



EGU Newsletter 1/2018

April 2018

Editor: Robert Danewid robert.danewid@gmail.com

Übersetzung von Martin Kader und Andreas Peus

Anmerkung des Herausgebers

Auf der Website der EGU <http://www.egu-info.org> findet sich eine Vielzahl nützlicher Informationen.

Ein Bericht des Präsidenten

Patrick Naegeli

Am 28. Februar übermittelte die EGU-EASA Arbeitsgruppe RMT.0701¹ den Entwurf der neuen Durchführungsverordnung für die überarbeiteten EU-Segelflugregeln, die hoffentlich im April 2020 in Kraft treten werden. Die Durchführungsverordnung wird durch vier weitere Dokumente begleitet, die im Nachgang zum europäischen Verordnungsgebungsverfahren notwendig und durch Rechtsetzung der EASA umgesetzt werden:

- *Leitlinien (Guidance Material - GM) und Akzeptierte Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance - AMC)*: Dies sind unterstützende Dokumente, die Ratschläge und beispielhafte Methoden zur Anwendung der Durchführungsverordnung nennen. Im Gegensatz zur Durchführungsverordnung selbst sind GM und AMCs nicht rechtsverbindlich.²
- *Synopse (Vergleichstabelle)*: Hervorhebung der hauptsächlichen Unterschiede zwischen den bisherigen und den neuen Regeln.

¹ RMT steht für Rule Making Task = gesetzgebende Arbeit

² Anm. d. Übers.: Zwar sind die AMCs formal nicht rechtsverbindlich, die Befolgung der AMCs wird jedoch dringend empfohlen, weil nur dadurch die Einhaltung der EU-Verordnung vermutet wird. Mitgliedstaaten der EU können jedoch von AMCs abweichende Regelungen im Rahmen von sog. „AltMoC“ (= Alternative Means of Compliance = alternative akzeptierte Nachweisverfahren) treffen, wenn sie nachweisen, dass damit mindestens auf gleichem Niveau wie die AMCs die Erfüllung der Verordnung sichergestellt wird.

- *Erwägungsgründe*: Ausführung der Argumente, die für die Einführung der neuen Gesetzgebung sprechen.
- *Gesetzgebende Folgenabschätzung*: Dies ist eine detaillierte Abschätzung der zusammenhängenden Auswirkungen neuer Regelungen. Idealerweise sollten neue Regelungen das Leben für eine betroffene Gruppe nicht schwerer machen.

Die RMT.0701 war personell mit drei EGU-Vorständen, Vertretern von nationalen Luftfahrtbehörden³, drei EASA-Beschäftigten und drei eingeladenen Beobachtern besetzt. Die Gruppe arbeitete über einen Zeitraum von ungefähr 18 Monaten an der Entwicklung der neuen Regeln. Dabei identifizierte sie eine Reihe von Themen, die das Potential hatten, den Abbau der Überregulierung im Segelflug zu erschweren. Während wir nicht immer in der Lage waren, die Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden in der Arbeitsgruppe zu überzeugen, die Dinge aus unserer Perspektive anzuerkennen, waren wir im Großen und Ganzen in der Lage, eine Reihe von zufriedenstellenden Kompromissen zu erzielen und substantielle Verbesserungen gegenüber der

³ Anm. d. Übers.: Während es in Deutschland nach dem föderativen System neben den zentralen Luftfahrtbehörden (z. B. LBA) mindestens eine Luftfahrtbehörde in jedem Bundesland gibt, haben die meisten anderen Mitgliedstaaten nur zentrale Luftfahrtbehörden. Im englischen Text spricht man daher im Singular von der National Aviation Authority (NAA). In Deutschland übt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Fach- und Rechtsaufsicht über die zahlreichen Luftfahrtbehörden aus.

bisherigen gesetzlichen Ausgangslage zu erreichen. Sofern der Verordnungsentwurf die verbleibende Prüfung in den Verfahren der EASA und der EU-Kommission ohne große Veränderungen passieren sollte, werden wir Folgendes erreicht haben:

