



2025 NYÁR



Üdvözljük az Europe Air Sports Newsletter 2025 nyári számában!

A számban szereplő hírek:

Az Avgas 100LL gyártása és ellátása Európában 2032-ig biztosított	1
Jelentés az 51. spanyol légi versenyről, 2025-ös kiadás	2
Költséggettárgyalásos repülések.....	3
Az EAS tagjainak legjobb ötletei az energetikai átállásról	4
ANRA – Egy lépéssel előre az U-space megvalósításában	5
Repülőgép-modellezés és Európa légiközlekedésének jövője	5
A programmenedzser asztaláról.....	7
Iratkozzon fel hírlevelünkre, és küldje el nekünk véleményét és ötleteit!.....	8
Fontos kapcsolatok.....	8
Az Avgas 100LL gyártása és ellátása Európában 2032-ig biztosított – <i>Rudi Schuegraf bemutatja az EAS, az ERAC, a GAMA és az IAOPA közös kiadványát</i>	

ERAC – Európai Regionális Repülőtér-közösség; GAMA –
Általános Repülési Gyártók Szövetsége

Idén tavasszal még azt a kérdést tettük fel: „Most már betiltották a 100LL-t, vagy sem?” Akkor a válasz az volt, hogy az 1272/2008/EU rendelet szerint a tetraetil-ólmot (TEL) adalékanyagot tartalmazó ólmozott repülőgép-üzemanyagot 2025. május 1-jéig csak Európában lehet gyártani, de a gyártás jelenleg sem tiltott, sem engedélyezett. A 100LL forgalmazása és használata nem volt kérdéses, csak a gyártása. Az EU bürokráciáján belüli döntéshozatali késedelmek miatt a három európai gyártó jogilag továbbra is gyárthat és forgalmazhat TEL-tartalmú repülőgép-üzemanyagot, amíg további rendelkezés nem születik.

A jogi helyzet tovább fejlődött, és a General Aviation javára: a Shell kérelmét a TEL importjának folytatására és az Avgas 100LL gyártásának folytatására az EU REACH bizottsága 26 igen, 1 tartózkodás és 0 ellenszavazattal jóváhagyta, kezdetben 2032 áprilisáig. A REACH a „vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról szóló európai rendelet”, a bizottság pedig az Európai Bizottság része.

Ez most szilárd jogalapot biztosít a Shell üzemanyagának, hogy biztosítsa a TEL-tartalmú, magas oktánszámú Avgas-t használó összes repülőgép folyamatos ellátását. További részletek ezen a linken találhatóak

<https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/documents/108189/1/consult?lang=en>

A másik két pályázó, a WARTER Fuels és a TRAFIGURA (Puma Energy) még az engedélyezési eljárás utolsó szakaszában van. Javasataikat szintén június 26-án terjesztették a REACH-bizottság elé 2032-es ajánlással, és most írásbeli szavazási eljárás alá kerülnek, amelynek határideje augusztus²⁵, ugyanúgy, mint a Shell javaslatának.

A Trafigura linkje [itt](#), a Warteré pedig [itt](#) található.

Nem várható, hogy ez a két nagyon hasonló szerkezetű javaslat másképp kerülne szavazásra, mint a Shellé, és a közbenső időszakban nincs korlátozás a termelés folytatására.

A kőolajipari kérelmezőket az Europe Air Sports, az ERAC, a GAMA és az IAOPA-Europe szövetségek intenzív politikai közös erőfeszítései támogatták. A szövetségek több éven át számos, szorosan összehangolt nyilatkozatot nyújtottak be az európai közigazgatás illetékes szerveinek, hogy elfogadható átmeneti időszakokkal megkönnyítsék az ólomtartalmú repülőgép-üzemanyagról az ólommentes repülőgép-üzemanyagra való áttérést. Különös hangsúlyt fektettek arra, hogy az ólmozott repülőgép-üzemanyagok bevezetésének elhamarkodott, európai szinten önálló kezdeményezése káros hatással lenne az EU általános légi közlekedésére és gazdaságára, hogy az avgasban található kis mennyiségű ólom környezeti hatása nem vezethet a levegőminőségi vizsgálati eredmények romlásához, és hogy az európai megközelítést össze kell hangolni az ólommentes Avgas 100 bevezetésével az Egyesült Államokban.

