

EASA NPA (A + B) vom 4. und 12. Mai 2017

und ihre Relevanz für den klassischen Modellflug

Mit dem "Prototype" der geplanten NPA hatte die EASA vergangenen Herbst im europäischen Modellflug für helle Aufregung gesorgt. Die ebenso überzogene wie unpassende Einordnung von (ferngesteuerten) Flugmodellen in ein weit angelegtes, detailliertes Raster von Multikopter-Drohnen erregte heftige Schelte diverser europäischer Verbände. Um sich ein authentisches Bild zu verschaffen, schickte die Agentur einen Fragebogen an die Verbände, dessen einzelne Fragen weitgehende Ahnungslosigkeit darüber verrieten, was Modellflug ist, was ihn ausmacht, wie er praktiziert wird.

Die beiden Anfang Mai erschienenen Vorschläge für Regelungen NPA (A) mit Ergänzungen (NPA B) zeigen zweifelsohne, dass die EASA dazu gelernt hat. In den etwa 30 Textstellen, die auf insgesamt 256 Seiten den Modellflug und seine Organisation betreffen, steht - anders als im "Prototype" - nichts, was Kennern als offensichtlicher Unsinn erscheinen muss. Die Angebote an die Verbände, auch in Zukunft den Modellflug in eigener Regie zu strukturieren und zu verwalten, wurden scheinbar attraktiver. Sogar das Englisch ist verständlich - im "Prototype" muss man z.T. raten, was denn gemeint sein könnte, weil Begriffe sehr spezifisch eingesetzt wurden.

Dennoch können die eingeführten Verbände mit der vorgelegten EASA-NPA nicht zufrieden sein.

Flugmodelle = Unmanned Aircraft

Das Raster, mit dem die EASA Drohnen verschiedenen Klassen zuordnet, soll nach wie vor auch für den Modellflug gelten. Hier ist die Agentur nicht bereit sich zu bewegen, bei allen Zugeständnissen. Für die EASA bleiben Flugmodelle aller Art "unmanned aircraft", kurz UA und UAS(ystems), was Freiflugmodelle, Raketengleiter, Elektrosegler, Gleitschirm- oder Kunstflugmodelle in einen Topf mit fotobewehrten Multikoptern packt - ob sie Kamerafahrten über die Dächer fürs große Kino drehen oder in Technikläden als ein technisches Spielzeug angeboten werden, das den Behörden Sorgen bereitet.

Wurde im "Prototype" noch behauptet, Flugmodelle seien nun einmal "UA", wird jetzt Verständnis gezeigt: "Einige Flugmodellpiloten argumentieren, dass sie bestimmte UAS-Technik nicht nutzen wollen, weil es ihr Vergnügen verringert." (NPA A, S. 9). Tatsache ist, dass bei den über einhundert gebräuchlichen Modellflugklassen so gut wie keine der automatischen Funktionen eingesetzt wird, die die EASA prinzipiell für selbstverständlich hält. Selbst wenn Hobby-Piloten in bescheidenem Rahmen Stabilisatoren in Flugmodelle einbauen, sollen im Regelfall nur kritische Flugzustände automatisch gesteuert werden. Wenn die EASA Seite 9 postuliert, man dürfe Flugmodelle darum nicht von UA unterscheiden, weil in ihnen ja

auch Systeme eingesetzt werden könnten, die z.B. Fliegen außer Sichtweite erlaube, variiert sie nur den Zirkelschluss, der den "Prototype" dominierte.

In Wahrheit haben Flugmodelle eine Flugaufgabe, die prinzipiell eigenstabil fliegenden Drohnen dagegen die Aufgabe, Daten zu sammeln. Die von der EASA gerühmte Sicherheitsstatistik von Flugmodellen rührt auch daher, dass für Erfüllung von Flugaufgaben Flugplätze aufgesucht werden. Die Nähe zu Gebäuden, Menschen und Verkehr wird nachhaltig gemieden, wie umgekehrt Drohnen-Piloten diese Nähe suchen: Für fliegende Kameras gibt es nichts langweiligeres als ein Flugfeld.

