle EGU-Mitglieder eine aktive Rolle in der Arbeit der EAG spielen werden.

Auf unserer nächsten EGU-Jahreskonferenz, die im Februar in Budapest stattfindet, können wir uns darüber austauschen, wie wir die Aktivitäten der EGU am besten auf die regionale Sicherheit und andere Themen, die für die Mitglieder von Belang sind, fokussieren. Wenn Sie ein bestimmtes Thema zur Diskussion während der Konferenz stellen möchten, teilen Sie uns dies bitte rechtzeitig mit, damit wir die Agenda entsprechend gestalten können.

Ich hoffe, dass 2018 ein gutes Jahr für Sie, Ihre Organisation und Ihre Mitglieder war. Ich wünsche Ihnen sehr, dass auch das Jahr 2019 in allen Bereichen Ihrer Arbeit mehr Möglichkeiten und weiteren Fortschritt bietet.

Viel Spaß dabei und „Hals- und Beinbruch“.
Ihr Patrick Naegeli

Part-Gliding Licences – Zusammenfassung

TO Training Andy Miller

Die letzten Monate brachten eine kurze Pause, sowohl in Bezug auf Declared Training Organisations (DTOs) als auch hinsichtlich des Lizenzteils

des voraussichtlichen Segelflug-Regelbuchs (Gliding Rulebook).

Die Ausführungsbestimmungen (Implementing Regulations - IRs) für DTO sind nun in Kraft und, obwohl die „akzeptierten Nachweisverfahren“ (Acceptable Means of Compliance - AMC) noch nicht veröffentlicht wurden, hat es schon Erklärungen gegeben, die jetzt in die Tat umgesetzt werden. In den nächsten Arbeitsschritten werden die AMC aufgearbeitet werden. Sobald sie erscheinen, werden wir uns in etwa innerhalb eines Jahres ein Bild machen, wie diese neuen Regelungen sich in der Praxis anwenden lassen. Zum Gliding Rulebook erstellt die EASA gerade die letzten Berichtigungen am Text ihrer Opinion, die in einem oder zwei Monaten an die EU-Kommission gehen sollten. Wir glauben, dass es nicht lange dauern wird, bis die IR's in Kraft gesetzt werden; AMCs werden etwas länger brauchen.

(Obwohl der TO-Training ein Brite ist, hat er keine Ahnung, wie sich der Brexit gestalten wird.)

Airworthiness and Maintenance – Part 66L-Lizenz für freigabeberechtigtes Personal

TO AW&M Howard Torode

Die neue Verordnung für die Lizenzierung von freigabeberechtigtem Personal für die Instandhaltung von ELA1-Flugzeugen wurde am 18. August 2018 in Kraft gesetzt. Die neue Lizenz wird als L-Lizenz nach Part66 bezeichnet und gilt für alle ELA1-Luftfahrzeuge, einschließlich Segelflugzeugen, Motorseglern sowie Heißluft- und Gasballonen. Diese Regulierung war seit 2008 in Bearbeitung, einschließlich einer neuen Veröffentlichung der NPA2012-15 in jenem Jahr. Seitdem wurde die Inkraftsetzung durch mehrere verfahrenstechnische Hürden verzögert. Trotzdem würden wir die Regulierung nicht als "erwartet" oder "lang ersehnt" bezeichnen. Bislang wurde die Verordnung ohne AMC oder Leitlinien veröffentlicht. Ohne dies ist die EU der Auffassung, dass die Umsetzungsfrist von zwei Jahren eher optimistisch ist, besonders weil sich ein großer Teil der Umsetzung auf die Initiativen der nationalen Luftfahrtbehörden (NAA) stützt. Es erscheint sehr wahrscheinlich, dass die EU-Gesetzgeber die große Anzahl von Flugzeugzellen für Segelflugzeuge, die zertifiziertes Personal in

ganz Europa erforderlich macht (anzunehmen sind mehr als 20.000), nicht richtig eingeschätzt haben.



Es gibt grundsätzlich zwei Hauptprobleme, mit denen sowohl qualifiziertes, lizenziertes Personal als auch neue Anwärter konfrontiert werden. Für bestehende Prüfer gilt es, den Übergang von der derzeitigen nationalen Qualifikation zur neuen EASA-Akkreditierung, dem sogenannten „Grandfathering“ auf der Basis bestehender Rechte, sicherzustellen. Dies muss auf nationaler Ebene in Verbindung mit den jeweiligen nationalen Luftfahrtbehörden (National Aviation Authorities - NAA) durchgeführt werden, sodass die EGU hier wenig Einfluss hat oder Unterstützung bieten kann.

