

Vereinigtes Europa - jeder wie er mag

Alles ändert sich - und bleibt so wie es ist

Eine Erhöhung des Abfluggewichts steht schon lange auf der Wunschliste der meisten UL-Dreimotoren-Piloten. Nicht, weil sie ein schwereres UL fliegen wollen, sondern weil sie mit den bewährten Maschinen, mit Passagier und genügend Sprit an Bord legal fliegen wollen.

Auslöser, warum die berechnete Forderung der UL-Piloten vor fast drei Jahren endlich Gehör bei den Politikern fand, war, dass die Europäische Kommission eine Gewichtserhöhung für elektrisch angetriebene Ultraleichte angeregt hatte. In der Folge wurde dann auch akzeptiert, dass die Ultraleichten - die erfolgreichste Flugzeugklasse der letzten 30 Jahre - insgesamt ein Gewichtsupdate brauchen.

Da die europäischen Institutionen - Kommission, Parlament und Ministerrat - und damit die einzelnen europäischen Länder unterschiedliche Auffassungen zur angestrebten Lösung hatten, kam es erst jetzt - endlich - zu einer sich abzeichnenden Lösung. Diese ist angesichts der unterschiedlichen Wünsche der einzelnen Länder ein Kompromiss bei gleichzeitiger Minimierung des Änderungsaufwands in der europäischen Gesetzgebung.

Bestimmt werden die neuen Regeln in der neuen EASA-Basic-Regulation, um die Aufgaben der EASA (European Aviation Safety Agency) zu beschreiben und um dort im neuen Annex I die weiterhin nationalen Zuständigkeiten festzulegen.

Die neuen Fakten sind: Die Gewichtsgrenze von 450 kg max. Abfluggewicht (MTOM - maximum take off mass) wird für die Klasse der Microlights geringfügig angehoben auf 500 kg; bestehen bleibt die Mindestgeschwindigkeit von 35 Knoten (65 km/h). Allerdings wird es den einzelnen Ländern anheim gestellt, bis zur Anhebung auf 600 kg zu optieren und auch bei der Mindestgeschwindigkeit ist eine Erhöhung optional möglich. Im EU-Sprech heißt das: „Opt Out“. Im Klartext: Die EASA-Mitgliedsländer können die Gewichtsgrenze für ihre nationale UL-Klasse von 500 kg auf 600 kg MTOW und die Mindestgeschwindigkeit von 35 Knoten (65 km/h) auf 45 Knoten (83 km/h) anheben. Diese Option wird wohl von den meisten osteuropäischen und skandinavischen Ländern, allen voran Deutschland und Tschechien, wahrgenommen.

Damit haben wir den Grundsatz, zunächst gültig für alle, im neuen Annex I bis max. 525 kg mit integriertem Rettungssystem und darüber hinaus für die Länder, die das Opt-Out wählen, ein max. Abfluggewicht von 600 kg (650 kg mit Schwimmer). Gleichzeitig wird die Stall Speed in Landekonfiguration auf 45 Knoten (83 km/h) angehoben.

Alle weiteren Details werden auf nationaler Ebene geregelt. So haben sich Tschechien und Deutschland entschlossen, eine Mindestzuladung (bei 600 kg) auf 250 Kilo festzulegen und damit das max. Leergewicht auf 350 kg zu begrenzen. Der Grund für diese Regelung ist, dass es künftig eine realistische Einschätzung der Insassenmasse, der Energiemenge (Sprit oder Batterie) und ein wenig Spielraum für die sonstige Zuladung geben soll. Denn würde das MTOW erhöht, ohne das maximale Leergewicht festzulegen, würde es wahrscheinlich nichts mit dem Schritt in die Legalität, weil die Leermasse sich zumindest bei einigen Herstellern sicherlich auf über 350 Kilo erhöhen würde und realistisch beladene Zweisitzer damit im Überlandflug wieder rasch jenseits der MTOW-Gewichtsgrenze wären.

Es ist durchaus denkbar, dass sich andere Länder Europas beim Leergewicht anders entscheiden und bei den Annex I-Limits bleiben werden. Frankreich hat z.B. angekündigt, dass man das MTOW auf nur 500 Kg (+ 5 % für den Rettungsschirm und 10 % für die Schwimmer) anheben will und die bisherige Minimalgeschwindigkeit von 65 km/h beibehalten will.

Nun aber zur entscheidenden Frage: Ab wann gilt das Ganze? Und genau hier liegt die letzte zu überwindende Hürde. Der neue Annex I und damit die geänderten Gewichtslimits können erst mit der neuen EASA-Basis-Verordnung in Kraft treten. Auch wenn die UL-Gewichtsfrage jetzt auf EU-Ebene als geklärt gilt, bei anderen (grundlegenden) Details dieser EU-Verordnung gibt es noch Streitpunkte. Wir hoffen, dass diese schnellstmöglich geklärt werden und damit die neuen Gewichtsgrenzen ab Beginn/Mitte des Jahres 2018 in Kraft treten können.

Dann können wir uns auch schnellstens um wichtige Punkte kümmern, zum Beispiel darum, wie die neuen Regeln auf die vorhandenen Maschinen angewendet werden könnten. Angedacht ist, dass ULs mit neuen Lastnachweisen eine erweiterte Musterzulassung erhalten können.

Und auch, dass z.B. das Batteriegewicht bei Elektro-ULs auf die Zuladung angerechnet wird (es wird dann künftig nicht nur über Fuel, sondern über Energy zu reden sein). Denn das war ja schließlich - zumindest von Seiten der EU-Kommission - der Auslöser der Debatte.

Dem Willen der EU zum harmonisierten Markt kann auch gedient werden. Deutschland (DULV-DAeC) und Tschechien (LAA) sind dabei, zusammen mit anderen Opt-Out-Ländern an gemeinsamen Bauanforderungen zu arbeiten, um künftige Musterzulassungen einfacher gegenseitig anerkennen zu können.

Jo Konrad



Jo Konrad, Dipl. Soz.päd.,
1953 geboren, ledig.

Fliegerische Laufbahn:
seit 1975 Drachenflieger,
erste UL-Flüge 1979,
seit 1982 UL-Fluglehrer,
seit 1997 Gleitschirmflieger.

Beruf: seit 1982 professionell im Luftsport, zunächst als Flugschulbetreiber und seit 1985 Vorsitzender des DULV, Mitglied in diversen Gremien der EASA.

Auf dieser Seite steht die Meinung eines Meinungsführers der Luftfahrt-Branche zu einem aktuellen Thema. Der Text entspricht nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.