- Ein einfacheres Lizenzwesen nach ICAO-Vorgabe. Dies wird es Segelfliegern ermöglichen, eine einheitliche Lizenz zu haben, während die Rechte zur Verwendung der Lizenz je nach Medical variieren können.
- Eine unkomplizierteres, weniger bürokratisches und weniger kostspieliges Verfahren für den Erwerb und die Erhaltung von Berechtigungen, die ein Pilot nach dem Erwerb der ersten Segelfluglizenz erteilt bekommt. Die neuen Regeln erlauben mehr Verantwortung bei den Ausbildungsorganisationen unter der Aufsicht der Luftfahrtbehörden in Hinblick auf die Maßnahmen, die trainiert werden müssen, um neue Berechtigungen (z.B. für neue Startarten, Kunstflug, Wolkenflug, Lehrtätigkeit etc.) zu gewähren.
- Mehr Möglichkeiten für einzelne Staaten, ihre Segelflugaktivitäten angepasst an ihre Bedürfnisse zu regulieren – das kann dadurch erreicht werden, dass so viele Regeln wie möglich aus der Durchführungsverordnung in GM und AMC überführt werden.
- Die Möglichkeit für einzelne Staaten, eine separate, unterhalb des ICAO-Niveaus liegende Lizenz mit modularen Berechtigungen einzuführen. Dies ist eine Idee, die auf Basis einer EASA-Opinion entstanden ist, die für die Motorfluggemeinde Ende 2017 veröffentlicht wurde.⁴ Zwar kann diese Form der (modularen) Lizenz nur innerhalb der nationalen Grenzen eines Staates verwendet werden. Sie ermöglicht es jedoch den Staaten, ihre bisherige nationale Praxis fortzusetzen, die ansonsten unter der EASA-Regulierung verschwinden würde.

Der Entwurf der neuen Regeln liegt nun bei der EASA, die dafür verantwortlich ist, ihn durch das restliche Gesetzgebungsverfahren zu bringen.

⁴ Anm. d. Übers: Die Option eines modularen Lizenzsystems wird in Deutschland für den Segelflug zur Zeit nicht verfolgt.

Dies wird Zeit in Anspruch nehmen. Es ist möglich, dass die endgültige Verabschiedung der Verordnung nicht vor Ende 2019 bzw. Anfang 2020 stattfindet. Das ist ein relativ kurzer Zeitraum vor dem geplanten Termin zum Inkrafttreten der EASA-Regeln im April 2020.

Es ist absolut lebensnotwendig, dass alle EGU-Mitgliedsverbände eng mit ihren nationalen Luftfahrtbehörden zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass diese das Verfahren zur Einführung der neuen Regeln unterstützen. Im Juni 2018 wird die EASA in Köln den wesentlichen Anhörungsworkshop ausrichten. Alle interessierten Interessenvertreter werden in der Lage sein, daran teilzunehmen und ihre Meinung zum Verordnungsentwurf auszudrücken. Die Mitgliedsverbände werden gebeten sicherzustellen, dass ihre nationalen Luftfahrtbehörden an diesem Meeting mit der Absicht teilnehmen, den Entwurf zu unterstützen. Wir können nicht genug unterstreichen, wie wichtig dies ist. Nicht jeder Beteiligte am Gesetzgebungsverfahren ist mit dem Segelflug vertraut und vermag angemessen zu beurteilen, warum es nicht nur sicher ist, sondern auch gute Gründe gibt, die bisherigen Regeln zu vereinfachen.

Sobald wir mehr Informationen über den Verordnungsentwurf an die EGU-Mitgliedsverbände verbreiten können, werden wir dies tun. Für den Moment jedoch behandelt die EASA die Entwürfe als vertraulich und betont, dass weitere Änderungen erforderlich würden, daher sei die zu frühe Verbreitung von Detailinformationen unklug. Wenn Ihr dringende Fragen habt oder einen Aspekt der Arbeit der Arbeitsgruppe RMT.0701 diskutieren möchtet, bitte lasst uns dies wissen.

Die EGU-Mitgliedsverbände trafen sich vor kurzem in Paris zum jährlichen Kongress. Unsere Kollegen von der FFVV⁵ haben ein exzellentes Treffen organisiert – und dies mit gutem Wetter als Bonus. Wir danken ihnen für die harte Arbeit, die sie zu unserem Vorteil geleistet haben. Das Treffen war sehr gut besucht. Während wir die meiste Zeit EASA-bezogene Themen in den Fokus gestellt haben, hatten wir die Möglichkeit, ande-

⁵ Fédération Française de Vol à Voile

re wichtige Entwicklungen zu verfolgen, z.B.: Luftraum, Technik und Sichtbarkeit im Luftverkehr, Medicals etc. Ich hoffe, dass wir innerhalb der nächsten zwölf bis 18 Monate in der Lage sind, unsere Bemühungen auf die nicht-EASA-bezogenen Themen zu lenken und sicherstellen können, dass wir unsere Liste der Prioritäten angemessen ausfüllen und ausgewogen gestalten können.

