



GLIDING UNION

EGU Newsletter 2/2022

November 2022

Herausgeber: Robert Danewid robert.danewid@gmail.com



Anmerkung des Herausgebers

Auf der EGU-Website <http://www.glidunion.eu> finden Sie viele nützliche Informationen. Sollten Sie das Passwort für den internen Bereich vergessen haben, wenden Sie sich bitte an die EGU.

Bericht des Präsidenten

Arild Solbakken



Liebe europäische Segelflugfreunde.

Wir alle haben eine schwierige Zeit nach dem Ausbruch der Covid-Pandemie im ersten Quartal 2020 hinter uns und haben einen Großteil der Jahre 2021 und 2022 damit verbracht, uns von den Schwierigkeiten zu erholen. Darüber hinaus hat Europa in den letzten acht Monaten einen Krieg erlebt, und wir stehen jetzt vor einer Energiekrise wie auch einer wirtschaftlichen und politischen Krise mit schwerwiegenden Auswirkungen auf viele Menschen, weit über unsere Region hinaus.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht leicht, den Fokus zu halten, Optimismus zu bewahren und Inspiration für ehrenamtliche Freizeitaktivitäten zu schaffen. Aber vielleicht ist dies etwas, das wir jetzt mehr denn je brauchen.

Die meisten von Ihnen haben die Unterbrechung ihrer Aktivitäten erlebt, was sich auf die Zahl der Mitglieder und die Wirtschaft ausgewirkt hat. Wir haben positive Signale, dass sich die Aktivitäten in

der Segelfluggemeinschaft trotz der verlängerten Covid-Periode und der unruhigen Zeiten in Europa weitgehend erholt haben.

Für die Arbeit innerhalb der EGU war es sehr hilfreich, dass wir uns wieder von Angesicht zu Angesicht treffen konnten. Seit dem Erscheinen des Newsletters 1/2022 haben wir zwei Präsenztreffen mit dem Vorstand und eine technische Konferenz für die EGU-Mitgliedsstaaten organisiert, und wir waren bei der technischen Tagung von Europe Air Sports vertreten.



Die Delegierten auf der Konferenz in Kopenhagen

Die technische Konferenz der EGU in Kopenhagen im Oktober 2022 wurde zum Anlass genommen, unsere Arbeitsabläufe zu überprüfen und unsere Prioritäten anzupassen. Die wichtigsten aktuellen Herausforderungen werden wie folgt gesehen:

- Wichtige Meilensteine im Regelwerk zur Lufttüchtigkeit, Lizenzierung und zum Betrieb wurden erreicht. Nun gilt es, die Mitgliedsstaaten bei der Umsetzung der neuen Regeln auf nationaler Ebene zu begleiten und zu unterstützen.

- Erfüllung der Anforderungen von Teil 66L – Große Schwierigkeiten bei der Erfüllung der Erfahrungsanforderungen zur Erlangung und Aufrechterhaltung der Berechtigung - dringende Lösungen sind erforderlich, um eine Unterbrechung des Betriebs zu vermeiden
- Theorieprüfungen - Verfügbarkeit von zugelassenen Ausbildungsorganisationen und für den Segelflug relevanten Prüfungsfragen
- Der Zugang zum freien Luftraum wird erschwert durch:
 - Zunehmende Ausweitung des kontrollierten Luftraums
 - Zunehmende Anzahl von beschränkten oder gesperrten Lufträumen aus Umweltschutzgründen
 - Geschwindigkeit der Entwicklung der Drohnenindustrie
- Verfügbarkeit und Kosten von Energie (fossile und erneuerbare Energien)
- Anforderungen an die Nachhaltigkeit
 - Erfüllung der Erwartungen, den ökologischen Fußabdruck zu minimieren und einen nachhaltigen Betrieb zu erreichen - Unterstützung der Entwicklung des elektrisch betriebenen Segelflugs
 - Entwicklung von Vielfalt und Inklusion
- Aufzeigen und Maximieren des Nutzens des Segelflugs für die Gesellschaft und Sicherstellung der „sozialen Lizenz zum Betrieb“
- Kommunikation mit unseren Mitgliedern und der Öffentlichkeit