Minden egyes egyesület tartózkodott attól, hogy tagjainak jelentést tegyen, hogy elkerülje a folyamat felesleges nyilvánosságra kerülését és végső soron nem kívánt beavatkozásokkal veszélyeztesse azt.

Most csak remélni tudjuk, hogy az Egyesült Királyságban működő egyetlen TEL-gyártó továbbra is biztosítja a szállítást, és hogy az ólommentes repülőgép-üzemanyag bevezetése az Egyesült Államokban hamarosan olyan előrelépést hoz, amely lehetővé teszi a zökkenőmentes átállást világszerte. Ez az átállás már az 1980-as években sikeresen megvalósult az autóiparban, és 40 évvel később a kisrepülésben is sikeresnek kell lennie.

JELENTÉS AZ 51. SPANYOL LÉGI VERSENYRŐL, 2025-ÖS „ ” KIADÁS



Andrea Anesini, az EAS elnöke a Spanyol Királyi Repülőklub (RACE) elnökével

Anesini elnök beszámolója: Megtiszteltetés volt számomra, hogy képviselhettem az Europe Air Sports szervezetet a 51. Tour Aeronautique de España záróünnepségén.

Jesus Muela, a Real Aero Club de España elnöke meghívására lehetőségem nyílt találkozni a résztvevő pilótákkal és a legmagasabb rangú repülési hatóságok képviselőivel a díjátadó ünnepségen, a madridi Cuatrovientos repülőtéren található csodálatos történelmi RACE székházban.

Az idei „Vuelta 2025” négy szakaszból állt: Reusból Robledillo de Mohernandoig, majd Burgosba, Santiagóba és vissza Madrid Cuatrovientosba. Harminc repülőgép vett részt, köztük általános légi közlekedési repülőgépek és ultrakönnyű repülőgépek. A spanyol légierő S70 SAR helikopterrel kísérte a pilótákat a repülés során, biztosítva a rendezvény legmagasabb szintű biztonságát. A győztes Yuri Rabassa, a híres európai és világszínvonalú légi rally pilóta lett.

Az esemény jelentőségét a záróünnepségen részt vevő magas rangú vendégek is megerősítették. Köztük volt Monserrat Mestres asszony, az AESA (Spanyol Nemzeti Légiközlekedési és Űrhajózási Hatóság) főigazgatója és munkatársai; José Luis Meler úr, az Enarie légiforgalmi szolgálatának igazgatója; Beatriz Puente ezredes, a spanyol légierő űrhajózási orvostudományi osztályának igazgatója; valamint Alvaro de Orleans, a FAI korábbi alelnöke és a RACE korábbi elnöke.

Véleményem szerint ez kiválóan bizonyította az EAS tagunk, a Real Aero Club de España sportági és szervezési erejét, és általában a spanyol sportrepülés világát, amely ma már több mint 3000 GA pilótával és több mint 1000 GA repülőgéppel, 5000 ultrakönnyű pilótával és több mint 1500 UL repülőgéppel, valamint 5000 siklóernyős/siklórepülő pilótával büszkélkedhet.

És jövőre? Az 52. kiadáson, ismét a spanyol légierő őrangyalával, az S 70 SAR-ral, megrendezésre kerül a Vuelta Oceanica, amelynek egyik állomása a Kanári-szigetek lesz!

KÖLTSÉGMEGOSZTÁSOS REPÜLÉSEK – Jean Pierre Delmas ismerteti az alapvető szabályokat



Egy gyönyörű nap megosztása Wales felett (fotó: David Johnstone)

Akárcsak egy magánautó sofőrje, egy magánpilóta is:

- családtagokat, ismerősöket vagy olyan személyeket szállít, akikkel különböző módon kerül kapcsolatba, például speciális webalkalmazásokon, például a Wingly;
- pénzügyi hozzájárulást kér a repülés költségeihez.

Az EAS dicséri a egyszerű és könnyen alkalmazható, négy feltételből álló szabályozási keretet

A következő négy feltétel került bevezetésre 2016-ban az AirOps rendeletben:

1. A pilóta közvetlen költségeket számíthat fel.

„Nem közvetlen” költségek például egyes nemzeti légügyi hatóságok szerint azok a repülési költségek, amelyek akkor merülnek fel, amikor az utas nincs a fedélzeten, például egyéni repülések, képzési repülések vagy a pilóta által a frissességi, érvényességi vagy megújítási követelmények teljesítése érdekében végzett jártassági vizsgák.

2. A pilóta köteles a repülés költségeinek rá eső részét megfizetni.

A pilóta semmilyen esetben sem repülhet „ingyen”, vagy ami még rosszabb, pénzügyi előnyt vagy hasznot szerezhet a repülésből.

3. A repülésen legfeljebb 6 személy vehet részt (a pilóta is beleértve).

A legnépszerűbb könnyű GA repülőgépek esetében hat fő nagyon ritka lenne.

4. Nincs komplex repülőgép.

Ez a legtöbb népszerű könnyű GA repülőgép esetében nagyon ritka lenne.

A mozgás alapvető szabadsága biztosított.

Nincsenek egyéb feltételek:

- A pilóta minden jogosultságát gyakorolhatja (nappali, éjszakai, VFR, IFR, határon átrepülés stb.).
- A tagállamok nem jogosultak további feltételeket előírni. (Franciaország megpróbálta, de elutasították.)

A végrehajtás problémákat vet fel egyes tagállamokban?

Az EAS szívesen együttműködik az EAS tagokkal, akik problémákat jelentenek, és rendelkezésre bocsátja az érintett szakmák és országok tapasztalatait.

BEMUTATÓ AZ EAS TAGJAI LEGJOBB ÖTLETEIBŐL AZ ENERGIAÁTÁLLÁSBAN - Jean Pierre Delmas és Ralf Hubo környezetvédelmi témájú cikksorozatát indít

Több irányban is fejlesztésekre van szükség ahhoz, hogy koherens politikát lehessen kialakítani a fenntartható szabadidős és sportrepülés felé történő átállás ösztönzése és előmozdítása érdekében.

Energia? Vitathatatlan környezetvédelmi okokból a hagyományos, alacsony ólomtartalmú repülőgépbenzin néhány éven belül betiltásra kerül.

Az ólommentes benzin már létezik az autók számára, és néhány repülőtéren, bizonyos repülőgépmotorokhoz speciális átalakításokkal (kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány vagy STC) is kapható.

Az elektromos meghajtás nem a könnyű repülés „jövője”, hanem a jelen, a képzés és a felfedező repülések egy része számára!

Az egyetlen tanúsított gyártó, a Pipistrel már 5 éve szállít tanúsított kétüléses elektromos repülőgépeket. Az akkumulátorok belső korlátai azonban új kutatásokat indítottak el a jövő energiáinak, például a hidrogénnek a területén.

Addig is további adaptációk (STC) és kiterjesztett forgalmazási hálózatok várhatók, amelyek az európai 50 000 repülőgép-hajtómű egy részét fogják ellátni.

Motorok? A „Lycosaurus” (őskori lények) kedves név illik a világszerte legkelendőbb, könnyű és közepes repülőgépekhez gyártott motorok 70 éves tervezésére, amelyek még mindig kaphatók! A Lycoming és a Continental a két legnagyobb gyártó. Az elmúlt 40 évben megjelent új generációs motorgyártók közül csak a Rotax terjedt el világszerte. Ma kis turbinák és cellás motorok vannak fejlesztés alatt, és néhány közülük már a gyakorlati tesztelés szakaszában van.

Környezet – társadalmi elfogadottság? Világszerte egyre nagyobb a törekvés a környezetbarátabb életmód és termelés felé. A zajártalom és az egészségügyi aggályok kérdését a pilótáknak is meg kell oldaniuk, hogy megfeleljenek a társadalmi elfogadottság új kritériumainak. Ma már egyetlen pilóta sem repülhet úgy, mint Lindberg vagy Saint-Exupéry idején.

Az ólommentes benzin, a zajcsökkentő propellerek és a kipufogógáz-csillapítók használata elfogadott és ösztönzött legjobb gyakorlatnak számít.

Ökológia – Tudományos kérdések? A repülés szabadtéri tevékenység. Csak kis területeket igényel, ahol páratlanul gazdag biodiverzitás található. A nagy, kevésbé látogatott rétekek/gyepekkel rendelkező repülőterek költség-haszon arányának megítélése a tudósok és a szomszédok közös részvételével készült tudományos diagnózisokkal összhangban változik. Egyes repülőterek területének több mint háromnegyede Natura 2000-es oltalom alatt áll.

A hagyományosabb oldalon a pilóták, másokhoz hasonlóan, megkérdőjelezzik a repülőterekre való autózás és a repülőklubok fűtésének szokásait, hogy csökkentsék a szén-dioxid-kibocsátást.

Menetrend és pénz?

A repülőgépipar életciklusa évtizedekig tart, mivel a kezdeti tanúsítási folyamat rendkívül kiterjedt és költséges, a rendszeres megelőző karbantartás pedig évtizedekig biztosítja az öregedő repülőgépek repülőképeségét, és folyamatosan késlelteti a leselejtezés határidejét (ellentétben az autópárral).

Jelenleg a könnyű általános légi közlekedés nagy részére vonatkozó biztonságos, környezetbarát és megfizethető megoldások még fejlesztés alatt állnak (új üzemanyagok) vagy kutatás tárgyát képezik (alternatív hajtóművek), számos lehetséges irányban.

Hírlevelünkben rendszeresen tájékoztatjuk Önt az összes szektor és régió fejlődéséről. A következő számban találkozunk az első friss hírekkel.

ANRA – EGY LÉPÉS ELŐRE AZ U-SPACE VÉGREHAJTÁSÁBAN, *Michel Rocca*

Az U-space szabályozás 2023. január 26-tól alkalmazandó.

Mint már többször rámutattunk, végrehajtása döntő fontosságú a GA légtérhasználók számára. Mindannyian nagyon éberem kell figyelniük, hogy tagállamaink hogyan fogják ezt megvalósítani.

Eddig egy tagállam úgy tett közzé egy korlátozott területet, mintha az U-space légtér lenne. Ez átmeneti megoldásnak tekinthető.

2025. május 14-én az EASA ügyvezető igazgatója átadta az első U-space szolgáltatói tanúsítványt (USSP) az ANRA Technologiesnek, amelynek székhelye Washington DC-ben van, és leányvállalata az Egyesült Királyságban működik.

Az ANRA Technologies közel két évig tartott, hogy elvégezze a biztonság, a kiberbiztonság, az üzemkészség, az üzletmenet-folytonosság és az U-space szolgáltatások nyújtása tekintetében szükséges értékelési folyamatot. Ezen felül további értékelésekre volt szükség az incidenskezelés, az adatvédelem, az információbiztonság és a szolgáltatásfelügyelet terén is.



Az ANRA Technologies UK most már készen áll az U-space szolgáltatások európai bevezetésére.

Ezen túlmenően az EASA által kiadott USSP tanúsítvány „ismételhető modellt” hoz létre más jelöltek számára is. Az EASA szerint ez a lépés „segít felszabadítani a skálázható és komplex (pl. BVLOS) drónműveletek teljes potenciálját az Európai Unióban”.

AEROMODELLING ÉS EURÓPA AVIATION FUTURE – *leírása Jürgen*

Lefevere, az *Europe Air Sports* és az *Európai Modellrepülő Szövetség (EMFU)* igazgatósági tagja, valamint a *Svájci Repülőmodellező Szövetség (SMV/FSAM)* tanácsadója

A repülés legrégebbi ága, a repülőgép-modellezés több mint egy évszázada segít a repülési szakemberek képzésében és inspirálja őket. A történelem során fontos repülőgép-modellezők között nemcsak Neil Armstrong, hanem a Montgolfier fivérek is szerepelnek, akik még azelőtt építettek és mutattak be modelljeiket, hogy hőlégballonjaikkal utasokat szállítottak volna.

