

# 120-kg-Klasse: Fliegen in völliger Eigenverantwortung

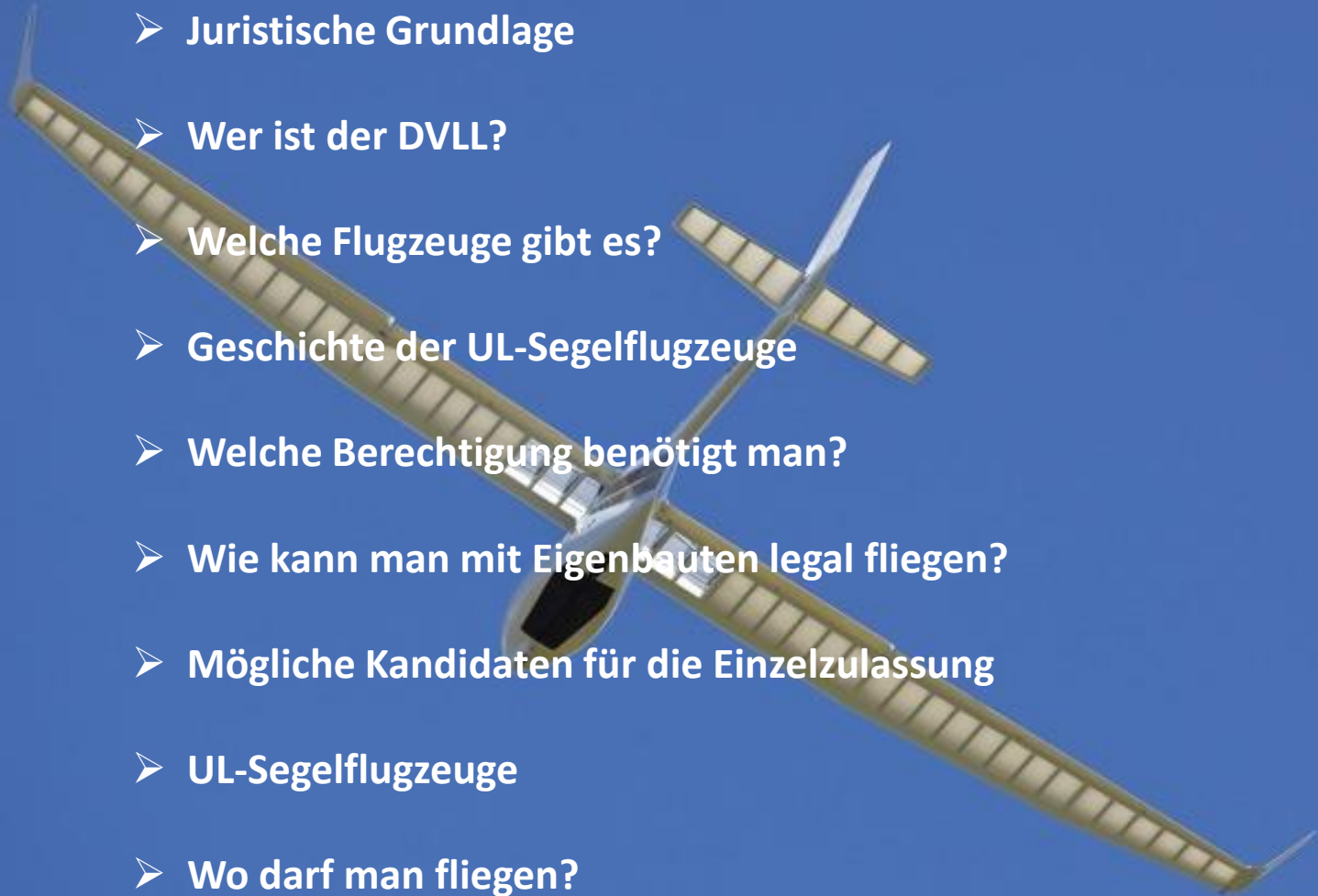
- Einfach fliegen
- Ohne Bürokratie
- Ohne Medical
- Mit Eigenverantwortung

