



INHALT

Vorbemerkung

1. Anmerkung des Herausgebers – Editors Note
2. Bericht des Präsidenten – A report by the President
3. Ausbildungsorganisation – Training Organisation
4. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und Instandhaltung – AW&M
5. Flugbetrieb – Operations Part Gliding RMT.0698

VORBEMERKUNG

Der Newsletter der EGU („European Gliding Union“ = Europäischen Segelflug Union) informiert regelmäßig über die Lobbyarbeit der EGU als unsere Interessensvertretung auf europäischer Ebene. Im Mittelpunkt stehen zur Zeit die Entwicklungen des europäischen Segelflugrechts.

Das in Europa harmonisierte Recht für die Luftfahrt und damit auch für den Segelflug ist seit der „Basic Regulation“ (der europäischen Grundverordnung für die Luftfahrt aus dem Jahr 2008) immer komplexer geworden. Die EGU arbeitet an einer Vereinfachung der für uns alle verbindlichen Gesetzesgrundlagen und sucht hierbei die Zusammenarbeit mit den europäischen Gremien, allen voran mit der EASA („European Aviation Safety Agency“) der Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

Um die uns alle unmittelbar betreffenden Europa-Arbeiten einer breiten Segelflug-Öffentlichkeit in Deutschland zugänglich zu machen, wollen wir sie in deutscher Sprache vorstellen. Wir wollen dabei bewusst keine wortwörtliche Übersetzung, sondern eine Zusammenfassung und Erläuterung der Hintergründe.

1. ANMERKUNG DES HERAUSGEBERS – EDITORS NOTE

Robert Danewid – deutsche Zusammenfassung und Erläuterung: Martin Kader

Der EGU-Newsletter wird von Robert Danewid herausgegeben, dem schwedischen Vorstandsmitglied und Schatzmeister der EGU. Robert weist auf zwei informative Beiträge hin, die im Newsletter enthalten sind: 1. ein Beitrag von Patrick Naegeli zum Thema Part Gliding, dem in Arbeit befindlichen europäischen Regelwerk für den Segelflug und 2. ein Beitrag von Howard Torode zu zwei wichtigen europäischen Regelwerken zu technischen Themen: Part M Light und Part CAO. Damit sollen die Wartungsvorschriften („M“ = Maintenance = Wartung) und die Vorschriften für „Organisationen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ vereinfacht werden („CAO“ = Combined Airworthiness Organisation).

2. BERICHT DES PRÄSIDENTEN – A REPORT BY THE PRESIDENT

Patrick Naegeli – deutsche Zusammenfassung und Erläuterung: Andreas Peus

Patrick Naegeli, Präsident der EGU, geht in seinem Beitrag auf den aktuellen Vorgang der Erstellung eines Regelwerks für den Segelflug durch die EASA (RMT.0701 Part Gliding) ein. Die Forderungen der Segelflieger waren dabei von Beginn an:

- Eine vereinfachte Lizenzstruktur, die auf ein einziges Dokument hinausläuft, das nationalen wie auch ICAO-Anforderungen gerecht wird.
- Die europaweite Rückkehr zu der in vielen Ländern früher herrschenden Situation, bei der die Rechte von

Luftfahrzeugführern durch Aeroclubs erteilt, aufrechterhalten und überwacht wurden, wobei die nationalen Luftfahrtbehörden nur so wenig wie möglich involviert waren. In Deutschland gab und gibt es dies lediglich bei der Lizenzierung von UL-Piloten, die durch den DAeC bzw. den DULV stattfindet.

- Ein erheblich vereinfachtes System für die Ernennung und die Tätigkeit von Flugprüfern, das nicht auf dem im Motorflug und in der gewerblichen Luftfahrt gängigen System basiert.

Insgesamt wird also ein deutlich abgespecktes Regelwerk gefordert, welches ja auch in der Vergangenheit gut funktioniert habe.

Leider verläuft der neue Regulierungsprozess nur schleppend. Da die EASA den nationalen Behörden nun einmal die Verantwortung für die Rechtsanwendung im Bereich des Segelflugs übertragen hat – auch wenn viele dies in der Vergangenheit nie getan hatten – müssen nun alle neuen oder geänderten Regeln auch von diesen akzeptiert werden. U.a. als Folge davon hat die EASA den Zeitplan für die fachliche Erstellung der Implementing Rules (IR) für den Segelflug um ein knappes halbes Jahr verlängert. Danach soll der Entwurf rechtlich überprüft und von der Europäischen Kommission bearbeitet werden und muss schließlich durch das Europäische Parlament verabschiedet werden.

Ursprünglich wollte die EASA ein gemeinsames Regelwerk für den gesamten Luftverkehr vom „Kleinen UHU“ bis zur Rakete erstellen. Dieses Regelwerk hätte einen Umfang von knapp 2000 Seiten gehabt. Vor allem der Initiative des Ballonsports und der Segelflieger ist es zu verdanken, dass man nun einzelne Regelwerke für die einzelnen Sparten der Luftfahrt erstellt. Die Regeln

für den Segelflug fallen dabei naturgemäß sehr viel geringer aus als z.B. die für den Motorflug und bewegen sich nach heutigem Entwurfsstand im Rahmen von etwa 40 Seiten. Dabei wurde auch darauf geachtet, so viel Inhalt wie möglich in das begleitende Guidance Material (GM) und die Acceptable Means of Compliance (AMC) zu verlagern – dies vor allem vor dem Hintergrund des komplexen europäischen Gesetzgebungsverfahrens. GM und AMC könne durch die EASA mit verhältnismäßig geringem Aufwand selbst herausgegeben werden, Kommission und Parlament sind hier nicht mehr betroffen. Nach gegenwärtigem Stand haben GM und AMC noch einmal den Umfang von etwa 40 Seiten.

Patrick sieht insgesamt die folgenden Erfolge und richtigen Entwicklungen:

- Die Absicht der EASA, sich deutlich an den Bedürfnissen der „Kundschaft“ zu orientieren.
- Daraus folgend ein deutlich abgespecktes Regelwerk für den Segelflug.
- Die Perspektive einer einzigen Lizenz für den Segelflug.
- Auch in Bezug auf Fluglehrer und Prüfer wurden Fortschritte dabei erzielt, möglichst viel Inhalt von den IR in GM und AMC auszulagern. Hierdurch wird mehr Flexibilität in der Auswahl der Möglichkeiten erreicht, mit denen die Auflagen der zugrundeliegenden Regeln erfüllt werden können.

Allerdings gibt es seiner Meinung nach auch noch „Baustellen“:

- Die Regelerstellung für Segelflug-Ausbildungseinrichtungen (Gliding Training Organisations – GTO) ist immer noch viel komplexer als eigentlich notwendig.
- Die Lizenzierung (Flight Crew Licensing – FCL) ist noch in der Bearbeitungsphase. Hier gibt es noch eine Reihe von Fragen, über die noch keine Einigkeit besteht und

eine Vielzahl von Details, die noch ausgearbeitet werden müssen.

- Mehrere Punkte müssen noch sorgfältig formuliert werden, um die einwandfreie Einbindung der Motorseglerberechtigung in die FCL-Regeln sicher zu stellen.
- Während vorsichtiger Optimismus in Bezug auf eine bessere Erfüllung der Bedürfnisse des Segelflugs herrscht, ist jetzt schon klar, dass die Arbeit nach Abschluss der Arbeitsgruppe im nächsten Frühjahr nicht endet. Danach wird es eine Abstimmung mit den verschiedenen Interessenvertretern geben, bevor der oben beschriebene Prozess (Rechtsberatung, Kommission, Parlament) weiter geht. Während jeder dieser Phasen können sich Formulierungen und damit Bedeutungen ändern. Deswegen sollte versucht werden, die nationalen Luftfahrtbehörden von den Vorschlägen der EGU zu überzeugen. Die EGU wird hierzu eng mit ihren Mitgliedern zusammenarbeiten.

3. AUSBILDUNGSORGANISATION – TRAINING ORGANISATION

Andy Miller – deutsche Zusammenfassung und Erläuterung; Martin Kader

Andy Miller, Ausbildungsleiter der British-Gliding Association, hat sich als Vorstand in der EGU u.a. dem Thema Ausbildung verschrieben. Der europäische Verordnungsentwurf, der die sog. „DTO“ reguliert, wird im nächsten Meeting mit der EASA diskutiert werden. Bei der zukünftigen „DTO“ handelt es sich um eine „deklarierte Ausbildungsorganisation“ (DTO = „Declared Training Organisation“). Im Gegensatz zur herkömmlichen ATO bedarf die DTO keiner Genehmigung der Luftfahrtbehörde. Obwohl die DTO immer noch als unnötig empfundene Anforderungen für die Segelflugausbildung enthält, beinhaltet

sie gleichwohl signifikante Erleichterungen gegenüber den hohen Anforderungen, die an die ATO's geknüpft werden. (ATO = „Approved Training Organisation“ = „Genehmigte Ausbildungsorganisation“). Die Einführung der DTO muss noch mit dem Part Gliding abgestimmt werden, der sich zur Zeit wie oben beschrieben in der Entwicklung befindet.

Part Gliding wird der Anhang zur neuen EU-Durchführungsverordnung der EU-Kommission heißen. Untechnisch wird auch von dem „Gliding Rulebook“ gesprochen. Mit dem „Teil-Segelflug bzw. dem „Regelbuch für den Segelflug“ wird eine substantielle Reduktion der EU-Vorschriften auf das für den Segelflug Notwendige und eine Vereinfachung der Flugbetriebs- sowie Ausbildungs- und Lizenzvorschriften angestrebt. Demzufolge gliedert sich Part Gliding in die Abschnitte OPS („Operations“ = Flugbetrieb) und FCL („Flight Crew Licencing“ = Ausbildung und Lizenzierung).