Zum Abschluss unserer Jahreskonferenz haben wir drei neue Mitglieder in den EGU-Vorstand gewählt: Ole G. Andersen (Dänemark), Bernard Hautesseres (Frankreich) und Andreas Peus (Deutschland). Wir danken ihnen für ihre Bereitschaft, die EGU-Arbeit in der nächsten Phase ihrer Aktivitäten zu unterstützen und freuen uns, mit ihnen in den kommenden Monaten eng zusammenzuarbeiten.



Die Delegierten.

Um diese Kolumne abzuschließen, würde ich gerne zwei Dinge tun.

Als erstes möchte ich meinen Dank an zwei Mitglieder des EGU-Vorstandes aussprechen, die zum Jahreskongress aus dem EGU-Vorstand ausgeschieden sind. Meike Müller und Günter Bertram waren beide langjährige Mitglieder des Vorstandes. Sie haben eine Menge Segelflugerfahrung, Expertise und ein detailliertes Verständnis über die nationale Administration des Segelfluges in ihre Arbeit eingebracht. Meike war führend in der EGU in Medical-Angelegenheiten und spielte eine Schlüsselrolle bei der jüngsten Neufassung der Segelflugregeln für die EASA. Günter ist ein anerkannter Experte in allen Angelegenheiten mit Bezug zum Luftraum und hat

den EGU-Luftraumausschuss⁶ und die jährlichen Treffen über viele Jahre geleitet. Wir haben alle von ihrer Hingabe bei ihrer Arbeit für die Rechte und Freiheiten der europäischen Segelflieger profitiert. Während sie formal aus dem EGU-Vorstand ausgeschieden sind, hoffe ich sehr, dass beide in der Lage sein werden, Zeit zu finden, um eng mit der Arbeit der EGU verbunden zu bleiben.

Als zweites möchte ich im Namen der EGU die besten Wünsche an David Roberts aussprechen, einem früheren Mitglied des EGU-Vorstandes, der gerade vom Amt des Präsidenten von Europe Air Sports emeritiert wurde. David hat uns über viele Jahre in großartiger Weise gedient.

Das Wetter ist gerade dabei, vom Winter zum Frühling zu wechseln und ich hoffe, dass gute Segelflugbedingungen für Euch alle folgen werden.

Habt Spaß und bleibt sicher.
Patrick Naegeli

Part-Gliding Licences – eine Zusammenfassung TO Training Andy Miller

Die erste Phase der Arbeit für die Lizenzierungsaspekte des Part-Gliding mit der EGU in der Führungsrolle ist beendet (siehe Bericht des Präsidenten); die Führung liegt nun bei der EASA selbst. Die Agentur wird als nächstes ihre internen Voraussetzungen erfüllen und sicherstellen, dass die Vorschläge für die EU-Kommission annehmbar sind.

Während dieser Arbeitsphase der EASA wird der Entwurfstext nicht außerhalb der Agentur verteilt werden.

Zwei Arbeitssitzungen hatten die Auffassungen der EGU gut vorbereitet, sodass ein wichtiger Teil dieser ersten Phase darin bestand, die nationalen bzw. zuständigen Behörden mit einzubeziehen.

⁶ Die European Airspace Group (EAG) ist eine Arbeitsgruppe der EGU zu Luftraumthemen

Wir mussten ein gutes Einvernehmen entwickeln und deren Auffassungen entweder einfließen lassen oder Bedenken zerstreuen.

