

HLB- Bezirksversammlung Kassel Nord und Ost am 12.01.2020 in Kirchheim

Sigurd Henning, Regierungspräsidium Kassel



Aktuelle Themen

- Jährliche interne Überprüfung durch DTO
- Änderung der AVV zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen
Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung
Transponderpflicht bei Nacht-VFR
- Luftsicherheit:
Umsetzung des neuen Kleinflughafenkonzepts
(Bewertung bei Flugplätzen ohne ICAO-Code/
zusammenfassende Bewertung von Landeplätzen nach Erfassung aller Verkehre)

Aktuelle Themen

Noch Luftsicherheit:

Flugplätzen ohne ICAO Code wird Folgendes empfohlen:

- Benennung eines örtlichen Sicherheitsverantwortlichen.
- Luftfahrzeuge in verschlossenen Hangars abzustellen oder mit geeigneten Mitteln gegen unberechtigten Zugriff sichern.
- Luftfahrzeughalter bzw. Besatzungen sind für die ordnungsgemäße Sicherung von Luftfahrzeugen verantwortlich.
- Luftfahrzeugschlüssel getrennt vom abgestellten Luftfahrzeug aufbewahren.
- Abgrenzung zumindest der Abstellflächen der Luftfahrzeuge zu öffentlich zugänglichen Bereichen des Flugplatzes festlegen.
- Gebäude außerhalb der Betriebszeiten verschließen und vor unberechtigtem Betreten schützen.

Aktuelle Themen

- Kommende Änderungen bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung:
 - a) ZÜP muss vor Ausbildungsbeginn vorliegen, bisher reicht eine Bescheinigung aus, dass die Überprüfung beantragt worden ist, oder für die Klassenberechtigung TMG die Vorlage bis zu 6 Wochen nach Beginn der Ausbildung.
 - b) Ferner muss die ATO/ DTO der LuSiG-Behörde die Aufnahme der Ausbildung und ggf. der Wechsel des Ausbildungsbetriebes anzuzeigen.
- Für die Form und die Weise der Aufzeichnung von Flugzeiten gelten über NfL 2-338-17 die „Grundsätze des BMVI“ (NfL 2-330-17).

Aktuelle Themen

- Wechsel zu DTO
Unterschiede zwischen ATO und DTO
Auditierung von ATO ab 2020
- Flüge (Rundflüge) gegen Entgelt (VO EU 965/2012)
 - a) Möglich auf Kostenteilungsbasis
 - b) als Wettbewerbs- oder Schauflüge
 - c) Einführungsflüge zur Förderung des Luftsports < 45 min., darf wirtschaftlich nur unbedeutend sein (< 10 % Anteil am Gesamtbudget), Stichwort LFZ von anderem Verein
 - d) Keine Teilnahme am Wettbewerb, keine Bedienung z.B. von Tourismus
 - e) Einsatz von LFZ anderer Vereine

EU Vorschriften

Aktuell:

DVO (EU) 1178/2011:

Lizenzvorschriften u.a. für den Erwerb der LAPL(S)/ SPL und für Berechtigungen Anhang I (Teil-FCL)

geändert durch DVO (EU) 2019/1747(Beispiele):

- LAPL(A) Navigation gehört zu den allgemeinen Sachgebieten
- PPL(A) darf mit LAPL-Tauglichkeitszeugnis auch LAPL(A)-Rechte ausüben

EU Vorschriften für den Segelflug

Aktuell:

DVO (EU) 2018/1976:

Flugbetrieb Segelflugzeugen u.a. mit Anhang II

DVO (EU) 1178/2011:

Lizenzvorschriften für den Erwerb der LAPL(S)/ SPL und für Berechtigungen Anhang I (Teil-FCL)

Künftig:

Die DVO (EU) 2018/1976 erhält einen neuen Anhang III – Lizenzvorschriften für Segelflugzeugführer.

Lizenzierungsvorschriften für den Segelflug werden aus der DVO(EU) 1178/2011 herausgenommen.

EU Vorschriften für den Segelflug

Aktuell:

- Zwei verschiedene Lizenzen (LAPL(S)/ SPL).
- LAPL-Inhaber dürfen keine SPL-Rechte ausüben (auch als FI nicht zur SPL ausbilden).
- Änderung der Tauglichkeit macht neue Lizenz erforderlich.
- Zusätzliche Startarten und Berechtigungen werden auf der Grundlage der DVO (EU) 1178/2011 erworben und von der Behörde in die Lizenz eingetragen.
- FI-Berechtigung gilt für 3 Jahre und muss in der Lizenz oder durch Neuausstellung der Lizenz verlängert werden.
- TMG ist nicht über die Grundausbildung, sondern lediglich als zusätzliche Berechtigung zu erwerben.

