

Wie kann der Segelflug in Europa (de-)reguliert werden?

1. Einführung

Die Europäische Segelflugbewegung zählt ungefähr 80.000 Segelflugzeugführer, die 22.000 Segelflugzeuge fliegen. Segelfliegen ist eine gut strukturierte sportliche Aktivität, die überwiegend in Vereinen organisiert ist. Auf nationaler Ebene sind die Vereine in Segelflugverbänden, Vereinigungen oder Segelflugabteilungen der Nationalen Aero Clubs zusammengefasst, allgemein als Nationale Segelflugverbände (National Gliding Bodies = NGB) bezeichnet. In Europa werden diese NGBs in Bezug auf Regulierungsfragen durch die Europäische Segelflug Union (EGU) vertreten, die 19 Mitglieder hat.

Bisher war –ausgenommen einige Länder (UK und Irland) der Segelflug staatlich reguliert. Unter den Segelfliegern ist das Gefühl verbreitet, sie seien überreguliert, hauptsächlich, weil sie Regeln unterworfen sind, die von denen der kommerziellen Luftfahrt übernommen wurden. Diese Überregulierung wird allgemein als einer der Gründe für den leichten Rückgang der Mitgliederzahlen angesehen, der während der vergangenen Jahre beobachtet wurde. Segelflieger haben auch den starken Eindruck, dass die kürzlich etablierte Europäische Regulierung diese Tendenz verstärkt und damit Bürokratie und finanzielle Lasten vergrößern wird. Es ist darauf hinzuweisen, dass die finanziellen Aspekte besonders wichtig für den Luftsport sind, weil Freizeitflieger ihre eigenen Flugkosten aus versteuertem Einkommen zahlen, und alle kostensteigernden Regeln dazu führen, dass dir Piloten weniger fliegen, was einen nachteiligen Effekt auf die Flugsicherheit hat. Oder sie hören ganz mit dem Fliegen auf, und das ist abträglich für unseren Sport, für die persönliche Freiheit und für das Selbstbestimmungsrecht.

Die Segelflugbewegung begrüßt deshalb die Initiative der EASA, die Entwurfsgruppe MDM (Maßnahmen in mehreren Bereichen) 032 mit der Aufgabe einzusetzen, die Regeln für einfachere Luftfahrzeuge in nicht-kommerziellen Aktivitäten zu überdenken. Die Segelflugbewegung begrüßt das von der EASA vorgeschlagene pragmatische Herangehen „vom Grund her“.

Europäische Segelflieger meinen, Regulierungen sollten mehr der Art der Aktivität, die hauptsächlich eine sportliche ist, der Komplexität des genutzten Luftfahrzeuges und dem Risiko gegenüber Dritter angemessen sein. Jede unnötige Regel sollte vermieden werden, und Regulierungen sollten nur in Betracht gezogen werden, wenn eine klare Sicherheitsforderung vorliegt, verglichen mit der historischen und der gegenwärtigen Situation. Das oberste Ziel der Regelmacher sollte sein, Dritte zu schützen, und nicht der unangemessene Schutz Einzelner gegen sich selbst. Regeln sollten deshalb auf ein Minimum beschränkt bleiben, das notwendig ist, das Risiko Dritten gegenüber so gering wie möglich zu halten.

Die Beispiele, die aus dem UK kommen, wo die BGA seit fast 60 Jahren den Segelflug selbst geregelt hat, oder von Ländern wie U.S.A., Neuseeland und Australien, wo der Segelflug absolut unreguliert ist, beweisen, dass so etwas ohne Kompromisse hinsichtlich der Sicherheit möglich ist. In einigen Ländern (Schweiz, Schweden usw.) profitieren die Segelflugverbände von einer sehr liberalen Auslegung der bestehenden Regeln, die praktisch in einer Selbstverwaltung ihrer Aktivitäten mündet. Der pragmatische Zugang hat sich auch als sicher erwiesen.

Nichtsdestoweniger, der Segelflug wünscht auch weiterhin Teil des internationalen Luftfahrtsystems zu bleiben, und unser Recht auf Zugang zum Luftraum sollte nicht durch die Tatsache eingeschränkt werden, dass unsere Aktivität freizeithlicher oder sportlicher Natur ist. Keine der Erleichterungen in der Regulierung, die eingeführt werden mag, sollte von Luftraumbeschränkungen begleitet werden. In anderen Worten, Segelflieger wollen keine Luftfahrer zweiter Klasse werden.