Wir halten engen Kontakt zu Europe Air Sports (EAS) und nahmen am 28. Oktober 2022 am EAS Technical Meeting in Wien teil, wo eine Reihe von Themen von allgemeinem Interesse für die Segelfluggemeinschaft behandelt wurden:

- Die Arbeit der EASA im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (GA) und wie EAS aufgestellt ist, um effizient und partnerschaftlich mit der EU auf politischer Ebene zu arbeiten
- U-Space-Verordnungen und wie Lufträume eingerichtet werden sollten
- Die Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt
- Förderung der Sicherheit in der GA (Beispiel Österreich)

- Green Deal und Fit for 55 - Auswirkungen auf unsere Gesellschaft
 - Die Zukunft von Avgas 100LL und mögliche alternative Treibstoffe
 - Elektrisch fliegen – Beispiele
 - Velis Electro
 - Elektrisch angetriebener Segelflug
 - Projekt elektronische Lizenzen der EASA
- Die EASA war durch Alain Leroy und Vladimir Voltin vertreten, die das GA Road Map Projekt leiten.

Wir arbeiten intensiv daran, Sie alle bei Ihren Bemühungen um die Entwicklung des Segelflugs zu unterstützen, sind aber auf eine enge Zusammenarbeit mit Ihren Vertretern angewiesen, um Feedback und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen. Wir möchten Sie alle nachdrücklich ermutigen, Ansprechpartner (PoC) für unsere verschiedenen Arbeitsgruppen zu benennen. Wir werden stärker, wenn wir als eine einheitliche Gemeinschaft zusammenarbeiten. Der EGU-Vorstand hat außerdem beschlossen, neue Mitglieder zu rekrutieren, um unsere Position zu stärken.

Wir hoffen aufrichtig, dass die unruhigen Zeiten in Europa bald zu Ende gehen und dass unsere Freunde und Mitglieder in der Segelfluggemeinschaft auch weiterhin sicher und gesund bleiben.

Nutzen Sie die vor uns liegende Wintersaison, um Segelflugzeuge, Kompetenz und Optimismus für die Zukunft zu erhalten.

Bericht des Generalsekretärs

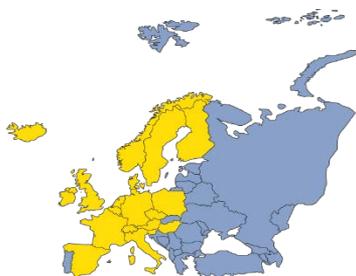
Mika Mutru



Die technische Konferenz der EGU 2022 fand am Samstag, den 15. Oktober 2022 im Idrættens Hus

- Haus des Sports in der Nähe von Kopenhagen, Dänemark, statt. Von den insgesamt 21 EGU-Mitgliedsnationen waren 13 vertreten. Das Konferenzprogramm von 10.00-17.00 Uhr war intensiv, aber auch interessant und umfasste alle sechs EGU-Arbeitsbereiche, die wir derzeit haben. Es ermöglichte den Leitern der Arbeitsgruppen auch, mit den anwesenden Teilnehmern zu kommunizieren, um Feedback zu ihrer Arbeit zu erhalten. Die Präsentationen, die während der Konferenz gehalten wurden, werden im internen Bereich von www.glidunion.eu zur Verfügung gestellt.

Die nächste Generalversammlung - der EGU-Kongress 2023 - wird am Samstag, den 25. Februar 2023, in Oslo, Norwegen, stattfinden. Die offizielle Einladung wird im Dezember per E-Mail an alle Mitgliedsverbände und ihre Delegierten verschickt. Der Kongress 2023 wird sowohl eine technische Sitzung als auch die offizielle Jahreshauptversammlung der EGU umfassen.



