

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Supplemental Inspection Documents (SID) zur Korrosionsvermeidung an Cessna-Flugzeugen

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Luftfahrtverbände Deutscher Aero Club und AOPA-Germany haben sich bereits in der im Betreff genannten Angelegenheit sowohl an das Luftfahrt Bundesamt (LBA) als auch an Sie persönlich gewandt. Leider erbrachten unsere Anfragen nicht den für unsere mehr als 24.000 Mitglieder, die ein Flugzeug vom Typ Cessna entweder selbst besitzen oder im Rahmen eines Vereins betreiben, eine Reaktion, die den Fortbestand dieses wichtigen Teils der Allgemeinen Luftfahrt weiterhin zu ermöglichen hilft. Daher möchten wir uns zusammen mit unseren Mitgliedern heute noch einmal direkt an Sie wenden.

Da viele dieser, und damit auch unsere Flugzeuge vor dem Jahr 1986 gebaut wurden, fallen sie unter die Wartungsempfehlungen der vom Hersteller Cessna herausgegebenen SIDs. Nach gegenwärtigem Verständnis des LBAs sind diese Empfehlungen des Herstellers als verbindliche Vorgabe zu betrachten und müssen von uns allen zwingend umgesetzt werden.

Wir können diese Einschätzung auch weiterhin fachlich nicht nachvollziehen. Uns sind keine konkreten Gründe bekannt, die eine aufgezwungene, also vom LBA verlangte, verpflichtende Überprüfung aller betroffenen Flugzeugen in dem in der Empfehlung angeregten Umfang gerechtfertigt erscheinen lassen würden. Vielmehr gehen wir von folgenden Fakten aus:

- Die in den SIDs betroffenen Flugzeuge wurden seit ihrer Auslieferung kontinuierlich gewartet; bei jeder obligatorischen Jahresnachprüfung wurden sie routinemäßig sorgfältig auch auf Korrosion überprüft.
- Die europäische Flugsicherheitsagentur EASA erklärt mit dem Safety Information Bulletin 2014-01, dass sie die Durchführung der SIDs als nicht sicherheitskritisch einstuft und deshalb auf eine zur Durchführung verpflichtende Airworthiness Directive (AD) verzichtet:
„At this time, the safety concern described in this SIB is not considered to be an unsafe condition that would warrant Airworthiness Directive (AD) action under Commission Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B.“
- Die überwiegende Anzahl der nationalen Luftfahrtbehörden in Europa betrachten die Durchführung der SIDs im Einklang mit den EU-Vorschriften als nicht grundsätzlich verpflichtend. Sie räumen den Flugzeugbetreibern daher ein entsprechendes Entscheidungsrecht ein.

Eine Umfrageaktion der AOPA-Germany unter uns Haltern der betroffenen Cessna-Flugzeugen lieferte eine Reihe interessanter Ergebnisse:

35% der Halter haben die SIDs bereits durchführen lassen, 65% noch nicht.

Von den 26 Flugzeugen, an denen die SIDs durchgeführt wurden, waren 21 Flugzeuge komplett ohne Korrosionsbefunde. An fünf Flugzeugen wurde bei der Durchführung zwar Korrosion gefunden, die aber in keinem Fall als sicherheitskritisch eingestuft wurden:

- Geringe Korrosion an den Fahrwerksbolzen, die mit 980 Betriebsstunden bei einer vorgegebenen Lebensdauer von 900 Stunden somit um 80 Betriebsstunden ihre maximale Nutzungsdauer überschritten hatten. Ferner wurde eine beginnende Korrosion der Innenhaut der Zentralzelle gefunden, die zwar keinen Schaden darstellte, aber als Anzeichen für eine aufkommende Entwicklung gewertet wurde.
- Leichte Korrosion innen an der Zelle
- Geringfügige Korrosion an der Trimmklappe, deren Anfälligkeit dafür bekannt ist.
- Leichte Korrosion am Motorträger
- Leichte Korrosion in wenigen anderen Bereichen

Korrosion wurde allerdings auch schon vor der Veröffentlichung der Cessna SIDs erfolgreich gesucht und wenn gefunden, dann auch beseitigt. Auf die Frage, ob vor der Durchführung der SIDs bereits Korrosion an den Flugzeugen gefunden wurde, antworteten 78% der Befragten mit „nein“, 16% mit „ja“. Hierzu wurden von der letzteren Gruppe folgende Details angegeben:

- Lediglich unerhebliche kleinere Auffälligkeiten, die im Rahmen der regulären regelmäßigen Wartung vorsorglich behoben und neu lackiert wurden.
- Gelegentlich kleinere Korrosionsstellen an den Stoßnähten.
- Gelegentlich kleinere Korrosionsstellen an Bolzenaufnahmen und am Fahrwerk.
- Korrosion an den dafür als anfällig bekannten Trimmklappen.
- Korrosionsstellen wurden im Rahmen einer Neulackierung gefunden.
- An der Cessna C172 fand eine Überarbeitung der Tragflächen statt, bei der eine neue Beplankung angebracht und Holm und Stringer von Korrosionsstellen befreit wurden.