Die existierenden Regeln in den verschiedenen Bereichen (Zulassung, Wartung und Instandhaltung, Lizenzierung und Flugbetrieb) können kritisch überprüft und Alternativen vorgeschlagen werden.

2. Zulassung (erstmalige Lufttüchtigkeit)

2.1 Musterzulassung

Vor Gründung der EASA wurden alle Segelflugzeuge und Motorsegler in Europa durch Nationale Luftfahrt-Behörden musterzugelassen (hauptsächlich im Land der Konstruktion und/oder der Herstellung – insbesondere in Deutschland – und auf welche andere NAAs unterschiedliche Grade des Vertrauens setzten). Ausgenommen einige ältere Segelflugzeuge war die genutzte Zulassungsspezifikation JAR 22. Es ist interessant festzustellen, dass dieser von der Segelflugbewegung selbst geschaffene Kodex vor einigen Jahrzehnten von der OSTIV (Organisation Scientific et Technique Internationale de Vol à Voile) vorgeschlagen wurde.

Das hat jahrzehntlang zufriedenstellend gearbeitet. Mit dem Erscheinen der EASA und der Herausgabe der Regeln 1592 und 1702 wurde die Zulassung gesamteuropäisch (dadurch unterstützt, dass JAR22 zu CS22 wurde). Dieses wurde begrüßt, weil es verhinderte, dass jede NAA ein neu zugelassenes Luftfahrzeug noch einmal testen musste und unnötige Verzögerungen und Kosten ausgeschlossen wurden.

Wie auch immer, zur gleichen Zeit wurden laut Aussage der Segelflugzeughersteller die Zulassungsverfahren, wie in Teil 21 definiert, in einigen Bereichen noch strenger als zuvor. Beispiele sind:

- Die Regeln zur Anerkennung der Konstruktions-Organisationen wechselten von den früher nationalen Regeln mit dem Ergebnis, dass einige Firmen ihre frühere Anerkennung als (nationale) Konstruktions-Organisationen verloren haben.
- Die Möglichkeit vereinfachter Verfahren für eine Firma, die einfache Produkte herstellt, die in JAR 21 immer noch vorhanden war, wurde in Teil 21 gestrichen.
- EASA bietet offizielle Übersetzungen des Teils 21 an, die manchmal nicht korrekt übersetzt sind, und das wichtige zusätzliche Informationsmaterial (AMC & GM) (Empfohlene Verfahren der Umsetzung & Material zur Anleitung) ist nur in Englisch verfügbar. Das stellt ein ernstes Problem für kleinere Firmen mit begrenzten Mitteln dar.
- Die Möglichkeit kostengünstiger Entwicklungen durch Zulassung neuer Propeller und Motoren zusammen mit dem Motorsegler ist in Teil 21 nicht mehr gegeben.

Die Segelfliegergemeinde nimmt an, dass diese Probleme hauptsächlich deshalb auftreten, weil die EASA für Sport- und Leichtflugzeuge (einschließlich Segelflugzeuge und Segelflug) das gleiche Regulierungs-Rahmenwerk anwendet, wie für die kommerzielle Luftfahrt. Deshalb sind wir der Meinung, dass ein „Teil 21 leicht“ geschrieben werden sollte, der mehr an die Leicht- und Sportfliegerei angepasst ist. Solch eine Regel im richtigen Verhältnis stehen, d.h. angepasst sein an die relative Einfachheit der Segelflugzeuge und an die sportliche Natur dieser Aktivität.

2.2 Industriestandards: Eine alternative Lösung?

Anstatt von den Herstellern den Bau von Segelflugzeugen nach Musterstandards zu verlangen, die von den Behörden allein entwickelt wurden, könnte die EASA die Industrie auffordern, Industrie-Standards zu entwickeln. Dieser Weg ist erstmalig in den USA beschritten worden, wo die FAA die Leichtflugzeugindustrie ermutigt hat, einen Lufttüchtigkeitsstandard zu entwickeln und zu vereinbaren, der den Bereich der leichten Sportflugzeuge regelt. Die Absicht der FAA war, „die Produktivität und die Wirksamkeit in der Regierung und in der Industrie zu stärken, die Möglichkeiten für den internationalen Handel auszudehnen, Ressourcen einzusparen, Gesundheit und Sicherheit zu verbessern und die Umwelt zu schützen“. Solch ein Standard wurde tatsächlich von der Amerikanischen Gesellschaft für Tests und Material International (ASTM) unter Standard F 37 aufgestellt.