EGU-Mitglieder (gelb)

Problematik Part-66L recency

Henrik Svensson



Auf der technischen Konferenz in Kopenhagen habe ich über den neuesten Stand in Bezug auf 66L informiert. Was die Frage der Recency für 66L betrifft, so besagt die Verordnung, dass ein Inhaber einer L-Lizenz 6 Monate Instandhaltungserfahrung in den vorangegangenen 2 Jahren nachweisen muss, wie alle anderen Inhaber einer 66-

Lizenz auch. Diese 6 Monate können durch 100 Tage Instandhaltungspraxis ersetzt werden, auch bei unabhängigem freigabeberechtigtem Personal, und sie können sogar um 50 % reduziert werden, wenn die zuständige Behörde dem vorher zustimmt. Dies ist jedoch viel zu anspruchsvoll für die meisten 66L, die in der Regel ehrenamtlich in Aeroclubs tätig sind.

Ich habe dieses Problem auf EASA-Ebene angesprochen, und man versteht dort die Schwierigkeiten, die Anforderungen für 66L im Vereinsumfeld zu erfüllen. Früher gab es die Idee, mit Hilfe von AltMoC eine bessere Lösung zu finden, aber es stellte sich später heraus, dass diese Lösung nicht akzeptiert wurde, da sie das in der Durchführungsbestimmung festgelegte Prinzip nicht ablösen konnte.

Die EASA prüft nun die Möglichkeit einer zeitnahen Überarbeitung der Recency-Bestimmung, was im Rahmen eines beschleunigten Verfahrens geschehen („fast-track rulemaking action“) könnte. Dies wird jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen, so dass die EASA in der Zwischenzeit auch klargestellt hat, dass die Mitgliedstaaten die flexiblen Bestimmungen in Artikel 71 der Grundverordnung für kurzfristige Lösungen nutzen können.

Hoffentlich werden wir dieses Thema auf EASA-Ebene bei der nächsten gemeinsamen Sitzung von GA:COM und TeB Anfang Dezember erneut ansprechen. Ich hoffe, weitere Informationen über die Verwendung der Vorlage für die Ausnahme nach Art. 71 Grundverordnung und den aktuellen Stand in dieser Frage zu bekommen.

Auf der technischen Konferenz in Kopenhagen haben wir auch andere 66 Fragen diskutiert. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf der Notwendigkeit einer theoretischen Prüfung und einer praktischen Ausbildung, bevor eine 66L-Lizenz erteilt werden kann. Derzeit gibt es in Europa nur wenige Organisationen, die eine 66L-Prüfung abnehmen können, was sich hoffentlich in naher Zukunft ändern wird.

Ich werde ein weiteres Treffen mit den nationalen Kontaktstellen für eine zusätzliche Diskussion über 66L vor unserer nächsten EASA-Sitzung arrangieren. Wenn Sie sich dem Arbeitsbereich

Lufttüchtigkeit und Instandhaltung anschließen möchten, senden Sie bitte eine E-Mail.
henrik.svensson@segelflyget.se

Flugsicherheit

TO Safety Bernard Hautesserres & Ted Richards



Im Namen des Arbeitsbereichs Sicherheit freuen wir uns, über unsere aktuelle Arbeit berichten zu können. Das kürzliche technische Treffen in Kopenhagen war der Höhepunkt der letzten Monate und eine großartige Gelegenheit, nicht nur Gleichgesinnte in drei Dimensionen zu treffen, sondern auch wertvolles Feedback über den Arbeitsbereich Sicherheit zu erhalten. Aufbauend auf der Präsentation und den Diskussionen plant der Arbeitsbereich Sicherheit, eine Reihe von miteinander verbundenen Maßnahmen voranzutreiben. Dazu gehören: Eine Reihe von Wintertreffen mit der Arbeitsgruppe zur Verfeinerung und Ausweitung der verschiedenen Handlungsstränge - diese werden in den kommenden Wochen anberaunt, wobei idealerweise die meisten Mitgliedstaaten einbezogen werden sollten (siehe unten die Bitte um zusätzliche Vertreter). Dazu gehören:

- eine Maßnahme zur Erweiterung der EGU-Website um wichtige Sicherheitsinformationen und Links - diese Änderung wird voraussichtlich zum Jahreswechsel in Betrieb gehen.
- eine Aktion zur Einrichtung von Social-Media-Seiten wie Twitter und Facebook zur Förderung des Meinungsaustauschs und der Diskussion über Sicherheitsfragen - dies ist bereits im Gange, und für diejenigen, die Twitter nutzen, gibt es eine Testseite unter [EGU-Safety \(@EGU_Safety\) / Twitter](#) unter dem Hashtag EGU_Safety - bitte machen Sie Werbung dafür und beteiligen Sie sich!
- Eine Aktion, um mit der EASA in zwei Hauptfragen zusammenzuarbeiten: erstens die jähr-

liche [EASA Annual Safety Review](#), um sicherzustellen, dass sie den Segelflugbetrieb angemessen widerspiegelt; und zweitens, die Entwicklung und Werbung für einen umfassenderen "Season Opener", der von der EASA veranstaltet wird - dies ist Teil der Arbeit in diesem Winter.

Um uns bei dieser Tätigkeit zu unterstützen, werden wir über die Vertreter der Arbeitsgruppe nach Links und Informationen zu nationalen Sicherheitsinitiativen suchen. Wir werden auch versuchen, zusätzliche Aktivitäten zu entwickeln. Derzeit sind in unserer Arbeitsgruppe nicht alle Mitgliedstaaten vertreten, sondern nur Belgien, Finnland, Deutschland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Schweden, die Schweiz und das Vereinigte Königreich. Um unsere Arbeit umfassender und effektiver zu gestalten, brauchen wir das aktive Engagement aller Mitglieder. Diejenigen Mitgliedstaaten oder assoziierten Mitglieder, die nicht in der Arbeitsgruppe vertreten sind, werden gebeten, die entsprechenden Kontaktdaten an Mika oder Ted weiterzuleiten.



Nachhaltigkeit

Robert Danewid



Sind die UN-Nachhaltigkeitsziele für den Segelflug relevant?

Ja, das ist die Meinung der EGU! Wir haben beschlossen, sechs der Ziele in unseren Arbeitsplan aufzunehmen.

- Ziel 3: Gute Gesundheit und Lebensqualität
- Ziel 5: Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern
- Ziel 10: Verringerung der Ungleichheit
- Ziel 12: Verantwortungsvoller Konsum und Produktion
- Ziel 13: Klimawandel stoppen
- Ziel 17: Zusammenarbeit zur Erreichung der Ziele als Voraussetzung für den Erfolg der Nachhaltigkeitsarbeit



Nachhaltigkeit schließt die Umwelt und die Gleichstellung der Geschlechter ein, d.h. den Segelflug nachhaltig zu gestalten und mehr Frauen zu rekrutieren.

Auf dem Kongress in Kopenhagen hielt Liz Sparrow, die Organisatorin der kürzlich erfolgreich beendeten Segelflug-Weltmeisterschaften der Frauen, einen nützlichen und aufrüttelnden Vortrag über Women Gliding, eine britische Organisation für Segelfliegerinnen.

Vor kurzem haben sie eine Umfrage durchgeführt, um herauszufinden, warum so wenige Frauen Segelflug betreiben. Die drei Hauptgründe waren

1. Zeit
2. Geld
3. Die Einstellung der Männer

Etwas zum Nachdenken für uns alte, griesgrämige Männer!

Die EGU plant, mit Liz und Women Gliding eng mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, gute (und

schlechte) Praktiken zu erfassen, um mehr weibliche Segelfliegerinnen zu gewinnen und weibliche Gemeinschaften zu unterstützen.

Wir brauchen Ansprechpartner für diese wichtige Arbeit. Sind Sie interessiert, melden Sie sich bitte! Schicken Sie eine Mail an den Herausgeber.

Die Zukunft des Segelfluges ist mit Sicherheit elektrisch! Elektrische Antriebe/Heimkehrhilfen, Winden, Schlepper und Zugfahrzeuge.

