



Österreichischer Aero Club, 1040 Wien, Prinz Eugen Str. 12
www.aeroclub.at, fallmann.gabriela@aeroclub.at, Tel: 01/5051028, Fax: 01/5057923

Wien, 02.06.2009
ZVR Zahl: 770691831

An das
BMVIT, Abtlg. II/L1 (Luftfahrtrecht u. Flugsicherung)
Radetzkystr. 2
1030 Wien

Betreff: Entwurf einer Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2009 sowie einer Novelle zur Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung 2005 und einer Novelle zur ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung GZ.BMVIT-58.592/0001-II/L1 2009; Ergänzende Stellungnahme

Werte Damen und Herren!

Der Österreichische Aero Club übermittelt zu den u. B. genannten Entwürfen und mit Bezug auf die bereits übersandte Stellungnahme vom 26.05.2009 innerhalb offener Frist nachfolgende

ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME

I. Zusätzlicher Regelungsvorschlag zum Entwurf einer ZLLV 2009:

Zu Abschnitt V. INSTANTHALTUNG § 47:

Der § 47 wäre dahingehend zu ergänzen, dass für Luftfahrzeuge die gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 betrieben werden dürfen, dies jedoch nicht gewerbsmäßig erfolgt und die Luftfahrzeuge in Bezug auf Gewicht und Komplexität einem ELA1-Luftfahrzeug, gemäß Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Artikel 2 lit. k sublit. i), gleichzusetzen sind, die Instandhaltung der Luftfahrzeuge und deren Bau- und Bestandteile gemäß Abs. 2 Z 3 lit. b) des § 47 durchzuführen ist.

Vorgeschlagen wird dem § 47 Abs. 2 Z 3 einen lit. c) mit folgendem Text hinzuzufügen:

c) für Flugzeuge die nicht gewerbsmäßig gemäß § 2 Abs. 1 Z 3 betrieben werden dürfen und die in Bezug auf Gewicht und Komplexität einem ELA1-Luftfahrzeug, gemäß Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 Artikel 2 lit. k sublit. i), gleichzusetzen sind, von einem Instandhaltungsbetrieb im Sinne des § 52 Abs. 1 oder 2 oder von Luftfahrzeugwarten mit entsprechender Instandhaltungsberechtigung durchzuführen.

Begründung: Diese Regelung würde es erlauben, Flugzeuge, die unter Annex II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 fallen, gleich wie EASA Flugzeuge zu behandeln und den Wegfall der Genehmigung von Instandhaltungshilfsbetrieben für nicht gewerbsmäßige Ausbildung bedeuten. Dies brächte eine wesentliche Erleichterung für die im Vereinsbetrieb typische Art der Ausbildung.

II. Basis-Forderungen / Wünsche / Vorschläge des Österreichischen Aero Club zu Abschnitt VII. Sonderbestimmungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter des Entwurfs einer ZLLV 2009:

Der Österreichische Aero Club, der wie bereits in der ersten Stellungnahme vom 26.05.2009 betont, die im Entwurf vorgesehenen neuen Regelungen besonders bei den Hänge- und Paragleitern sowie bei den motorisierten Hänge- und Paragleitern, welche hinkünftig die bisherigen Probleme im technischen Bereich merkbar entschärfen werden, begrüßt, wünscht grundsätzlich eine weitergehende Angleichung der motorisierten Hänge- und Paragleiter an die Hänge- und Paragleiter.

Wie bereits in der ersten Stellungnahme vom 26.05.2009 ausgeführt, ist der Österreichische Aero Club der Ansicht, dass motorisierte Hänge- und Paragleiter ein geringeres - jedenfalls kein höheres - Gefährdungspotential als Hänge- und Paragleiter aufweisen. Ein Verzicht auf eine Pflicht zur behördlichen Überprüfung vor der ersten Inbetriebnahme und Nachprüfung danach in regelmäßigen Abständen erscheint gerechtfertigt. Abgesehen von einer Registrierung und Nachweis eines Lärmzeugnisses sollten motorisierte Hänge- und Paragleiter daher unter den gleichen Bedingungen verwendet werden dürfen wie Hänge- und Paragleiter.

Es wird daher vorgeschlagen den Entwurf wie folgt zu ändern(Ergänzungen sind unterstrichen):

A. Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter

§ 62 (2) An Hänge- und Paragleitern, sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern, an deren.....

§ 63 (1) Fallschirme, ~~sowie~~ Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter dürfen.....

(2) Bestehen Fallschirme, ~~sowie~~ Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter aus.....