Bei der Ausbildung und Qualifizierung neuer Segelflugzeugprüfer nach dem Part66L-Standard besteht zudem eine große „Grauzone“ oder Regelungslücke in der Verordnung. Abgesehen von einem skelettartigen Lehrplan hat die EASA keine Anleitung zu den Verfahren für die Qualifizierung und Prüfung neuer Anwärter angegeben. Sie schreibt bisher auch keine anerkannten Ausbildungsorganisationen vor und überlässt die Auswahl deshalb zunächst den nationalen Luftfahrtbehörden (NAA). Eine mögliche Neuerung könnte hier die neue Regelung für die Festlegung des Status einer „qualifizierten Einrichtung“ sein, die mit der neuen Basisverordnung (Basic Regulation - am selben Tag in Kraft getreten) beschlossen wurde. Dies könnte es den Sportverbänden zudem ermöglichen, ihre Richtlinien und Voraussetzungen für die Ausbildung, Prüfung und Überwachung von Prüfern zukünftig beizubehalten. Voraussetzung hierfür ist natürlich immer die Zustimmung und die Zusammenarbeit mit

der jeweils zuständigen nationalen Luftfahrtbehörde (NAA).

Nach ersten Recherchen stellen wir nun fest, dass sich die Situation, und auch die Herangehensweise in unseren aktiven Mitgliedsländern, erheblich voneinander unterscheiden. Während kleinere Staaten der Ansicht sind, dass die NAA's, wahrscheinlich aufgrund einer geringen Anzahl von Beteiligten durchaus bereit sind, eine verständliche Haltung einzunehmen, könnten große nationale Verbände vor allem dann einer erheblichen umfangreichen Prüfung unterzogen werden, besonders wenn ihre derzeitigen Prozesse mit dem Sportverband geregelt werden.

Ein gemeinsamer Bereich, in dem die EGU möglicherweise helfen kann, ist die Zusammenarbeit bei der Entwicklung und dem Austausch von Schulungsunterlagen und Prüfungsunterlagen für neue Prüfer. Die kürzlich durchgeführte Umfrage zeigt, dass die Berichterstattung zwar lückenhaft ist. Jedoch ist innerhalb der Nationen ein gewisses Volumen an geeignetem Material vorhanden, das die Ausbildungsqualität und -prüfung in den einzelnen Ländern verbessern und zu einer stärkeren Standardisierung und Qualität der Prüfer führen könnte. Wir werden uns auf dem bevorstehenden Kongress in Budapest mit diesem Thema befassen, um kurz darauf einen Workshop für nationale Vertreter einberufen. Dies könnte sich auch als eine geeignete Plattform erweisen, um mit der EASA die derzeitigen Defizite in der Regel aufzuheben, die das Fehlen von unterstützendem Material geschaffen hat.

Ihr technischer Mitarbeiter (Lufttüchtigkeit und Wartung) würde sich über Ihre Kommentare, Ansichten und Beiträge hierzu sehr freuen.



Luftraum

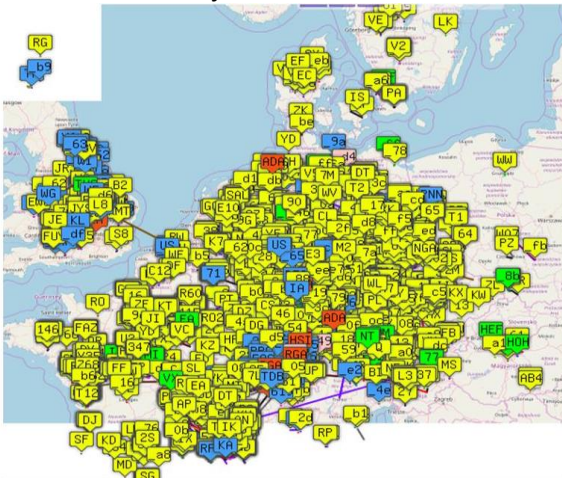
TO Airspace Andreas Peus & Ole Gellert Andersen

Die EGU hat erfolgreich den Hauptteil der Arbeit an DTO und Lizenzierung abgeschlossen. Nun ist es an der Zeit, ein anderes wichtiges Thema für Segelflieger aufzuwerten: Den Zugang zum Luftraum.



Kommerzieller Luftverkehr über Mitteleuropa am Dienstag, 24. Juli 2018, 1535 Uhr

Auf der vor kurzen stattgefundenen Sitzung in Frankfurt, Anfang Dezember, hat der EGU-Vorstand beschlossen, an ihrer Position in Bezug auf den Luftraum zu arbeiten. Andreas Peus, DE und Ole Gellert Andersen, DK wurden als Verantwortliche für dieses Thema bestimmt und festgelegt, die EGU-Delegierten hierüber zu informieren und sie zu ersuchen, Fachleute für dieses Thema aus jedem Land zu benennen.