(Siehe: www.astm.org/cgi-bin/SoftCart.exe/COMMIT/COMMITTEE/F37.htm?E+mystore)

Ein ähnlicher erster Schritt könnte für Segelflugzeuge folgen. Wie auch immer, all die Begleiterscheinungen (finanziell, die Haftung und die Flexibilität betreffend) solch eines Wechsels sollten sorgfältig bedacht werden. Außerdem, wie bereits festgestellt, ist die CS 22 tatsächlich ein vereinbarter Standard, da sie erstmalig in enger Zusammenarbeit mit der OSTIV und der Segelflugbewegung eingeführt wurde. Und schließlich scheinen die Hersteller, die am meisten über diese Frage besorgt sind, mit CS 22 absolut glücklich zu sein. Aus all diesen Gründen ist die Entwicklung eines vereinbarten Standards von der Industrie und der Aufsichtsbehörde nicht wirklich vorrangig. Nichtsdestoweniger könnte das eine interessante Möglichkeit für eine neue Leichtsegelflugzeug und Leichtmotorseglerklasse sein (siehe unten).

2.3 Die Streiffrage der Ultraleicht-Segelflugzeuge

In den vergangenen Jahren wurden Ultraleichtsegelflugzeuge (und Motorsegler), die nicht nach CS 22 zugelassen waren, entworfen, entwickelt und in Serie gebaut. Das hat zum Entstehen einer Leichtsegelflugzeug-Bewegung geführt, ähnlich der Ultraleicht-Bewegung für motorisierte Flugzeuge (Microlights), die in verschiedenen Ländern (Frankreich, UK, Italien, Tschechien usw.) sehr populär wurde, hauptsächlich, weil diese Aktivität in Hinsicht auf Lufttüchtigkeit, Lizenzierung, Flugplätze usw. sehr einfach reguliert ist.

Unglücklicherweise ist diese Entwicklung nun durch die neue europäische Regulierung blockiert, weil im Annex II der Regel 1592 diese Segelflugzeuge von der Regulierung nur befreit sind, wenn ihr Strukturgewicht (früher Leergewicht) unter 80 kg (Einsitzer) oder 100 kg (Doppelsitzer) liegt

Infolgedessen sind nur fußstartfähige Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitschirme befreit. Leicht- und Ultraleichtsegelflugzeuge mit mehr als 80/100 kg Strukturgewicht, aber nicht nach CS 22 zugelassen, dürfen nicht länger in Europa fliegen, weil sie keine legale Existenz mehr haben. Das hatte eine sehr schädliche Wirkung auf die technische und wirtschaftliche Entwicklung wie auch auf das Recht der Piloten für die freie Entscheidung, und zwar ohne jede Berechtigung.

Im Vergleich fällt uns auf, dass Ultraleichtflugzeuge, die maximal 300 kg (Einsitzer) oder 450 kg (Doppelsitzer) wiegen, von der EU Regelung befreit sind. Da scheint in Bezug auf die Risikoeinschätzung (insbesondere für das Risiko gegenüber unbeteiligten Dritten) kein logischer Grund gegeben zu sein, warum Ultraleichtsegelflugzeuge, die eine deutlich niedrigere (Struktur-) Gewichtsbegrenzung haben (80/100 kg), anders behandelt werden sollten.

Diese Diskriminierung ist unakzeptabel, weil die EU-Regulierung versehentlich für eine Verzerrung auf dem Segelflugzeugmarkt gesorgt hat, indem sie die Hersteller zwingt, nicht der CS 22 entsprechende Segelflugzeuge entweder nicht mehr zu entwerfen und zu produzieren, oder Antriebe für den Eigenstart einzubauen, um ihnen so zu ermöglichen, von der EU-Regulierung ausgenommen und als Ultraleichtflugzeuge behandelt zu werden.