(4) Weiters dürfen Fallschirme, ~~sowie~~ Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter im Fluge.....

§ 64 Instandhaltungsarbeiten an Fallschirmen, ~~und~~ Hänge- und Paragleitern, motorisierten Hänge- und Paragleitern sowie an.....

§ 65. Auf davon betroffene Bei Rettungsfallschirmen und deren Gurtzeug ~~die einem international angewandten Standard (zB ETSO, JTSA) entsprechen, sind die diesbezüglichen Bestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, Teil 21, sowie der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Teil M, anzuwenden.~~

Begründung: In § 65 sollte durch eine entsprechende Formulierung sichergestellt werden, dass nur Rettungsfallschirme und deren Gurtzeuge betroffen sind, auf die die entsprechenden Bestimmungen zwingend angewendet werden müssen. Die bisherige Formulierung suggeriert, dass alle Fallschirme, die dem angeführten Standard „entsprechen“ auch dann betroffen sind, wenn sie über keine EASA Zulassung verfügen.

B. Motorisierte Hänge- und Paragleiter

§ 66 (2):

Zu § 66 (2) wird beantragt, den Hinweis auf §22 zu streichen.

Begründung: Bei motorisierten Hänge- und Paragleitern erscheint die Anbringung eines Erkennungsschildes nicht notwendig, da die Kennzeichnung der Antriebseinheiten nach § 67 (1) ausreichend sein dürfte. Siehe auch §71.

§ 67 (2): Streichung

Begründung: Die Erforderlichkeit ist nicht mehr gegeben – da durch vorhergehende §§ Regelungen bereits abgedeckt.

§ 68: Streichung

Begründung: Die Erforderlichkeit ist nicht mehr gegeben – da durch vorhergehende §§ Regelungen bereits abgedeckt.

§ 69: Streichung

Das im Rahmen der Herstellerverpflichtung herauszugebende Betriebs- und Instandhaltungshandbuchs sowie die im Rahmen der Halterverantwortlichkeit liegende Verpflichtung zur Einhaltung des selben lassen wie bei den Hänge- und Paragleitern die Aufrechterhaltung eines adäquaten Sicherheitsniveaus erwarten.

§ 71. Motorisierte Hänge- und Paragleiter dürfen erstmalig und in weiterer Folge im Fluge nur verwendet werden, wenn

1. ein Kennzeichen (§ 62 Abs. 2) und ein Typenschild des Herstellers gemäß § 67 Abs. 1 angebracht worden ist und,
2. ~~das Sonderlufttüchtigkeitszeugnis (Muster 6 der Anlage A),~~
3. ~~die Nachprüfungsbescheinigung (Muster 11 der Anlage A) und~~
4. ~~gegebenenfalls das Lärmzeugnis (Muster der Anlage A der ZLZV 2005) oder eine Ausnahmegewilligung gemäß der ZLZV 2005 idgF beim Luftfahrzeughalter gültig vorliegen und das Luftfahrzeug nach Maßgabe der Festlegungen im Betriebs- oder Instandhaltungshandbuch ordnungsgemäß instand gehalten wird sowie die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen.~~ Die Beurkundungen gemäß Z 2 ~~bis 4~~ sind bei jeder Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge vom verantwortlichen Piloten an Bord mitzuführen.

Begründung: Diese Streichungen ergeben sich aus den vorstehenden Änderungsvorschlägen.

Die §§ des Abschnittes C. Gemeinsame Bestimmungen könnten in den Abschnitt A. vorgezogen werden und dieser auf „A. Gemeinsame Bestimmungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter“ umbenannt werden. Abschnitt B. könnte dann mit „Zusätzliche Bestimmungen für Motorisierte Hänge- und Paragleiter“ betitelt werden

III. Mindestforderungen des Österreichischen Aero Club zu Abschnitt VII. Sonderbestimmungen für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter des Entwurfs einer ZLLV 2009:

Sollte es dem BMVIT nicht möglich sein, die Ansicht des Österreichischen Aero Club zu teilen, dass motorisierte Hänge- und Paragleiter ein geringeres - jedenfalls kein

höheres - Gefährdungspotential als Hänge- und Paragleiter aufweisen und damit einer so weitgehenden Vereinfachung wie im II. Abschnitt dieser Stellungnahme vorgeschlagen nicht zustimmen zu können, wird zumindest die Aufnahme der nachstehenden Änderungen gewünscht(Ergänzungen sind unterstrichen):

