



Spaß zu zweit: Die als VLA zertifizierte Tecnam P2002 hat 600 Kilogramm MTOW. Das geht bald auch mit ULs.

## Das Unmögliche möglich gemacht

Mit Inkrafttreten der neuen Basic Regulation der EASA ist der Weg für Ultraleichtflugzeuge mit 600 Kilogramm Abflugmasse so gut wie frei. Hersteller und Piloten können aufatmen.



**Patrick Holland-Moritz**

Redakteur aerokurier

### Schreiben Sie uns!

Ihre Meinung ist uns wichtig. Sie erreichen uns per E-Mail ([redaktion@aerokurier.de](mailto:redaktion@aerokurier.de)), Fax (+49 711 182-1781) oder per Post (Redaktion aerokurier, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart). Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Adresse und Telefonnummer für eventuelle Rückfragen anzugeben.

Oh happy day! Mit diesen Worten kommentierte der DULV-Vorsitzende Jo Konrad die Veröffentlichung der neuen Basic Regulation der EASA, die am 11. September in Kraft getreten ist. Diese Grundverordnung der europäischen Luftfahrt ermöglicht, was selbst Kenner der UL-Branche kaum für möglich gehalten hatten: Im Annex I ist verankert, dass die maximale Abflugmasse von Ultraleichtflugzeugen von 450 Kilogramm plus Rettungssystem auf 600 Kilogramm angehoben werden darf. Eine Opt-out-Regelung erlaubt es den Ländern, mitzuziehen oder eben nicht – alle Zeichen deuten darauf hin, dass Deutschland dabei sein wird. Die Bauvorschriften wurden mit Blick auf Gewichte, Geschwindigkeiten und Startstrecken bereits überarbeitet. Jetzt gilt es für Verbände, Ministerium und LBA, die Schritte für die nationale Umsetzung zu gehen. Wenn alles optimal läuft, könnten neue Lufttüchtigkeitsforderungen Anfang 2019 in Kraft treten, schätzt Jo Konrad. Dann sind die Hersteller am Zug, ihre Muster aufzulasten und dabei nach Möglichkeit auch Teile der bestehenden Flotte mitzunehmen. Dank gebührt DULV und DAeC, die sich für diese ultraleichte Revolution starkgemacht haben. Die 600-Kilogramm-ULs bieten endlich ausreichend Zuladung für zwei Insassen, Sprit und Gepäck, ohne dass sich etwas an den Pilotenlizenzen ändert. Für die Hersteller dürfte eine Durststrecke enden, denn viele Kunden waren nicht gewillt, angesichts neuer Regeln am Horizont noch in ein Flugzeug mit 472,5 Kilogramm Abflugmasse zu investieren. Spannend bleibt, wie sich der Markt entwickeln wird. ULs und zertifizierte LSAs sind jetzt bei der Abflugmasse gleichauf, wenngleich Schulung und Stundensammeln für die PPL der LSA-Klasse vorbehalten bleibt. Letzten Endes geht es um erschwinglichen Flugspaß zu zweit, und da sind die neuen ULs eine echte Bereicherung.

Weitere positive Geschichten aus der Luftfahrt gibt es in dieser Ausgabe. Die von Albert etwa, der mit elf Jahren vielleicht jüngste Flugschüler Deutschlands – allen skeptischen Stimmen zum Trotz ist er ganz legal und fliegerisch schon sehr routiniert unterwegs. Auch in der Business Aviation geht es aufwärts: In unserem 32 Seiten starken Special lesen Sie unter anderem die Geschichte über den Aufstieg von Air Hamburg im Chartergeschäft und bekommen einen Einblick ins Cockpit der Phenom 100 EV.