

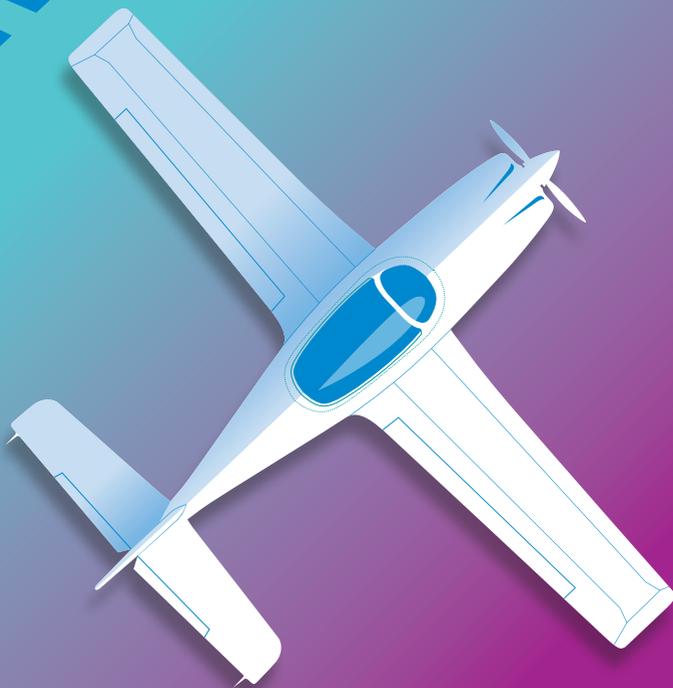


EASA

European Union Aviation Safety Agency

2019

**FÜR EINE SICHERE UND
ERSCHWINGLICHE GA**



GA ROADMAP 2.0

GA Roadmap 2.0 – Was gibt es Neues in 2019

2015 startete EASA die General Aviation Roadmap, um eine weniger komplexe, flexiblere und bessere Gesetzgebung/Regulierung für die allgemeine Luftfahrt – die General Aviation - zu gewährleisten und die Zukunft dieses Teils der Europäischen Luftfahrt zu gestalten. Das war dringend notwendig, da sich die ursprünglichen Vorschriften als zu aufwändig für die General Aviation herausstellten. Dank der GA Roadmap konnte bereits Vieles verbessert werden. Diese Broschüre beschreibt, was bereits erreicht wurde und welche Ziele für die nächste Etappe der GA Roadmap 2.0 (erstmalig formuliert auf EASAs Annual Safety Conference on General Aviation, Wien, November 2018) vereinbart wurden. Es gibt viele spannende Themen!

Die Erfolge der EASA General Aviation Roadmap

Durch die GA Roadmap wurden bereits wesentliche Verbesserungen erzielt:

- Erleichterte Ausbildung von GA Piloten¹
- Eigenständige, deutlich vereinfachte Vorschriften für den Flugbetrieb von Ballonen und Segelflugzeugen
- Einfache Handhabung von Änderungen und Reparaturen durch die Schaffung von CS-STAN
- Erleichterungen für den Betrieb von nicht-gewerblich genutzten Luftfahrzeugen
- Verabschiedung der neuen Basic Regulation der EASA, die jetzt mehr Flexibilität bei der Gestaltung von Vorschriftenermöglicht.
- Mit dem Comic „Sunny Swift“ werden in der General Aviation neue Wege der Safety Promotion – Informations- und Werbekampagnen für mehr Sicherheit - besprochen

Viele weitere Themen wurden im Rahmen der GA Roadmap vorbereitet, die in den kommenden Jahren in Kraft treten werden. Halter von leichten Luftfahrzeugen können sich auf die verbesserten Instandhaltungsregeln des neuen Part-M Light (ML) freuen. Diesem haben die EASA Mitgliedsstaaten im Februar 2019 zugestimmt und die EU Kommission arbeitet nun an dessen Verabschiedung, die für spätestens Ende 2019 erwartet wird. Zu den weiteren Themen gehören Erleichterungen für den Instrumentenflug und eine pro-aktivere Safety Promotion in der General Aviation.

1 Titel und Berufsbezeichnungen schließen selbstverständlich genauso Pilotinnen, Flugzeughalterinnen, etc. mit ein

Ein Blick in die Zukunft – die GA Roadmap 2.0

Es geht weiter, EASA startet nun mit der GA Roadmap 2.0 in die zweite Phase.