Künftig wird es einfacher (wirklich)

- Die Regelungen für den Segelflug werden in die DVO (EU) 2018/1976 übernommen. Ziel: Alle Vorschriften für den Segelflug in einer Verordnung.
- Die Verordnung 1178/2011 enthält für den Segelflug nur noch Regelungen für Flugschulen (ATO/ DTO) und Behörden.
- Die beabsichtigten Änderungen sind beschrieben in der Opinion 01/2019 der EASA (siehe EASA Website, document library, rulemaking, opinions). Dort finden sich auch vergleichbare Regelungen für LAPL(B) und BPL.
- Inkrafttreten vermutlich zum 08.04.2020.

Im Einzelnen

- Die Lizenzart LAPL(S) entfällt. Für den Segelflug gibt es künftig nur noch die SPL (SFCL.115).
- Die SPL kann genutzt werden mit LAPL-Tauglichkeit oder Tauglichkeit für die Klasse II (Teil MED 1178).
- Im Fall der LAPL-Tauglichkeit dürfen keine gewerblichen Rechte ausgeübt werden, ist die Lizenz nicht ICAO-konform, dürfen dennoch (gilt nur in der EU) auch Fluglehrerrechte ausgeübt werden (Teil MED 1178).
- Die Tauglichkeit darf beliebig gewechselt werden, es gelten die Rechte entsprechend der Tauglichkeit (Teil MED 1178).
- Ein Fußgänger kann die SPL auch für TMG erwerben (SFCL.150).

Im Einzelnen

- Eingetragen werden Segelflug- oder TMG-Rechte in Abhängigkeit von der Ausbildung und des Flugzeuges, auf dem die Prüfung durchgeführt wurde (SFCL.150).
- Eine Lizenz kann auf Segelflug- oder TMG-Rechte erweitert werden nach einer zusätzlichen Ausbildung bei einer ATO/ DTO und einer praktischen Zusatzprüfung, bei der Theoriekenntnisse in den besonderen Fächern mitgeprüft werden (SFL.150).
- Segelflug- und TMG-Rechte können auch zusammen erworben werden. In diesem Fall sind zwei praktische Prüfungen erforderlich (SFCL.145 (b)).

Im Einzelnen

- Startarten werden nicht mehr in eine Lizenz eingetragen (SFL.155).
- Sie dürfen ausgeübt werden, wenn der Pilot (oder Flugschüler) eine entsprechende Ausbildung (im bisherigen Umfang) erhalten hat und der Abschluss der Ausbildung im Flugbuch eingetragen und vom HT oder FI dort unterzeichnet wurde.
- Der Antrag bei der Behörde und die Neuausstellung der Lizenz sind nicht mehr erforderlich .
- Ausübung der Rechte, in den letzten 2 Jahren (SFCL.160):
Segelflug – 5 Stunden, 15 Starts und 2 Übungsflüge mit FI
TMG – 12 Stunden, 12 S/ L, 1 Ausbildungsflug mit FI
Ersatz: Eine Eignungsprüfung mit FE

Berechtigungen

- Berechtigung für Kunstflug, Schlepp und Wolkenflug werden ebenfalls nicht mehr in die Lizenz eingetragen. Sie dürfen ausgeübt werden, wenn der Pilot eine entsprechende Ausbildung erhalten hat und der Abschluss der Ausbildung im Flugbuch eingetragen und vom HT oder FI dort unterzeichnet wurde (SFCL.200 (f), SFCL.205 (e), SFCL.215 (d)).
- Rechte zur Passagierbeförderung: 10 Stunden Flugzeit oder 30 Starts und einen Übungsflug mit FI (entfällt bei FI-Rechten). Weiter gilt 90 Tage, 3 Starts/ Landungen (SFCL.115 (a) (2)).
- Gewerbliche Rechte: Wenn das 18 Lj. vollendet ist und nach 75 Stunden oder 200 Starts (SFCL.115 (a) (3)).
- Der Antrag bei der Behörde und die Neuausstellung der Lizenz sind nicht mehr erforderlich.

Segelflug- und Bannerschlepp bei TMG-Rechten (SFCL.205)

- Segelflugschlepp:
30 Stunden und 60 S/L nach Erwerb der TMG
Ausbildung bei einer ATO/ DTO, Theorie, 10 Flüge, davon 5 mit FI, wenn keine Segelflug-Rechte 5 Flüge zum Vertrautmachen in Segelflugzeugen.
- Bannerschlepp:
100 Stunden und 200 S/L nach Erwerb der TMG
Ausbildung bei einer ATO/ DTO, Theorie, 10 Flüge, davon 5 mit FI.
- Ausübungsvoraussetzung: 5 Schleppflüge in den letzten 2 Jahren.

Nachtflugberechtigung bei TMG-Rechten (SFCL.210)

- Ausbildung bei einer ATO/ DTO, Theorie, 5 Ausbildungsflugstunden und Basis-Instrumentenflugtraining für eine PPL.