Zusätzlich gibt es einige sportliche Konsequenzen. Die FAI, die erkannte offiziell die Sportkategorie der Ultraleichtsegelflugzeuge (bis zu 220 kg maximales Abfluggewicht) an, wird kompromittiert durch die Abweichungen, die durch die oben dargestellten Regelungen hervorgerufen werden, und damit eine weltweit existierende sportliche Klasse bedrohen und eine Verzerrung im sportlichen Wettbewerbsgeschehen verursachen. Das Resultat wird für nichteuropäische Länder sein, dass sie in einer Klasse Wettbewerbe fliegen können, die europäischen Ländern versagt ist.

Die zukünftigen EASA-Regelungen für die Leicht-Luftfahrt sollte sich dieser Frage widmen, indem sie Leicht-Segelflugzeuge und Motorsegler beim gleichen Abfluggewicht von der allgemeinen Regelung befreit, wie die Ultraleicht-Motorflugzeuge.

Es könnte eine Alternative sein, eine Leicht-Segelflugzeug- und Motorseglerklasse nach der allgemeinen Regulierung zu gründen (vorausgesetzt, diese Regulierungen wären flexibel genug, eine ähnliche Entwicklung zu erlauben, wie sie die motorisierten Ultraleichtflugzeuge genommen haben). Ein Europäischer Industriestandard sollte dann für diese Luftfahrzeuge eingeführt werden, die so etwas wie „CS 22-Leicht“ sein könnten. Die OSTIV könnte die Grundlage für solch einen Standard liefern.

3. Wartung (Erhalten der Lufttüchtigkeit)

Die Europäische Segelflugbewegung befürchtet, dass der gegenwärtige Vorschlag Teil M eine erhebliche Bedrohung gegenüber dem Segelflug darstellt und hat ihre Bedenken schon in ihren Antworten auf RIA und NPA 7/2005 (Folgenabschätzung und Ankündigung einer vorgeschlagenen Erweiterung) ausgedrückt.

Das wesentliche Problem besteht darin, dass die Maßnahmen des Teils M nicht die Situation in Betracht ziehen, die für mehr als 50 Jahre sehr zufriedenstellend im weit überwiegenden Teil der europäischen Ländern existiert hat, wo die nationale Politik zu einer Deregulierung oder zu einer Verlagerung der Verantwortlichkeiten von den Nationalen Lufttüchtigkeitsbehörden auf die nationalen Segelflugverbände ermutigt hat. In diesen Ländern werden Segelflugzeuge, Motorsegler und Schleppflugzeuge innerhalb der Rahmenbedingungen der Vereine gewartet, im Normalfall durch Inspektoren, die von den Nationalen Segelflugverbänden ausgebildet und lizenziert sind. Zusätzlich – wo die nationale Politik das erlaubt – werden die Erteilung und Verlängerung der Lufttüchtigkeitszeugnisse für Segelflugzeuge von den Nationalen Segelflugverbänden gemanagt. Eine Darstellung, wie die Erhaltung der Lufttüchtigkeit in verschiedenen Europäischen Ländern vorgenommen wird, ist auf der EGU-Webseite zu finden, unter:

www.egu-info.org/dwnl/Howit'sdone.pdf.

Genauere Untersuchungen Nationaler Luftfahrtbehörden haben ausnahmslos festgestellt, dass die Nationalen Segelflugverbände absolut in der Lage sind, sichere Lufttüchtigkeit zu garantieren. Das wird demonstriert an beweiskräftigen Unfall-/Zwischenfallquoten, die im Vergleich zu denen, wo strengere Gesetze angewendet werden, günstig abschneiden und in der Tat oft deutlich besser sind. Darüber hinaus ist diese Art der Wartung nicht bürokratisch aber kostengünstig, weil die meisten Inspektoren auf Vereinsebene ehrenamtlich arbeiten.

Im Prinzip könnten die Nationalen Segelflugverbände im Rahmen des vorgeschlagenen Teils M ihre Arbeit auf die gleiche Art fortsetzen, jedoch mit erheblichen Schwierigkeiten. Wie auch immer, die Segelflugbe-

wegung in die Form der kontrollierten Umgebung Teil M (behördliche Vorschriften) hineinzupressen und der strengen formalistischen Organisation der Unterteile F und G zu folgen, wird die administrativen Lasten und die Kosten der Wartung ohne jeden voraussehbaren Vorteil für die Sicherheit dramatisch erhöhen.