Aero Friedrichshafen 2016

Hans-Peter Schneider, VMML



- Was ist die 120-kg-Klasse?
- Juristische Grundlage
- Wer ist der DVLL?
- Welche Flugzeuge gibt es?
- Geschichte der UL-Segelflugzeuge
- Welche Berechtigung benötigt man?
- Wie kann man mit Eigenbauten legal fliegen?
- Mögliche Kandidaten für die Einzelzulassung
- UL-Segelflugzeuge
- Wo darf man fliegen?



## Was ist die 120-kg-Klasse?

Sympathische, kleine Flieger, mit denen man ohne Stress jenes großartige, ursprüngliche und unbeschwerte Flugerlebnis genießen kann, das bei den Leistungs-Segelflugzeugen und den schnellen UL, die sich an der General Aviation orientieren, völlig verloren gegangen ist.

Mit und ohne Motor

E 6 3 N

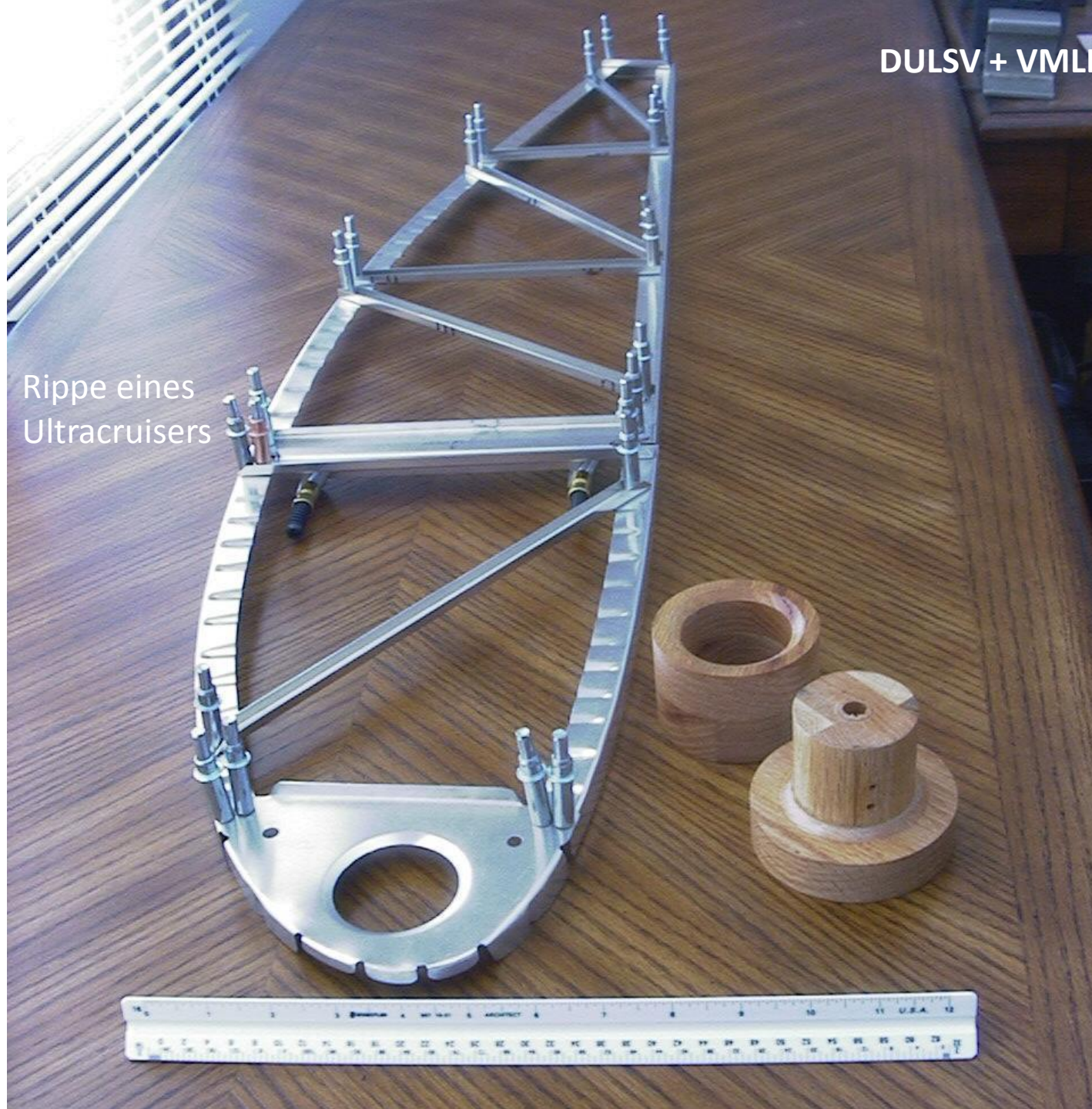
## Die 120-kg-Klasse

DULSV + VMLL = DVLL

- Die Lizenz „SPL-L“ ist lebenslang gültig. Ein LL-Pilot muss natürlich flugtauglich sein – nur ist er dafür **selbst verantwortlich**. Denn auf einen Nachweis wird verzichtet.
- Es gibt keine „Verkehrszulassung“: Jede UL-Muster- oder Geräteprüfung eines Europa-Landes wird anerkannt, wenn das **120 -kg-Limit** eingehalten ist.
- Kennzeichen werden nur auf Wunsch zugeteilt. Es besteht **keine Kennzeichen-Pflicht**.
- Die verpflichtende „Jahresnachprüfung“ entfällt. Ab der Stückprüfung ist allein der **Halter** für die Lufttüchtigkeit des Geräts **verantwortlich**.
- Zum Erhalt der Lizenz sind **keine Stundennachweise** zu erbringen oder „Übungsflüge“ zu absolvieren. Der Pilot muss aber „in fliegerischer Übung“ sein.
