



Liebe Fliegerfreunde,

gerne möchte ich euch über die aktuelle Entwicklung etwas ausführlicher unterrichten und noch ein paar Hintergründe zum Thema 600 kg liefern.

Vielleicht erinnert ihr euch noch, was ursprünglich einmal unser Ziel war: ein vernünftig erhöhtes Abfluggewicht – nicht um die UL's schwerer zu machen, sondern um legales Fliegen einfacher und erreichbarer zu machen. Also 600 kg MTOM = 350 kg Leergewicht + 250 kg Zuladung.

Auf dem Weg durch die Instanzen ist es leider ein wenig anders gekommen. Wir haben im jetzigen Annex I der [Basic Regulation](#) nach wie vor die 450 kg plus 25(!) kg für das Rettungsgerät stehen, aber den Mitgliedsstaaten ist es freigestellt (opt-out), diese Regeln auch für UL-Flugzeuge bis 600 kg MTOM anzuwenden.

Wir können mit diesem Ergebnis zufrieden sein. Zumal viele Länder, die sich in dem Regelungsverfahren zunächst gegen diesen Vorschlag ausgesprochen haben, nun dem deutschen Beispiel folgen und wollen sich für die opt-out-Lösung entscheiden.

Im Laufe der Gespräche zwischen LSGB, DULV, LBA und Verkehrsministerium wurde schnell deutlich, dass die deutsche Neuregelung so einfach wie möglich gehalten werden soll, um auch den administrativen Aufwand gering zu halten.

Im Grunde genommen sollen sich nur ganz wenige Dinge ändern:

- Die mögliche MTOM steigt von 472,5 kg auf 600 kg
- Das zu rechnende Insassengewicht steigt von 85 kg auf 100 kg pro Person.
- Der zu berechnende Benzinvorrat steigt von einer halben auf eine Stunde Flugzeit.
- Damit landet man bei einer erforderlichen Zuladung bei doppelsitzigen ULs von 215 kg
- Die Stallspeed steigt von 65 km/h auf 83 km/h
- Die Startstrecke über ein 15 m-Hindernis steigt von 300 m auf 450 m.
- Kleinigkeiten ergeben sich noch in Bezug auf das Rettungsgerät.

Alle anderen Regelungen in den Bauvorschriften orientieren sich an diesen Zahlen, ändern sich aber ansonsten nicht.

Leergewichtsobergrenzen gab es in der Vergangenheit auch – sie galten aber für die Musterprüfung. Wenn sich ein Käufer seine Maschine anschließend luxuriös ausstatten ließ und das Leergewicht um beispielsweise 30 kg stieg, war es sein Problem, damit nicht überladen zu fliegen.

Das wird jetzt anders: die Maschine wird nun zur VERKEHRSZulassung gewogen und muss die eingangs genannten Grenzen einhalten. Im vierjährigen Turnus wird dies bei der Wägung überprüft.

Die Neuregelungen mögen aus der einen oder anderen Sicht nicht perfekt sein, aber sie sind das Maximum dessen, was sich aushandeln – und viel wichtiger – innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens umsetzen ließ.

Wie sieht nun dieser Zeitrahmen aus:

Die EU hat die [Basic Regulation](#) nun veröffentlicht, sie ist damit in Kraft getreten. Nun muss die Bundesrepublik ihr Opt-Out erklären. Die Texte dazu gibt es bereits – von den beiden Beauftragten geschrieben.

Danach sind die deutschen Behörden wieder am Zuge und müssen eine entsprechende NfL herausgeben und dann muss schließlich noch die [Luftsportgeräte-Prüfordnung](#) entsprechend angepasst werden. Das dauert sicherlich eine Weile und deshalb lässt sich auch nicht sagen, wann es so weit ist. Zumal der zuständige Referatsleiter im Ministerium im Ruhestand ist und es noch keinen Nachfolger gibt.

Die Hersteller sind auf jeden Fall vorbereitet. Ob sie nun lieber neue Flugzeuge verkaufen wollen oder ältere umrüsten werden, wird man sehen. Allerdings ganz so einfach, wie manche sich das vorstellen, wird es nicht gehen. Denn nicht jedes UL, das in den USA beispielsweise nach ASTM-Standard zugelassen ist, ist damit nicht automatisch bei uns so ohne weiteres zulassungsfähig. In



diesem Fall müssen die erforderlichen Nachweise beigebracht werden. Die ersten Modelle sind schon geprüft und gerecht.

Aber das sind Details, die für die Hersteller wichtig sind und uns als Piloten weniger bedrängen.

Es liegt mir am Herzen, an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich dem DULV zu danken, der federführend und gemeinsam mit dem LSG-B an diesem Projekt so erfolgreich gearbeitet hat.

Mit besten Grüßen

Wolfgang Lintl

Bundeskommision Ultraleichtflug im DAeC

- Vorsitzender -