



Bundeskommision Segelflug

Deutscher Aero Club e.V. · H.-Blenk-Str. 28 · 38108 Braunschweig

Verteiler:

1. Segelflugreferenten, Präsidenten und Geschäftsführer der Landesverbände
- mit der Bitte um Weiterverteilung an die Vereine -
2. Alle Mitglieder des erweiterten Vorstandes der BuKo Segelflug
3. Pressestelle des DAeC
- mit der Bitte um Pressemitteilung und weiteren Veröffentlichung -
4. Generalsekretariat und Präsidium des DAeC

Ihr Ansprechpartner:
Martin Kader
Stellv. Vorsitzender
Bundeskommision Segelflug

Telefon +49(0)163 627 22 05
E-Mail martinkader@gmail.com

08.01.2017

Rulebook Sailplane OPS

EASA-EGU Rulemaking Task RMT.0698 zur Revision der flugbetrieblichen Vorschriften für den Segelflug

Im vergangenen Dezember fand in Köln bei EASA ein Workshop zum Thema Sailplane Ops statt. Zu den Hintergründen dieses Workshops: Zunächst hatte man den Ansatz „ein Regelwerk für alle“ bevorzugt. Danach muss jeder Betreiber die sich aus einem umfangreichen Gesamtwerk für ihn zutreffenden Teile zusammensuchen. Dieses Gesamtwerk besteht aus etwa 1900 Seiten und deckt jedes Gerät vom Flugmodell bis zum Airliner sowie jeden Flug von der privaten Platzrunde bis zur kommerziellen Raumfahrt ab. Nach Widerständen vor allem der Luftsportler wird jetzt ein individueller Ansatz bevorzugt, der ein möglichst kleines Regelwerk vorsieht. Dies hat allerdings zur Folge, dass man demnächst für unterschiedliche Luftfahrzeuge jeweils ein eigenes Regelbuch zu beachten hat. Der Ballonsport ist hierbei schon weit fortgeschritten, der Segelflug schließt auf. Das momentan angedachte „Sailplane Book“ hat im gegenwärtigen Zustand noch ca. 40 Seiten, davon je etwa zur Hälfte „Regulation“ und „Acceptable Means of Compliance and Guidance Material“ (AMC/GM). Während die als EU-Verordnung umzusetzende „Regulation“ in alle EU-Sprachen zu übersetzen sein wird, erscheinen AMC/GM bislang nur in englischer Sprache. Wir fordern ein einheitliches Regelwerk als EU-Verordnung, das insgesamt in alle EU-Sprachen zu übersetzen ist.

Zieht man den Gesetzgebungsprozess der EU in Betracht, so ergibt sich jetzt in einem kleinen Zeitfenster die Chance, für die nächsten Jahrzehnte nachhaltig die Bedingungen im Sinne des Luftsports zu formen.

In der Absicht, das verbliebene Regelwerk auf die Möglichkeit weiterer Kürzungen und die Notwendigkeit weiterer Inhalte zu prüfen, wurde dieses auf dem Workshop im Einzelnen durchgegangen. Dabei ergaben sich aus Sicht des DAeC folgende kritische Punkte:

1. Flüge gelten nur dann nicht als kommerziell, wenn die Kosten durch alle Mitflieger geteilt werden, den Piloten eingeschlossen. Die EASA sah hierzu vor, lediglich die direkten Flugkosten (Sprit) umlegen zu können. Fast alle Teilnehmer incl. Behördenvertreter waren aber der Meinung, dass auch die indirekten Kosten mit umgelegt werden sollen (Versicherung, Hangar, Wartung etc.). Der DAeC und die Bundeskommision Segelflug werden darauf hinwirken, dass dieser Änderungsvorschlag umgesetzt wird. Nötigenfalls wird im Verbund der Luftsportverbände Europas weiterer Einfluss ausgeübt.

2. Schnupperflüge, Absetzen von Fallschirmspringern, F-Schlepp und Kunstflug mussten nach den Regeln für kommerzielle Flüge stattfinden, außer wenn das Segelflugzeug der ATO gehört oder diese es gemietet hat. Für Deutschland trifft das i.d.R. nicht zu: In den allermeisten Fällen läuft die ATO über die entsprechenden Landesverbände, die Flugzeuge gehören aber einem Verein. Daher wird der DAeC eine Formulierung vorgeschlagen, die auch diese besondere Konstellation in Deutschland berücksichtigt.
3. Auf fünf Seiten werden zusätzliche Regelungen für den kommerziellen Betrieb von Segelflugzeugen behandelt. Diese zielen dabei nicht auf den Betrieb an den größeren Flugschulen, sondern auf Firmen ab, die ausschließlich Rundflüge und ähnliches anbieten. Aktuell gibt es zwei solcher Firmen in Frankreich, eine weitere hat einen Antrag in Österreich gestellt. Die Teilnehmer sprachen sich dafür aus, diese Regelungen fast vollständig zu streichen, da auch kommerzielle Flüge durch die restlichen Regeln hinreichend abgedeckt sind. Lediglich eine Selbsterklärung des LFZ-Betreibers soll erhalten bleiben. Allerdings ist noch nicht klar, ob dieser Vorschlag aus rechtlicher Sicht möglich ist. Die EASA möchte dies noch prüfen. Zunächst wäre ein Verbleib dieser Regeln nicht von besonderer Bedeutung für den nicht-kommerziellen Segelflug, sofern sich dieser hinreichend deutlich vom kommerziellen Segelflug unterscheiden ließe.
4. Falls es nicht gelingt, eine vernünftige Formulierung zur Unterscheidung des kommerziellen vom nicht-kommerziellen Flugbetrieb in das Regelwerk zu bekommen, würde das bedeuten, dass ein Verein zur Durchführung von Gastflügen und F-Schlepps
 - entweder eine eigene ATO eröffnen müsste,
 - oder sich nach den dann geltenden Regeln für kommerziellen Flugbetrieb richten müsste,
 - oder Schnupperflüge, F-Schlepp und Kunstflug komplett einstellen müsste.

Bei der Definition des kommerziellen Flugbetriebs könnte man rechtlich an den Begriff der „Gewerblichkeit“ anknüpfen, der sich über Jahrhunderte entwickelt und bewährt hat: Gewerblich und damit kommerziell wären Flüge, die durchgeführt werden, um planmäßig und dauerhaft Gewinne zu erzielen. Neben der „Gewinnerzielungsabsicht“ wird bei der Gewerblichkeit auch danach unterschieden, ob eine Tätigkeit planmäßig und dauerhaft zum Lebensunterhalt einer Person oder Personengruppe beiträgt. An diese Unterscheidung knüpft auch das deutsche Handels- und Steuerrecht an. Mit Übernahme einer solchen oder ähnlichen Definition in das Europäische Luftrecht (nicht nur in die Sailplane OPS) wäre klargestellt, dass bei allen Rundflügen sämtliche Kosten gegengerechnet werden könnten: Rundflüge wären nur dann kommerziell, wenn mit einem Luftfahrzeug Überschüsse erwirtschaftet werden, die nicht in den Betrieb und die Unterhaltung des Luftfahrzeuges fließen.

5. Tragbare elektronische Geräte sind an Bord verboten, wenn sie die Leistung der Systeme und Ausrüstung des Segelflugzeugs negativ beeinflussen könnten. Da ein normaler Pilot dies unmöglich ausschließen kann, wäre hier bei Unfällen sowohl für die Strafverfolgung als auch für Versicherungen alle Möglichkeiten an die Hand gegeben, dem Piloten Unannehmlichkeiten zu bereiten. Es wurde angeregt, diesen Punkt zu streichen. Die EASA lehnt dies momentan ab und möchte ihn weiterhin behalten, da in Segelflugzeugen eine große Nähe zwischen Gerät und eingebauten Instrumenten bestünde. Beachtenswert in diesem Zusammenhang ist noch, dass das entsprechende Verbot für die kommerzielle Luftfahrt abgeschafft werden soll, da man davon ausgeht, dass die elektromagnetischen Eigenschaften von Metallrümpfen (Stichwort Faraday'scher Käfig) und die Entfernung zwischen Cockpit und tragbarem Gerät die möglichen negativen Auswirkungen abmildern bzw. verhindern werden.

Die EASA hat im Rahmen ihrer General Aviation Roadmap neue Prinzipien sehr betont, nach denen die neuen EU-Verordnungen nach einem „risikobasierten“ Ansatz in Zusammenarbeit mit den Verbänden entwickelt werden. Nach Vorstellung der EASA sollte insbesondere dasjenige beibehalten

werden, was sich in der Praxis bewährt hat. Hier liegt es an uns nachzuweisen, dass Handheld-Geräte in Segelflugzeugen kein Sicherheitsrisiko darstellen und Piloten vielmehr in ihrer „situational Awareness“ unterstützen.

6. Bisher ist nicht explizit festgelegt, in welcher Form die mitzuführenden Dokumente sich an Bord befinden müssen. Nun legt der Entwurf fest, dass es die Papierform sein muss. Flughandbuch, Karten, evtl. Flugplan sowie „jedes andere Dokument, welches für den Flug relevant sein könnte oder durch den vom Flug betroffenen Staat für erforderlich gehalten wird“ müssen sich dabei an Bord befinden (außer bei Kunst- oder Platzrundenflug). Anderes darf am Flugplatz bleiben.