- Fazit: Statt Bürokratie und Kontrollen ist der Pilot für sich und seinen Flieger einfach in vollem Umfang **selbst verantwortlich**.
- Alle Flugzeuge der 120-kg-Klasse heißen, wie auch z.B. Motorschirme, offiziell **„Leichte Luftsportgeräte“**, kurz „LL“. Alle „LL“ gelten als „dereguliert“: Das bedeutet, dass die Geräte und ihre Piloten beziehungsweise Halter ein für deutsche Verhältnisse schier unglaubliches Maß an **Freiheiten** genießen.



Rippe eines  
Ultracruisers



(1) Bei Luftsportgerät nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung hat der Hersteller vor der Auslieferung an den Kunden eine Prüfung, ob das Muster mit den anwendbaren Lufttüchtigkeitsforderungen übereinstimmt, in einer Inspektionsstelle oder einer Prüfstation durchführen und die Übereinstimmung bescheinigen zu lassen, die akkreditiert ist nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) gemäß ISO/IEC 17020 oder ISO/IEC 17025 Standard. Bei Luftfahrtgerät mit einem Motor ist hierbei auch die Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte zu prüfen. **Die Akkreditierung erweist sich als zu teuer!**

(2) Die Stückprüfung hat der Hersteller vor Auslieferung des Luftfahrtgeräts an den Kunden entsprechend § 10 Absatz 3 Satz 1 durchzuführen. Er hat dem Halter die Betriebsanweisungen bei Auslieferung des Luftfahrtgeräts sowie die zur Mängelbehebung erforderlichen Anweisungen spätestens fünf Tage nach Feststellung des Mangels zur Verfügung zu stellen.

