Neue Bauvorschriften LTF-UL

Bühne frei für die 600-kg-Klasse

Die Voraussetzungen für ULs mit 600 Kilogramm Abflugmasse stehen fest. Die Lufttüchtigkeitsforderungen für Dreiachser und Tragschrauber sind per NfL veröffentlicht.

Es bleibt spannend: Spätestens auf der AERO wird sich zeigen, welche Hersteller auf- und nachrüsten.

Kritiker hatten die Hoffnung fast schon aufgegeben: Viel zu lange schwelte die Diskussion über die Anhebung des maximalen Abfluggewichts von Ultraleichtflugzeugen auf 600 Kilogramm MTOW. Auf europäischer Ebene wurde gerungen, während sich in Deutschland DULV, DAeC, Verkehrsministerium und LBA einen Schlagabtausch über neue Bauvorschriften lieferten. Einige Unternehmen klagten über rückläufige Verkaufszahlen. Immer weniger Kunden waren bereit, ein 472,5-Kilogramm-UL zu bestellen.

Am Ende waren die Verbände dann doch erfolgreich mit ihrem Wunsch nach mehr Abflugmasse und Zuladung: Mitte Januar erfolgte die Veröffentlichung der neuen Lufttüchtigkeitsforderungen per NfL. Die Regeln geben den Herstellern die Möglichkeit, neue Fluggeräte zuzulassen und ihre bestehenden Muster aufzulasten. Spätestens auf der AERO im April dürfte das die Gespräche mit Interessenten erleichtern.

Die Vorschriften entsprechen den Entwürfen, die bereits 2017 verfasst wurden. Änderungen im Detail, wie sie die Verbände eingebracht hatten, sind nicht mehr eingeflossen. Zunächst wurden die Vorschriften für UL-Dreiachser (LTF-UL) und Tragschrauber (BUT) veröffentlicht. Für beide UL-Gattungen beträgt das maximale Abfluggewicht jetzt 600 Kilogramm. Die Mindestgeschwindigkeit für Dreiachser ist auf 83 km/h festgesetzt. Bei der Zuladung werden in beiden Kategorien für Doppelsitzer 200 Kilogramm für die Besatzung plus ein Spritvorrat von einer Stunde gefordert.

Verschärft haben sich bei den Dreiachsern die Anforderungen aufgrund der Rettungsgeräte: Jeder einzelne Aufhängungspunkt muss den vollen Entfaltungsstoß zuzüglich Sicherheitsfaktoren tragen. Für 600 Kilogramm zugelassene Systeme haben BRS und Junkers im Angebot. Unstimmigkeiten gibt es noch bei den Vorschriften für UL-Hubschrauber. Hier geht es um Lasten im Falle einer Notlandung.

Die neuen Vorschriften müssen jetzt noch in die Durchführungsverordnung zur Prüfung für Luftfahrtgerät eingearbeitet werden, erst dann können Fluggeräte zugelassen werden. Dies soll zusammen mit den Vorschriften für Hubschrauber erfolgen.

Industrie ist bereit

Für die Hersteller ist es wichtig, ein Angebot zur Auflastung bestehender Muster zu machen. Nur aufgelastete Gebrauchtflugzeuge dürften sich zum guten Kurs verkaufen lassen und kurbeln so das Neugeschäft an.

Breezer Aircraft aus Schleswig-Holstein beispielsweise hat bereits auf der AERO 2018 das 600-Kilogramm-Modell B400-6 vorgestellt. Das neue Topmodell Breezer Sport indes ist von Grund auf für 600 Kilogramm MTOW entworfen. Viele bestehende ULs können umgerüstet werden. Bei FK Aircraft in Speyer setzt Firmenchef Peter Funk auf vernünftige Lösungen für FK 9, FK 12 und FK 14: Nicht alle Modelle müssen zwingend auf 600 Kilogramm aufgelastet werden, denkbar sind Zwischenschritte, um die Nachrüstungskosten nicht unnötig in die Höhe zu treiben. Bei Pipistrel aus Slowenien liegen die Auflastungspläne für Sinus, Virus und Alpha Trainer schon in der Schublade. ae

Patrick Holland-Moritz

Foto: Lukasz Bera/Pipistrel

JETZT VORBESTELLEN, RABATTE* SICHERN & PÜNKTLICH IHRE BESTELLUNG ERHALTEN!

AUFGEPASST: Zur AERO 2019 sind auch die V500 Austria, Switzerland und Italy verfügbar!

* ab 20 Karten 10% Rabatt, ab 50 Karten 20% Rabatt

EISENSCHMIDT DFS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero