

EASA stellt Missverständnisse zu EU-Verordnung 2018/1976 klar

BRAUNSCHWEIG. Für Segelflugzeuge und Ballone besteht weiterhin keine allgemeine Transponderpflicht. Diese und andere Missverständnisse im Zusammenhang mit der EU-Verordnung 2018/1976 hat die EASA nun durch Acceptable Means of Compliance (AMC) und Guidance Material (GM) klargestellt.

Im EASA-Recht bezeichnen AMC akzeptierte Verfahren, deren Einhaltung die Erfüllung eines Verordnungsparagraphen gewährleisten. GM stellt Hinweise bzw. Leitlinien dar. Mit der Decision 2019/001/R hat die EASA jetzt das erwartete [AMC/GM Material](#) zur [EU-Verordnung 2018/1976](#) (Teil SAO) veröffentlicht. Mit der genannten Verordnung wurden durch die EASA die für den Flugbetrieb von Segelflugzeugen geltenden Bestimmungen geregelt.

1. Im Paragraphen SAO.IDE.105 (Flug- und Navigationsinstrumente) fordert die EASA das Vorhandensein einer Einrichtung zum Messen der Uhrzeit in Stunden und Minuten. Im zugehörigen AMC stellt die EASA nun klar, dass eine Armbanduhr ausreichend ist, welche diese Funktion erfüllt.

2. Größere Diskussion gab es um die Auslegung des Paragraphen SAO.IDE.135 (Transponder). Es bestand vor allem Unsicherheit darüber, ob durch



Nur in TMZ ist ein Transponder Pflicht für Segelflugzeuge und Ballone.

Foto: Ralf Keil

diesen Paragraphen eine allgemeine Transponderpflicht für Segelflugzeuge eingeführt wird oder nicht. Das AMC stellt nun klar, dass unter dem Teil SAO operierende Luftfahrzeuge nur dann erforderlich ist: „wenn in Teilen des Luftraumes operiert wird, für die ein Transponder behördlich vorgeschrieben ist“ (TMZ).

3. Mit dem Wirksamwerden des Teils SAO gibt es keine generelle Forderung der Ausrüstung von Segelflugzeugen mit einem ELT oder PLB mehr. Das jetzt veröffentlichte AMC spezifiziert diese Aussage, indem Sie ein ELT oder PLB fordert „in Gebieten, in denen Such- und Rettungsmaßnahmen besonders schwierig sind“ oder bei Flügen über Wasser. Diese Aussage, die einmal mehr nicht ganz präzise ist, bezieht sich auf jeden Fall auf Flü-

ge im Gebirge.

4. Die Halter von Segelflugzeugen und Motorseglern sollten beachten, dass mit dem Wirksamwerden des Teil SAO am 09.07.2019 auch die Regelungen für das Wiegen der Luftfahrzeuge nach diesem Teil wirksam werden. Das heißt zum einen, dass – einmal mehr – die Instandhaltungsprogramme geändert bzw. ergänzt werden müssen. Gegebenenfalls muss der jetzt bestehende Hinweis auf die Wägung nach NCO.POL.105 derart ergänzt werden, dass ab dem 09.07. der Verweis auf SAO.POL.100 gilt. Die Halter sollten jedoch – um Schwierigkeiten zu vermeiden – unbedingt noch einmal die entsprechenden Handbücher wälzen, oder ihren Prüfer befragen! Der Hinweis auf den Teil SAO greift dann nicht, wenn

es Hinweise der Hersteller zur Wägung in den Handbüchern oder auf der Grundlage einer TM gibt – dann gelten diese!

Keine allgemeine Transponderpflicht für Ballone

Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Transponderpflicht in Segelflugzeugen hat der DAeC bei der EASA nachgefragt, ob diese Regelungen auch für Ballone anwendbar sind, da die Formulierung im Teil BOP (Ballon-OPS) ähnlich ist. Laut EASA schreibe die vorliegende Regelung für Ballone (BOP.BAS.360) – ebenso wie die für Segelflugzeuge (SAO.IDE.135) – keine allgemeine Transponderpflicht vor. Es sei denn, der betreffende Flugraum sei von den zuständigen Behörden als Transponder Mandatory Zone (TMZ) ausgewiesen worden. (rk)



Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt

Luftsport in der Politik

BERLIN. Schon traditionell ist der DAeC Anfang des Jahres zu Gast beim Vorsitzenden der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt. In diesem Jahr trafen sich DAeC Vizepräsident René Heise und der Vorsitzende der Parlamentsgruppe Klaus-Peter Willsch am 15. Januar in Berlin.

Beim Rückblick auf das Jahr 2018 stellte Vizepräsident Heise die sportlichen Erfolge der deutschen Luftsportler vor und berichtete über neue Initiativen beispielsweise von der im Vorjahr gegründete Bundesarbeitsgemeinschaft „Luftraum für alle“. Mögliche Veränderungen der Luftraumstruktur in Europa bereiten den Luftraumnutzern zunehmend Sorgen. Auswirkungen auf den Luftsport sind den Abgeordneten kaum bekannt.

Um politische Unterstüt-



Der Vorsitzende der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt, Klaus-Peter Willsch, MdB, empfängt DAeC-Vizepräsidenten René Heise in seinem Abgeordnetenbüro im Paul-Löbe-Haus in Berlin.

zung bat er bei den aktuellen drängenden Themen. Dazu gehören vor allem die Abstandsregelungen und die anvisierte bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung für Windkraftanlagen. Beim Info-Lunch der Parlamentsgruppe im ver-

gangenen März hatten DAeC, AOPA Germany, die Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze und die German Business Aviation Association ihre Positionen vorgetragen. René Heise bekräftigte das Angebot, Abgeordnete auf die-

sem Weg über Spezialthemen kontinuierlich zu informieren. Nach wie vor setzt sich der DAeC für die Abschaffung der Zuverlässigkeitsüberprüfung für Privatpiloten (ZÜP) ein und unterstützt Initiativen gegen diese Vorschrift. Auch im Bundestag war das Thema im vergangenen Jahr präsent, leider ohne den gewünschten Erfolg. René Heise warb bei Klaus-Peter Willsch um Aufmerksamkeit und Hilfe.

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: Die Segelflug-Weltmeisterschaft 2020 in Stendal verspricht ein großartiges Ereignis zu werden. Der Vizepräsident Heise informierte über das Highlight und lud die Parlamentsgruppe ein, den Wettbewerb direkt vor Ort kennen zu lernen.

(uk)

Zurück in die Vergangenheit – das Vereinigte Königreich will zurück zu nationalen Regelungen

LONDON. Am 29. März 2019 will mit dem Vereinigten Königreich von Großbritannien zum ersten Mal in der Geschichte der Europäischen Union ein Land die Gemeinschaft auf eigenen Wunsch verlassen. Die Trennung nach 44 gemeinsamen Jahren – wie in einer Ehe wird für beide Seiten schmerzlich und zieht Konsequenzen nach sich, die im voraus noch nicht komplett absehbar sind. Betroffen von dieser

Scheidung ist auch die Luftfahrt mit dem Luftsport, wobei die kommerzielle Luftfahrt und damit die Passagiere extrem darunter leiden wird. Im Folgenden wird nach dem heutigem Kenntnisstand beschrieben, welche Auswirkungen für einzelne Luftfahrer der verbleibenden 27 + 4 „EASA-Staaten“ zu erwarten sind, wenn es bei dem 29. März 2019 Termin bleibt und der über 580 Seiten starke „Schei-

dungsvertrag“ nicht in Kraft gesetzt wird, also wenn die No-Deal Option wirksam wird.

Das zuständige Direktorat der Europäischen Kommission hat am 18. Januar 2019 die Revision der „Notice to stakeholders“ veröffentlicht.

(R.Schuegraf, Europe Air Sports)

[Den ausführlichen Text von Rudolf Schuegraf finden Sie auf der DAeC-Webseite.](#)



Foto: Colourbox/Pressedienst Bundesregierung

Treffen der Arbeitsgruppe „Task Force Fluglehrer“ beim BMVI in Bonn

BERLIN. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe „Task Force Fluglehrer“ der Bundeskommission Motorflug Klaus Rogge und Matthias Podworny trafen sich in Begleitung von DAeC-Vizepräsident Mike Rottland am 18. Dezember 2018 zu einem Gespräch mit Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn, um die Ausbildungssituation in den Vereinen des DAeC zu besprechen.

Die Altersstruktur der aktiven Fluglehrer und fehlender Nachwuchs zum Erwerb der Berechtigung zum Motorfluglehrer, FI(A), sind dafür ausschlaggebend, dass immer weniger Vereine die Ausbildung von Privatpiloten zur PPL(A) anbieten können bzw. ihr Angebot stark einschränken müssen.

Seit der Einführung der JAR-FCL im Jahre 2003 wurden bis heute nur wenige erfahrene Piloten zum Fluglehrer ausgebildet. Diese füllen die Lücke,

die die ausscheidenden Fluglehrer hinterlassen, nicht annähernd aus. Zwei Kriterien spielen hierbei eine wichtige Rolle: Es sind die veränderten hohen Einstiegsanforderungen und der veränderte enorme Kostenaufwand im Rahmen der Ausbildung.

Es wurde beraten, wie die Anforderungen für den Erwerb der Lehrberechtigung der Praxis angepasst werden können. Das BMVI hat dem DAeC volle Unterstützung zugesagt, damit eine akzeptable

Voraussetzung für den Erwerb der Lehrberechtigung zukünftig gegeben ist. Es wird sicherlich noch einige Zeit dauern, die gewünschten Forderungen umzusetzen bzw. anzupassen, aber der erste Schritt ist getan.

Die Arbeitsgruppe wird sich mit der EASA in Verbindung setzen zwecks Überprüfung der gegenwärtig gewünschten Forderungen. Der DAeC wird zeitnah berichten.