**Kopie entspricht dem mustergeprüften Gerät; gilt für alle fertigen Flugzeuge.**

(3) Als Hersteller gilt auch, wer Luftfahrtgerät nach Absatz 1 in die Bundesrepublik Deutschland einführt. **Gilt für alle Flugzeugarten.**

(4) Muster- oder Gerätezulassungen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind unmittelbar gültig und ersetzen die Prüfungen nach den Absätzen 1 und 2.

**Keine Nachprüfung von evt. Differenzen; keine formale Anerkennung durch Behörde**

## Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) § 1 Abs. 4 Nr. 1

(4) Von der Musterzulassung befreit sind:

1. ein- oder zweisitzige Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,

Eine Muster- oder Geräteprüfung ist trotzdem erforderlich!

In Großbritannien darf man deregulierte Flugzeuge ohne derartige Prüfungen fliegen. Manche Hersteller lassen freiwillig eine Prüfung durchführen.

Vor einem Einsatz in Deutschland muss eine Prüfung in Europa durchgeführt worden sein. Die Freigabe zur Fertigung durch CAA ist nicht ausreichend.

DULSV + VMLL = DVLL



Banjo



Der „Deutsche Ultraleicht - Segelflugverband“ (DULSV) schließt sich zusammen mit dem „Verband zur Förderung der motorisierten Leichten Luftsportgeräte“ (VMML) im „**D**eutschen **V**erband zur Förderung des Sports mit **L**eichten **L**uftsportgeräten“

(In Gründung)

Durch die Bündelung der Kräfte und Ressourcen im gemeinsamen Verband **DVLL** finden die Balange der kleinen LL - Dreiaxser bei den Behörden und den beauftragten Verbänden DAeC und DULV besser Gehör.

Der Verband der 120 kg - Segelflieger wurde bereits 1993 gegründet. Er hat die Grundlagen zur nationalen und internationalen Anerkennung des Luftsportes mit UL-Segelflugzeugen der 120-Kg-Klasse gelegt , sich u. A. der Ausbildung junger Piloten verschrieben und verfügt über eigene Flugzeuge für den Schulungsbetrieb.

Über 1000 Lizenzen für das „Genussfliegen ohne Leistungsdruck“ wurden seither für Segel- und Motorflug erteilt.

Die Sektion Motorflug des **DVLL** hat große Erfahrung darin, welcher Zulassungsweg für den jeweiligen Fall am besten geeignet und - auch für Einzelstücke und Amateurbauten - wirtschaftlich ist.

# Welche Flugzeuge gibt es fertig zu kaufen?

DULSV + VMLL = DVLL

Rebell  
mit  
B & S-Motor  
(Weller)



Swift  
(Aeriane  
mit und ohne  
E-Antrieb bzw.  
Verbrennungsmotor)



Rebell  
mit  
Sternmotor  
(Weller)



Aerolite 120  
(Vierwerk)



Uli  
(Weller)



Zigolo MG12  
(Bausatz; Aviad)



Song 120  
E-Motor  
oder  
Polini  
(Gramex)



Archaeopteryx  
mit und ohne  
E-Antrieb  
(Ruppert  
Composites)



DULSV + VMLL = DVLL



Weller Rebell



# Welche Flugzeuge gibt es in Kürze zu kaufen?

DULSV + VMLL = DVLL

## Relax 120

(Roland Air)



## Corsair

(Hollmann Engineering)



## Ultracruiser

### 120

(Metal Wings)



## Swan

(Modern Wings)



## Sherwood

### KUB

(Lanitz)



## Sirocco

(Parazoom)



## Merlin

### 100 ML

(TechProAviation)



## Elektro-Elf

(Ekolot)





Auch der Silent Glider ist inzwischen ein Dreiaxser

DULSV + VMLL = DVLL



Der Sound des Dreizylinder-Stern ist ein starker Kaufanreiz

DULSV + VMLL = DVLL

