

120 kg-Klasse

Das neue Luftrecht: große Freiheit für die Kleinen

Jetzt haben wir es endlich schwarz auf weiß: Mit der Neufassung der LuftPersV, die am 7. November den Bundesrat passiert hat, wird die 120 kg-Leitidee „Weniger Bürokratie - mehr Eigenverantwortung“ konsequent auch beim Erwerb und der Erhaltung des Luftfahrerscheins für Leichte Luftsportgeräte umgesetzt.

Dass weder für die Flugausbildung noch für den Betrieb eines „Luftsportgerätes nach § 1 Abs. 4 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ ein Medical nötig ist und dass allein der Halter/Pilot für die Lufttüchtigkeit von sich selbst und seinem Gerät verantwortlich ist, hat sich mittlerweile herumgesprochen. Natürlich müssen auch bei den „Leichten Luftsportgeräten“ laut Gesetz Pilot und Gerät immer lufttüchtig sein, nur wird bei den „Deregulierten“ kein fortlaufender Nachweis gefordert.

Eigenverantwortung bedeutet also: Die gesetzlichen Vorgaben, hier die Lufttüchtigkeit, werden per Gesetz als Ergebnis eingefordert, das der Halter beziehungsweise der Pilot – auf welche Weise auch immer – zu garantieren hat. Auf dieselbe Weise wird nun bei der Ausbildung dem gesunden Menschenverstand mehr Raum gegeben. Der neu formulierte Abs. 6 des § 42 LuftPersV legt nur das geforderte Ergebnis fest, nämlich die „sichere Beherrschung“ des Geräts. Die Ausbildung der 120er umfasst:

1. für Führer von nicht motorisierten und motorisierten Luftsportgeräten: Vorbereitungs-, Start-, Steuer-, Lande- und Flugübungen mit unterschiedlichen Höhen sowie Überlandflugübungen unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers oder mit dessen Flugauftrag bis zur sicheren Beherrschung des Luftsportgerätes.

Es gibt bei den „Führern von „Luftsportgeräten nach § 1 Abs. 4 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ keine Festlegung einer Mindestzahl an Flugstunden. Im Gegensatz dazu wird in Abs. 4 und 5 für die Führer von aerodynamisch und über die Schwerkraft gesteuerten „Ultraleichtflugzeugen“ ein Minimum von 30 Stunden festgelegt.

Realistisches Szenario: Flugschein zum halben Preis

Wenn ein talentierter Schüler mit schneller Auffassungsgabe und zügigem Lernfortschritt aus Sicht des Ausbilders schon nach z. B. 20 Flugstunden fit ist, darf er in die praktische Prüfung gehen. Und weil die Gerätestunde z. B.

eines Uli NG nur etwa ein Drittel der Kosten z. B. einer P 92 verursacht, kann sich der Preis des „kleinen“ Flugscheins je nach Begabung und Motivation des Schülers im Vergleich zum UL-Schein etwa halbieren.

Nicht das Ableisten von Pflichtstunden zählt, sondern einzig das Ergebnis: Die geforderte Beherrschung des Gerätes und der gestellten Aufgaben. Was der Schüler dann ja auch vor dem Prüfer unter Beweis stellen muss.

Ganz im Sinne des Prinzips weitgehender Selbstverantwortung fordert das Gesetz in § 45 LuftPersV auch die „ausreichende fliegerische Übung“ ein, ohne die der Pilot die Rechte aus seinem Schein nicht wahrnehmen darf. Sie wird auch wieder als Ergebnis zwingend vorausgesetzt und nicht an Zahlen und Flugstunden festgemacht. Schließlich braucht Pilot A sehr viel mehr Flüge pro Saison, um sein Gerät und die Regeln zu beherrschen als Pilot B. Und auch hier gilt: nur das Ergebnis zählt.

Aber das Gesetz sagt auch, dass die Umsetzung dieser Forderungen durch die beauftragten Verbände erfolgt. Positives Beispiel: Der Deutsche Hängegleiter-Verband DHV hat eine kluge, einfache Regelung getroffen:

Die „ausreichende fliegerische Übung“ gemäß LuftPersV § 45 Abs. 4 gilt als vorhanden, wenn dem DHV keine Tatsachen bekannt geworden sind, die Zweifel am ausreichenden praktischen Können eines Lizenzinhabers rechtfertigen. Bei Bekanntwerden von Tatsachen, die Zweifel am ausreichenden praktischen Können eines Lizenzinhabers rechtfertigen, kann der DHV eine Nachschulung in einer Flugschule mit Nachprüfung anordnen.

Wer auffällt, weil er das Gerät oder die Regeln nicht beherrscht, muss sich notfalls nachschulen lassen. Auch dann, wenn er dutzende von Starts nachweisen kann. Denn nach dem Prinzip der Selbstverantwortung zählen als Nachweise keine Stempel, sondern der sichtbar ausreichende Übungsstatus.

Ausgenommen bleiben beim DHV freilich die Doppelsitzer. Wer Passagiere befördert, muss sich einer Überprüfung unterziehen. Das macht auch Sinn.

So ist zu hoffen, dass DULV und DAeC, die weiterhin für die Leichten Luftsportgeräte in der Verwaltung zuständig sind, diesem Beispiel von gesundem Menschenverstand folgen, das dem Gesetz vollauf Genüge tut.

Mike Anderson



Mike Anderson

PPL als Student, Staats- und Assessoren-Examen, Zusatzstudium Wirtschaftswerbung, Gründung einer auf B-to-B - Kommunikation spezialisierten Agentur, gleichzeitig Aufgabe der Fliegerei. Wiedereinstieg in die Fliegerei auf diversen UL-Flugzeugen nach Verkauf der entwickelten Firma. Gründung einer Arbeitsgruppe zur Umsetzung der 120 kg-Klasse für Motor-Dreiaxser. Gründung des VMLL (Verband zur Förderung motorisierter Leichter Luftsportgeräte). Mike fliegt die Baunummer 1 des „Rebell“ von Weller Flugzeugbau, betreibt den Blog www.ultraleicht120.de.

Anmerkung der Redaktion:

Die Dereglementierung der Fliegerei durch die Ultraleichten hat Anfang der achtziger Jahre eine fast beispiellose Entwicklung angestoßen. Vielleicht kann die Dereglementierung der Ultraleichten durch die LL einen neuen Zyklus der fliegerischen Freiheit einleiten.

Was zurzeit in Bezug auf die Gültigkeit von Piloten-Lizenzen zu beachten ist, lesen Sie im Service-Beitrag ab Seite 00.