Die Segelflugbewegung bittet deshalb die EASA, ein angemesseneres System für die Erhaltung der Lufttüchtigkeit im Segelflug zu überlegen und zu entwerfen, zumindest aber entsprechendes AMC-Material speziell für den Segelflug innerhalb eines „Teils M Leicht“, um so den Nationalen Segelflugverbänden zu ermöglichen, mit der Handhabung ihrer Wartung fortzufahren und die Lufttüchtigkeitszeugnisse ihrer Flotten auf die pragmatische und kostengünstige Art fortzuführen, die sie über viele Jahre entwickelt und kostengünstig genutzt haben. Die Überlegungen für eine Lizenzierungsstelle können vielleicht auf die Wartung ausgedehnt werden. In diesem Fall könnte der Nationale Segelflugverband beantragen, eine Lizenzierungsstelle zu werden mit der vollen Berechtigung, die Wartung unter Befolgung der unbedingt notwendigen Wartungsforderungen selbständig durchzuführen.

Eine zusätzliche Entspannung könnte auch herbeigeführt werden, indem der Zeitraum für die Erneuerung des Lufttüchtigkeitszeugnisses auf drei Jahre verlängert wird, sogar in unkontrollierter Umgebung (der Halter ist verantwortlich). Das ist sinnvoll, weil moderne Segelflugzeuge einfach und robuste Luftfahrzeuge sind, im allgemeinen weniger kompliziert als Ultraleichte Motorflugzeuge, für die in den meisten Ländern eine Erneuerung des Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht verlangt wird. Natürlich sollten die Inspektionen, die im Wartungsprogramm des Herstellers verlangt werden, weiterhin jährlich durch den Eigner (Flugzeugführer) oder durch das qualifizierte technische Personal des Vereins durchgeführt werden.

4. Lizenzierung (Leistungsniveau des Segelflugzeugführers)

In den meisten Ländern werden die Erlaubnisse für Segelflugzeugführer erteilt und kontrolliert von den zuständigen Nationalen Luftfahrtbehörden und entsprechen den Forderungen des ICAO Annexes I. Im UK jedoch ist der Segelflug völlig selbstständig von dem Britischen Segelflugverband BGA verwaltet, und die dortigen Segelflugzeugführer benötigen keine derartige Lizenz, obwohl sie der Ausbildung und der Überwachung durch BGA-autorisierte Fluglehrer unterworfen sind. Ähnlich sind die Verhältnisse in Irland.

Es herrscht die allgemeine Meinung unter der Segelfliegergemeinde, dass eine „offizielle Lizenz“ immer noch die beste Art ist, das Leistungsniveau eines Piloten nachzuweisen und einen anerkannten „Pass“ für Segelflieger darstellt, die zwischen Clubs und Ländern hin- und herreisen. Wie oben in der Einführung bemerkt, möchte die europäische Segelflugbewegung Teil des internationalen Luftfahrtsystems bleiben, und Segelflieger möchten beispielsweise nicht erleben, dass ihre Rechte auf Zugang zum Luftraum beschnitten werden, weil ihre Tätigkeit sportlicher Natur ist.

Deshalb begrüßen wir den Vorschlag der EASA, eine EU Freizeit-PPL zu schaffen, weil wir davon ausgehen, dass die speziellen Nöte des Segelflugs angesprochen werden sollten, ohne eine eingebaute oder automatische Verbindung oder Voraussetzung, dass Segelflug- /Freizeit- und Sportluftfahrt ein Karriereschritt zur kommerziellen Luftfahrt hin ist, eine Annahme, von der die Entwicklung der Regulierungsrahmen in anderen Zuständigkeitsgruppen wie beispielsweise der JAA seit vielen Jahren hartnäckig beibehalten wurde. Die Aktivität in der Freizeit- und Sportluftfahrt hat für die große Mehrheit der Teilnehmer ihren Zweck in sich selbst. Die Möglichkeit, Flugstunden verschiedener Lizenzen gegenseitig anzuerkennen, wird auch als sehr positiv angesehen. Wie auch immer, die Ausführungsbestimmungen sollten nach der jeweiligen Art der Freizeit-PPL (Segelflug, Ballonfahren, Motorflug usw.) eingeteilt werden. Ein eigenes Papier wird für die MDM 0.32 Diskussion über die Zweckdienlichkeit des Begriffes „Freizeit“ erstellt – siehe auch Ende des Abschnittes 4 unten.

