

## Sprawozdanie z Konresu European Gliding Union

Delegat AP/KS: Bogdan Kraśkiewicz

W dniach 25.-26.02.2012 odbył się w Amsterdamie coroczny Kongres EGU. Patronat przejęła w tym roku Holenderska Federacja Szybowcowa. Obecnych było 19 delegatów z prawem głosu oraz liczni przedstawiciele organizacji stowarzyszonych jak i osoby towarzyszące.

Pierwszy raz, w przeddzień kongresu, zorganizowano warsztaty na temat „Marketing, Club Development, Recruiting and Keeping Members”.

### LICENSING PART-FCL

Od 08.04.2012 wchodzi w życie przepisy EU-FCL (EN1178/2011), czyli przepisy Europejskie dotyczące licencjonowania personelu lotniczego. Tym razem, inaczej niż JAR-FCL, traktują one też o licencjach lekkich (czyli między innymi szybowcowe balonowe etc.).

Przepisy te muszą zostać wprowadzone do 08.04.2015, w wyniku czego zupełnie znikną licencje narodowe.

W przypadku szybowców wprowadzane są dwa rodzaje licencji:

**SPL** – Sailplane Pilot Licence: licencja ICAO, do której można wpisać bez ograniczeń uprawnienie FI, będzie wymagała badań lekarskich klasy 2 (ogólnie licencja podobna do aktualnej licencji PL(G)), możliwa będzie działalność komercyjna/zarobkowa

**LAPL(S)** – Light Aircraft Pilot Licence (Sailplane): licencja ważna tylko w UE (nie spełnia wymagań ICAO), wymagania wyszkoleniowe mają być identyczne do tych na SPL, różnica polega na badaniach lekarskich, mają to być badania a la „na prawo jazdy” czyli o niższych wymaganiach i mają być przeprowadzane rzadziej. Licencja ta nie pozwala na działalność zarobkową. Możliwe jest też zdobycie uprawnienia instruktora mając licencje LAPL(S) – taka jest interpretacja EASA, CAA UK (Wielka Brytania) posiada tą interpretację wraz z podstawą prawną – można z tego skorzystać jeśli ULC robiłby problemy.

Artykuł 4(5) mówi, iż robiąc listę zgodności lokalna władza lotnicza nie może dopuścić do utraty/unieważnienia żadnej aktualnej licencji lub uprawnienia. Dodatkowo należy maksymalnie utrzymać znaczenie/zawartość dotychczasowych uprawnień i licencji.

ULC wydał już wyczerpujący materiał w tym temacie:

[http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1572](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1572)

<http://www.ulc.gov.pl/download/wazne/info-o-nowych-przep-fcl-zal2.pdf>

<http://www.ulc.gov.pl/download/wazne/info-o-nowych-przep-fcl-zal3.pdf>

Problemy w tej tematyce to:

- Flight Instructor Examiner (FIE)
- Problem z badaniami na LAPL – AME nie będą zainteresowani (badania są rzadko, oszczędzałyby około 15 wizyt w ciągu życia pilota w stosunku do klasy 2) a robią je na dobrowolnej podstawie.
- Nie nazywać lotów z podróżnymi, lotami pasażerskimi. Problem z definicją commercial operations.

## **AIRWORTHINESS & MAINTENANCE**

### **Part-M**

Ogólnie niewiele nowego.

Odbędzie się proces legislacyjny na poziomie ELA – konsultacje zaczną się prawdopodobnie w czerwcu.

Wspólnie z EAS (Europe Air Sports) robione są starania by dla szybowców stworzyć standardowy program obsługi technicznej (Generic AMP). Trwają też konsultacje z producentami szybowców w celu ujednoczenia praktyk obsługowych.

### **AIRSPACE**

Formalnie nadal nie pojawił się wymóg posiadania radia z separacją 8.33 khz, które to miały stać się obowiązkowe dla całego ruchu VFR od 2018.

Należy podkreślić, że przepisy te jednak wcześniej czy później wejdą w życie więc należy rekomendować zakup tylko radiostacji z separacją 8.33 kHz.

Transpondery z Mode-S zyskują na popularności w ruchu VFR (w IFR są obowiązkowe), wymagania są jednak odmienne w różnych krajach.

NL – wymagane dla szybowców powyżej 1200ft.

D – dla szybowców do 10.000ft nie wymagany, dla samolotów VFR powyżej 5000ft.

Podobnie jak w przypadku radiostacji – jeśli decydujemy się na zakup transpondera, powinien on być wyposażony w Mode-S (oprócz standardowych Modów A i C).

### **OPERATIONS**

Trwają prace legislacyjne nad Part-NCO (Non Commercial Operations), Part-CAT (Commercial Air Transport) oraz Part-SPO (Special Operations). EGU stara się jak najmocniej usunąć szybownictwo z tych obszarów (np. nie uznając holowania za samolotem jako operacji specjalnej). Głównym aspektem jest sama definicja operacji komercyjnych. Odpowiednie jej ustawienie umożliwi zarówno szkolenie jak i przewóz podróżnych bez kwalifikowania ich jako operacji komercyjnych, a tym samym pozbawienie nas ogromnej ilości obciążeń i utrudnień.

### **TRAINING ORGANIZATIONS**

Trwają prace legislacyjne nad Part-ATO (Approved Training Organizations). Tworzy się dopiero zarys więc trudno określić główne punkty. EGU uczestniczy aktywnie w pracach.

### **OGÓLNE**

Przedstawiciel BGA Patrick Naegeli wręczył w imieniu BGA dyplom uznania dla Roland Struck za dotychczasowy wkład w prace EGU.

Ponadto jednogłośnie przyjęto co następuje:

- Sprawozdanie finansowe
- Stawki składek członkowskich
- Budżet na 2012
- Przedłużono mandat trzech Technical Officers.

Szybownictwo ogólnie boryka się ze zmniejszającą się liczbą uczestników (pilotów i uczniów). Istnienie EGU (jak i wszelkich innych struktur) ma sens tylko wtedy, gdy w sporcie szybowcowym uczestniczyć będą ludzie. W związku z przeprowadzonymi warsztatami na

temat „Marketing, Club Developement, Recruiting and Keeping Members”, zdecydowano, iż EGU również zajmie się tym tematem. Należy liczyć się z wyznaczaniem nowego TO, który przejmie tą tematykę.

Ze stanowiska Prezydenta EGU zrezygnował po jednej kadencji Patrick Pauwels. Na nowego Prezydenta EGU wybrano jednogłośnie Patrick Naegeli (BGA).

Za rok EGU obchodzi 20 lecie swojego istnienia. Roland Struck (FFVV) zaproponował by następny kongres (23.-24.02.2013) odbył się w Strasburgu (czyli w miejscu założenia EGU). Nie zgłoszono sprzeciwu.

#### **INNE**

We Włoszech wprowadzono podatek od luksusu w wysokości 450 Euro na rok za szybowiec. Jeśli szybowiec zagraniczny przebywa we Włoszech więcej niż 48h właściciel musi zapłacić podatek za cały rok.