

Kein „Entweder / Oder“.
Sondern ein Königsweg.

Eingabe zur Gestaltung der Bauvorschriften für
Dreiachser der deregulierten Gruppe
"Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse"

Das Problem: Zwei verschiedene, jeweils in sich stimmige Ansätze, die sich gegenseitig ausschließen.

A


Geräte nach dem neuesten Stand der Technik: Hohe Performance, High-Tech-Werkstoffe. Komplexe Bauvorschriften und fachlich gesicherte JNP nötig. Hochpreisig.



B

Einfachstgeräte: langsam, simple Bauweise. Einfache, bewährte Bauvorschriften ausreichend, Transparente Technik auch von Laien kontrollierbar. Preiswert.





 Beide Geräte-Typologien braucht der Markt. Fortschritt darf nicht „ausgebremst“ werden. Aber preiswerte Einsteigergeräte dürfen nicht vollends aussterben: Deren Musterprüfung für neue Entwicklungen / Importe muss kostengünstig möglich werden.

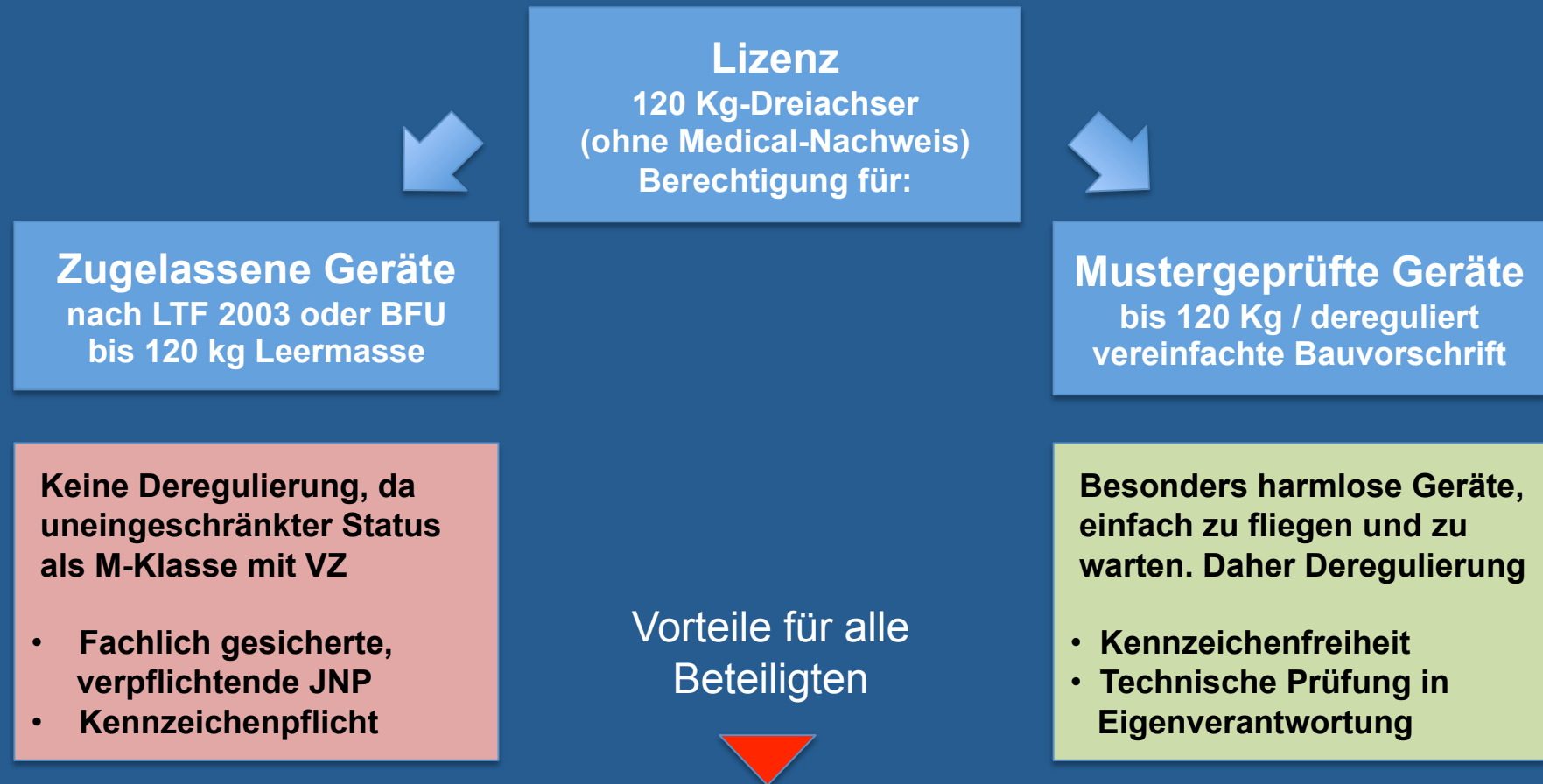
Der „Königsweg“: Angleichung der Medical-Pflicht an europäische Nachbarn.