Es ist nicht das "Vergnügen", das leidet. Der Modellflug hat überhaupt kein ihm innewohnendes Motiv, Flugautomatiken einzubauen. "Wenn wir einmal zuhause die Flüge unserer Modelle programmieren, ist unser Hobbysport tot," sagte mir Uwe Puchtinger, Chefredakteur des angesehenen Fachmagazins FMT. Weil sie solche Programmierung als beliebig möglich unterstellen, erwarten die EASA-Experten folglich den systematischen Suizid des Modellflugs, kurz bevorstehend oder jederzeit fällig. Sie wollen nicht verstehen, was eine Flugaufgabe ist und worauf es Modellflugpiloten ankommt.

Die Rolle der Klubs und Verbände

Blind für den Sinn des Modellflugs schreibt die EASA die gute Sicherheitsstatistik auch nicht dem Metier zu, sondern den Sicherheitscodes, die Verbände und Klubs bei ihren Mitgliedern haben durchsetzen können. Das führt im weiteren dazu, die Verantwortung auch für die Durchsetzung der EASA-Regeln an diese Verbände zu delegieren. So schlägt es Artikel 14, S. 32 NPA (A) vor:

Staatliche Luftaufsicht kann (may) die Aufsicht über den Flugbetrieb an Modellflug-Klubs oder -Verbände ohne weitere Auflagen delegieren, basierend auf den eingeführten Regeln, Organisationsstrukturen und Management-Systemen dieser Klubs oder Verbände.

Nach Artikel 15 bleibt den Modellflug-Klubs und -Verbänden eine Frist bis zum Jahr 2021, drei Jahre nach dem voraussichtlichen In-Kraft-Treten der EASA-Regularien. Dann sollen sie die Aufsicht über den Flugbetrieb entsprechend den EASA-Regeln von den staatlichen Behörden erhalten. Damit verbunden wäre nicht nur die Verpflichtung, die registrierten Mitglieder zu schulen, sondern sie auch bei den Behörden zu melden, sollten sie Auflagen (wie z.B. die Höhenbegrenzungen und Abstandsregeln) nicht einhalten.

Dahinter mag auch der Gedanke stehen, dass das von der EASA erfundene Raster für die Einstufung der diversen Drohnen-Typen für staatliche Aufsichtsbehörden viel zu kompliziert ist. Unvorstellbar, dass sich Beamte und Angestellte in die aufgeführten Details vertiefen, Drohnen untersuchen und wiegen, bestimmten Klassen zuordnen und die einzuhaltenden oder im System eingestellten Begrenzungen überprüfen.

fen. Für Klubs und Verbände aber, die sich seit Jahrzehnten durch die 600 Seiten Sporting Code der Aeromodelling Commission der FAI arbeiten, ist das EASA-Cluster gut zu bewältigen.

Die EASA hat sich bei der Suche nach Verantwortlichen, die ihre Erfindung in der Praxis anwenden, jedoch in der Adresse geirrt. Die eingeführten Modellflugverbände sind und werden nicht die Heimat der meisten der vielen hunderttausend Drohnen-Piloten. Ausnahmen sind FPV-Luftrennen, bei denen auch wieder "nur" Flugaufgaben erfüllt werden. Auf dem Weg, klassische Flugmodelle als Drohnen zu qualifizieren, möchte die Agentur den etablierten Modellflug in die Pflicht zwingen; sie sieht darin zu Recht den einzigen realistischen Weg, ihre jetzt vorgeschlagenen Regularien durchzusetzen. Doch die Modellflug-Verbände sollten sich für die Ehre bedanken, und darauf hinweisen, dass Drohnen nun einmal nicht ihr Metier sind. Die EASA wird sich auf einen anderen Weg einlassen müssen: Das Schema rechtlich zulässigen Drohnenbetriebs so radikal vereinfachen, dass jeder Dorfpolizist es versteht und anwenden kann.

Das setzt voraus, dass die jetzt vorgestellten EASA-Regularien nicht europäisches Gesetz werden und vernünftige luftrechtliche Regelungen für den Modellflug - wie die in Deutschland ausgehandelten - nicht ersetzt werden. Es ist aber auch ein worst case denkbar: EASA-Regularien für Drohnen und Modellflug werden wirksam, und zwischen nationalen Behörden und Modellflug-Organisationen beginnt ein Hin und Her der Argumente und Maßnahmen, das schließlich die Organisationen und mit ihnen den Modellflug in die Knie zwingt.