

Newsletter

Ausgabe 2/2015



In dieser Ausgabe:

Helitech in Amsterdam

Seite 2

Die Hubschrauberwelt war erstmalig zu Gast in der Stadt der Grachten

Fluglehrertagung in Donauwörth

Seite 4

Wichtige Weiterbildungsangebote organisiert am Standort von Airbus Helicopters

965/2012 in Kraft getreten

Seite 5

Das grosse Chaos blieb aus, aber es herrscht Verwirrung

DHV im BMVI

Seite 5

MinDir Reichle lud zum Top Level Gespräch mit Schwerpunkt HEMS

HeliAlert

Seite 6

Die Jahresbilanz 2014 fällt gemischt aus

Top Story

Heli-Tech versammelt Hubschrauber-Welt in Amsterdam

Vom 14. bis 16. Oktober 2014 fand die HeliTech-International statt, erstmalig im holländischen Amsterdam. Die Besucher konnten zahlreiche Neuerungen aus der Industrie live in Augenschein nehmen, darunter zum Beispiel die EC 145 T2 von Airbus Helicopters oder die AW169 von Agusta. Das umfangreiche Konferenzprogramm lieferte ein einzigartiges Angebot an Vorträgen rund um die Hubschrauberei. Unter anderem referierte Dieter Klein, DHV Mitglied, über das Thema Helikopter und Drohnen.

Mehr als 180 Aussteller aus 22 Ländern und 2800 Besucher aus 59 Nationen konnte die dreitägige Fachkonferenz im RAI Convention Centre von Amsterdam verzeichnen, sie ist damit klar die wichtigste Branchenmesse der Hubschrauberwelt in Europa. Seitens der Industrie bildete die EC 145 T2 am Stand von Airbus Helicopters einen Zuschauer magneten, von der die deutschen HEMS Unternehmen DRF und ADAC erstmalig Anfang 2015 Maschinen in Dienst gestellt haben. Die T2 ist auch eine Antwort auf die weiter verschärften EASA Regelungen für den Flugbetrieb, speziell die 965/2012.

Agusta meldete Vertragsabschlüsse für eine AW 169 mit Norsk Luftambulans aus Norwegen sowie für Bel Air aus Dänemark, die eine AW 189 während der Show erhielt. Bell Helicopters verkündete den ersten Verkauf einer Bell 429 mit „Wheeled Landing Gear“ (WLG) in Europa.



Das Konferenzprogramm bot spannende Einblicke in zahlreiche Themen, von Informationen in den „Rule-Making-Process“ bei der EASA über neueste Ergebnisse von wissenschaftlichen Studien zu AGE 60, bis zu Analysen zu den Auswirkungen der neuen Flight Time Limitations für Piloten im Schichtbetrieb.

Newsletter DHV

Die Piloten Andreas Hjert, von der norwegischen Air Ambulance und Andrea Pertegato von INAER Aviation Italia konnten hier aufzeigen, dass durch die neuen Schichtmodelle sich der Reisezeitaufwand um bis zu 45 % steigen werde, da die meisten Piloten weit von ihren Basen entfernt leben. Neben einer inakzeptablen Verschlechterung des sozialen Umfeldes für die Crews bedeutet dies auch eine immense Kostenexplosion in der Luftrettung, da entsprechend mehr Piloten ausgebildet werden müssten.

Dr. Britta Herbig, von der Ludwig Maximilians Universität in München wartete mit aufschlussreichen Fakten zur AGE 60 Thematik auf. So darf in Japan zum Beispiel bis 65 Jahre geflogen werden ohne Einschränkung. Aus medizinischer Sicht gibt es allgemein keinen Zusammenhang zwischen einer erhöhten Unfallquote bei Piloten zwischen 50 und 60 Jahren auf Grund von Risikofaktoren wie Herzinfarkt. Im Gegenteil, die meisten Unfälle gingen auf Pilotenfehler zurück und hier nehme das Risiko auf Grund der Erfahrung gerade älterer Piloten deutlich ab.

3



DHV Mitglied Dieter Klein, Managing Director von AeroLloyd bereicherte das Konferenzprogramm mit einem Vortrag zum Spannungsfeld Drohnen und Hubschrauber. Er zeigte exemplarisch an frei zugänglichen youtube Videos auf, wie sehr sich private Drohnenbenutzer z.B. bei Filmaufnahmen bereits dem kommerziell genutzten Luftraum nähern, ohne diese Flüge anzumelden.

Ebenso gibt es derzeit keinerlei Standards für die Ausbildung von Drohnen-Piloten sowie die Produktion solcher Fluggeräte. Während in der industriellen Produktion von Luftfahrzeugen (Fläche als auch Drehflügler) hohe Sicherheitsstandards für die Funktion der Systeme gelten, wie zum Beispiel mehrfache Redundanzen, finden diese bei den Drohnen derzeit keine allgemeine Anwendung, dies gilt auch für die Zulassung. Klein warb daher für eine höhere Sensibilität der Luftfahrtbehörden bei diesem Thema.

Info: In der von Vereinigung Cockpit, VC, einberufenen Arbeitsgruppe, an der u.a. der DHV und der UAV- DACH (Verband für die Drohnenindustrie und Betreiber) teilnimmt, wird derzeit eine Tischvorlage für den Bund-Länder Fachausschuss des BMVI entwickelt mit der Zielsetzung, die Teilnehmer des Ausschusses zu sensibilisieren bzgl. der Auswirkung auf die Flugsicherheit bei unkontrollierten und nicht geregelten Betrieb von Drohnen im unteren Luftraum.

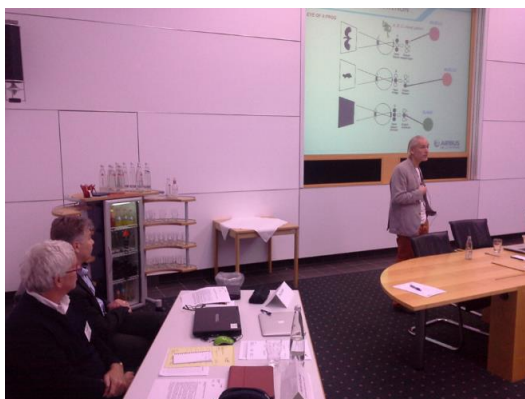
Helitech International Event Direktor John Hyde fasste die dreitägige Veranstaltung wie folgt zusammen: "Dies war das erste Mal, dass die Helitech International ausserhalb Grossbritanniens stattfand und es besteht kein Zweifel, dass die Show eine erfolgreiche Wandlung von einer regionalen hin zu einer wirklichen globalen Veranstaltung vollzogen hat". Die nächste Helitech International findet vom 6. Bis 8. Oktober wieder in London, ExCel, statt. Bei einer der folgenden Veranstaltungen wird sich der DHV um eine Ausrichtung in Deutschland bemühen.

Wertvolle Erkenntnisse bei der Fluglehrerweiterbildung in Donauwörth

4

Vom 6. bis 7. November 2014 stellte Airbus Helicopters sein Konferenzzentrum in Donauwörth für diese etablierte Veranstaltung zur Verfügung. Zahlreiche Referenten informierten die rund 50 anwesenden Fluglehrer über wichtige neue medizinische Erkenntnisse ebenso wie flugrechtliche Fragen. Die Veranstaltung bot auch einen guten Rahmen für ein erstes Networking nach dem Inkraft-Treten der neuen EU Verordnung 965/2012.

Bereits der Eröffnungsvortrag von Luftrechtsexperte Frank Dörner bot wichtige Erkenntnisse zum Thema angeglichenes Luftrecht in Europa und Haftung der Fluglehrer. In der Diskussion im Anschluss an die Präsentation wurde seitens der Teilnehmer angeregt, für alle Fluglehrer und Flugprüfer seitens des DHV Rahmenverträge und spezielle Konditionen für Versicherungspolice als Serviceangebot des Verbandes anzubieten. Der DHV prüft seitdem entsprechende Marktangebote und wird in Kürze im Vorstand ein entsprechendes Paket diskutieren.



Thomas Steingrobe, Airbus Helicopters Deutschland, präsentierte in seinem Vortrag faszinierende Einblicke in die Funktionsweise unseres Gehirns und speziell des Zusammenspiels von neurologischen Vorgängen beim Lernen. Ein Fazit: Je öfter man Elerntes anderen erklärt, weitergibt, desto besser wird es auch im eigenen Gehirn abgespeichert.