Senki sem foglalkoztat és képez annyi leendő pilótát, mint a repülőgép-modellezők közössége. A legtöbb modellező klub és egyesület új pilótákat toboroz és képez, nyári táborokat és műhelyeket, repülési tanfolyamokat szervez, sőt, fiatal pilóták számára is létezik egy egyesület (<https://www.jump-dmfv.aero/>). Az ingyenes vagy alacsony költségű programok és a több tízezer önkéntesnek köszönhetően a modellező közösség az európai légiközlekedési ágazat és a légiközlekedési technológia versenyképességének központi pillére.

2019-ben az EU új szabályokat fogadott el a pilóta nélküli légi járművekre, beleértve a modelleket is. Az Europe Air Sports (EAS) segítségével a modellező közösség mentességet kapott ezek alól a szabályok alól. Ez lehetővé teszi számunkra, hogy a már meglévő nemzeti követelmények szerint repüljünk, „klubok és egyesületek keretében” végzett műveletek során. A mentesség azonban nagy kihívással jár: ennek a jognak a visszaszerzéséhez a nemzeti hatóságok engedélye szükséges.

Ez a vártnál nehezebbnek bizonyult: számos nemzeti légiközlekedési hatóság a meglévő szabályok szigorítására vagy új szabályok bevezetésére törekedett. Szövetségeimnek mindkét nemzeti parlamentet mozgósítaniuk kellett, hogy rávegyék a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságot a nagyon korlátozó javaslatok visszavonására. Más EASA-országok hatóságait lehetetlen volt meggyőzni. Számos tagállamban új, szigorú magasságkorlátozásokat vezettek be, ami a legtöbb versenyt lehetetlenné vagy illegálissá teszi. Más tagállamokban szigorú korhatárokat vezettek be, ami lehetetlenné teszi fiatal és tehetséges versenypilótáink önálló edzését. Egyes tagállamok tiltják a vontatórepülőgépekről a vontatókötelek elengedését, ami veszélyezteti azok működését és biztonságos leszállását. Egyes tagállamokban a hatóságok még az egyes modellező repülőgép-kluboktól is megkövetelik, hogy saját engedélyt kérjenek. Az engedélyek néha csak korlátozott ideig érvényesek, és több ezer euróba kerülhetnek – ami lehetetlen.

Ezek gyakran csak 30-50 tagú klubok számára jelent nagy akadályt, amelyeket önkéntesek működtetnek és kis költségvetéssel rendelkeznek. Ez csak néhány példa a sok új, felesleges és aránytalan korlátozás közül. A modellező közösség e folyamatra fordított jelentős forrásai miatt kevesebb beruházás történt új pilóták toborzására. Ugyanakkor a sportágra vonatkozó szigorúbb követelmények miatt sok pilóta elhagyta a sportot. A legtöbb egyesület jelenleg tagvesztéssel küzd. A legszigorúbb követelményekkel rendelkező országok egyesületei az elmúlt években akár 10%-os tagságcsökkenést is regisztráltak.

Az EMFU (Európai Modellrepülő Szövetség) szintén engedélyeket, és munkáját a versenyekre és új légi hatóságokkal szerzett tapasztalatok, valamint az új korlátozások azonban megrendítették a modellrepülő-közösséget, és bizalmatlansággal töltik el a jövőbeli fejlemények iránt. Annak érdekében, hogy jobban felkészüljünk a pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó szigorúbb szabályok bevezetésére, megerősítettük együttműködésünket az EMFU-n keresztül. Az EMFU jelenleg 15 országban több mint 200 000 pilótát képvisel, ami az EAS legnagyobb pilótacsoportját jelenti. Emellett tovább fokozzuk együttműködésünket az EAS-szel, többek között azáltal, hogy kineveztek az EAS új igazgatósági tagjává.

Az EMFU fő célja továbbra is a sportágra vonatkozó szabályozási korlátok csökkentése. Ez magában foglalja annak megakadályozását, hogy sportágunkat automatikusan bevonják az új EU-szabályokba a drónokról. Fontos továbbá a jelenlegi szabályok hatásának csökkentése, többek között a meglévő EU-szabályok módosításával és az EU-val és a tagállamok hatóságaival való együttműködéssel, hogy meggyőzzük őket sportágunk fontosságáról.

Ennek elérése érdekében szükségünk van az Europe Air Sports és az egész repülési közösség segítségére. Ami végül a modellezést érinti, az mindannyiunkat érint. Egy modellező pilóta, aki egyben pilótaoktató is, egyszer úgy magyarázta sportunk jelentőségét a repülés számára, hogy az „a repülés óvodája és öregotthona – és minden, ami közöttük van”.





Az új repülőgép-modellezők belépésének aránytalan akadályai

Jürgen érdeklődése a repülés iránt azzal kezdődött, hogy kis balsafa repülőgépeket épített és repült. A képen 11 évesen látható, siklórepülőgépeivel, mielőtt barátaival elment repülni egy közeli mezőre.

Az új uniós előírások szerint ez már nem megengedett. Az úgynevezett „nyitott kategória”, amely sokak számára jelentette a belépési pontot, mostantól a következőket írja elő:

- 1) 16 éves korhatár (tagállamok 12 évre csökkenthetik) felügyelet nélküli repüléshez;
- 2) A pilóta kötelező online regisztrációja (egyes tagállamokban díjköteles) és a regisztrációs számnak a repülőgépen való feltüntetése;
- 3) kötelező online elméleti ismeretekről szóló tanfolyam és vizsga (egyes tagállamokban díjköteles).

A tagállamok eltérő követelményeket állapíthatnak meg (a regisztráció kivételével) a „klubok és egyesületek keretében végzett tevékenységekre”, de ehhez engedély szükséges, és a legtöbb tagállamban az ilyen klub vagy egyesület tagsága is. Ezenkívül a legtöbb tagállam új, a nyílt kategóriához hasonló követelményeket állapított meg ezekben az engedélyekben.

A PROGRAMMENDZSER ASZTALÁRÓL – *Nils Rostedt jelentése* Íme néhány

friss hír a programmenedzser tevékenységi területeiről. ***Segítségnyújtás az EASA-nak az ejtőernyős szervezetek elérése érdekében***

Az EASA új szabályozás kidolgozásán dolgozik az ejtőernyős repülési műveletek (skydiving repülések) területén. Tavaly májusban az EASA segítséget kért az Europe Air Sports-tól, hogy találjon megfelelő válaszadókat egy EASA-felméréshez, amely az ejtőernyős repülési műveletekkel kapcsolatos biztonsági kockázatok csökkentését célzó intézkedések elemzését támogatja.

Az Europe Air Sports felkérte tagszervezeteit, különösen a nemzeti repülőklubokat (NAC), amelyek tevékenységi körébe tartozik az ejtőernyőzés. A felmérést ezután továbbították a NAC-k ejtőernyőzéssel foglalkozó részlegeinek vagy bizottságainak. Több nagy NAC is válaszolt a felhívásra.

Szabályalkotási frissítés

Új EASA feladatmeghatározás (ToR) közzétételek

1. 2025. április 28.: Új légi mobilitás – ToR RMT.0731 3. kiadás
 - a. 1. alfeladat: Elektromos és hibrid hajtás: Az összes típusú légi jármű elektromos és hibrid hajtásának légi alkalmassági követelményei. Kiterjed a jelenlegi CAW (folyamatos légi alkalmasság) szabályokban nem szereplő hagyományos légi járművekre is (giroplánok, billenő rotoros légi járművek, léghajók). A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI RENDELETE TERVEZETT 2025/Q2.
 - b. 2. alfeladat: Gyroplánok: az FCL és az AIR OPS követelmények módosítása. A gyroplánok, amelyek egyben közúti járművek is, jelenlegi típusalkalmassági projektjéhez kapcsolódóan ez az alfeladat a multimodális járművek (közúti, tengeri) légi járművekre vonatkozó szabályozási szempontokat is magában foglalja. A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI RENDELETE TERVEZETT HATÁRIDŐ: 2025/II.
 - c. 3. alfeladat: Dőlésszögű rotorok: az FCL, az FSTD (repülésszimulációs képzési eszköz) és az AIR OPS követelményeinek módosítása. A 3. alfeladat az RMT.0587-ben korábban tárgyalt témákat is érinti, amennyiben azok relevánsak a dőlésszögű rotoros pilóta-szakképesítésekre vonatkozó ECQB (európai központi kérdések adatbázisa) kidolgozásához.
 - d. 4. alfeladat: Léghajók:
 - e. Az 4A alfeladat a légi alkalmasság fenntartására vonatkozó szabályokkal (CAW) foglalkozik (1321/2014/EU bizottsági rendelet).
 - f. Az alfeladat 4B a légi személyzetre vonatkozó szabályokat (1178/2011/EU bizottsági rendelet) tárgyalja.

g. 4C alfeladat: A légi műveletekre vonatkozó szabályokat (965/2012/EU bizottsági rendelet)

A programmenedzser megjegyzése: Ez a feladatleírás meglehetősen széles körű, ezért aktívan követni fogjuk a szabályalkotási téma következő lépéseit.

2. 2025.11.04: A repülőtér szabályzatának rendszeres frissítése az ICAO SARP (szabványos és ajánlott gyakorlatok) módosításainak átültetése érdekében ToR RMT.0746 — 1. kiadás

Programmenedzser megjegyzése: A hatása a légi közlekedésre várhatóan korlátozott lesz.

3. 2025. február 20.: Az (EU) 2023/203 és 2022/1645 rendeletek és a kapcsolódó AMC és GM rendszeres frissítése – ToR RMT.0753 1. kiadás

Part-IS (Információbiztonság) a légi közlekedés biztonságában az információbiztonsági kockázatok kezeléséről.

Programmenedzser megjegyzése: A általános légi közlekedésre várhatóan nincs jelentős hatása.

Új EASA-javaslatok módosításokra (NPA) 2025.06.15.: Idén

eddig nem jelent meg új NPA. Új EASA-vélemények

2025.05.19: 01/2025. sz. vélemény – A repülésszimulációs képzési eszközökre vonatkozó követelmények frissítése

Programmenedzser megjegyzése:

A NPA 2020-15 eredményeként született vélemény „új szabályozási megközelítés a repülésszimulációs képzési eszközök (FSTD) minősítésére, az FSTD képességekről és hűség szintekről szóló FSTD képességi aláírásban (FCS) meghatározottak alapján”, valamint „feladat-eszköz koncepció repülőgép- és helikopter-típusminősítésre és üzemeltetői ismétlő képzésre”.

Röviden átnéztem az EAS válaszát az NPA 2020-15-re. Az EAS szeretné megőrizni a BITD-szintű szimulátorok (alapvető műszeres képzési eszközök) jelenlegi használatát, amelyeket az EAS tagságához tartozó számos repülési iskola használ. Az EASA elfogadta azt a javaslatot (10b. cikk), hogy a meglévő BITD-szimulátorok esetében ne legyen kötelező ESL (berendezésspecifikációs lista). Más szavakkal, erőfeszítéseink pozitív eredményt hoztak.

A teljes vélemény megtalálható a <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012025> oldalon. Most az EU Bizottsághoz kerül végleges elfogadásra.

IRATKOZZON FEL A HÍRLEVÉLRE, ÉS KÜLDJE EL NEKÜNK VÉLEMÉNYÉT ÉS ÖTLETEIT AZ CÍMRE!

Ha szeretné, hogy a hírlevél jövőbeli számaint közvetlenül az e-mail fiókjába kapja, regisztráljon az Europe Air Sports weboldalán: <http://www.europe-air-sports.org/> Ha bármilyen észrevétele, kérdése, ötlete van, vagy szeretne javasolni egy témát, amelyről többet szeretne tudni, vegye fel velem a kapcsolatot a d.king@europe-air-sports.org

FŐ KAPCSOLATTARTÓK

Elnök	Andrea Anesini	andrea.anesini@europe-air-sports.org
Főtitkár – EAS központi vezetése és adminisztrációja	Pierre Leonard	p.leonard@europe-air-sports.org
Programmenedzser és szabályozási feladatok	Nils Rostedt	n.rostedt@europe-air-sports.org
Hírlevél szerkesztő	Diana King	d.king@europe-air-sports.org