Und die Hersteller bringen schnell elektrische Technik auf den Markt. Hier finden Sie eine Reihe von Artikeln über Elektrosegelflug

<https://nordicgliding.com/category/elektro/>

Es gibt jetzt 79 Artikel. Nutzen Sie die Übersetzungsfunktion für Ihre Sprache.

Die EGU verfolgt den Markt nicht nur für Segelflugzeuge, sondern auch für Winden und Schlepper genau. Wir ermutigen unsere Mitglieder nachdrücklich, strategische Pläne für die Zukunft und den Übergang zum fossilfreien Segelflug zu machen.

Im Spätsommer veranstaltete der schwedische Segelflugverband eine Veranstaltung zum Thema Elektro-Segelflug in Ålleberg. ASG 32 Mi, AS 34 Me, Lak-17 c FES, Discus 2 C FES und DG-1001 e neo konnten geflogen werden. Mehr als 40 Piloten absolvierten über 90 Flüge, und morgens und abends gab es Präsentationen. Es war ein großer Erfolg und Sie können alle Präsentationen hier finden

<https://www.segelflyget.se/Omforbundet/Konferens/elska2022/>

und hier gibt es die aufgezeichneten Videopräsentationen

<https://www.youtube.com/user/jenstrabolt/videos>

Auch in diesem Arbeitsbereich brauchen wir Ansprechpartner, wenn Sie also an einer nachhaltigen Zukunft des Segelflugs interessiert sind, senden Sie bitte eine Mail an den Herausgeber.

Part SFCL

Mika Mutru & Ole Gellert Anderssen



Auf der Technischen Konferenz am 15. Oktober 2022 in Kopenhagen gingen Ole Gellert Andersen und Mika Mutru auf die verschiedenen Erfahrungen ein, über die die Vertreter der am Workstream teilnehmenden Länder zuvor auf den virtuellen WS-Sitzungen berichtet hatten.

Der Part-SFCL hat sich insgesamt bewährt, aber einige der Regeln werden von Land zu Land unterschiedlich interpretiert. Insbesondere bei den Theorieprüfungen gibt es große Unterschiede. In UK, SE, NO und DK werden die Prüfungen von den Luftsportverbänden abgenommen, in anderen Ländern werden die Prüfungen von der CAA organisiert. Der Preis für eine SPL-Theorieprüfung ist in den europäischen Ländern sehr unterschiedlich, ebenso wie die Entfernung, die ein Flugschüler zurücklegen muss, um an einer Prüfung teilzunehmen. Im Allgemeinen kann ein Flugschüler mehrere oder alle Fächer in einer Sitzung ablegen, aber in einem europäischen Land muss der Flugschüler sehr weit und mehrmals reisen, um die neun Fächer abzulegen.

AMC1 SFCL.135 spricht von 120 Fragen für den gesamten Test - 3 Themen mit 20 Fragen und 6 Themen mit 10 Fragen. Das passt nicht wirklich zu einer Bestehensquote von 75%. Daher verwenden viele Länder den AltMOC aus Deutschland mit 132 Fragen (3 Fächer mit 20 Fragen und 6 Fächer mit 12 Fragen).

Die Technische Konferenz hat gezeigt, dass es keinen dringenden Bedarf für Änderungen am Teil-SFCL gibt, aber es gibt einige Punkte, die geändert werden könnten, wenn die Zeit dafür reif ist. Viele der Regeln sind in der EU-Verordnung festgelegt, die nur durch das EU-Parlament geändert werden kann. Wir müssen diese Punkte der Mitgliedsstaaten sammeln, um bereit zu sein, wenn eine Änderung der Part-SFCL vorbereitet wird - eventuell als Fast-Track-Verfahren durch die EASA. Einige Punkte wurden bereits im Rahmen des EGU-Workstreams erwähnt - z.B.:

- SFCL.345: Warum muss die Erstprüfung für eine Lehrberechtigung auf einem Segelflugzeug und nicht auf einem TMG durchgeführt werden, wenn Segelflugzeug und TMG in der gesamten Ausbildung für eine SPL parallel sind?
- SFCL.320: Muss ein FI(S)-Kandidat, der nur im Flugzeugschlepp fliegt, wirklich 200 Starts absolvieren, bevor er einen Fluglehrerkurs besuchen kann?