Wir sehen die Festlegung der Papierform kritisch. Die digitale Welt ist in der Luftfahrt längst angekommen. Gut organisierte papierlose Cockpits haben sich bewährt. Dabei muss gewährleistet sein, dass Karten übersichtlich dargestellt werden können und bei Ausfall eines Geräts eine Backup-Lösung bereit steht (entweder in Papierform oder auf einem Ersatzgerät).

7. Sog. „Specialised Operations“ erfordern verschiedene zusätzliche Maßnahmen, die vor jedem Flug zu beachten sind. Diese konnten soweit reduziert werden, dass lediglich noch eine Risikoeinschätzung des Piloten und die Verpflichtung zur Nutzung einer entsprechend angepassten Checkliste geblieben sind. „Specialised Operations“ umfassen Fallschirmsprünge aus Segelflugzeugen, Luftwerbeflüge, Bannerschlepps mit Reisemotorseglern (TMG), Flüge für Nachrichten/Fernsehen/Filmaufnahmen und Schauflüge auf Flugtagen. Die Einstufung von F-Schlepp, Wettbewerbsflug und Kunstflug als „Specialised Operation“ wurde mit der Begründung abgelehnt, dass diese Flüge für Segelflieger in jeder Hinsicht zum normalen Betrieb zu rechnen sind.

Nun bitten wir um Eure Mithilfe

Zu Punkten 1 bis 4: Wie ist die Meinung der Landesverbände, Vereine und Mitglieder zum Thema Kostenteilung? Sollte man versuchen, den Piloten auszunehmen (also die Kosten lediglich auf die Passagiere umzulegen)? Solange dieser keinen persönlichen finanziellen Vorteil hat und der Verein keinen Gewinn macht, sondern lediglich die Auslastung des LFZ erhöht wird, gibt es nach unserer Auffassung keinen Grund, solche Flüge als kommerziell einzustufen. Hierzu würden aber noch Argumente benötigt. Die sollten sich auf die Regulierung durch die EASA beziehen. Im Idealfall kann es uns gelingen, für kommerzielle Flüge auch luftrechtlich die gleiche Definition anzuwenden, die sich bereits handels- und steuerrechtlich bewährt hat.

Zu Punkt 5: Ungeachtet aller bisher in Kraft befindlichen Regeln ist es Fakt, dass heute in einer Unzahl kleiner LFZ (Segelflug, UL oder kleine Motorflugzeuge) Handys, Tablets und andere elektronische Geräte betrieben werden. Dies hat aber bisher soweit bekannt noch nie einen Unfall verursacht oder kam auch nur als beitragender Faktor in Betracht. Der gegenwärtige Ansatz der EASA, möglichst geringe Regulierungen vorzunehmen, schließt nach Auffassung des DAeC die Einführung von Beschränkungen auf Verdacht und ohne belastbare Fakten aus.

Das Nicht-Vorhandensein von Fakten könnte im sicherheitsbewussten Umfeld der Fliegerei den hier restriktiven Ansatz der EASA unterstützen. Deshalb möchte der DAeC einige Zahlen mit folgendem Inhalt vorlegen:

- Anzahl der Starts innerhalb der ATO's der Länder 2016 und 2015
- Anzahl geflogener Stunden
- Anzahl von „Zwischenfällen“ mit tragbaren elektronischen Geräten, möglichst aufgeteilt nach den Phasen Bodenbetrieb, Start/Schlepp, Reise und Anflug/Landung.
- Kurze Beschreibung des evtl. Zwischenfalls

Hierzu wird es u.U. notwendig werden, die Datenerhebung bis auf Mitgliederebene auszudehnen. Der DAeC geht davon aus, dass es wenig bis keine Zwischenfälle gegeben hat und dies unsere Argumentation stützt, dass ein Verbot entsprechender Geräte überflüssig ist. Deshalb wird auch explizit eine Fehlanzeige erbeten. Sollte sich aber wider Erwarten herausstellen, dass es hier tatsächlich Regelungsbedarf gäbe, so läge auch dies im Endeffekt im Interesse der Sicherheit des Luftsports.

Zu Punkt 6: Wie ist die Meinung der Landesverbände, Vereine und ihrer Mitglieder zum Thema Papierdokumente im Cockpit? Welche Argumente sprechen für die Papierform, welche für die elektronische Form? Wie steht es mit der Ausfallsicherheit von elektronischen Geräten?

Wir bitten um Eure Kommentare, möglichst bis zum **01.02.2017**, da wir Mitte Februar auf dem EGU-Kongress eine erste Meinungsbildung vorstellen möchten.

Bitte schickt diese an: segelflug@daec.de

Wir wünschen allen ein gesundes, erfolgreiches neues Jahr und eine sichere und schöne Flugsaison 2017.

Mit fliegerischen Grüßen

(elektronisch erstellt)

Andreas Peus

- stellv. EGU-Delegierter des DAeC -

Martin Kader

- stellv. Vorsitzender Bundeskommission Segelflug und EGU-Delegierter des DAeC -