Dr. Ing. Bettina Schleidt, selbst Pilotin, unterstrich in ihrem Vortrag „Airmanship mit Fokus auf die situational awareness“ die Wichtigkeit der eingehenden Vorbereitung eines jedes Fluges und der Lagebeurteilung an Hand aller verfügbaren Informationen, gerade in Stress-Situationen. Die anschliessende Gruppenübung vertiefte diese Erkenntnisse bei allen Teilnehmern.

Am Rande der Veranstaltung gab es ausreichend Gelegenheit, sich über die neuesten gesetzlichen Bestimmungen auszutauschen, speziell die Auswirkungen der kurz zuvor nun endgültigen in Kraft getretenen Verordnung 965/2012 (siehe auch folgender Artikel). Gerade im grenzüberschreitenden Einsatz herrscht grosse Verwirrung auf Grund der unterschiedlichen nationalen Gesetzeslagen zum Beispiel in der Definition von P.I.S.

EU Verordnung 965/2012 nun auch in Deutschland gültig

Seit dem 29. Oktober 2014 ist die EU Verordnung 965/2012 nun auch für Deutschland gültig und die Opt Out Regelung endgültig abgelaufen. Entsprechend haben die Betreiber seitens des LBA Bescheide zur Umsetzung erhalten und postwendend Widerspruch eingelegt.

An mehreren Punkten stören sich dabei die HEMS Betreiber in Deutschland bzw. herrscht Verwirrung. Zentral ist die Abweichung des deutschen Bescheides gegenüber der EASA Forderung, was die Katalogisierung der in Zukunft als P.I.S. anzufliegenden Plätze angeht. Während die EU Verordnung den Betreibern nur auferlegt, im eigenen Qualitätshandbuch ein Foto/Diagramm solcher Plätze samt Hauptrisiken und Notfallplan hinterlegt zu haben, fordert das LBA die Betreiber auf, die Plätze an Hand von sieben Einzelpunkten zu definieren und entsprechend abzunehmen.

Die HEMS Betreiber fordern dagegen, alle P.I.S. Plätze nach einem einfachen, standardisierten Verfahren (Luftaufnahme und entsprechender Kennzeichnung der Hinderniskulisse) zu katalogisieren und entsprechend freizugeben.



Ebenso Verwirrung herrscht über die im Bescheid zentral vermerkte Einschränkung, Plätze, die nicht den baulichen Definitionen genügen, dürften grundsätzlich nicht mehr angefliegen werden. Die HEMS Betreiber lesen daraus, dass dies in Ausnahmefällen weiter möglich ist, während das LBA dies als rein temporär bis zum in Kraft treten der neuen LuftVO, Anfang 2015 verstanden wissen will. Auf Grund der aktuell weiter sehr kritischen Datenlage, die bislang nur rund 50 Prozent aller Landeplätze an Krankenhäusern überhaupt erfasst, sieht der DHV den Zeitplan für die Umrüstung aller Plätze und die Einführung einer neuen LuftVO als kaum umsetzbar.

Fristgerecht haben die HEMS Betreiber entsprechend Widerspruch gegen den LBA Bescheid eingelegt. Zeitgleich wurde ebenfalls ein Antrag an das BMVI gestellt, den Flugplatzzwang in Deutschland aufzuheben. Der DHV erhielt bislang nur eine negative Stellungnahme auf seinen Antrag und wird die Thematik entsprechend weiter verfolgen.

Top Level Gespräch im BMVI

Am 12. Januar 2015 referierte der DHV im BMVI bei MinDir Gernot Reichle über den aktuellen Stand bei den HEMS Betreibern nach dem in Kraft treten der Verordnung 965/2012. Dabei zeigte sich, dass es noch gewaltiger Kraftanstrengungen zur Umsetzung bedarf, und dies vor allem nicht nur bei den HEMS Betreibern.

DHV Präsident Thomas Hein sowie DRF Geschäftsführer Steffen Lutz und Flugbetriebsleiter Gerhard Wittmann vom ADAC referierten zunächst zum Status Quo. Zentrale Punkte waren unterschiedliche Auslegungen einiger Formulierungen des Bescheides, Abweichungen gegenüber EASA Forderungen, der weiterhin mit nur rund 50 Prozent aller erfasster Landeplätze lückenhaften Datenlage sowie die Frage nach der Verantwortlichkeit bei der Umsetzung der Forderungen des LBA bei zukünftigen P.I.S.

Hier konnten der DHV und die anwesenden HEMS Vertreter das BMVI vom derzeitigen Hauptproblem überzeugen: Denn während die Luftrettungsunternehmen Bescheide für das zukünftige Anfliegen solcher Plätze erhalten hatten, wissen die Betreiber und Eigentümer der Plätze derzeit offiziell noch gar nichts von zukünftigen baulichen Auflagen, geschweige denn einer Umsetzung. Der DHV und die HEMS Unternehmen sind aber weder in der Lage noch verpflichtet, die Plätze umzubauen. Ihnen fehlt auch die rechtliche Grundlage, um die Eigentümer (Krankenhäuser/Gemeinden/Ministerien) dazu zu verpflichten.

Das BMVI versprach entsprechend zu reagieren, und die Betreiber und Eigentümer der Plätze über das Gesundheitsministerium oder direkt anzusprechen, erste Gelegenheit dazu bietet der nächste Arbeitskreis P.I.S. am 22. Januar, wie auch vom BMVI bestätigt wurde. Die HEMS Unternehmen werden ihrerseits die Erfassung aller Plätze weiter vorantreiben und dazu auch exemplarisch standardisierte Kartografierungen für die eigenen Handbücher dem BMVI vorlegen.

HeliAlert – Bilanz 2014

Das Jahr 2014 stand im Zeichen der Bestandsaufnahme bezüglich der HeliAlert Vereinbarungen, sowohl mit den Mitgliedsunternehmen als auch mit den Bedarfsträgern (6 Landkreise und 2 Bundesländer mit denen eine Vereinbarung existiert). Fazit: Von den 18 Unternehmen waren 13 für ein Gespräch verfügbar und 8 der 13 Unternehmen haben die modifizierte (den heutigen Gegebenheiten angepasste) Vereinbarung unterzeichnet.

10 Unternehmen stellten Hubschrauber in die Alarmierungsliste ein. Sechs haben Ausrüstung im Internet eingepflegt. Bei der Revision der Preisliste für HeliAlert wirkten sieben Unternehmen mit. Leider ist aktuell jedoch kein Betreiber bereit, Koordinatoren oder Fachberater für HeliAlert einweisen zu lassen.

MHW ist nach wie vor offen für die Kooperation mit HeliAlert und stellt dem DHV weiterhin Ihre Leitzentrale zur Verfügung, um die HeliAlert Mitglieder zu alarmieren; so zum Beispiel im Mai 2014 bei dem Hochwasser in Serbien und Bosnien-Herzegovina geschehen.



Heli Alert Einsatz in Bosnien

Newsletter DHV

Hier kam ein Hubschrauber eines Helialert Mitglieds erfolgreich zum Einsatz. Alle Bedarfsträger hatten bei den bilateralen Gesprächen mit Klaus Greineisen weiterhin positives Interesse an HeliAlert signalisiert.

Es sind noch einige „Hausaufgaben“ zu erledigen, wie z.B. die Erstellung eines QS Handbuchs bzw. die Benennung von Helialert Fachberatern und Koordinatoren. Außerdem ist der Status der Mitgliedsunternehmen mit dem Bundeskartellamt abzugleichen. Allerdings wird sich der Vorstand mit der Frage „Wie weiter mit HeliAlert“ auseinandersetzen müssen, da die Zuarbeit sehr zurückhaltend ist und der Kostendruck auf den Verband steigt, bedingt durch andere Themen, die seitens der EASA auf den Verband zu kommen werden.



Mit Unterstützung durch AeroHeli

Terminvorschau

Messen

Vom 02. – 05.03 findet die HAI in Orlando statt, die größte Hubschraubermesse der Welt.

Vom 15. – 18.04. öffnet die Aero in Friedrichshafen wieder ihre Tore, hier wird der DHV mit einem Stand vertreten sein.

Die Paris Air Show findet vom 15. – 21.06. statt.

Die Helitech International, diesmal wieder in London ExCel, wird Ihre Besucher vom 6. – 8.10. willkommen heißen.

DHV

Am 16./17.4. nimmt der DHV an der nächsten EHA Sitzung teil, die in Verona stattfindet. Dieses Jahr wird ein neuer Präsident der EHA gewählt werden, da Dr. Ing. Vittorio Morassi sein Amt niederlegen wird.

Die jährliche Mitgliederversammlung findet am Samstag, den 18.04. anlässlich der AERO Friedrichshafen statt. Die Herbsttagung wird vom 13.-15.11. im Raum Leipzig/Erfurt organisiert.