In Frankreich oder England gibt es keinerlei Hinweise darauf, dass die bei sämtlichen Ultra-/ Microlight-Geräten so gut wie abgeschaffte Medical – Pflicht zu erhöhter Unfallhäufigkeit geführt hätte.

Weshalb auch in Deutschland in absehbarer Zeit eine entsprechende Angleichung zu erhoffen ist.

-  In einem ersten Schritt auf diesem „Königsweg“ kann in Deutschland die Medical-Pflicht für jene Geräte der regulären M-Klasse entfallen, deren Leergewicht maximal 120 kg beträgt.
-  Die neue, medicalfreie Lizenz für die deregulierten 120 Kg-Geräte kann ganz einfach auch für nicht deregulierte Geräte bis 120 Kg gültig sein.



Statt „Entweder / Oder“: Integration.



Die neue, deregulierte Klasse kann auf die dringend benötigten Einfachgeräte abgestimmt werden, ohne die Anbieter von High-Tech-Hochleistern zu behindern.

Diese wollen und müssen wegen der Performance ohnehin nach LTF 2003 bauen. Erleichterungen der JNP oder Kennzeichenpflicht spielen für deren Markt keine Rolle.

Die Vorteile:

1. Die LTF 2003 ist ohne die geringste Veränderung für die anspruchsvollen, nicht deregulierten 120 Kg-Geräte gültig und sofort verfügbar. Schnelle High-Tech-Geräte, egal wie leicht, behalten Zulassung, Kennzeichen und JNP .
2. Für die deregulierten, bescheidenen Einfachgeräte können die BFU 84 ebenfalls ohne Änderung übernommen werden – ergänzt durch einige wenige Kriterien, welche die Performance / das Gefahrenpotenzial einschränken.
3. Sobald eine Aufhebung oder starke Vereinfachung der Medicalpflicht bei allen Luftsportgeräten erfolgt, werden die High-End-120er als Einsitzer mit MTOW bis 300 kg angeboten werden. Dann gibt es nur noch die reguläre M-Klasse ohne Gewichts differenzierung, ergänzt durch die deregulierten 120er.
-  4. Hätte man nach „Entweder / Oder“ die deregulierten 120er den High-End-120ern geopfert, wäre dann – ohne Not - nichts mehr von der 120er-Regelung übrig.
-  5. So aber kehren Einfachgeräte in den Markt zurück, die nach LTF überhaupt nicht mehr oder nur mit wirtschaftlich nicht vertretbaren Kosten zulassungsfähig wären.
Für Nutzergruppen, die vor allem preisgünstige und mit minimaler Bürokratie zu fliegende Spaßgeräte wollen – ganz unabhängig von der Medical-Regelung.

Harmonische Einheit mit identischer Philosophie: Einfache Dreiachser analog zu Motorschirmen und Trikes.



Motorschirm

- Seit Jahren in deregulierter Form bewährt.
- Kostengünstig in Entwicklung, Herstellung, Musterprüfung und Unterhalt
- Einfache Technik für Eigenverantwortlichkeit
- Anreiz für Nachwuchs und Gelegenheitsflieger



Trike



Dreiachser

„Einfachstgeräte“, also einfach zu fliegen und zu warten, vergleichbar zu USA (Part 103) und England (SSDR)



Unverzichtbare Plausibilität:

„Warum erlässt man den deregulierten Geräten Pflichten, denen anderen nachkommen müssen?“

- Keine Zulassungspflicht, vereinfachte Musterprüfung
- Keine Kennzeichenpflicht
- Keine JNP-Pflicht, Überprüfungen in Eigenverantwortung



Die einfachen, deregulierten „120er“ müssen sich „auf den ersten Blick“ auch für jeden Laien als so harmlose Geräte abgrenzen, dass die sonst üblichen Regulierungen offensichtlich überflüssig sind.

Deregulierte benötigen kein Kennzeichen, denn:

„Ein so leichtes und langsames Fluggerät stellt eine so geringe Gefahr für die Allgemeinheit dar, dass es auch nicht identifizierbar sein muss, damit sich Bürger bei Gefährdungen zur Wehr setzen können.“

Folgerung für die Bauvorschriften:

- **Eine stark begrenzte V max** . Geringes Gewicht plus geringe Geschwindigkeit bedeutet geringstes Gefährdungspotenzial.
- **Eine abgesenkte V min weit unter 65 km/h**: Dadurch deutlich geringere Gefährdung unbeteiligter Dritter und des Piloten bei Notlandungen.



„Jeder schnelle Flieger hat Kennzeichen und VZ, auch wenn er nur 120 kg wiegt. Und jeder andere 120er, der die abgesenkte V min nicht erreicht.“

Deregulierte benötigen keine Jahresnachprüfung, denn:

„Neben dem besprochenen, geringeren Gefährdungspotenzial ist die Konstruktion wegen der deutlich begrenzten Leistungen weniger anspruchsvoll und sogar von Laien sehr leicht überprüfbar. Einfachere und auch für Nichttechniker transparente Bauvorschriften bieten die nötige Voraussetzung für diese Eigenverantwortung.“

Folgerung für die Bauvorschriften:

- 1) Die Technik muss so transparent und einfach sein, dass sie für den Piloten / Halter durchschaubar und dadurch überhaupt erst verantwortlich prüfbar ist.
- 1) Der auf Hochleister ausgelegte Apparat der Beauftragten muss bei der Musterprüfung größtenteils verzichtbar sein: Aus Kostengründen und zur Erhöhung der Prüfungstransparenz.