Segelflugzeuge über Mitteleuropa am Dienstag, 24. Juli 2018, 1535 Uhr

Die EGU wird diese Fachleute zu einem Arbeitstreffen im ersten Quartal 2019 einladen, auf dem die wichtigsten Belange in Bezug auf den Luftraum besprochen werden sollen, auf denen die Strategie der EGU aufgebaut werden muss.

Operations

TO Operations Henrik Svensson

Im Oktober hat die OPS Sailplane Regulation (EU-Verordnungsentwurf für den Betrieb von Segelflugzeugen) den EASA-Ausschuss mit positivem Votum verlassen. Dies bedeutet, dass wir im Frühling 2019 mit einer Veröffentlichung der Verordnung und einer EASA-Entscheidung rechnen können.

Die Segelflug-Expertengruppe (Rule-Making-Task - RMT.0698) hatte im November ein Arbeitstreffen mit der EASA zur Erörterung und Fertigstellung der AMC/GM. Bei diesem Treffen gab es nur kleine Probleme, die gelöst werden mussten. Dabei wurden auch mit den AMC/GM gute Fortschritte erzielt.

Wie bereits beschrieben, gelten Segelflug-, Wettkampf- und Kunstflugflüge nicht als Spezialbetrieb („specialised operations“), sondern als Normalbetrieb (kein Risiko-Assessment und Checkliste erforderlich).

Es gibt natürlich auch eine Möglichkeit für den kommerziellen Betrieb von Segelflugzeugen (z. B. gewerbliches Passagierfliegen). Dafür gibt aber keine zusätzlichen Regeln – mit einer Ausnahme: Es wird eine Erklärung verlangt, die an die nationale Luftfahrtbehörde geschickt werden muss.

Nutzen auch Sie die Gelegenheit, den Entwurf der Regeln genau zu lesen!

Die Stellungnahme zu OPS-Segelflugzeuge finden Sie auf der EASA-Website:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-072017>

Es ist natürlich das erklärte Ziel, ein Segelflug-Regelbuch zu haben, das alles enthält, was man über die Vorschriften für das Segelfliegen wissen muss. Außerdem enthält dieses Regelbuch auch ein eigenes Kapitel aller kommenden Betriebsvorschriften für Segelflugzeuge sowie ein Kapitel mit den entsprechenden Lizenzbestimmungen. Darüber hinaus werden die Regeln zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Teil M Light) und die Erstzulassung der Lufttüchtigkeit (CS-22) Bestandteil der Segelflugregeln sein. Ein Segelflug-Regelbuch, das einfach zugänglich, für jeden Segelflieger leicht lesbar ist und auf der EASA-Webseite veröffentlicht wird.

Die Betriebsregeln für Ballone wurden im Jahr 2018 veröffentlicht. Die EASA hat auch dazu ein Ballon-Regelbuch veröffentlicht. Dieses kann auf der EASA-Website abgerufen werden (Was ist für das Segelflug-Regelbuch zu erwarten?):

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Balloon%20Rule%20Book.pdf>



Zypern tritt der EGU bei

Zypern wird der EGU beitreten! Der Verband wird auf dem Kongress in Budapest im Februar 2019 als Vollmitglied aufgenommen werden. Willkommen!

Jahreskongress der EGU in Budapest, Ungarn, im Februar

Generalsekretär Mika Mutru

Die 26. Generalversammlung – der EGU-Kongress – wird am Samstag, den 23. Februar 2019 in der Nähe des Budapester Liszt Ferenc International Airports stattfinden. Der Kongress wird ausgerichtet durch den Ungarischen Segelflugverband, der der EGU erst vor einigen Jahren beigetreten ist. Die offizielle Einladung zur Generalversammlung mit der vorläufigen Tagesordnung wurde vor einigen Tagen an die Mitgliedsverbände und deren Delegierte verteilt. Wie schon in den vergangenen Jahren werden die aktuellen Entwicklungen bei Segelflugthemen wie Part-Gliding, erleichterte Wartungsbestimmungen, Flugbetrieb und nicht zuletzt die Themen Luftraum und Interoperabilität die interessantesten Rollen auf diesem wichtigen jährlichen Treffen der EGU-Mitglieder und ihrer Delegierten spielen.

European Gliding Union
c/o FFVP – 55 rue de Petites Ecurie – F-75010 Paris – France

Die EGU wünscht allen Segelfliegern frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr



Die EGU ist die Vereinigung der europäischen Segelflugverbände bzw. der Segelflugsektionen der nationalen Aeroclubs.

Ihr Ziel ist die Vertretung der Interessen aller Segelflieger Europas im Hinblick auf Regulierungsfragen.

Die EGU beobachtet die Entwicklungen der europäischen Luftfahrtregelungen und tritt falls nötig in Aktion, um nachteiligen oder sogar gefährlichen Regelungen entgegenzutreten, die unseren Sport gefährden.

Die EGU zählt gegenwärtig 18 Vollmitglieder, und vertritt mehr als 80.000 Segelflieger.