§ 63 (2) Bestehen Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter aus Bestandteilen mehrerer Hersteller, die jeweils eine Bestätigung gemäß Abs. 1 ausgestellt haben, ist eine Verwendung nur dann zulässig, wenn sich die Kompatibilität der Bestandteile aus den jeweiligen Betriebshandbüchern ergibt, ~~oder~~ wenn zumindest ein Hersteller die Kompatibilität der Bestandteile bestätigt oder wenn die zuständige Behörde über Antrag des Halters die Kompatibilität der Bestandteile bestätigt

Begründung: In § 63 Abs. 2 sollte unbedingt vorgesehen werden, dass nicht nur der Hersteller, sondern auch die Behörde über entsprechenden Antrag des Halters die Kompatibilität der Bestandteile bestätigen können sollte. Wie die Erfahrung mit dem LTH 38 im Tandembereich zeigten, ist es teilweise sehr schwierig, die Hersteller zu entsprechenden Bestätigungen zu bewegen. Auch dort, wo ein Hersteller nicht mehr vorhanden ist (z.B. weil er vom Markt verschwunden ist), sind erhebliche Probleme vorprogrammiert. Da die Behörde über Mitarbeiter über die entsprechende Fachkunde verfügt oder sich diese Fachkunde über allenfalls einzuholende Gutachten zu verschaffen imstande ist, sollte diese Bestimmung wie dargestellt erweitert werden:

§ 65 Auf davon betroffene ~~Bei~~ Rettungsfallschirmen und deren Gurtzeug ~~die einem international angewandten Standard (zB ETSO, JTSO) entsprechen, sind die~~ diesbezüglichen Bestimmungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003, Teil 21, sowie der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003, Teil M, anzuwenden.

Begründung: In § 65 sollte durch eine entsprechende Formulierung sichergestellt werden, dass nur Rettungsfallschirme und deren Gurtzeuge betroffen sind, auf die die entsprechenden Bestimmungen zwingend angewendet werden müssen. Die bisherige Formulierung suggeriert, dass alle Fallschirme, die dem angeführten Standard „entsprechen“ auch dann betroffen sind, wenn sie über keine EASA Zulassung verfügen.

§ 66 (2):

Zu § 66. (2) wird beantragt, den Hinweis auf §22 zu streichen.

Begründung: Bei motorisierten Hänge- und Paragleitern erscheint die Anbringung eines Erkennungsschildes nicht notwendig, da die Kennzeichnung der Antriebseinheiten nach § 67 (1) ausreichend sein dürfte. Siehe auch §71.

§ 68. (1) Letzter Absatz:

Die zuständige Behörde hat weiters zu überprüfen, ob die Kompatibilität der Bestandteile anhand der jeweiligen Handbücher, auf Grund einer Bestätigung des Herstellers, dass der motorisierte Hänge oder Paragleiter die für die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit der einzelnen Bestandteile erforderlichen oder anwendbaren internationalen bzw. national anerkannten Standards erfüllt oder auf Grund einer Bestätigung gemäß § 63 Abs 2 vorliegt. Die Bestimmung des § 42 Abs. 2 ist sinngemäß anzuwenden.

Begründung: Sinngemäß gleich wie die Begründung zur Änderung zu § 63 (2).

§ 74. Flüge zur Erprobung von Fallschirmen, Hänge- und Paragleitern und motorisierten Hänge- und Paragleitern ~~sowie Prüf Flüge zur Feststellung, ob ein~~

~~solches Luftfahrzeug als lufttüchtig anzusehen ist~~, dürfen nur vom Hersteller oder unter Aufsicht des Herstellers durchgeführt werden, sofern die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen und die Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Prüflüge zur Feststellung, ob ein solches Luftfahrzeug als lufttüchtig anzusehen ist, dürfen unter sinngemäßer Anwendung des § 42 Abs. 2 auch durch die zuständige Behörde oder unter ihrer Aufsicht durchgeführt werden.

Begründung: Wenn es der zuständigen Behörde nicht gestattet ist, Prüflüge zur Feststellung, ob ein solches Luftfahrzeug als lufttüchtig anzusehen ist, durchzuführen bzw. unter ihrer Aufsicht durchführen zu lassen, lässt sich der letzte Satz des § 68. (1) Letzter Absatz nicht vollziehen. Die sinngemäße Anwendung des § 42 Abs. 2 stünde im Widerspruch zum § 74 des Entwurfes.

Der Österreichische Aero Club dankt für die intensiven Vorarbeiten zur neuen ZLLV 2009 und ersucht, diese Ergänzende Stellungnahme im Sinne des Flugsports zu berücksichtigen.

Für den Österreichischen Aero Club



Reg. Rat Alois Roppert, Abg. z. NR a. D.
Präsident