

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB / FAA

1030 Wien, Blattgasse 6

Tel.: +43 1 718 72 97 / Fax: +43 1 718 72 97 – 17

faa@aeroclub.at / www.aeroclub.at



Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz

ZVR Zahl: 770691831

EINLEITUNG

Das nachfolgende Rundschreiben hat zum einen das Ziel, die rechtlichen Rahmenbedingungen für Kunstflug durch Hänge- und Paragleiter (HG und PG) Pilot:innen in Österreich darzustellen. Dies eingedenk der Tatsache, dass es an einer Definition für Kunstflug für HG und PG in der österreichischen Rechtsordnung mangelt. Ebenso besteht kein gesonderter Ausbildungsgang für den Erwerb einer Berechtigung zu Kunstflug wie z.B. für Segelflieger und Ultraleichtpilot:innen.

Zum anderen wird von Seiten des österreichischen Aeroclubs dargelegt, wie sich der Interessensausgleich hinsichtlich des Benützens des Luftraums für Flugschüler:innen österreichischer Zivilluftfahrerschulen (ZLFS) in Übungsgeländen der ZLFS und anderen Piloten, welche außerhalb des Ausbildungsbetriebes stehen, rechtlich geregelt ist.

Inhalt

I.	Allgemeines zu Kunstflug in Österreich	1
II.	Regelungen betreffend Kunstflug für Hänge- und Paragleiter	2
III.	Verwendung von Luftfahrzeugen für Kunstflug	2
IV.	Schulungsbetrieb im Verhältnis zu Kunstflug	3
V.	Zusammenfassung	4

I. Allgemeines zu Kunstflug in Österreich

Eine Definition des Begriffes Kunstflug findet sich in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 (SERA – Standardised European Rules of the Air)). Hier wird in Art. 2 Z 5 „Kunstflug“ als ein absichtliches Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage eines Luftfahrzeuges, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug oder für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen außer der Kunstflugberechtigung nicht notwendig sind, vorgenommen. Die SERA Regeln haben jedoch nur bis auf Ebene „Glider“ (Segelflieger) eine unmittelbare Gültigkeit in der österreichischen Rechtsordnung.

So sieht die österreichische Rechtsordnung z.B. für Segelflieger oder auch Ultraleichtpiloten gesonderte Ausbildungen zur Erreichung der Berechtigung Kunstflug vor.

So besehen haben Sie recht, dass für Hänge- und Paragleiter keine gesetzliche Definition des Begriffes „Kunstflug“ in der österreichischen Rechtslage zu finden ist. Aus hierortiger Sicht ist

der Hinweis auf abnorme Flugzustände, die für die Unterweisung für Lizenzen oder Berechtigungen nicht notwendig sind, grundsätzlich nicht unbrauchbar, um sich überhaupt ein Bild davon zu machen, was Kunstflug in Bezug auf Hänge- und Paragleiter sein kann.

II. Regelungen betreffend Kunstflug für Hänge- und Paragleiter

Hänge- und Paragleiter sind Luftfahrzeuge iSd österreichischen Luftrechts. Somit finden auf Hänge- und Paragleiter die Regelungen zum Kunstflug im Luftrecht Anwendung.

Solche finden sich in den Luftverkehrsregeln (LVR). Entsprechend den § 15 LVR dürfen Kunstflüge nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden, wobei sich die Insassen des Luftfahrzeuges einerseits ausdrücklich mit der Ausführung des Kunstfluges einverstanden erklärt und einen gebrauchsfertigen Fallschirm angelegt haben müssen.

Verboten sind Kunstflüge jedenfalls über dicht besiedeltem Gebiet, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen, über Menschenansammlungen im Freien und in einer Höhe von weniger als 1700 ft über Grund (entspricht ca. 518m). Selbstverständlich gilt dies auch für Flüge über Wasser. Dazu wird angemerkt, dass auch bei Kunstflügen gemäß der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010, Anlage D 7.2., ein ablesbares Höhenmessgerät mitzuführen ist.

Ausnahmen betreffend Kunstflügen über Menschenansammlungen und unter 1700 ft dürfen nur bewilligt werden, soweit dies mit Rücksicht auf den Zweck der Flüge erforderlich ist. Außerdem muss auf Grund der vom Piloten nachgewiesenen Fähigkeiten und Erfahrungen zu erwarten sein, dass durch den Kunstflug weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden. Die Bewilligungen sind für Flüge mit Zivilluftfahrzeugen auf Antrag des Piloten, im Falle von zivilen Luftfahrtveranstaltungen auf Antrag des Veranstalters, von der jeweiligen zuständigen Behörde zu erteilen. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

III. Verwendung von Luftfahrzeugen für Kunstflug

Gem. § 12 Luftfahrtgesetz (LFG) iVm § 63 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010) dürfen Hänge- und Paragleiter nur betrieben werden, wenn der Hersteller bestätigt hat, dass die Betriebssicherheit nach dem jeweiligen Stand der Technik und auf Grund der Bauart und technischen Ausrüstung gewährleistet ist und der Luftfahrzeughalter den Maßgaben der Festlegungen im Betriebshandbuch bzw. Instandhaltungshandbuch, welches der Hersteller zur Verfügung zu stellen hat, ordnungsgemäß nachkommt.

Darüber hinaus dürfen Hänge- und Paragleiter nur nach Maßgabe der vom Hersteller im Betriebshandbuch festgelegten Verwendungs- und Einsatzarten, Betriebserfordernisse und Betriebsbeschränkungen betrieben werden.