Ferner begrüßt die Segelflugbewegung den EASA-Vorschlag, den Lizenzierungsstellen die Erteilung solcher Freizeitlizenzen zu erlauben. Wie auch immer, die Bedingungen für einen Antrag auf Anerkennung als Lizenzierungsstelle sollten sorgfältig definiert werden, um damit unnötige Konkurrenz zwischen den verschiedenen Sportorganisationen zu mindern, die zu einem größeren Chaos führen könnte.

Verknüpft mit der Unterscheidung, die zwischen kommerzieller und Freizeitluftfahrt zu machen ist, sind auch die medizinischen Standards und die angewandten Methoden, mit denen die Flugtauglichkeit demonstriert wird. Die medizinischen Standards im Sinn von disqualifizierenden Bedingungen, ausführlich dargestellt in JAR Klasse 2 und auch in ICAO Klasse 2, wurden innerhalb des Gesamtkomplexes der kommerziellen Luftfahrt etabliert, wo die Risiken gegenüber Dritten – in der Luft wie auf dem Boden – völlig verschieden zu den mit Freizeit- und Sportluftfahrt verbundenen Risiken sind. Unterschiedliche medizinische Standards sollten für die Freizeitluftfahrt akzeptabel sein, damit nicht Menschen von dem Vergnügen

an ihrem Sport ausgeschlossen werden, während eine nur sehr niedrige Ebene der Risiken (insbesondere gegenüber Dritten) infolge medizinischer Unfähigkeit eines Piloten sichergestellt wird. Besonders für Flugzeugführer, die immer nur allein fliegen, könnte man sich die Forderung nach einer einfachen Selbsterklärung zur Gesundheit vorstellen. Die Feststellung der Flugtauglichkeit eines Individuums durch periodische Untersuchungen durch einen Fliegerarzt ist zu beschwerlich und zu teuer für Freizeitfliegen und bietet nicht mehr Garantie für die Gesundheit oder Risikominderung gegenüber Dritten als alternative Methoden.

Diesen Überlegungen folgend bieten wir ein „Duales System“ für die Regulierung an: Die Grundlegenden Forderungen für das Leistungsniveau des Flugzeugführers sollten das Fliegen von Segelflugzeugen entweder mit einer EASA-Lizenz oder mit einer ICAO-Lizenz ermöglichen.

- Die EU Freizeit Lizenz sollte Segelfliegern erlauben, jedes Segelflugzeug (einschließlich Reisemotorsegler) überall in der EU / in Europa zu fliegen, das unter CS 22 oder unter diesem vorhergehenden Regeln zugelassen wurde. Innerhalb des Europäischen Luftraumes sollte keine zusätzliche Luftraum- oder Betriebsbeschränkung mit der EASA-Lizenz verbunden sein (z.B. Betrieb in einem begrenzten Radius vom Heimatflugplatz aus, wie es mit der FAA Sportpilotenlizenz der Fall ist). Lizenzierungsstellen sollte erlaubt sein, diese Lizenz selbständig zu verwalten, und zwar auf der Basis ihres eigenen „Gesetzes der Praxis“, der mit den Europäischen Regeln übereinstimmen sollte. Die Übereinstimmung sollte entweder der EASA oder den Nationalen Luftfahrtbehörden gegenüber nachgewiesen werden. Die medizinischen Forderungen sollten unter denen der ICAO, Klasse 2, liegen. Die Lizenz sollte lebenslang gültig sein, vorausgesetzt, sie wird begleitet von einem gültigen, aktuellen Tauglichkeitsnachweis und dem Nachweis der gegenwärtigen, notwendigen fliegerischen Übung des Piloten und deren weiterer Erhaltung.
- Die ICAO-Lizenz würde voll mit ICAO Annex I übereinstimmen und erlauben oder erleichtern, jedes Segelflugzeug (einschließlich Reisemotorsegler) überall in der Welt zu fliegen, das unter CS 22 oder unter diesem vorhergehenden Regeln zugelassen wurde. Die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen sollten nicht detaillierter sein als der ICAO Annex I für Segelflug. Die Übereinstimmung sollte der EASA nachgewiesen werden.

Das fliegerische Können, das von den Inhabern der ICAO- und der EASA-Lizenz gleichermaßen verlangt wird, sollte gleich sein, um so zwei Klassen von Flugzeugführern zu vermeiden. Die EU Freizeit-Lizenz und die ICAO-Lizenz sollten sich lediglich im medizinischen Teil unterscheiden, der mit der Klasse 2 nur bei der ICAO-Lizenz übereinstimmen sollte. In der Praxis sollte es möglich sein, eine Freizeit-Lizenz in eine ICAO-Lizenz umzuwandeln, indem einfach ein ICAO Klasse 2-Flugtauglichkeitszeugnis hinzugefügt wird.

Ein Weg, um das zu erreichen, wäre, die gleichen Ausführungsbestimmungen für beide zu haben, also die ICAO- und die EASA-Lizenz. Diese Ausführungsbestimmungen sollten nicht detaillierter sein als der ICAO Annex I, Erfordernisse für den Segelflug. Wie auch immer, die verschiedenen Leistungsbeurteilungen sollten klar definiert sein, um die Anerkennung des Leistungsniveaus der Piloten zwischen einem und dem anderen Land zu erleichtern. Diese Leistungsbeurteilungen sollten die Berechtigungen der Startmethode, die Fluglehrerberechtigungen, die Passagierflugberechtigung, plus zusätzliche Berechtigungen (Kunstflug, Instrumentenflug, Flugfunkverkehr, Reisemotorsegler) beinhalten. Die EGU hat mit der Arbeit an solchen Ausführungsbestimmungen für den Segelflug begonnen, und ist bereit, einen ersten Entwurf vorzulegen.

Der Reisemotorsegler (RMS) ist ein wichtiges Problem. Wegen seiner geringen Betriebskosten wird er immer mehr als ein Motorflugzeug für Reise und Ausbildung in allgemeinen Luftfahrerschulen genutzt. Deshalb hat der RMS eine Berechtigung in dem JAR FCL Lizenzsystem für den Motorflug erhalten. Wie dem auch sei, da RMS unter CS 22 als Segelflugzeuge / Segelflugzeuge mit Antrieb zugelassen sind, und da sie ein notwendiger und wichtiger Aktivposten für die Ausbildung von Segelfliegern in Vereinen sind (Besonders, wenn auch nicht ausschließlich, zur Übung von Außenlandungen, welche die Segelflugzeugführer mit der Entwicklung ihrer Laufbahn erleben werden), sollten wir möglichst in allen neuen Regeln klar herausstellen, dass es immer noch möglich sein wird, solch einen RMS mit beiden, der EU Freizeit-Pilotenlizenz und der ICAO-Segelfliegerlizenz mit der entsprechenden Berechtigung zu fliegen.

Schließlich, die Lizenzierung betreffend, sollte die Benennung für den Freizeit-PPL sorgfältig überlegt werden. Während wir mit der Verbindung der Lizenz zum „Sport“ zufrieden sind, gibt es einige Sorge, dass die Bezeichnung „Freizeit“ dem Inhaber zum Nachteil reichen kann, und er als „nicht professionell“ angesehen werden könnte. Wir stellen auch fest, dass einige Teile der Allgemeinen Luftfahrt mit dem Titel „Freizeit“ unzufrieden sein könnten, weil die Vorschläge, die in COM 579 (Verordnung...zur Festlegung

gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt...) dem Parlament vorgelegt wurden, für die Freizeit-PPL für Luftfahrzeuge bis zu 5,7 Tonnen gelten. Deshalb empfehlen wir, dass der Name der vorgeschlagenen Lizenz überdacht wird. Vielleicht würde „Europäische Privatpiloten-Lizenz“ passen, und innerhalb der Lizenzstruktur könnten verschiedene Berechtigungen entsprechend des Musters oder der Vielschichtigkeit des Luftfahrzeuges untergebracht sein, darunter Segelflugzeuge als eine Berechtigungskategorie. Der gegenwärtige JAR PPL – mit mehreren wichtigen Abwandlungen, könnte in eine EU PPL-Struktur eingebracht werden, und zwar oberhalb der Sport- und Freizeitkategorie.

