



Postfach 164
55561 Bad Sobernheim/Nahe

25.11.2008

Stellungnahme zum EASA-Regelwerk NPA 2008-17 b

Vorausschicken muss ich, dass wir in Rheinland-Pfalz seit Einführung der JAR-FCL im Mai 2003 keinen einzigen Motorfluglehrer JAR-FCL bzw Motorsegler-Lehrer Grundausbildung für unsere Vereine haben rekrutieren können und dies voraussichtlich auch die nächsten 4 Jahre bis zur Einführung des EASA-Regelwerks nicht gelingen wird. Die Anforderungen und die Kosten sind zu hoch und nicht gerechtfertigt.

Wir haben zur Zeit zwar noch 135 JAR-FCL-Fluglehrer alter Ausbildung in unserer Organisation, verlieren aber wegen den hohen Anforderungen einer Verlängerung und dem älter werden der Personen seit 2003 jährlich fast 10 %. Man kann sich daher ausrechnen, wann die JAR-FCL (oder später gemäß dem neuen EASA-Regelwerk) die FCL-Ausbildung komplett im Ehrenamt eingestellt werden muss.

Vereinsmitglieder sämtlicher RP-Vereine haben weniger als 20 % gegenüber der Zeit vor 2003 einen PPL A JAR-FCL erworben; ein Scheinerwerb durch Grundausbildung Motorsegler erfolgte noch weniger.

Die Lücken, die hier entstanden sind, werden nicht mehr zu schließen sein und die Folgen gehen zu Lasten der Zukunft. Im Groben sind die EASA-Vorschläge zu sehr an die JAR-FCL angelehnt und werden dadurch nicht zu einer Verbesserung der zukünftigen Situation beitragen. Die von der EASA selbst geschilderte Erkenntnis, dass der Flugsport wieder gefördert werden müsse, geht mit diesem Regelwerk am Ziel vorbei.

Die Basisverordnung der EU Nr 216/2008 für die Aufgaben der EASA erwähnt im Anhang III unter 1.c.2. „Die Häufigkeit von Prüfungen, Tests oder Kontrollen muss dem mit der Tätigkeit verbundenen Risiko angemessen sein.“ Diese Vorgabe der EU wird für den „Leisure pilot“ nicht erfüllt, sondern übermäßig ausgedehnt.

Die Agency spricht selbst in ihrem Vorwort: „, dass sie die strangulierenden Bestimmungen der JAR-FCL ausmerzen und den Luftsport fördern will“. Die schriftlichen Ausführungen für den Luftsport sind jedoch von gegensätzlicher Wirkung.

Ein in Sachen Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Lübeck von Prof. Elmar Giemulla erstelltes Gutachten führt unter anderem aus, dass strangulierende Maßnahmen gegen europäische Grundrechte-Charta verstoßen. Aus dem angeblichen Sicherheitsaspekt wird ein weiterer Überprüfungsproporz im Freizeitpilotenbereich aufgebaut, der zwar bisher in manchen Ländern angewandt wurde, der aber gegenüber der bewährten deutschen Vereinsausbildung nur die Kosten erhöht.

Hausanschrift:
Flugplatz Domberg
55566 Bad Sobernheim
Amtsgericht
Bad Kreuznach VR 538

Bankverbindung:
Kto. Nr. 119 5022 bei der Volksbank
Kirn Sobernheim eG (BLZ 562 610 73)
BIC GENODED1KSO
IBAN DE 53 5626 1073 0001 1950 22

Steuernummer
06/670/0625/1
Finanzamt Bad Kreuznach
UST-IdNr.
DE 148 088 678

Telefon: 06751-2308
Fax: 06751-4435
E-mail: info@lsvrp.de
WWW.lsvrp.de

Vor 10 Jahren begann eine Pressekampagne, wie gefährlich die „Hobbyfliegerei“ sei und was alles zur Sicherheit der Bürger getan werden müsse. Der Ausbildungszuschnitt der dann kreierte JAR-FCL lief eindeutig auf gewerbliche Flugschulen hinaus und diskreditierte die deutsche Vereinsausbildung, wo auf sozialem Ausgleich und Ehrenamtlichkeit der Wert lag. Die gewerbliche Ausbildung hat bis zum heutigen Tag jedoch das große Manko, dass dort erworbene Pilotenscheine meist die erste Erneuerung nach 5 Jahren nicht mehr erleben, während den Vereinen die Lizenzinhaber in Mehrheit erhalten blieben.