Wolkenflugberechtigung (SFCL.215)

- 30 Stunden Flugerfahrung nach Erteilung der Lizenz
- Ausbildung bei einer ATO/ DTO, Theorie, 2 Ausbildungsflugstunden

Kunstflugberechtigung (SCFL.200)

- 30 Stunden oder 120 Starts Flugerfahrung für Basisrechte (Begrenzte Manöver) und Theorie- und Praxisausbildung bei ATO/ DTO
- Für erweiterte Rechte (nicht begrenzte Manöver) weitere Theorie- und Praxisausbildung bei ATO/ DTO

Lehrberechtigte FI

- Rechte: Grundausbildung (auch SPL-TMG auf Segelflug). Weitere Berechtigungen, wenn diese erteilt sind und jeweils eine bestimmte Flugerfahrung vorliegt (SFCL.315).
- Voraussetzungen (SFCL.320):
Mindestalter 18 Jahre,
100 Flugstunden und 200 Starts,
Ausbildungslehrgang bei einer ATO/ DTO,
Kompetenzbeurteilung durch einen Prüfer.
- Berechtigung wird in die Lizenz ohne Ablaufdatum eingetragen.
Ausübungsvoraussetzungen: In den letzten 3 Jahren eine Auffrischungsschulung und 30 Stunden oder 60 Starts
Fluglehrertätigkeit, alle 9 Jahre Nachweis der Kompetenz gegenüber einem FI(I).

Auswirkungen für ATO/ DTO:

- Anpassung aller Ausbildungsprogramme nach Veröffentlichung der anerkannten Nachweisverfahren (AMC) durch die EASA bis 08.04.2021.
Standardausbildungsprogramm für den Segelflug durch RP Kassel.

Auswirkungen für Lizenzinhaber:

- Bisherige LAPL(S)-/ SPL-Lizenzen gelten weiter.
- Auf Antrag wird eine neue Lizenz mit allen bisherigen Rechten ausgestellt. Rechte für Kunstflug gelten als „erweiterte“ Berechtigung.
- Das Datum der bisher befristeten Lehrberechtigung kann im Flugbuch oder in einem gesonderten Dokument bescheinigt werden.

Betrieb von Drohnen-UAS (§ 21a und § 21b LuftVO)



- Ab 0,25 kg muss eine Plakette mit Name und Anschrift angebracht sein.
- Ab 2 kg ist ein Kenntnissnachweis verpflichtend. ¹⁾
- Ab 5 kg ist eine Erlaubnis der Luftfahrtbehörde erforderlich. Ebenso bei einem Betrieb in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen. ^{1) 2)}

1) Ausnahme für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

2) Auf Flugplätzen nur mit Zustimmung der Luftaufsicht/ Flugleitung

Betrieb von Drohnen-UAS (§ 21a und § 21b LuftVO)

Daneben bestehen Betriebsverbote für Flüge z.B. außerhalb der Sichtweite, über Menschenansammlungen und Unglücksorten, bestimmten öffentliche Einrichtungen, über Verkehrswegen des Bundes, über Wohngrundstücken, in Naturschutzgebieten, über 100 m, in Kontrollzonen u.a.m.

Die Luftfahrtbehörde kann hiervon Ausnahmen zulassen.

Der Betrieb von Drohnen wird künftig über die DVO (EU) 2019/947 geregelt. Inkrafttreten 01.07.2020. Damit werden § 21 a und § 21b LuftVO entfallen bzw. weitgehend modifiziert.

Betrieb von Drohnen-UAS künftig: (DVO (EU) 2019/947)

Die EU sieht 3 Kategorien vor:

Offene Kategorie (< 25 kg, Betrieb nicht über Menschen, direkte Sicht erforderlich, < 120m GND, keine Gefahrgut, keine Abwurf von Gegenständen.)

Wird beschränkt durch noch zu bestimmende UAS-Gebiete (zu denen jeder Flugplatz gehören wird).

Für den Betrieb in der offenen Kategorie ist keine Genehmigung erforderlich.

Betrieb von Drohnen-UAS künftig: (DVO (EU) 2019/947)

Spezielle Kategorie (wenn die Anforderungen für die offene Kategorie nicht erfüllt werden), Zuständigkeit vermutl. LBA

Für den Betrieb in der speziellen Kategorie ist eine Genehmigung erforderlich. Zuvor muss der Betreiber eine Risikobewertung vornehmen. Erfolgt der Betrieb nach einem Standardszenario gibt der Betreiber bei der Behörde eine Erklärung ab.

Modellflugvereine können davon abweichend eine gesonderte Genehmigung erhalten.

Genehmigungsbehörde vermutlich LBA.

Betrieb von Drohnen-UAS künftig: (DVO (EU) 2019/947)

Zulassungspflichtige Kategorie (Menschen werden überflogen, Menschen werden befördert, Gefahrgut mit hohem Risiko wird befördert), Zuständigkeit vermutlich LBA

Zulassungspflichtig kann der Betrieb auch sein, wenn die Behörde nach einer Risikobewertung der Auffassung ist, dass das Risiko ohne Zulassung nicht angemessen gemindert werden kann.

Danke. Bleiben Sie gut gelaunt (und gesund)