5. Flugbetrieb

Segelflugbetrieb wurde viele Jahre lang unter selbstregulierenden und selbstständigen Betriebssystemen, kontrolliert von Nationalen Segelflugverbänden, zufriedenstellend durchgeführt. Die Nationalen Segelflugverbände beobachten die Situation ständig und führen laufend entsprechende Sicherheitsmaßnahmen ein, um das Risiko zu reduzieren. Deshalb gibt es potentielle Risiken und Nachteile bei den Versuchen, Flugbetrieb unterhalb der Ebene minimaler und unbedingt erforderlicher Voraussetzungen zu harmonisieren oder zu standardisieren. Jedem Nationalen Segelflugverband sollte gestattet sein, weiterhin seine eigenen Regeln auf der Basis der praktischen Erfahrung aufzustellen. Die EGU ist bereit, detaillierte Empfehlungen zur Verfügung zu stellen, die – auf bester Erfahrung basierend – über viele Jahre hinweg in den EGU-Ländern erfolgreich entwickelt wurden. Und wieder, der Plan einer Lizenzierungsstelle darf vielleicht auf den Flugbetrieb ausgedehnt werden. In diesem Fall könnte ein Nationaler Segelflugverband beantragen, eine Lizenzierungsstelle mit der Vollmacht zu werden, Flugbetriebe in Übereinstimmung mit den entsprechenden unbedingt erforderlichen Voraussetzungen selbständig zu managen.

Eine wichtige Frage ist auch der Unterschied zwischen kommerziellen und Freizeitaktivitäten. Flugbetrieb in den Segelflugvereinen, auf dem die Segelflugbewegung beruht, sollte durch Übernahme entsprechender Definitionen eindeutig von dem Bereich jeder Regel ausgeschlossen werden, die kommerziellen Betrieb betrifft. Segelflugvereine sind eindeutig Zusammenschlüsse, die nicht auf Profit ausgerichtet sind, und sie beachten die sachdienlichen Gesetze in den Mitgliedsstaaten. Ausbildung, Wartung und die unterstützenden Arbeiten werden von Tausenden Freiwilliger geleistet. An einigen Plätzen werden größere Trainingszentren eingerichtet, um umfassende Trainingsmöglichkeiten bieten zu können. Aber trotz der Tatsache, dass man einige bezahlte Teil- oder Vollzeitkräfte beschäftigen mag, ist es keinesfalls das Ziel, irgendeinen Gewinn für die Weitergabe an die Mitglieder zu machen. Ganz ähnlich sollte der Flugzeugschlepp, wie er in den Segelflugvereinen praktiziert wird, von jeder Luftarbeitsregelung ausgenommen werden, denn er ist grundsätzlich nicht kommerzieller Natur, sondern eine Beigabe zum Clubflugbetrieb, allein um die Vereinsmitglieder in die Lage zu versetzen, ihre Segelflugzeuge in die Luft zu bringen.

Wir haben Verständnis dafür, dass die EASA in Erwägung zieht, Teileigentum zu regulieren, um verborgene kommerzielle Aktionen zu verhindern. Es ist Vorsicht geboten, um zu verhindern, dass die vorgeschlagene Regel so ausgelegt wird, dass sie – versehentlich – Gemeinschaftseigentum von Segelflugzeugen (im Segelflug allgemein als Eigentümergemeinschaften oder Syndikate bekannt, und – in den meisten Fällen – zwischen privaten Individuen für ihre eigene Freizeitnutzung arrangiert) mit umfasst, die für Sport- und Freizeitbeschäftigungen oder sogar im Vereinsbetrieb eingesetzt werden.

6. Schlussfolgerungen

Diese Vorschläge sind nicht sehr revolutionär, aber wir meinen, statt von Null aus zu beginnen, sollten wir Beispiele aus den Verfahren des Selbstmanagements und der Selbstregulierung anführen, die wir jahrzehntelang in einigen Ländern genutzt haben, und die sich als zufriedenstellend erwiesen haben. Diese Verfahren sollten erlauben dass die Sicherheitsziele der EASA erreicht werden, während die Lasten an Bürokratie und Kosten für die Segelflieger so niedrig wie möglich bleiben. Die Segelflugbewegung in Europa ist erwachsen und gut organisiert, und sie ist bereit, die Verantwortung zu übernehmen oder – in einigen Fällen – weiterhin zu tragen.

April 2006

Roland Stuck und David Roberts