Für den nicht gewerblich fliegenden Freizeitpiloten ist ein derart teures Nebensystem aufgebaut worden, wo jeder gezahlte € eben nicht in die Sicherheit –nämlich das aktive Fliegen- investiert werden kann, sondern in behördenähnlichen Strukturen versickert und damit jährlich zwischen 5 und 10 Flugstunden unterbleiben: Fliegertauglichkeit, Sicherheitsüberprüfung, Sprachtest, periodisches Überprüfungssystem. Die Vorteile einer freiwillig „überwachten“ ehrenamtlichen Vereinsumgebung werden ignoriert.

Ein modernes, auf Förderung und Wachstum des Luftsports gerichtetes Regelsystem muss sich am Autoführerschein für Erwerb und Erhalt orientieren. Nur dann kann sich auch erfolgreich eine Hinführung zum beruflichen Interesse für direkte und indirekte fliegerische Berufe entwickeln. Nachwuchsförderung, was sich alle Vereine auf die Fahnen geschrieben haben, wird durch ein kontraproduktives System boykottiert. Es ist eben nicht richtig, dass ein System, was sicherlich im gewerblichen Bereich seine Gültigkeit hat auch einfach dem Freizeitsport übergestülpt werden kann.

An sehr vielen Stellen in den europäischen Regelwerken soll die Eigenständigkeit und Verantwortlichkeit der Piloten gefördert werden und dennoch soll er geprüft/gecheckt werden mit dem Stundenflug, mit einer 6-jährigen Wiederholungsprüfung. Wie verantwortungsbewusst stuft man denn einen Freizeitpiloten überhaupt ein? Alles Hassadeure, Selbstmörder, Drogensüchtige? oder vernünftige Europäer.

Wie groß ist der Knackpunkt der globalen Ausbildung der Landesverbände? Das Lizenzwesen und Genehmigungen werden nach wie vor über nationale Behörden abgewickelt; nicht aber Flugschulen. Sind die dann direkt bei der EASA? Was bedeutet für uns dann die ständig wiederholte Vorgabe: „approved training organisation“ ?? Gleiche Vorgaben und Bedingungen, wie für die Ausbildung von Flugkapitänen??

Das vorgeschlagene Regelwerk lässt den Vorteil des preiswerteren Fliegens mit Ultraleicht (Gewicht kleiner 472,5 kg) einfach außen vor. Es mag zwar sein, dass sich zukünftig die untere Flugzeug-Gewichtsklasse bis 600 kg entwickelt, aber nach wie vor sind Kosten entscheidend und eine Flugstunde bleibt eine Flugstunde. Das kann keine Theoriekenntnis aufwiegen. Ein LPL-Schein muss die heutige Lizenz für Ultraleicht mit enthalten. Es gibt ja auch keine Unterscheidung zwischen einem Goggo- oder Porsche-Führerschein.

Das spätestens alle 9 Jahre geforderte Überprüfungssystem wird die Fliegerei nicht nur in gewaltigem Maße verteuern, sondern auch unsere jetzigen ehrenamtlichen Fluglehrer in ihrer Ausbildungstätigkeit zum Umdenken veranlassen. Verständlicher Weise kann nicht jeder Fluglehrer auch Prüfer werden, aber dieser Personenkreis wird sich zu einer direkten oder indirekten beruflichen Ausübung entwickeln. Es müssen sich also Fluglehrer ehrenamtlich in der Schulung einsetzen, während sein Kollege damit sein Geld verdient. Wie lange werden unsere Vereinsfluglehrer dies machen bzw werden wir bei diesem System überhaupt noch

Nachwuchs finden? Aus meiner fliegerischen Vereinserfahrung heraus kann ich nur sagen, dass bei dieser Einführung sich der augenblickliche Abwärtstrend fortsetzen wird. Der französische Bereich hat ja seit Jahrzehnten diesen periodischen Überprüfungsapparat und der Segelflug ist in Frankreich in den letzten 20 Jahren auf ein Drittel geschmolzen. Soll das auch im restlichen Europa jetzt so weitergehen?

Es gibt heute in den Vereinen noch Alt-Lehrer JAR-FCL, aber die Masse benötigt einen Prüfercheckflug, da sie die geforderten Ausbildungsstunden innerhalb der 3 Jahre nicht erbringen kann. Da wird sich auch zukünftig nichts daran ändern. Wenn aber ein Fluglehrer jährlich 50 Stunden fliegt braucht er 40 Jahre, um die Voraussetzung für Fluglehrerprüfer zu werden. Wer also sind diese zukünftigen „FIE“: sie können nur aus dem Bereich der gewerblichen Flugschulen kommen und überprüfen dann einen Ehrenamtlichen Fluglehrer. Wie lange geht das wohl gut?

Der 1-stündige Übungsflug ist im PPL- Bereich vollständig ausreichend.

