

Werner Maag Mitglied EFLEVA Vorstand

Bericht von der EFLEVA Jahreskonferenz 2024 in Lelystad, Holland vom 13.9.-15.9.2024

Am Freitag Nachmittag flog ich zusammen mit Werner Schneider mit Linienflug nach Amsterdam und dann mit dem Zug in ca 50 Minuten nach Lelystad, einer jungen modernen Stadt im Norden, ca. 50'000 EW und einem Flugplatz mit etwas Linienverkehr und dem grossen Air Museum. Leider war der Flugplatz im Umbau und geschlossen auch für VFR Anflüge.

Das Executive Committee traf sich am Freitagabend im Hotel LEONARDO vor dem Nachessen zur kurzen Besprechung des Technical Meetings vom Samstag. Hauptpunkt war der Wunsch der LAA, dem englischen Homebuilders Club, aus der EFLEVA auszutreten, da sie ja nicht mehr im EU und auch nicht mehr der EASA Organisation unterstehen. Sie wollen nur noch als „Associated Member“ fungieren und vor allem weniger bezahlen, verlangt der neue Präsident der LAA. Wir einigen uns, dass wir die Statuten so anpassen, dass der Status für die LAA klar ist und auch die Kosten etwa die Hälfte betragen werden. Die LAA finanzierte mit ihren rund 4000 Members ca. ¼ des EFLEVA Budgets VON RUND 60'000 €.

Am Samstag fuhren alle zum **Lelystad Aviation Museum**, wo wir im rekonstruierten ersten Terminal vom Flughafen Amsterdam den stilvollen Sitzungsraum betraten. Nun waren auch die Techniker anwesend. Der Präsident Dominique Simon, P des RSA Frankreich, präsentierte seinen Jahresbericht mit den Zielen „Promote, Support, Represent Members Interests and Regulatory Matters“. Das Committee tagte an 5 Video Konferenzen und physisch an der GV 2023 in Salzburg. Das Dokument „Border Crossing“ wurde an die ECAC Konferenz geschickt zur Genehmigung. An den Tagungen des Clubs „Europe Airports EAS“, der CIACA, der AERO und beim RSA Meeting in Brienne wurde teilgenommen. Der Bericht und auch das Protokoll von Salzburg wurden genehmigt.

Dann präsentierten die Abgeordneten ihre Vereine: **Die Schweden** klagten über Verschärfungen ihres Luftamtes, indem keine Rückstufung von Normal Kategorie (v.a. Oldtimer) in Experimental mehr möglich sei. **Die Holländer** melden „Complicated Annual Inspections“. **RSA France** hat gute Zusammenarbeit mit dem Regulator, das C o A gilt für 3 Jahre, sie haben ca. 1830 Flg flying, inkl. 260 Kitbuilds, etwa 35 Erstflüge jährlich. Die **OUV von D** war nicht anwesend. Vom **Igo Ettrich (OE)** ist schon länger bekannt, dass der Regulator beim Einflug ein Lärmzeugnis verlangt von Homebuilts, was die UK und Nordländer nicht haben bisher, jedoch bei einigen ein Thema werde.

Michel Rocca informierte sehr kompetent über EASA Themen.

EUASA hat 31 Mitglieder plus Iceland, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz. Die Transponder sollen alle in Zukunft ADSB out senden können, um den Abstand zu den vermehrten Drohnen zu sichern. Eine neue ADS-L Coalition soll mittels ADSB als Relays Station möglich werden mittels „One Language – One Link“ Die neuen „Geographical Zones“ für UAS (Drohnen) und VTOL (Vertical T/O & Land) Neue „ICONSPICUITY“ Deklaration soll die Separation vom untersten Luftraum (Drohnen, VTOLs) garantieren. Dazu braucht: 1 ADS-B out FLARM u short range devices, 2 ADS-L on SRD 860 MHz, 3 ADS-L on Mobile Telefone

Das Medical für Privatpiloten (PPL, LAPL, BPL, SPL) Non Commercial ops mit 2730 Kg MTOM, max 4 Personen soll „declared by the Pilot“ werden.

Ein neues New Light IRF Training (BIR Basic IFR Rating) soll vermehrt angeboten werden. „Fly Direct“ = with GPS Nav to Runway (any RWY!) soll möglich werden.

Nach dem einfachen Steh-Lunch besuchten alle das interessante Museum draussen und in grosser Halle vom B747 bis old Warbirds. Danach weiterdiskutieren in allen Varianten von English Language!

AVGAS Ersatz: Das Seilziehen in USA geht noch etwas weiter, obwohl das Sunset Date in der EU auf 01/05/2025 gesetzt sei! Alternativen z.Z. sind 100VLL, 94UL, 91UL, MOGAS. In Schweden produziere eine Firma <ecooil.se> einen non fossile fuel.

Werner Schneider informierte beim Technischen Teil über die ETH Studenten mit dem H2 Projekt Cellsius in Dübendorf, deren Hangar Testcontainer wir vor dem Meeting besuchen konnten. Keine Bewegung bezüglich „Optout 600 Kg für UL“ von der Schweiz und den „Bettelländern“ in der EU wurde ebenfalls notiert.

Am **Sonntagmorgen** tagte dann noch das **Executive Committee zur offiziellen Vereins GV**.

Alfons Hubmann präsentierte erneut seit der Gründung 2007! die Jahresrechnung, welche wie immer auch ausstehende Beiträge einzelner Vereinigungen aufwies. Die Statutenänderung wurde beschlossen und dem LAA offeriert, für den halben Jahresbeitrag bleiben zu dürfen als Associated Member, also ca. 1.25 € anstatt 2.5 € pro Mitglied und ohne Stimmrecht.

Der Work plan für 2025 umfasst: Noise and Environment issues, New Fuels, Similarity of Certificates, Share Experience, Collect info and Publish results.

Die **nächste Tagung soll in Lissabon Sintra** stattfinden im September 2025. Nach Portugal möchte ich dann auch wieder selber hinfliegen. Der Flugplatz Lelystad war während unserer Tagung leider geschlossen wegen Umbauarbeiten. Im Jahr 2025 müsste ich wieder für 3 Jahre antreten für diesen (nicht intensiven) Job und gelegentlich wird eine Nachfolge Person für das EFLEVA Committee gesucht.

Werner Maag