Um solche Verbesserungswünsche aus den verschiedenen europäischen Ländern zu erhalten, muss der EGU Workstream Part-SFCL Transition einen nationalen PoC (Point-of-Contact) aus allen EGU-Mitgliedsländern benennen. Derzeit haben wir PoC's aus BE, CH, DE, DK, ES, FI, IE, IT, LX, NO und SE, aber wir empfehlen anderen Mitgliedsstaaten dringend, ebenfalls ihre Nominierungen abzugeben: Name und Kontaktdaten einer Person, die ihr Land in diesem wichtigen EGU Workstream vertreten würde.

Ein virtuelles Treffen des EGU Workstream Part-SFCL Transition ist für Dezember 2022 geplant, um für den EGU Kongress im Februar 2023 vorbereitet zu sein.

Medical

Meike Müller



Im Oktober billigte die technische Sitzung der EGU in Kopenhagen den Vorschlag des EGU-Vorstands, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die sich mit der Bewertung und gegebenenfalls mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur Regulierung der medizinischen Anforderungen befasst. Dies erfordert eine gründliche und intensive Bewertung der europäischen Situation bezüglich der medizinischen Anforderungen für Segelflieger, aber auch der Situation auf der Seite der Behörden und der Situation der Fliegerärzte. Der Segelflug ist eine Aktivität mit wachsenden Herausforderungen aufgrund der Tatsache, dass sich die demografi-

sche Situation in den meisten europäischen Ländern in eine Richtung entwickelt, die zu einem steigenden Alter der Mitglieder und somit der Piloten führt. Die Aufsichtsbehörden in Europa müssen neue klinische und therapeutische Optionen und die jeweilige Anwendung und Anwendbarkeit für Piloten und die damit verbundenen Entscheidungen über die Flugtauglichkeit bewerten.

Der Arbeitsbereich Medizinische Anforderungen verfügt über eine Arbeitsgruppe, die im Winter mit der Arbeit beginnen und auf dem kommenden Kongress Ergebnisse vorlegen wird. Im Arbeitsbereich soll die Entwicklung von optimierten Lösungen sowohl unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit als auch der Bedürfnisse der Piloten im Vordergrund stehen. Das steigende Alter der zu untersuchenden Piloten gilt auch für die untersuchenden Ärzte, die aufgrund des zunehmenden bürokratischen Aufwands, der sinkenden Anzahl der zu untersuchenden Personen zumindest im Segelflug und der damit einhergehenden mangelnden Kostendeckung und des damit verbundenen Arbeitsaufwands mit Konflikten konfrontiert sind. Ein anderer Denkansatz könnte auch darin bestehen, die nationalen Behörden im Bereich der medizinischen Anforderungen zu entlasten und ihnen Aufgaben abzunehmen. Da solche Gegebenheiten auch Teil der Rahmenbedingungen für Segelflugpiloten sind, müssen neue Vorschläge diese berücksichtigen, wenn sie für die Segelfluggemeinschaft von Vorteil sind.

EGU-Website

Haben Sie schon unsere Website besucht??

<https://glidingunion.eu/>

Eine Menge Informationen.

Die EGU ist die Vereinigung der europäischen Segelflugverbände oder Segelflugsektionen der nationalen Aero-Clubs.

Ihr Ziel ist es, die Interessen aller Segelflieger in Europa in Bezug auf Regulierungsfragen zu vertreten.

Die EGU beobachtet die Entwicklungen in der europäischen Luftfahrtregulierung und ergreift, wenn nötig, Maßnahmen, um zu verhindern, dass ungünstige oder gar gefährliche Regeln für unseren Sport aufgestellt werden.

Die EGU zählt derzeit 21 Vollmitglieder und vertritt mehr als 80.000 Segelflieger.