Die Sprachprüfung ist fast schon ein Anachronismus, aufgeworfen durch gewerbliche Piloten, die sich nicht über die Probleme in ihrem Verkehrsflugzeug unterhalten konnten. Die Antwort auf solche Probleme bietet in der Zukunft beim Verkehrspiloten sein Display mit den Lotsenanweisungen, gegebenenfalls sogar in seine Landessprache übersetzt. Es muss doch wohl genügen, wenn sich der „Freizeitpilot“ mit der vorgeschriebenen Phrasologie (sprich Inhaber eines AZF oder BZF I) mit der Flugsicherung verständlich machen kann. Man könnte eher noch verlangen, dass ein jeder Wachleiter, als teuer bezahlter Beschäftigter, in der Lage sein muss, die vier vorgeschriebenen Amtssprachen der EU zu beherrschen, damit er einem „Freizeitpiloten“ bei schlechtem Wetter helfen kann. In den skandinavischen Ländern beherrschen viele Personen das artverwandte Englisch. Bei den Spaniern, Franzosen, Italienern hapert es da bereits. Warum kommt heute schon so selten ein Pilot aus diesen Ländern nach Deutschland? Soll das mit der Sprachprüfung jetzt endgültig unterbunden werden?

Bei der Tauglichkeit zeigt das amerikanische System des Führerscheininhabers für den Segelflug und Motorsegelflug seit Jahrzehnten, dass es unproblematisch zu handhaben ist. Es gibt eine Unzahl mehr Fälle, wo ein Flugkapitän während des Fluges einen Herzinfarkt erhielt, als im Vergleich zu einem Segelflugpiloten. Das gleiche gilt sicherlich auch für den Motorflugpiloten bis 2 to. Der gravierende Unterschied ist, dass der eine gewerblich fliegen muss und der andere dies in seiner Freizeit ausübt. Man müsste wesentlich mehr Angst auf der Strasse haben, dass der entgegenkommende Fahrer mit Tempo 100 km/h auch wirklich kerngesund ist, als dass diese Angst beim Fliegen mit Kleinflugzeugen eine Rolle spielen würde. Die Lobby dieses Pflichtsegmentes ist mehr von der Verdienstmöglichkeit geprägt, als dass es Auswirkungen auf die Sicherheit hätte. Diesen Eindruck gewinnt man um so mehr, wenn man in der Stellungnahme der Mediziner liest, dass ihnen die Obergrenze von 2 to zu hoch sei und sie lieber 1.000 kg vorschlagen würden (wissen diese Leute eigentlich wie schwer die Masse aller 4 sitzigen Flugzeuge ist oder wollen sie gerade dieses Segment oberhalb 1,0 to retten, wenn es weitere Vereinfachungen unterhalb geben sollte?)

Die Sicherheitsüberprüfung im deutschen System für Motorflieger ist so unnützlich und ineffektiv, dass sich eine weitere Diskussion erübrigt. Es zeigt deutlich, wie weit sich die Bürokratie durch blinden Aktionismus von den wahren Bedürfnissen der Bürger bereits entfernt hat.

Beim LAFI wird eine praktische Ausbildung von 15 Flugstunden gefordert und danach muss er noch eine ganze Weile unter Aufsicht ausbilden. Als Fluglehrerkandidat wird sich seltener ein 60 Jähriger melden, als vielmehr ein 20 bis 30 Jähriger, der innerhalb relativ kurzer Zeit die erforderlichen Gesamtflugstunden erflogen hat. Das heißt, er ist auf einem relativ hohen Niveau in der Flugpraxis. 15 Stunden jetzt noch zusätzlich als Ausbildung zu fordern ist einfach nur die Ausbildung verteuern ohne jeglichen Sicherheitsgewinn. Das Ergebnis wird wiederum die Fluglehrausbildung für unsere Vereine negativ beeinflussen, weil es zukünftig kaum mehr Kandidaten geben wird.

Der FI ist wie bei JAR-FCL mit 30 praktischen Ausbildungsstunden übernommen, wo heute schon fest steht, dass diese Fluglehrer lediglich an einer gewerblichen Schule ausbilden werden, aber kein einziger ehrenamtlich in unseren Vereinen. Unsere noch in den Vereinen vorhandenen FI werden aussterben und es wird hier keinen Nachwuchs mehr geben.

Man muss sich allen Ernstes die Frage stellen, ob unter dem Deckmantel einer angeblichen Sicherheit, alles Mögliche an Kosten erhöhenden Maßnahmen eingeführt wird, damit endlich die lästige Kleinfliegerei freiwillig am Boden bleibt ohne dass man dies mit Verboten gesetzlich regeln musste.