„Die Kompetenz eines Laien bei der Prüfung eines 200 km/h High-Tech-Geräts wäre im Konfliktfall niemandem plausibel darstellbar: JNP als Muss.“

Geeignete Bausteine für praxisbezogene, einfache Bauvorschriften liegen bereits vor.

Für High-End –Uls über 200 km/h wurden - die ansonsten bewährten - Bauvorschriften BFU 84 erweitert und dann durch die LTF-UL ersetzt.

Da High-End-Technologie per definitionem ausgeschlossen sein muss (technische Prüfung in Eigenverantwortung durch den Halter), sind die BFU 84 eine gute Option. Ergänzt durch wenige einfache Regeln zur Abgrenzung Definition der deregulierten Geräte.


 **Es ist nicht Ziel dieser Eingabe, eine bestimmte Regelung im Detail zu benennen. Sie will auf der Folgeseite nur zeigen, dass funktionierende Umsetzungen schnell und einfach realisierbar sind, wenn Hochleister ausgeklammert sind.**

 **Einziges Zielsetzung ist dann, dem Luftsport durch harmlose, deregulierte 120 Kg-Geräte wieder eine besonders einfache, unbürokratische und kostengünstige Variante zu erschließen.**

* Ein konkretes Beispiel in Anlehnung an die 10/20/03-Regel von Dieter M. Schulz (siehe Anhang)

Als Ergänzung zu BFU 84 genügen z. B. 3 Kriterien:

- 1) **Festlegen einer Fläche von minimal 12 (10) qm.** Die maximale Leermassenflächenbelastung liegt dann bei 10* (12) kg/qm
- 2) **Maximale Flächenbelastung bei MTOW von 20* (25) Kg/ qm**
- 3) **V min 55 km/h ohne Motorleistung**
 - Mit 12 qm Fläche und 20 kg/qm Flächenbelastung bei 240 Kg MTOW ergibt sich rechnerisch etwa 55 km/h Vmin - ohne Klappen*.
 - Oder z.B. mit mindestens 10 qm Fläche und 25 kg/qm Flächenbelastung bei 250 kg MTOW : Fliegerischer Nachweis von 55 km/h ohne Klappen oder 50 km/h mit Klappen.

 Die sind nur Beispiele: Die Fachleute des LBA und der Verbände werden sich schnell auf eine einfache, praktikable Lösung einigen können, wenn kein Spagat zu Hochleistern mehr erforderlich ist.

Ein Blick über den Tellerrand hinaus.

Der Freizeitpilot wird von zu vielen Mitmenschen als verzichtbar eingeschätzt. Bescheidene Dreiachser können analog zu Trikes und Motorschirmen einen weiteren Beitrag leisten, das elitäre Image zu korrigieren.



Deregulierte, preisgünstige 120 Kg-Dreiachser einfacher Bauart können neben Motorrädern oder kleinen Trailerbooten als ganz „normale“, erschwingliche Freizeitgeräte wahrgenommen werden.



So lässt sich auch wieder mehr Nachwuchs für die Fliegerei generieren. Der „Hard-Core-Pilot“, der nur für sein Flugzeug lebt, ist in der jungen Generation ein praktisch ausgestorbener Käufertypus. Das einfache, preiswerte Fliegen „nebenbei“ wäre im Trend.

Mehr Freiheit. Mehr Selbstverantwortung. Und im Gegenzug dafür eine freiwillige, notwendige Begrenzung nicht nur in Fragen des Gewichts, sondern auch der Performance und des technisch Machbaren.

Anhang

Diese Eingabe wurde von einem Nicht-Techniker verfasst. Sie konzentriert sich auf Ziele und Plausibilität. Und sie gibt die persönliche Meinung des Verfassers als Privatperson und Freizeitpilot wieder.

Einige der Argumente und Aspekte entstammen einer Forumdiskussion, die der Verfasser angeregt hatte. Innerhalb der Vielzahl der durch Zuspruch, Kritik oder Ideen helfenden Teilnehmer ist hervorzuheben:

Dieter M. Schulz-Hoos hat neben der Besteuerung der 10/20/03-Regel besonders plausible Begründungen und Voraussetzungen für die einzelnen Kriterien der Deregulierung geliefert. Seine Vorschläge zur Gestaltung der 120 Kg Dreiachser finden sich unter <http://www.sunny-boxwing.de/> „Meine Überlegungen zur 120 Kg-Klasse“

Konstanz, 04.04.2011

Michael Anderson
Theatergasse 4
78462 Konstanz

michael@anderson.de

07531-3699651