Die Durchführung der SIDs hat durchschnittlich € 8.300,- gekostet, die Bandbreite liegt zwischen € 2.600,- und € 40.000,-. Zwei Halter teilten mit, dass durch die regelmäßigen freiwilligen Korrosionsuntersuchungen ihrer Werft die SIDs bereits vollständig abgearbeitet waren.

Der Kostenanteil für die eigentliche Korrosionsbeseitigung liegt pro Flugzeug bei durchschnittlich nur € 249,-, also bei 3,8% der Gesamtkosten der SIDs.

Der Durchschnittswert einer Cessna liegt bei € 72.000,-, die Bandbreite liegt je nach Alter und Ausrüstung zwischen € 15.000,- und € 230.000.

Damit kostet die Durchführung der SIDs ca. 9% des durchschnittlichen Flugzeugwertes.

Bei der teuersten Untersuchung der Umfrageergebnisse, für die € 40.000 bei einer Cessna C210 mit einem Gesamtwert von € 100.000,- zu zahlen war, wurde keinerlei Korrosion festgestellt.

Alle Halter erwarten von notwendigen Wartungsarbeiten keine Wertsteigerung, sehr wohl aber ein Werterhalt ihres Flugzeuges. Damit sind sie grundsätzlich an entsprechenden technischen Maßnahmen interessiert.

Für ein Wahlrecht zur Durchführung der SIDs sprechen sich 97% der Befragten aus, lediglich 3% halten eine zwingende Durchführung für sinnvoll. Eine Stellungnahme lautet:

„Eine volle SID bei einem 'gesunden' Flugzeug ist kompletter Unsinn. Dem qualifizierten Personal wird jegliches Urteilsvermögen aberkannt. Es bedarf einer stufenweise Betrachtung des Flugzeugs: Ist der Zustand im Großen okay, muss man nicht ins Kleine gehen. Andererseits: Ist im Großen nicht sicher feststellbar, ob der inspizierte Bereich gesund ist, dann muss im Detail (im Kleinen) nachgeforscht werden. So wie es die EASA selbst sagt: Engineering Judgement ist anzuwenden.“

Wir als Piloten und Betreiber dieser Flugzeuge haben das größte Interesse daran, dass unsere Flugzeuge sicher fliegen und ihr Marktwert erhalten bleibt. Wie bislang wollen wir auch weiterhin gemeinsam mit unserer Werft verantwortungsvolle Entscheidungen darüber treffen, wie unsere Flugzeuge zu warten sind. Offensichtlich korrosionsfreie Flugzeuge für hohe Kosten zerlegen zu müssen widerstrebt uns jedoch.

Ein stures Festhalten an der zwangsweisen Durchführung der SIDs durch das LBA und entgegen der EASA-Vorgabe wird zwangsläufig zu Folgen führen, die nicht im Interesse des Bundes sein können:

- Ein Ausfliegen erwägen 43% (32) der Befragten, sie warten entweder noch ab oder sind bereits im Prozess auszufliiegen. Großbritannien, Österreich und die USA sind die Favoriten für eine Ausfliegung.
- 30% (22) erwägen einen Verkauf, die Stilllegung oder ein Ausschachten des Flugzeugs.

Die Cessna, insbesondere die Cessna C172 ist wohl das am Häufigsten geflogene viersitzige Flugzeug in der Echo-Klasse in Deutschland. Wir alle möchten, dass dieses Flugzeug uns allen noch lange erhalten bleibt. Wir haben aber nun den Eindruck, dass wir, die Betreiber der Cessnas, die Opfer eines Kompetenzgerangels zwischen LBA und EASA geworden sind. Was sonst könnte das LBA veranlassen, die SIDs anders zu interpretieren als die EASA und viele andere nationale europäische Behörden, denen die Flugsicherheit in gleicher Weise wichtig sein muss? Nach dem alten deutschen Wartungssystem wären die SID als eine Empfehlung des Herstellers eingestuft worden, deren Durchführung im Einzelfall kritisch und verantwortungsvoll geprüft worden wäre. Und dieses deutsche System hat sich



DEUTSCHER AERO CLUB E.V.

MITGLIED DER FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
UND DES DEUTSCHEN OLYMPISCHEN SPORTBUNDES

in allen Jahrzehnten seiner Anwendung bestens bewährt. Vieles aus der Vergangenheit wurde dem europäischen Gedanken geopfert, um einheitliche Vorschriften zu schaffen. Gerade in diesem Fall, in dem die EASA der Allgemeinen Luftfahrt unterstützend zur Seite steht, stellt sich eine deutsche Behörde quer.

Wir bitten Sie im Interesse der deutschen Allgemeinen Luftfahrt mit ihren wirtschaftlichen und luftsportlichen Bedürfnissen dringend darum, das LBA zu einer objektiven, unvoreingenommenen und ergebnisoffenen Überprüfung der bisherigen Position zu bewegen.

AOPA-Germany e.V.
Dr. Michael Erb
Geschäftsführer

Deutscher Aero Club e.V.
Karsten Severin
Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug