



Die neue 120-kg-Klasse

Endlich ist die Kuh vom Eis

Wow-Airplane des US-amerikanischen Herstellers Belite Ultralight Aircraft

Foto: Belite

Inzwischen ist es bereits zwei Jahre her, dass die Behörde auch für die motorisierte Variante der ultraleichten Fliegerei bis 120 kg grünes Licht gegeben hatte. Dass die Umsetzung dann doch so lange auf sich warten ließ, dürfte den Lobbyisten eines größeren Verbandes geschuldet sein, die mit Vehemenz versuchten, zwar die mit der Deregulierung verbundenen Erleichterungen für sich einzuheimsen, ansonsten aber an den Eckpunkten der UL-Fliegerei nicht zu rütteln.

DAeC, LBA und BMVBS vertraten hierbei aber eine andere Meinung. Schließlich wollte man mit der Ausdehnung der Deregulierung auch auf motorisierte Fluggeräte die Voraussetzungen dafür schaffen, dass auch kostengünstige Einfach-Fluggeräte eine Chance zur Verwirklichung haben können.

Es ging dabei also nicht nur um Erleichterungen durch den Wegfall der aufwendigen und damit kostenintensiven Musterzulassung, an deren Stelle zukünftig die vereinfachte Musterprüfung treten sollte. Auch am Wegfall der verpflichtenden Jahresnachprüfung durch eine Prüforganisation sowie den Verzicht auf den Nachweis eines periodischen Medicals waren die Lobbyisten interessiert.

Der Sinn der geplanten Deregulierung bestand jedoch darin Möglichkeiten und Freiräume zu schaffen, die es in den USA mit FAR Part 103, in England mit der SDDR (single seat deregulated) so-

wie in anderen EU-Staaten schon lange gibt. Einfach-Fluggeräte mit unkomplizierten und für den versierten Laien überschaubarer Technik zu entwickeln und auch zuzulassen, bei denen anfallende Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten in die Verantwortung des Pilot/Halters gelegt werden kann. Analog zu bereits seit Jahren erfolgreich operierenden Gerätekategorien von Trikes, Motorschirmen und UL-Segelflugzeugen.

Der Durchbruch kam, nachdem der Deutsche Ultraleicht-Segelflugverband (DULSV) auf Basis der „Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitflugzeug“ (LFG) einen „Anhang Motor“ ausarbeitete und beim Ministerium einreichte. Hieraus abgeleitet hat das LBA am 27.02.2012 die neuen „Lufttüchtigkeitsforderungen für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse (nicht motorisiert und motorisiert)“ (LTF-L) erlassen, die per NfL II-23/12 am 27.03.2012 veröffentlicht worden sind. Rechtzeitig vor der

AERO 2012 in Friedrichshafen ist damit Konstrukteuren und Herstellern von Luftsportgeräten ein genehmigtes Regelwerk an die Hand gegeben, auf dessen Basis endlich kostengünstige Luftsportgeräte entwickelt werden können, die damit auch für „Otto Normalverbraucher“ in den Bereich des finanziell Möglichen rücken.

Neukonstruktionen wie der tschechische „Starflyer“, das polnische „Ekolot ELF“, der ukrainische „Alatus-M“ (Motorsegler) sowie der „Electro-Swift“ sind erfolgversprechende Entwicklungen, die nur den Anfang einer vielversprechenden Produktvielfalt darstellen dürften.

Der DAeC hatte bereits im Mai 2010 die Prüfstelle für UL's bis 120 kg beantragt. Es ist davon auszugehen, dass dem Antrag nunmehr stattgegeben wird und die Prüfstelle künftig Musterprüfungen durchführen kann, wie es bisher für UL-Segelflugzeuge der Fall ist. Lizenzrechtlich ist die neue 120kg-Klasse besonders für Inhaber der uneingeschränkten Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge bis 472,5 kg interessant auf deren Basis vom DAeC Luftsportgeräte-Büro zusätzlich auch eine eingeschränkte Lizenz bis 120 kg erteilt werden kann. Diese gilt auf Lebenszeit und ist nicht an den Nachweis eines Medicals gebunden.

Weitere Informationen gibt es auf den Webseiten von:

www.ul-segelflug.de, www.ultraleicht120.de

sowie auf www.daec.de.

LuftSport wird über die weitere Entwicklung ausführlich berichten.

Klaus Burkhard



Der polnische Ekolot KR01A Elf - Foto: P.P.H.U. Ekolot

UL-Segelfliegen mit Scheinerwerb

Wann: 29. Mai – 02. Juni 2012

Wo: Flugplatz Domberg / Bad-Sobernheim

Kosten: 120 € pauschal

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz bietet Segelfliegern mit gültiger Lizenz auch in diesem Jahr die Möglichkeit, unkompliziert und kostengünstig den UL-Segelflugschein zu erwerben. Der Pauschalpreis von 120 € beinhaltet neben einer Einweisung in die Besonderheiten von UL-Segelflugzeugen auch 1 Überprüfungsstart im Doppelsitzer, 3 Banjo-Flüge sowie 4 F-Schlepps.

Weitere Informationen sowie Anmeldung unter www.ul-segelflug.de oder www.lsvrp.de



Electro-Swift - Foto: Manfred Ruhmer

Die Eckpunkte der neuen LTF-L in Kürze:

LTF-L 3 Anwendbarkeit

(a) Diese Vorschrift enthält die Mindest – Lufttüchtigkeitsforderungen für die Musterprüfung von nicht motorisierten oder motorisierten Luftsportgeräten, die die folgenden Bedingungen erfüllen:

nicht motorisiert:

- 1) höchstens 2 Sitze
- 2) eine Strukturmasse von höchstens 80 kg in der einsitzigen Version und 100 kg in der zweisitzigen Version

motorisiert:

- 3) Verbrennungsmotor
- 4) einsitzig
- 5) eine maximale Abflugmasse von 260 kg
- 6) eine maximale Flächenbelastung von 25 kg/m²
- 7) ein maximales Tankvolumen von 25 Litern
- 8) eine Strukturmasse von höchstens 100 kg

Für nicht motorisierte und motorisierte Luftsportgeräte gilt gleichermaßen:

9) Die Begrenzung der Strukturmasse gilt als erfüllt, wenn die zugelassene Leermasse mit allen Instrumenten, Ausrüstungen, Einbauten und Rettungsgerät 120 kg nicht überschreitet.

10) Eine rechnerische Mindestgeschwindigkeit bei höchstzulässiger Flugmasse in Landekonfiguration von höchstens 55 km/h.

(b) Wer in Übereinstimmung mit den vorstehenden Festlegungen einen Antrag auf Musterprüfung oder der Änderung der Musterprüfung von Luftsportgeräten stellt, muss den Nachweis erbringen, dass diese Lufttüchtigkeitsforderungen - soweit anwendbar - erfüllt sind.

(c) Wurde in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaften, einem Vertragsstaat des Abkommens über den EWR oder in der Türkei die Übereinstimmung mit den dort auf Luftsportgeräte anwendbaren Lufttüchtigkeitsforderungen bereits rechtmäßig nachgewiesen, so ist die Bescheinigung dieses Nachweises der Musterprüfung gleichwertig. Nur bei offensichtlichen Mängeln an dem Luftsportgerät, die seine Lufttüchtigkeit in Frage stellen, kann die zuständige Stelle zusätzliche Nachweise anfordern.