(red)

DAeC trauert um ehemaligen Präsidenten Klaus Scheer

MÜNCHEN. Am 5. Februar 1993 verkündete Klaus Scheer, Präsident des Deutschen Aero Clubs, die gute Nachricht. Der Bundestag hatte einstimmig beschlossen, alle Sportgeräte der ehemaligen DDR-Institutionen, ausdrücklich eingeschlossen waren die Flugsportanlagen, den Vereinen und Verbänden in den neuen Bundesländern kostenlos zu überlassen. Damit es auch für die Luftsportler dazu kommen konnte, hatten viele DAeC-Funktionäre unermüdlich kämpfen müssen.

Als Klaus Scheer im Oktober 1992 auf der Mitgliederversammlung seine Aufgabe als DAeC-Präsident übernahm, waren diese Übergabeverhandlungen mit den politisch Verantwortlichen sein sehr arbeitsintensiver Schwerpunkt.

Mit der Empfehlung des Bun-



Klaus Scheer starb am 4. Januar 2019 im Alter von 96 Jahren in München.

destages war das Thema nämlich noch nicht erledigt. Erst im Februar 1994 nach unzähligen Briefen,

Resolutionen und Gesprächen unterzeichneten Dr. Josef Dierdorf, Leiter des Direktorats Sondervermögen der Treuhand, und Klaus Scheer die Übereignungsverträge.

Verbandsintern bestimmte eine weitreichende Strukturreform Scheers Arbeit. Die „Essener Satzung“ war auf der Mitgliederversammlung 1992 verabschiedet worden. Damit erhielten erstmals die Sportreferenten der Länder Sitz und Stimme auf der Mitgliederversammlung und die Sportfachgruppen einen eigenen Finanzhaushalt.

Der DAeC-Ausschuss „Struktur und Satzung“ hatte den Entwurf vorbereitet, der mit großer Mehrheit angenommen wurde. Festgeschrieben wurde damals auch, dass außenstehende Verbände als ordentliche Mitglieder in den DAeC aufgenommen werden können.

„Eine Mark für Charlie“ - mit dem Slogan warb Scheer für sein Herzensanliegen: die Öffentlichkeitsarbeit. Er war überzeugt, dass nur mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit die Zukunft des Luftsports gesichert werden kann. Der freie Zugang zum Luftraum gehört entscheidend dazu. Er und seine Mitstreiter überzeugten die Delegierten, das dafür notwendige Geld zur Verfügung zu stellen, und setzte eine Beitragserhöhung von 8,64 DM pro Sportler pro Jahr durch.

Klaus Scheers Amtszeit als Präsident endete im Dezember 1995. Im Anschluss engagierte er sich weiter für den Luftsport in verantwortlichen Positionen im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe.

(uk)



"Alte Adler": Förderer des Luftsports

Traditionsgemeinschaft tagt in Bundesgeschäftsstelle



(v.l.) Heinrich Linkogel, Rudolf Schuegraf, Hans Rahmann, Ingrid Blecher, Uwe Stüben, Heinz Olbert, Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna, Hans Ludwig Meyer und Fritz Kießling.

Foto: Mannsbart

BRAUNSCHWEIG. Seit über 75 Jahren begleitet und fördert die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ als Ehrenmitglied des DAeC den Luftsport in Deutschland.

Das Präsidium der Traditionsgemeinschaft traf sich am 24. Januar in der Bundesgeschäfts-

stelle in Braunschweig, um diesen und andere Punkte für das neue Jahr zu besprechen. Die „Alten Adler“ unterstützen nicht nur den Luftsport-Nachwuchs, sondern darüber hinaus auch studentische Projekte in den Akafliegs oder flugbezogene Schulprojekte.

„Wir fördern die fliegerische Jugend jährlich mit bis zu 10.000 Euro. Dabei richten wir Adler uns nach einem durchgängigen Konzept, das für den männlichen als auch den weiblichen Nachwuchs greift und vom Fluganfänger im Kindesalter bis zum Junioren-Welt-

meister reicht“, erklärt der Präsident der Alten Adler, Prof. Uwe Stüben.

(cm)

[Mehr erfahren Sie auf der DAeC-Webseite.](#)

Ab 31. Januar: Vorübergehende "TMZ Wittmund"

LANGEN. Wie die Deutsche Flugsicherung (DFS) informiert, wird vom 31. Januar bis 11. April eine temporäre Transponder Mandatory Zone (TMZ) über niedersächsischen Wittmund eingerichtet.

Hintergrund ist ein erster Feldversuch, in dem über zehn Wochen hinweg der Einfluss von Windenergieanlagen auf die Sichtbarkeit von Flugzielen evaluiert werden soll.



Karte mit freundlicher Genehmigung der DFS. Nicht zu navigatorischen Zwecken geeignet.

Die Feldstudie zielt darauf ab, die Flugsicherheit zu erhöhen und die Abschaltzeiten einzelner Windkraftanlagen zu minimieren, um Flugziele ohne Transponderabstrahlung identifizieren zu können.

(red)

[Hier finden Sie die Bekanntmachung der DFS im Original.](#)