Die 6 strategischen Themen für die General Aviation

- **General Aviation bleibt Priorität:** GA bleibt eine der Hauptprioritäten der EASA. Über die Fortschritte wird alle vier Jahre auf der EASA General Aviation Konferenz berichtet.
- **Etablierung einer Sicherheitskultur in der General Aviation:** EASA wird im zweiten Quartal 2019 eine Plattform für die Safety Promotion schaffen, die spannende und innovative Kommunikationsmethoden nutzt.
- **Net Safety Benefit:** EASA wird eine Policy etablieren, die die Berücksichtigung des Sicherheitsgewinns erlauben soll, um die Einführung neuer Technologien in der General Aviation zu erleichtern.
- **Förderung neuer Businessmodelle:** EASA wird seine Vorschriften anpassen, um die Einführung neuer Geschäftsmodelle zu erleichtern.
- **Erleichterungen für Entwicklung und Herstellung:** EASA wird die durch die neue Basic Regulation geschaffenen Möglichkeiten nutzen, um mit einem besseren Part-21 für die Entwicklung und Herstellung im Bereich der General Aviation Erleichterungen zu schaffen.
- **Digitalisierung in der General Aviation:** EASA wird die Entwicklung innovativerer Technologien koordinieren, die es erlauben, in Echtzeit relevante Flugdaten, wie die Position anderer Luftfahrzeuge oder Wetterinformationen, im Cockpit zu empfangen.

Erleichterungen für Flugschulen für Privatpiloten (Teil-DTO)

Mit dem neuen Anhang VIII (Teil-DTO) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 wurde eine neue Art der Flugschule für nicht-gewerbliche Pilotenlizenzen geschaffen – die gemeldete Flugschule (Declared Training Organisation, DTO). Verglichen mit dem Regelwerk für genehmigte Flugschulen (ATOs), stellt der Teil-DTO eine erhebliche Erleichterung für die Flugschulen der General Aviation dar.

- Meldung an die zuständigen Behörde, anstelle einer vorhergehenden Genehmigung
- Eine einfache Sicherheitspolicy anstelle eines vollen Sicherheitsmanagementsystems (SMS)
- Jährliche interne Überprüfungen anstelle eines vollen Compliance Monitoring Systems (CMS)
- Lehrpläne anstelle eines vollständigen Organisationshandbuchs
- Reduzierte personelle Voraussetzungen (eine DTO kann durch eine Person betrieben werden)
- Flexible und anforderungsbezogene Bestimmungen für die Aufsicht durch die zuständige Behörde

Einfacherer Zugang zum Instrumentenflug (Basic Instrument Rating)

Ein einfacherer Zugang zum Instrumentenflug (IFR) für Piloten der GA ist von hoher Priorität. Diese Maßnahme wird die Sicherheit und Nutzbarkeit des Fliegens in der GA verbessern. Der Entwurf zum Basic Instrument Rating (BIR) wurde vor kurzem mit der EASA Opinion Nr. 01/2019(A) an die EU Kommission übermittelt. Das BIR qualifiziert zum Instrumentenflug (IFR), jedoch zu angemesseneren Bedingungen verglichen mit der traditionellen Instrumentenflugberechtigung (IR). Die Privilegien der Berechtigung und die Ausbildung des BIR sind auf die Bedürfnisse der GA zugeschnitten.



Flugbetrieb und Pilotenlizenzen für Ballone und Segelflugzeuge

Die Regelungen für den gewerblichen und nicht-gewerblichen Flugbetrieb von Ballonen und Segelflugzeugen, sowie die Vorschriften für die entsprechenden Pilotenlizenzen waren ursprünglich in der Air Ops Verordnung (EU) Nr. 965/2012, bzw. in der FCL Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 enthalten. Beide Verordnungen deckten ursprünglich alle Kategorien von Luftfahrzeugen ab (Verkehrsflugzeuge, Regional Jets, Business Jets, Kleine Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Ballone und Segelflugzeuge). Ballon- als auch Segelflugverbände hatten gegenüber EASA die Komplexität des Regelwerks verdeutlicht. In der Folge arbeitete EASA mit den betroffenen Verbänden und Behörden an eigenständigen Regelwerken für das Ballonfahren und Segelfliegen.

Die gemeinsame Anstrengung der Luftsportverbände, nationalen Behörden, Herstellerverbände und EASA lohnte sich. Nach ihrer Verabschiedung durch die EU-Kommission wurden eigenständige EU-Verordnungen für den Flugbetrieb von Ballonen und Segelflugzeugen veröffentlicht. Beide Verordnungen sind auf den entsprechenden Betrieb zugeschnitten, weniger komplex, flexibler und der geringeren Komplexität des Betriebs von Ballonen und Segelflugzeugen angemessen. Die aufwändige Genehmigung von gewerblichen Luftfahrtunternehmen (AOC) wurde durch ein deklaratives System ersetzt.

Ballone: Die Air Ops Verordnung (EU) Nr. 2018/395 wurde im März 2018 veröffentlicht und gilt ab dem 8. April 2019.

Segelflug: Die Air Ops Verordnung (EU) Nr. 2018/1976 wurde im Dezember 2018 veröffentlicht und gilt ab dem 9. Juli 2019.

Pilotenlizenzen für Ballone und Segelflugzeuge (RMT.0654 und RMT.0701): Die EASA hat in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Behörden die Lizenzanforderung des Part-FCL der EU Verordnung Nr. 1178/2011 für Piloten von Ballonen und Segelflugzeugen überarbeitet und die Überführung in eigenständige Verordnungen vorbereitet. Der Entwurf der EASA wurde als Opinion Nr. 01/2019 am 19. Februar 2019 an die EU Kommission übermittelt.



Einige der wesentlichen Verbesserungen:

Die Pilotenlizenz für leichte Luftfahrzeuge (LAPL) für Ballone und Segelflugzeuge wird zugunsten einer Vereinfachung des Lizenzsystems aufgegeben. Stattdessen können Inhaber einer Ballonlizenz (BPL) bzw. einer Segelfluglizenz (SPL), die nur die LAPL Flugtauglichkeit besitzen, ihre Rechte im Rahmen eines BPL bzw. SPL ausüben - allerdings nur im nicht-gewerblichen Betrieb und nur innerhalb des Territoriums der EU Mitgliedsstaaten.



Die folgenden Bestimmungen wurden den praktischen Bedürfnissen angepasst:

- Verlängerungsbedingungen für Ballon- und Segelflupiloten
- Verlängerungsbedingungen für Fluglehrer und Prüfer
- Berechtigung für den gewerblichen Betrieb im BPL und SPL
- Zusätzliche Berechtigungen per Eintrag im Flugbuch

Diese Regelungen sollen jeweils als Annex III in die bereits bestehenden Verordnungen für Ballone und Segelflugzeuge einfließen. Das bedeutet, ein Part-BFCL wird der Ballonverordnung (EU) Nr. 2018/395 hinzugefügt, und ein Part-SFCL wird der Segelflugverordnung (EU) Nr. 2018/1976 hinzugefügt. In der Konsequenz wird es damit eine Verordnung für Ballone und eine Verordnung für den Segelflug geben, die jeweils die Bereiche Flugbetrieb und Pilotenlizenzen abdecken. Diese eigenständigen Verordnungen sollen eine bessere Zugänglichkeit für die Nutzer garantieren. Ihr Inkrafttreten ist für den 8. April 2020 geplant.

Die heutigen Bestimmungen des Part-FCL, die ausschließlich Ballonfahrer oder Segelflieger betreffen, werden dort gestrichen, da sie dann in den Teilen BFCL bzw. SFCL geregelt sein werden.

Einfachere, bessere und günstigere Vorschriften für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen

Halter von leichten Luftfahrzeugen* können sich auf die verbesserten Instandhaltungsbestimmungen des neuen Part-M Light (ML) freuen. Diesem haben die EASA Mitgliedsstaaten im Februar 2019 zugestimmt und die EU Kommission arbeitet nun an dessen Verabschiedung, die für spätestens Ende 2019 erwartet wird. Die wesentlichen Arbeitsergebnisse sind:

- Die zuständige Behörde ist nicht mehr in die Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen (IHP) eingebunden. Ein IHP wird entweder vom Halter deklariert oder durch den Betrieb genehmigt, der die Lufttüchtigkeit führt (CAMO bzw. CAO).
- Alternativ zu den Anweisungen des Halters der Musterzulassung kann ein IHP basierend auf dem Mindestinspektionsprogramm (MIP) erstellt werden.
- Bei Luftfahrzeugen, die nicht-gewerblich genutzt werden, kann unabhängiges freigabeberechtigtes Personal, sofern autorisiert, zusammen mit der 100h bzw. Jahreskontrolle, die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchführen und mit einem ARC bescheinigen.
- Pilot/Eigentümer können entscheiden, die Behebung von Mängeln aufzuschieben.
- Hinweise zur Überschreitung von Time Between Overhaul (TBO).
- Kleine Betriebe können eine kombinierte Genehmigung nach Part-CAO für die Führung der Lufttüchtigkeit (bisläng CAMO) und Durchführung von Instandhaltung (ersetzt den Unterabschnitt F von Teil-M) erhalten.

Der neue Part-ML vereinfacht die bestehenden Instandhaltungsvorschriften und bietet weniger verordnende und zugleich einfachere Regelungen für Instandhaltungsprogramme, Prüfungen der Lufttüchtigkeit, Aufschub von Mängelbeseitigung und für das Überziehen von TBOs. Er bietet auch mehr Rechte für Pilot/Eigentümer, unabhängiges freigabeberechtigtes Personal und kleine Instandhaltungsbetriebe. Die Änderungen werden deutliche Vorteile bringen, was durch großzügige Übergangsbestimmungen unterstützt wird.

* Anwendbar auf Flugzeuge bis 2.730 Kg, ELA2 Luftfahrzeuge, sowie Hubschrauber bis zu 4 Insassen und 1.200 kg MTOM.

Angepasste Teil-66 Lizenzen für Instandhaltungspersonal von GA Luftfahrzeugen (B2L- und L-Lizenzen)

Mit Verabschiedung der Verordnung (EU) Nr. 2018/1142 durch die EU Kommission wurden zwei neue Kategorien von Instandhaltungslizenzen eingeführt. Die B2L-Lizenz kann ab dem 5. März 2019 ausgestellt und genutzt werden. Die neue L-Lizenz kann gemäß den Übergangsbestimmungen ab 1. Oktober 2019 ausgestellt werden und ersetzt bis spätestens 1. Oktober 2020 nationale Lizenzen.

Neue B2L-Avionik-Lizenz:

- Ähnliche Rechte für Avionik und elektrische Systeme wie bei der B2-Lizenz, jedoch limitiert auf nicht-komplexe Luftfahrzeuge.
- Reduzierte Anforderungen an Ausbildung, Prüfung und Erfahrung.
- Basiert auf Systemberechtigungen unabhängig von der Luftfahrzeugkategorie.
- Inhaber können die Rechte ihrer Lizenz durch weitere Systemberechtigungen erweitern.

Neue L-Lizenz:

- Dies ist die Lizenz für Segelflugzeuge, Ballone, Luftschiffe und ELA1 Flugzeuge.
- Sie erlaubt es u.a. CS-STAN Reparaturen und Änderungen freizugeben, die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchzuführen, und mit einem ARC zu bescheinigen.
- Es ist keine Ausbildung verpflichtend. Die Prüfung können direkt von der zuständigen Behörde genehmigt werden. Nationale Lizenzen können in eine L-Lizenz umgewandelt werden.

CS-STAN – Standardänderungen und -reparaturen

Änderungen, Reparaturen und Upgrades von leichten Luftfahrzeugen werden durch CS-STAN einfacher, schneller und kostengünstiger, da keine eigene Zulassung notwendig ist. Die notwendige Sicherheit wird durch die Freigabe der Maßnahme durch entsprechend lizenziertes Instandhaltungspersonal erreicht. In einigen Fällen wird auch der Einbau von nicht-zugelassener Ausrüstung in zugelassene Luftfahrzeuge ermöglicht.

Gemäß Teil-21 ist das Konzept von CS-STAN auf die folgenden Luftfahrzeuge anwendbar:

- Flugzeuge bis 5 700 kg MTOM,
- Hubschrauber bis 3 175 kg MTOM
- Segelflugzeuge, Motorsegler, Ballone und Luftschiffe gemäß ELA1 oder ELA2
- Die genaue Anwendbarkeit ist jeweils in den einzelnen Änderungen und Reparaturen festgelegt

Das Ziel von CS-STAN ist es, den Betrieb der betroffenen Luftfahrzeuge zu fördern, indem der Zulassungsaufwand für einfache Änderungen und Reparaturen reduziert wird. Gleichzeitig wird auch die Einrüstung von sicherheitsfördernder Ausrüstung unterstützt.

EASA hat sich verpflichtet, weitere neue Standardänderungen und -reparaturen zu entwickeln bzw. die bestehenden zu verbessern. Die erste Ausgabe von CS-STAN wurde im Juli 2015, die zweite im März 2017 und die dritte soeben fertiggestellt. Das Angebot der Standardänderungen und -reparaturen hat sich seit der Erstaufgabe mehr als verdoppelt. Der Erfolg wird durch einen Rückgang von 60% bei den Anträgen auf kleine Änderungen sichtbar.

CS-STAN wird auf der Basis der gesammelten Erfahrungen, Vorschlägen der Nutzer und aufgrund neuer technischer Entwicklungen weiterentwickelt.

Einfacherer Einstieg in die Entwicklung und Herstellung von leichten Luftfahrzeugen niedrigen Risikos durch angepasste Vorschriften

EASA beabsichtigt, das Musterzulassungsverfahren am unteren Ende der GA für kleine Luftfahrzeuge mit niedrigem betrieblichem Risiko drastisch zu vereinfachen. Dazu soll der Einstieg in das EASA-System deutlich vereinfacht werden. Das Grundprinzip ist dabei, dem Risiko angemessene Verfahren anzuwenden und den Schwerpunkt auf das Luftfahrzeug und seine Bauteile, anstelle auf die Administration zu legen. Dies erfordert von den Behörden wie auch von den Herstellern ein vollständiges Umdenken, um als ein Team an einem Produkt zu arbeiten, welches schließlich eine angemessene Sicherheit bietet.

Der Weg zu dieser neuen Flexibilität in der General Aviation wurde durch die neue Basic Regulation geebnet. Aufgrund dieser neuen Möglichkeiten wird EASA zusammen mit den Interessenvertretern das drastisch vereinfachte Musterzulassungsverfahren entwickeln.





Validierung von FAA Basic STCs

EASA hat eine Möglichkeit geschaffen, nach der Lfz.-Halter oder CAMOs die Validierung eines als Basic eingestuften FAA STCs beantragen können, sofern es nur für eine Seriennummer angewandt werden soll.

Dies ist eine Hilfestellung für solche Fälle, in denen der U.S.-amerikanische Inhaber des STC (Ergänzende Musterzulassung) nicht bereit oder nicht in der Lage ist (Orphan STC), eine EASA-Validierung zu beantragen. Dieses Verfahren gilt nur für Änderungen an der Zelle und nur, wenn die Änderung keinen Einfluss auf den Lärm hat.

Das Antragsformular Nr. 134 ist hier verfügbar:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/application-forms#certification>

Die Fragen und Antworten (FAQ) zu diesem Verfahren sind hier zu finden:

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/general-aviation#category-validation-of-faa-stcs-classified-as-basic-and-limited-to-one-serial-number>

Fragen können auch an generalaviation@easa.europa.eu gerichtet werden.

EASA GA Safety Award

Im Rahmen seines Engagements für die General Aviation ruft EASA den „EASA GA Safety Award“ ins Leben. Der Preis wird für diejenige Smartphone- oder Tabletanwendung verliehen, die den größten Beitrag zur Flugsicherheit leistet. Das Preisgeld in Höhe von 15.000 Euro wird auf der AERO 2020 wie folgt prämiert:

1. Preis: 8.000 Euro

2. Preis: 5.000 Euro

3. Preis: 2.000 Euro

Die App muss sich mit mindestens einer der vier vordringlichsten Sicherheitsproblemen befassen, welche im European Plan for Aviation Safety (EPAS) definiert sind: Die Kontrolle behalten, Flugplanung- und durchführung, Vermeidung von Zusammenstößen und Wetterberücksichtigung.

Weitere Details, wie Wettbewerbsregeln und Fristen werden in Kürze in den sozialen Medien der EASA veröffentlicht. Bleiben Sie auf dem Laufenden und nehmen Sie teil!





Neue Wege der Safety Promotion

In den kommenden Monaten werden wir unser Motto für Safety Promotion, **Safety Together!**, neu ankurbeln. Im Rahmen dieser neuen Safety Promotion (wird bereits für die neueren SP Produkte genutzt) wird EASA in Partnerschaft mit der gesamten Luftfahrtgemeinschaft monatlich Inhalte zu wichtigen Themen der Flugsicherheit herausbringen. Es wird ein neues Webportal geben, welches nützliche Informationen zusammenführt. Neben Videosclips wird natürlich auch Sunny Swift für eine möglichst interessante Darstellung sorgen. Seien Sie, auch in den sozialen Medien, gespannt auf **Safety Together!**

Join the EASA GA Community!
easa.europa.eu/ga



Die GA Roadmap liegt weiter gut im Zeitplan. Aber wir werden hier nicht aufhören. Viele neue Fragen kommen täglich auf und wir wollen für diese ebenfalls Lösungen entwickeln. Wir halten mit allen technologischen, betrieblichen und anderen Entwicklungen Schritt, um ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Zugleich unterstützen wir die Allgemeine Luftfahrt mit flexiblen, verhältnismäßigen und leistungsorientierten Regeln, so gut wie wir können. Dieser Ansatz steht auch im Mittelpunkt der überarbeiteten Basic Regulation, den europäischen Vorschriften für die Zivilluftfahrt.



Europäische Agentur für Flugsicherheit
P.O. Box 10 12 53
D-50452 Cologne, Germany
easa.europa.eu/ga