Gem. § 131 LFG sind beim Betrieb des Zivilluftfahrzeugs alle Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen. Bei der Verwendung ist daher darauf Bedacht zu nehmen, dass das Luftfahrzeug nur jeweils

entsprechend den beurkundeten oder anerkannten Verwendungsgrundsätzen betrieben wird (§ 132 Abs. 1 LFG).

Wenn also im Handbuch des Herstellers keine Einsatzart „Kunstflug“ oder zumindest Regelungen, die absichtliche Manöver in Form einer abrupten Änderung der Fluglage des Luftfahrzeuges, eine abnorme Fluglage oder eine abnorme Beschleunigung, die für einen normalen Flug nicht notwendig sind, zulassen, zu finden sind, sind derartige Manöver grundsätzlich nicht zulässig. Wenn der Hersteller im Handbuch nur „normales“ Flugverhalten anführt, dürfen keine Kunstflugmanöver mit dem Paragleiter geflogen werden.

IV. Schulungsbetrieb im Verhältnis zu Kunstflug

Gemäß § 14. (1) LVR Hänge- und Paragleiter dürfen keinesfalls in Betrieb genommen werden, wenn dadurch die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt werden könnte. Vor der Inbetriebnahme ist vom Piloten der Luftraum zu beobachten; wenn sich ein anderes Luftfahrzeug nähert, ist die Inbetriebnahme jedenfalls zu unterlassen.

Gemäß § 14 (4) LVR ist zusätzlich zu beachten, dass die Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen in Übungsgeländen von Zivilluftfahrerschulen für Hänge- und Paragleiter und diesen Zivilluftfahrerschulen zur Verfügung stehenden Übungsbereichen eines Zivilflugplatzes nur unter Bedachtnahme auf den Ausbildungsbetrieb und unter besonderer Rücksichtnahme auf die Flugschüler zulässig ist. Hierzu ist anzumerken, dass § 14 (4) LVR grundsätzlich an alle Piloten, welche in Übungsgeländen starten wollen, gerichtet ist.

Es ist daher naheliegend, dass bei Inbetriebnahme in Schulungsgeländen eine weitergehende Verantwortung wahrzunehmen ist, als die, die sich aus § 14 (1) LVR ergibt, wo das Beobachten des Luftraums vor dem Start ausreichend ist.

Beiden Bestimmungen liegt sicherlich der Grundsatz der Sicherheit bei der Benützung des Luftraums als Leitmotiv zugrunde. Zusätzlich schützt der Gesetzgeber mit der vorliegenden Formulierung „der Bedachtnahme auf den Schulungsbetrieb“ insbesondere Flugschüler:innen, welche unter fachkundiger Anleitung von im ZLFS tätigen Fluglehrern unter Vermeidung bzw. Verminderung des mit dem Flugsport zusammenhängenden Risikos, an den Betrieb von Hänge- und Paragleiter herangeführt werden.

Im Grunde ist der Rechtsrahmen durch den Gesetzgeber klar abgesteckt. Die angeordnete "Bedachtnahme auf den Schulungsbetrieb" bedeutet auch, dass die Verantwortung von Pilot:innen, welche letztlich mit der Erteilung der Grundberechtigung vollinhaltlich die selbstständige Beurteilung über eine Inbetriebnahme ihres Luftfahrzeugs überantwortet bekommen haben, in Übungsgeländen auch auf einen Schulungsbetrieb zu erstrecken ist.

Konkret ist jeder Pilot, jede Pilotin dazu aufgerufen zB. auf die vor Ort tätigen ZLFS zuzugehen und neben der Einweisung in Start und Landeplätze sich auch betreffend des geplanten Ausbildungsbetriebes ein Bild zu machen. Umso mehr gilt das für Piloten:innen, welche sich willentlich in „abnormale“ Flugzustände begeben, welche grundsätzlich schwerer beherrschbar sind und zusätzlich dazu geeignet sind, allenfalls in der Nähe befindliche Flugschüler:innen zu verunsichern. Da bei Schulungsbetrieb grundsätzlich ein:e Fluglehrer:in am Startplatz ist, liegt es auch bei diesem_r Pilot:innen entsprechend in den Luftraum einzuweisen bzw. nötigenfalls unter Bedachtnahme auf einen laufenden Schulungsbetrieb Einschränkungen in zeitlicher und räumlicher Hinsicht zu erteilen.

Die soziale Interaktion zu diesem Interessensausgleich dazu obliegt den beteiligten Individuen. Sich dabei als verantwortungsvoller Pilot bzw. Pilotin zu verhalten, zeugt von Verlässlichkeit. Dies wiederum ist eine *conditio sine qua non* für Pilot:innen.

In der Praxis hat sich auch gezeigt, dass ein Nebeneinander von Kunstflugpilot:innen und Schulungsbetrieb mit klar abgegrenzten bzw. zugeordneten Flugbereichen vereinbar und somit geordnet durchführbar ist.

V. Zusammenfassung

Zusammengefasst ergibt sich daher, dass Kunstflüge durchgeführt werden dürfen,

- sofern die Betriebsgrenzen des Luftfahrzeuges dies zulassen und
- darüber hinaus darauf Bedacht genommen wird, dass der Kunstflug die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet,
- sowie eine geordnete Ausbildung nicht beeinträchtigt und
- dabei auch nicht gegen die sonstigen im Gesetz normierten Gebote verstoßen wird (zB.: Helmpflicht, Höhenmessgerät).

Wien, 23.10.2020

Für den ÖAeC/FAA
Dr. Sebastian Hitz
Mag. Christof Brunner