Im Wesentlichen beziehen sich unsere hauptsächlichsten Änderungsvorschläge zum Part-FCL auf das Folgende:

- eine einzige Lizenzart mit Rechten – egal ob durch ICAO oder nationale Regelung – die von der Tauglichkeit abhängen
- Modalitäten zu Lizenzeinträgen durch berechnete Flugprüfer oder Fluglehrer anstelle von nationalen bzw. zuständigen Behörden.
- Abschaffung der TMG-Mindeststunden als Voraussetzung für die Ausstellung der TMG-Berechtigung
- die Möglichkeit, die notwendige Zahl von Alleinstarts unter Aufsicht für den Eintrag der Startart Eigenstart auf TMG fliegen zu können
- eine zweistufige Kunstflugberechtigung. Ausbildung und Rechte der zweiten Stufe identisch zur bestehenden Regelung; Ausbildung und Rechte der ersten Stufe beschränkt auf sehr grundlegende Manöver⁷
- Bannerschlepp und Bergflug mit TMG nicht eingeschlossen
- Voraussetzungen für Wolkenflug mit Segelflugzeugen angepasst an andere Rechteerweiterungen: zufriedenstellende Absolvierung einer Ausbildung, jedoch keine Prüfung
- die Möglichkeit zur Ausbildung wirklicher Flugschüler als Teil des Fluglehrerlehrgangs⁸
- verbesserte Voraussetzungen für die Verlängerung der Fluglehrberechtigung

⁷ Eine zweistufige Kunstflugberechtigung wird in Deutschland nicht verfolgt. Die Kunstflugausbildung nach FCL.800 beinhaltet das erforderliche Mindestprogramm für das Erlernen eines sicheren Kunstflugs, das nicht unterschritten werden darf. Dieser Punkt wurde von den Experten kontrovers diskutiert.

⁸ Anm. d. Übers.: Aus unserer Perspektive ist es in der Segelfluglehrerausbildung möglicherweise sinnvoll, Lehrproben der Auszubildenden mit Theorieunterricht an Flugschüler unter Aufsicht des Fluglehrerlehrers (FII) zu verknüpfen. Für die praktische Flugausbildung ist der Einsatz von Auszubildenden aus Gründen der Haftung in Deutschland kaum vorstellbar.



Lufttüchtigkeit und Wartung
TO AW&M Howard Torode

Zeitraumen zur Einführung speziell der Lizenzierung von technischem Personal nach Part 66

Die letzten von der EASA im Januar erhaltenen Informationen legen nahe, dass, obwohl die „Opinion“ der Europäischen Kommission über die Lizenzen von Technikern im Bereich der „Luftfahrt mit Leichtflugzeugen“ im Jahr 2016 befürwortet wurde, deren Umsetzung in die Gesetzgebung immer noch auf Schwierigkeiten trifft. Die Regelung steht nach wie vor kurz vor der Herausgabe und unsere Sorge ist, dass sie uns alle sehr kurzfristig treffen und es somit Probleme in nicht vorbereiteten Nationen geben könnte. Die Abläufe zur Ausbildung und Einführung sind noch interpretationsbedürftig. Wir können von einem zweijährigen Einführungsprozess nach der endgültigen Inkraftsetzung ausgehen, so dass wir halbwegs sicher eine Übergangsperiode von Ende 2018 bis 2020 annehmen, allerdings wird ein Jahr davon allein für die Umsetzung durch die nationalen Behörden in Anspruch genommen werden. Der Beginn des Übergangs ab 2019 würde hier eine bessere Vorbereitung ermöglichen.

Part ML/CAO (General Aviation Task Force 2)

Der letzte Schritt der Vereinfachung der Regelungen zur Lufttüchtigkeit wird Part M Light sein. Diese Entwicklung befand sich 2017 in einem beschleunigten Verfahren zur Unterzeichnung durch das Europäische Parlament, jedoch ist zum Jahresende kein Erfolg zu vermelden (ähnliche Probleme wurden oben zu Part 66L erwähnt.)

Part M Light war von vornherein als eigenständiges Regelwerk in Abgrenzung zum Part M entwi-

ckelt worden. Es wird als EINZIGES Werk auf den nicht-kommerziellen Betrieb von ELA-Luftfahrzeugen angewendet werden und grenzt sich deutlich von den weitergehenden einschlägigen Belangen der komplexen Luftfahrzeuge und des kommerziellen Betriebs ab. Die Verschmelzung von Lufttüchtigkeits- und Wartungsbestimmungen hilft dabei, unnötig komplizierte Dokumentationen zu reduzieren.

NPA2017-19 Aircraft parts issued without Form 1

(Information: Ein „Form 1“ ist eine EASA-Bescheinigung, mit der eine für die Luftfahrt zugelassene Komponente freigegeben wird.)

