



# EGU Newsletter 2/2021

December 2021

Editor: Robert Danewid [robert.danewid@gmail.com](mailto:robert.danewid@gmail.com)



## Anmerkung der Redaktion

Auf der EGU-Website <http://www.glidingunion.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

Patrick Naegeli



Die EGU-Jahreskonferenz in Kopenhagen im Februar 2020 endete mit einem positiven Ausblick. Nachdem wir uns viele Jahre lang hauptsächlich auf Lufttüchtigkeits-, Zulassungs- und Betriebsvorschriften konzentriert hatten, verlagerte sich unser Schwerpunkt und legte mehr Gewicht auf den zukünftigen Luftraum und die Interoperabilität, die Sicherheit, die Umwelt und die Entwicklung von Vereinen und Sport. Die EGU-Mitglieder befürworteten die Arbeitsprogramme in jedem Bereich und erklärten sich bereit, sie durch die Bereitstellung von Ansprechpartnern und Fachwissen zu unterstützen.

Als sich das Jahr 2020 dem Ende zuneigte, blickten die meisten EGU-Mitglieder jedoch auf ein Jahr zurück, das seinesgleichen sucht. Innerhalb einer Woche nach Abschluss der Tagung in Kopenhagen hatten viele Regierungen als Reaktion auf die sich rasch ausbreitende Coronavirus-Pandemie damit

begonnen, strenge Kontrollen des Inlands- und Auslandsreiseverkehrs einzuführen. Die anfängliche Annahme, dass COVID-19 bis Ende 2020 unter Kontrolle - wenn nicht gar ausgerottet - sein würde, erwies sich als optimistisch. Angesichts der Auswirkungen der Pandemie auf das normale Leben ist es nicht verwunderlich, dass auch der Segelflug in vielen Ländern stark beeinträchtigt wurde.

Im Laufe des Jahres 2021 machte die Welt gute Fortschritte bei der Entwicklung und Einführung von Impfstoffen und trug dazu bei, den unsicheren Prozess der Rückkehr zu einer Art "Normalität" einzuleiten. Die Segelflugaktivitäten vieler Mitglieder nahmen wieder zu, obwohl die finanziellen und sonstigen Ressourcen weiterhin unter Druck standen, was die Entwicklungsarbeit einschränkte während die grundlegende Lebensfähigkeit vieler Segelflugaktivitäten aufrechterhalten werden konnte.

Wir gehen auf das Jahr 2022 zu und das Coronavirus ist immer noch präsent. Der Wiederanstieg der Infektionsraten in vielen Gebieten und das Auftauchen neuer Varianten des Virus schaffen immer noch Unsicherheiten für das kommende Jahr. Dennoch ist es wichtig, dass wir, nachdem wir die Lebensfähigkeit unseres Sports sichergestellt haben, auch einen angemessenen Fokus auf die zukünftige Entwicklung legen.

Der EGU-Vorstand traf sich im Oktober zum ersten Mal seit Februar 2020 persönlich. Obwohl wir uns seit Kopenhagen monatlich in MSTeams

getroffen haben, denke ich, dass wir alle nachvollziehen können, dass virtuelle Treffen die Erfahrung der Zusammenarbeit am selben Ort nicht vollständig ersetzen können. Der EGU-Vorstand hat sich anderthalb Tage lang mit folgenden Themen beschäftigt:



*The board at the first physical meeting in 20 months*

- Der Stand der Arbeiten in jedem der **vordringlichen Arbeitsbereiche der EGU**:
  - Fortlaufende Lufttüchtigkeit und Instandhaltung
  - Lizenzierung der Luftfahrzeugbesatzungen und Fortschritte bei der Umsetzung der SFCL
  - Luftraum, Interoperabilität und elektronische Sichtbarkeit - einschließlich der Entwicklung von Drohnen und unbemannten Luftfahrtsystemen
  - Diversität und Integration - um die Attraktivität des Segelflugs für unterrepräsentierte Gemeinschaften zu erhöhen
  - Positionierung des Segelflugs als Vorreiter bei der Unterstützung des gesellschaftlichen Fortschritts hin zu einer ökologisch nachhaltigeren Zukunft
  - Schaffung einer kohärenteren Initiative auf europäischer Ebene zur Unterstützung der Beibehaltung angemessener medizinischer Anforderungen für Segelflugzeugpiloten
- Entwurf des **EGU-Budgets** für 2022 - Im letzten Jahr hat der EGU-Vorstand die Mitgliedsbeiträge erheblich gesenkt, um den Herausforderungen Rechnung zu tragen, die die Corona-virus-Pandemie für den Segelflug und die Finanzen der nationalen Segelflugverbände bedeutete. Die EGU ist sich bewusst, dass die gleichen Herausforderungen weiterhin beste-

hen und wird die Mitgliedsbeiträge für ein weiteres Jahr so niedrig wie möglich halten - deutlich unter dem Niveau von 2020. Die Mitglieder werden in Kürze weitere Einzelheiten zum vorgeschlagenen Budget für 2022 erhalten.

- Die **EGU-Jahreskonferenz 2022** - die wir mit freundlicher Genehmigung des norwegischen Segelflugverbands im kommenden Februar in Oslo abhalten wollen. Natürlich beobachten wir die Covid-Situation mit unseren norwegischen Kollegen genau, aber wir sind sehr zuversichtlich, dass wir alle wieder zusammen sein werden.

Wir haben eine umfangreiche und sehr wichtige Tagesordnung und freuen uns auf eine enge Zusammenarbeit mit allen EGU-Mitgliedern bei jedem einzelnen Punkt - und bei allen anderen, die sie der EGU-Aufgabenliste in Zukunft hinzufügen möchten.

Wie bereits erwähnt, möchten meine EGU-Vorstandskollegen und ich allen EGU-Mitgliedern unseren Dank für ihre kontinuierliche Unterstützung, ihren Beitrag und ihren Rat im Jahr 2021 aussprechen.

Bleiben Sie gesund, bleiben Sie sicher.

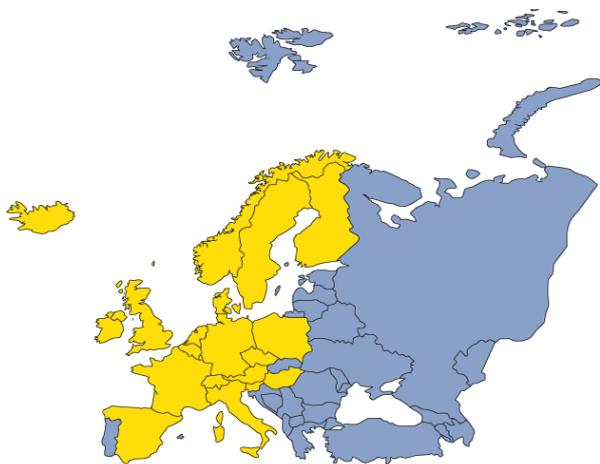
### EGU-Kongress 2022 in Oslo, Norwegen Mika Mutru, Gen Sec



Unsere nächste Generalversammlung, der EGU-Kongress 2022, wird am Samstag, dem 26. Februar 2022, in Oslo, Norwegen, stattfinden. Ein persönliches Treffen ist in Vorbereitung und eine offizielle Einladung mit einer vorläufigen Tagesordnung wird Mitte Dezember vom Generalsekretär verschickt werden.

EGU-Delegierte, die am letzten Kongress 2021, dem virtuellen Kongress, teilgenommen haben,

werden sich vielleicht an die Bemerkung von Patrick Naegeli erinnern, dass er nicht in der Lage sein wird, die volle dreijährige Amtszeit als Präsident zu erfüllen. Bereits vor einiger Zeit hat Patrick Naegeli den Vorstand über seine Entscheidung informiert, auf dem nächsten Kongress zurückzutreten. Zu diesem Zeitpunkt, im Februar 2022, wird Patrick 10 volle Jahre als EGU-Präsident absolviert haben. Daher fordert der EGU-Vorstand nun alle EGU-Vollmitgliedsverbände, die an der Nominierung eines Kandidaten für den nächsten EGU-Präsidenten interessiert sind, auf, dies in Betracht zu ziehen. Weitere Informationen werden in der Einladung zum EGU-Kongress enthalten sein, die im Dezember verschickt wird.



EGU members (yellow)

## Part-66L "Recency"-Problematik

TO AW&M Henrik Svensson



Vor kurzem mussten alle Segelflugtechniker in der EU ihre nationalen Lizenzen in europäische Teil-66L-Lizenzen umwandeln. Diese Umstellung verlief dank der guten Zusammenarbeit mit den NAAs recht reibungslos.

Inhaber einer 66L-Lizenz müssen nun jedoch die EU-Verordnung einhalten, und damit ergeben sich Probleme mit den Anforderungen an die "Recency" für 66L. Diese 66L-Inhaber müssen unter anderem 6 Monate Instandhaltungserfahrung in den vorangegangenen 2 Jahren nachweisen!

Diese Anforderungen sind für die GA-Gemeinschaft von großer Bedeutung. Das freigabeberechtigte Personal, das hauptsächlich als Freiwillige in Aeroclubs tätig ist, ist nicht in der Lage, 6 Monate praktische Erfahrung innerhalb der letzten 24 Monate nachzuweisen, um seine Privilegien zu behalten. Wir haben die EASA über unsere Bedenken informiert, und sie verstehen, dass es für 66L-Inhaber, die mit der GA und insbesondere mit Segelflugzeugen arbeiten, schwierig ist, diese aktuellen Anforderungen zu erfüllen, und dass dies ein Problem ist, das wir lösen müssen.

Es gibt auch einige Länder, die versuchen, dieses Problem mit einer Ersatzlösung zu lösen, und zwar durch so genannte Alternative Means of Compliance (AltMoC). Wenn ein solches AltMoC gegen die Verordnung verstößt, was nicht erlaubt ist, ist dies keine alternative Lösung, die verwendet werden kann. In diesem Fall könnte vielleicht Artikel 71 (gemäß der Grundverordnung) eine mögliche kurzfristige Lösung sein. Die EASA wird die Notwendigkeit einer schnellen Überarbeitung (Fast-Track?) der spezifischen Vorschrift prüfen, was jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

Wir müssen mehr Informationen darüber sammeln, wie viele gültige 66L-Lizenzinhaber wir unter unseren EGU-Mitgliedern haben, damit wir die EASA darüber informieren können, dass es viele 66L-Inhaber gibt, die in kurzer Zeit die Gültigkeit ihrer Lizenzen verlieren könnten, was sich negativ auf unsere Gemeinschaft auswirken würde. **Ich lade daher die Vertreter unserer Mitgliedsländer ein, sich mit mir in Verbindung zu setzen und mir mitzuteilen, wie viele Segelflugtechniker in ihrem Land auf eine 66L-Lizenz umgestellt haben.**

Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt mehr über die Fortschritte in diesen Bereichen berichten.

## Airspace & Interoperability

TO A&I Andreas Peus & Claus Cordes



Die Diskussion unter den nationalen Vertretern hat gezeigt, dass die Ausgestaltung des Luftraums

durch die zuständigen nationalen Behörden sehr unterschiedlich ist. Auch die Art und Weise, in der die verschiedenen Interessengruppen in den Gestaltungsprozess einbezogen werden, ist von Land zu Land unterschiedlich.

Mit den EGU-Mitgliedern wurde eine Absprache zum Austausch von Fakten über die Luftraumgestaltung getroffen. Dies beinhaltet Grundsätze für die Zuordnung von Luftraumklassen zu bestimmten Lufträumen wie TMAs und CTRs sowie Muster zur Bestimmung der lateralen und vertikalen Ausdehnung und der Art und Menge des Verkehrs innerhalb dieser Lufträume.

Auf den ersten Blick scheinen einige nationale Behörden einen unverhältnismäßig großen Teil des Luftraums für den gewerblichen Betrieb zu sperren, insbesondere in der Nähe von Großflughäfen. Das Fliegen in geringer Höhe, weit entfernt von der Landeschwelle, ist für Fluggesellschaften uninteressant, da der Treibstoffverbrauch und der Lärm am Boden zunehmen und die wahre Flugeschwindigkeit in geringer Höhe abnimmt, während weite Teile dieses Luftraums für Piloten von Segelflugzeugen auch unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit wichtig sind.

Das bevorstehende Treffen der "EAG" (Luftraumgruppe) wird als Startschuss für die entsprechenden Aktivitäten genutzt werden.

## Flugsicherheit

**TO Safety Bernard Hautesserres & Ted Richards**



Wie bereits im letzten Newsletter erwähnt und aufbauend auf den Diskussionen auf dem Kongress, möchte die EGU ein System entwickeln, mit dem wir Erfahrungen und Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit zwischen allen unseren Segelflugverbänden austauschen können.

Wir glauben, dass dies ein enorm wichtiger Arbeitsbereich ist, der den Verbänden, Vereinen, Piloten und Familien unmittelbar zugute kommt. Um die Arbeit voranzutreiben, haben wir jeden Verband mit der Bitte um einen Ansprechpartner

für Sicherheitsfragen kontaktiert. Bislang haben wir eine Reihe von Antworten erhalten, aber von einigen Verbänden fehlen uns noch Details. Wir möchten Sie bitten, sich frühzeitig zu melden, damit wir unsere Datenbank vervollständigen und gemeinsam vorankommen können.

Unsere nächsten Schritte bestehen darin, die Personen, deren Daten uns vorliegen, zu kontaktieren und ein erstes Treffen zu vereinbaren, um erste konkrete Schritte zu unternehmen. Wir gehen davon aus, dass wir auf diese Weise eine Reihe von Einschätzungen sammeln werden, die wir in einem Verbindungs- und Austauschdokument zusammenfassen werden.

Wir zählen auf Sie, dass Sie uns helfen, weiterzukommen - sicher!

## Part SFCL

**Mika Mutru & Ole Gellert Andersen**



Part-SFCL ist nun seit zwei Segelflugsaisons im Einsatz. Es gibt anscheinend keine größeren Probleme bei der Umsetzung, die von den EGU-Mitgliedern festgestellt wurden. Allerdings haben einige Nationen über einige Schwierigkeiten mit Details der Theorieprüfung berichtet, insbesondere mit der sehr genau festgelegten Anzahl von Fragen, wie sie in Punkt (c) von AMC1 SFCL.135 festgelegt ist. Insbesondere dort, wo die Anzahl der Fragen nur 10 beträgt, bedeutet dies, dass das Mindestkriterium für das Bestehen in diesem Fach nicht mehr 75%, sondern 80% beträgt. Dieser Fehler des AMC der EASA kann jedoch auf nationaler Ebene korrigiert werden, indem in Zusammenarbeit mit der nationalen Zivilluftfahrtbehörde ein AltMoC (Alternative Means of Compliance) geschaffen wird, um die Anzahl der erforderlichen Fragen zu erhöhen, z. B. von ursprünglich 10 auf 12. Einige EGU-Mitgliedstaaten haben bereits einen AltMoC eingeführt, z. B. Slowenien und Deutschland. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an Ihre EGU-Kollegen dort, um weitere Einzelheiten zu

erfahren. Darüber hinaus planen wir in Kürze eine gemeinsame Diskussionsrunde über die Erfahrungen in diesem Arbeitsbereich mit unserem EGU-Netzwerk von PoCs (in Form eines virtuellen Treffens), aber der genaue Termin steht noch nicht fest.

## Medical

### Meike Müller



Seit der Einführung der SFCL werden die mit der einzelnen Segelfluglizenz verbundenen Privilegien durch das jeweilige ICAO Klasse 2- oder LAPL-Tauglichkeitszeugnis für Flüge außerhalb bzw. innerhalb der Europäischen Union definiert. In Europa wird die Untersuchung von einem Fliegerarzt oder einem Allgemeinmediziner durchgeführt, sofern die nationalen Anforderungen dies zulassen. Im Vergleich zu den ICAO-Vorschriften wurden für medizinische LAPL-Bewertungen geringere Untersuchungshäufigkeiten und längere Untersuchungsintervalle festgelegt.

In einer älter werdenden, freundlicher ausgedrückt reifenden, Gruppe von Segelfliegern soll in der sich ändernden Situation bezüglich segelflugbedingter Risiken, neuer klinischer und therapeutischer Möglichkeiten eine Arbeitsgruppe gebildet werden und daran arbeiten, optimierte Lösungen sowohl unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit als auch der Bedürfnisse der Piloten zu finden.

Die mit den demographischen Fakten verbundenen Konsequenzen für die gesundheitliche Situation der aktiven Segelfluggpiloten müssen nicht zwangsläufig bedeuten, dass eine weitere fliegerische Tätigkeit im Segelflug ein Sicherheitsrisiko bedeuten muss. Die Erfahrungen, die diese Personengruppe mitbringt, sind für den Segelflugbetrieb, auch im Hinblick auf die Flugsicherheit, von herausragender Bedeutung.

Die zunehmende bürokratische Belastung der Flugprüfer führt dazu, dass in einigen Ländern der EU die Zahl der Prüfer abnimmt und immer mehr Ärzte keine Flugtauglichkeitsuntersuchungen mehr anbieten. Dieses Problem ist auf nationaler

Ebene noch nicht vorhanden oder noch nicht erkannt, wird aber in einigen Jahren zu einer erheblichen Belastung der Segelflieger führen.

Die oben erwähnte Arbeitsgruppe für medizinische Fragen soll Vorschläge ausarbeiten, z.B. zur Erleichterung der medizinischen Anforderungen an Segelflugzeugpiloten, die medizinische Infrastruktur überdenken und Ideen vorschlagen, um die Belastung der Fliegerärzte zu verringern.

Es sollten weitere Überlegungen zur Entwicklung alternativer Modelle für die medizinische Tauglichkeitsprüfung durch bestehende Strukturen für andere Luftsportarten wie z.B. Drachenfliegen und Ultraleichtflug angestellt werden. Ein solches Modell könnte, koordiniert in der EGU, der EASA zur Verwendung vorgelegt werden.

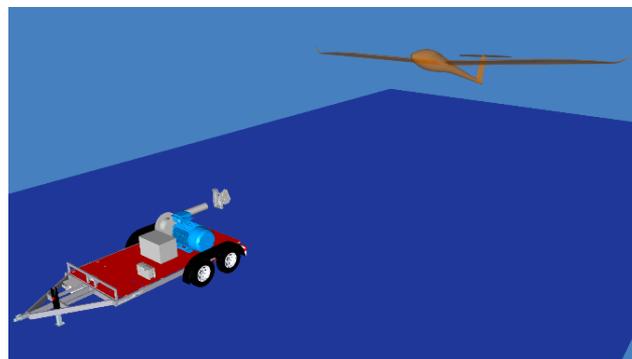
Nicht zuletzt soll die Situation bezüglich der medizinischen Beurteilungen und Belastungen neu bewertet werden und könnte in der Folge an die Erfordernisse des zukünftigen Segelflugs angepasst werden.

## Umwelt

### Robert Danewid

Die EGU hat beschlossen, das Thema Entwicklung wieder aufzugreifen, und das erste Thema ist die Umwelt, genauer gesagt die "Elektrifizierung" des Segelflugs. Schlepper, Winden, SLG, TMG usw. Es gibt einen wachsenden Markt dafür, und die EGU möchte ihn aufmerksam verfolgen. Deshalb wollen wir ein Netzwerk gründen, das die Entwicklung genau verfolgt, Inputs gibt und Ideen einbringt.

Als ersten Schritt unterstützt die EGU ein Projekt zur Entwicklung einer batteriebetriebenen Winde, die aus auf dem Markt erhältlichen Teilen, der Industrie und/oder der Automobilindustrie gebaut wird.



Eine grobe Skizze der "elektrischen Winde EGU"

Als zweites Thema hat die EGU mit der Formulierung einer Strategie für ein "Net-Zero Footprint Gliding" begonnen

Haben Sie jemanden in Ihren "Reihen", der daran interessiert ist und/oder Kenntnisse darüber hat - Sie müssen kein Experte sein, solange Sie interessiert sind? Bitte senden Sie Kontaktdaten an die EGU.



*I want you for EGU!*

## Diversität

Robert Danewid



Warum gibt es so wenige Frauen im Segelflug? Liegt es daran, dass die Mehrheit der Segelflugpiloten "alte, mürrische Männer" sind? Was auch immer es ist, wir müssen das ändern. Und

um das zu tun, müssen wir mehr lernen. Deshalb wollen wir ein Netzwerk aufbauen, das Ideen diskutiert und entwickelt, um mehr Frauen für den Segelflug zu gewinnen. Wir haben ein paar Namen, aber nur Frauen. Wir brauchen mehr und nicht nur Frauen!

Haben Sie jemanden in Ihren "Reihen", der daran interessiert ist und/oder Kenntnisse darüber hat - Sie müssen kein Experte sein, solange Sie interessiert sind? Bitte senden Sie Kontaktdaten an die EGU.

## EGU website

Haben Sie schon unsere Website besucht? Die gleiche Adresse wie früher, aber viel moderner und voller Informationen.



<http://www.glidingunion.eu>

*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 regulatorische Angelegenheiten zu vertreten.*

*Die EGU überwacht die Entwicklungen in der europäischen Luftfahrtgesetzgebung und wird, wenn nötig, aktiv, um zu verhindern, dass ungünstige oder gar gefährliche Vorschriften für unseren Sport erlassen werden.*

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