4. AUFRECHTERHALTUNG DER LUFTTÜCHTIGKEIT UND INSTANDHALTUNG – AW&M (AIR-WORTHINESS & MAINTENANCE)

Howard Torode – deutsche Zusammenfassung und Erläuterung; Ralf Keil

Howard Torode ist in der EGU Mitglied des „Executive Board“ und zugleich Technical Officer für den Bereich Airworthiness and Maintenance.

In seinem Kommentar zur Instandhaltung unter der Überschrift „AW&M“ (airworthiness & maintenance) gibt er einen Kommentar zur Verzögerung der lange erwarteten Einführung des Teil M-Leicht (M(L)), der für

die Allgemeine Luftfahrt weitere Erleichterungen für Instandhaltung und Lufttüchtigkeitsmanagement bringen soll. Die EGU hatte in einem früheren Newsletter angekündigt, dass diese Regulierung (zusammen mit dem Teil CAO) spätestens im Juni 2017 verabschiedet werden soll. Das ist nicht geschehen, derzeit ist die Zeitplanung unklar.

Bereits im Oktober 2016 bestand im EASA Committee und damit in den Mitgliedsstaaten generelle Einigkeit für die Einführung der neuen Instandhaltungsvorschrift, die nicht nur Halter, sondern auch für Betriebe eine Reihe von Erleichterungen bringen soll.

Außerhalb der EASA sind derzeit die Gründe für die Verzögerung nicht bekannt. Klar ist, dass durch die Verzögerung der Einführung des Teil M(L) der positive Prozess, der als erstes Ergebnis der „Task Force Allgemeine Luftfahrt“ zur VO (EU) 2015/1088 führte, uns nun dazu zwingt, auf unbestimmte Zeit nach den komplexeren und aufwendigeren Regeln des Teil M weiterzuarbeiten.

In wenigen Punkten fasst Howard die wesentlichen Vorzüge des erwarteten Teil M(L) zusammen.

Derzeit ist nicht klar, ob durch die Verzögerung der Einführung eines der wichtigsten Projekte der „GA Roadmap“ der EASA der von ihr unter der Überschrift „einfachere, leichtere und bessere Regeln für die Allgemeine Luftfahrt“ selbst vorgegebene Zeitplan eingehalten werden kann.

Im zweiten Teil seines Artikels äußert sich Howard über die ebenfalls verzögerte Einführung der schon seit 2015 erwarteten L-Lizenz nach Teil 66 und deren Folgen. Es gibt Länder, in denen die Technischen Lizenzen als

„Teil-66-konforme Lizenzen“ bereits anerkannt sind, mag die Verzögerung der Einführung der L-Lizenz als EASA-Lizenz nicht allzu sehr zu Problemen führen.

In Ländern, in denen eine Validierung von nationalen zu den EASA-Teil 66-Lizenzen erforderlich ist, meint Howard, dass der Prozess der Umstellung unter dem Gesichtspunkt Teil M(L) und CAO einfacher werden könnte.

Alles in Allem: Die vor uns stehenden Änderungen, deren verzögerte Umsetzung inklusive der Änderung der Basic-Regulation schaffen viel Platz für Verwirrungen und Missverständnisse, die wahrscheinlich auch in den zuständigen Behörden dazu führen, sich vornehmlich mit Aufgaben von „höherer Priorität“ zu befassen. Damit erscheinen die Chancen der Verbände geringer, durch abgestimmte Vorarbeiten die zu erwartenden Übergangsfristen zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Howard wird „am Ball bleiben“ und in diesen unsicheren Zeitraum helfen, wie er es vermag. Er bittet abschließend, alle Erfahrungen und Aktivitäten in der nationalen Umsetzung der Änderungen ihm bzw. der EGU mitzuteilen.

5. FLUGBETRIEB – OPERATIONS, PART GLIDING RMT.0698

Henrik Svensson – deutsche Zusammenfassung und Erläuterung: Martin Kader

Der Schwede Henrik Svensson ist im Vorstand der EGU „Technical Officer Operations“ und somit für technische Fragen des Flugbetriebs zuständig. Er arbeitet federführend für die EGU in der Arbeitsgruppe, welche die EASA und die EGU zur Erarbeitung des OPS-Teils des

Part Gliding gegründet haben. Diese Arbeitsgruppe trägt bei der EASA die Bezeichnung „RMT.0698“. RMT steht für „Rulemaking Task“ („gesetzgebende Arbeiten“). Die Entwürfe der Arbeitsgruppe sind dank der zahlreichen Kommentierungen (u.a. von Luftsportlern des DAeC) gut vorbereitet. Zur Zeit wartet die Arbeitsgruppe auf ein positives Votum der Ballon-Regeln, die ebenfalls in einem „Regelbuch“ für die Ballonfahrt vereinfacht werden sollen.

In der Ballonfahrt hat es eine ähnliche Entwicklung gegeben. Da viele der europäischen Luftfahrt-Vorschriften weit von der Realität der Ballonfahrt entfernt sind, haben die Ballonfahrer gemeinsam mit der EASA eine Vereinfachung im Rahmen eines „Ballon-Regelbuchs“ vorgeschlagen. Dieses befindet sich gerade in der rechtlichen Prüfung bei der EU-Kommission.