Diese kurze NPA sollte es Herstellern und Eignern ermöglichen, Teile anzupassen und zu ersetzen, die nicht speziell nach Luftfahrtstandards hergestellt wurden. Dies sollte insbesondere für Luftsport und Segelflug hilfreich sein, jedoch erscheinen die Regelungen schwierig und kompliziert. Die EGU plant die NPA über Europe Air Sports zu kommentieren.



Überprüfung der EASA Basic Regulation TO AW&M Howard Torode

Die „Basic Regulation“ der EASA wird lediglich einmal pro Jahrzehnt einer Überprüfung unterzogen. Die Bestimmungen dieses grundlegenden Dokuments (über 200 Seiten) legen den Rahmen der EASA-Rechtsordnung auf längere Sicht fest. Am 15. Dezember 2017 veröffentlichte der Europarat das Dokument 15689/2017. Über diesen wichtigen Vorschlag zu den gemeinschaftlichen Regeln für die gesamte Luftfahrt, der das frühere Verordnung (EU) 216/2008 ersetzt, wird nun im Europäischen Parlament abgestimmt. Die EGU setzt sich weiterhin über Europe Air Sports (EAS) für unsere Interessen ein und strebt dabei eine umfassende Rolle der Luftsportverbände an.

Schwerpunkthemen für uns Segelflieger sind die Rolle der „Qualifizierten Einrichtungen („Qualified Entities““) und die Bandbreite von Luftfahrzeugmustern, die einer EASA-Regulierung bedürfen.

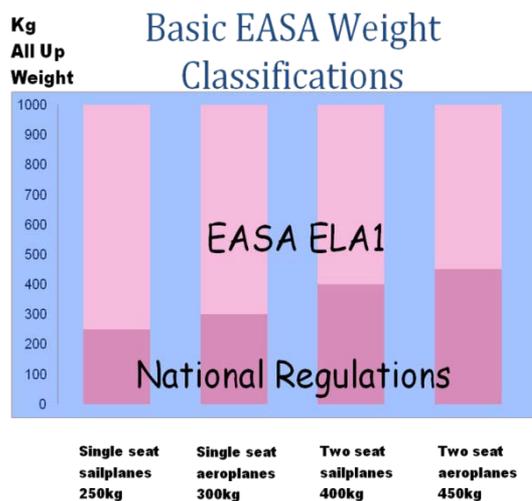
„Qualifizierte Einrichtung“ („Qualified Entity“) ist ein Status, der privaten Organisationen verliehen wird (wie z.B. nationalen Luftsportverbänden), der es diesen erlaubt, im Zusammenhang mit Zulassung und Lizenzierung im Namen von nationalen Behörden zu handeln⁹. Die Liberalisierung des Aufgabenumfanges ist ein wichtiger Schritt für den Segelflug, da die Gesetzgebung die Luftsportverbände bislang davon ausschloss, die Belange ihrer eigenen Zielgruppe vollständig und effektiv zu vertreten – dies hauptsächlich aufgrund von Bedenken im Hinblick auf Unbefangenheit und möglicher Interessenskonflikte. Hier besteht aber ein großer Unterschied zwischen der kommerziellen Luftfahrt und dem Luftsport. Die neuen Regeln haben nun viele dieser Konflikte für die Luftsportverbände aufgelöst, sodass es jetzt möglich ist, zusätzliche Aufgaben von den nationalen Luftfahrtbehörden zu übernehmen, sollte dies gewünscht sein. Das könnte unter anderem die Ausstellung von Segelflugglizenzen oder Fragen der Nachprüfung einschließen. Verbände könnten die Beziehung zu nationalen Behörden neu aufstellen, insbesondere um evtl. aufgrund der ursprünglichen Aufgabenverschiebung zur EASA verlorene Rechte zurück zu erlangen.

Eine EASA-Zertifizierung ist gegenwärtig für alle **neuen** nicht-motorisierten Segelflugzeuge gefordert, die innerhalb der Gemeinschaft mit einem Leergewicht von mehr als 80 kg entworfen werden. Dies steht im Gegensatz zu einer Grenze von 300 kg (Höchstabflugmasse Einsitzer) für ähnliche Ultraleichtflugzeuge. Wir haben uns energisch dafür eingesetzt, diese Standards im Interesse eines gemeinschaftlichen Entwicklungspfadens von effizienten leichten Sportluftfahrzeugen auf eine einheitliche Masse, unabhängig von Antrieb oder Sitzzahl, anzugleichen. Leider wurde dieser Ansatz zurückgewiesen und es setzt sich in der neuen Basic Regulation ein „Mikromanage-

⁹ Anm. d. Übers.: Ein ähnliches Verfahren gibt es in Deutschland bereits im Bereich der Ultraleicht-Fliegerei

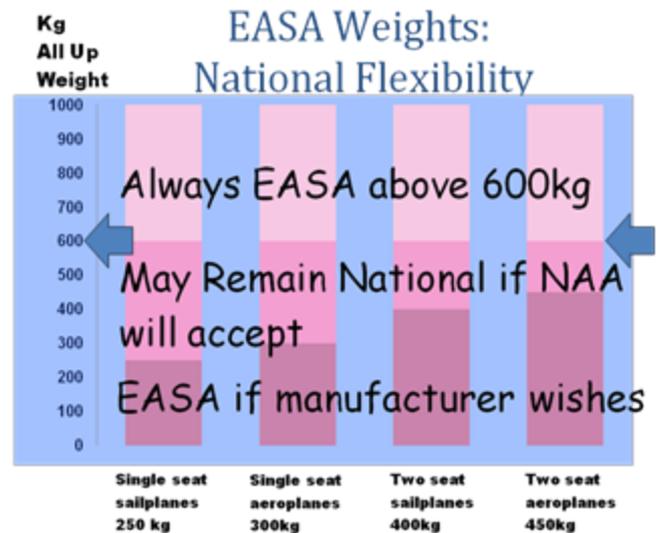
ment“ der Gewichtsgrenzen für eine große Vielfalt an Einzelfällen und Ausrüstungszuständen fort. Andere Streitfragen, bei denen kein Fortschritt erzielt werden konnte, waren die Kriterien, die auf Bausatzflugzeuge angewendet werden (weiterhin 51%-Regel) sowie nicht geänderte Kriterien zur Überziehggeschwindigkeit.

Es gibt aber auch gute Nachrichten in diesem Punkt. Die Gewichtsgrenze für einsitzige Segelflugzeuge wurde auf 250 kg geändert (Höchststflugmasse), es gibt auch Verbesserungen bezüg-



lich Gewicht (und Überziehggeschwindigkeit) für andere Luftfahrzeugklassen wie im folgenden Diagramm gezeigt. Zu beachten ist: Es wird nicht zwischen Flugzeug und motorisiertem Segelflugzeug unterschieden.

Es zeigt sich hier ebenfalls eine neue Möglichkeit zur weiteren Steigerung der nationalen Gewichtsgrenzen, dies mit Zustimmung der kontrollierenden nationalen Behörde (unteres Diagramm). In allen Fällen nationaler Zertifizierung können entsprechende Luftfahrzeuge natürlich nur im Luftraum des zertifizierenden Landes ohne Einschränkungen betrieben werden, wie es gegenwärtig schon auf „Annex II“-Luftfahrzeuge zutrifft (wird jetzt zu „Annex 1“ der neuen Basic Regulation).



Obwohl es nicht das ist, was wir uns gewünscht haben, zeigt es doch eine willkommene Erweiterung für die Nationen auf, deren Luftfahrtbehörden dies erlauben. Die gegebene Alternative, die die nationale Flexibilität stärkt, ist für uns eine akzeptable Lösung, obwohl es für manche Länder wohl keine Option sein dürfte.

Ein abschließender gemeinsamer Kompromiss wurde verhindert durch:

- eine aggressive und lautstarke UL-Lobby
- Protektionismus einiger weniger aus unserer eigenen Industrie
- eine unterschiedliche und weitgehend nicht enthusiastische Unterstützung durch nationale Behörden



Die EGU ist die Vereinigung der Europäischen Segelflugverbände oder der Segelflugbereiche der Nationalen Aeroclubs.

Ihr Ziel ist die Interessenvertretung aller Segelflieger in Regulierungsfragen.

Die EGU beobachtet Entwicklungen in der Regulierung der europäischen Luftfahrt und wird bei Bedarf aktiv, um unvorteilhafte oder gar gefährliche Regeln zu verhindern, die unseren Sport in den Grundfesten erschüttern könnten.

Die EGU zählt derzeit 18 Vollmitglieder und repräsentiert mehr als 80.000 Segelflieger.