

Piste frei für Ecolight-Flugzeuge

Langes Ringen um Zulassung in der Schweiz

Die Schweiz hat 1984 das Fliegen mit Ultraleichtflugzeugen verboten – weltweit ein Sonderfall. Mit viel Ausdauer haben Vertreter der Schweizer Leichtaviatik für einen Teil dieser Fluggeräte die Zulassung erkämpft. Die sogenannten Ecolight bringen wirtschaftliche und ökologische Vorteile. Diese neue Generation von Motorflugzeugen hat das Potenzial, gegen 30 Prozent der herkömmlichen Kleinflugzeuge zu ersetzen.

...e. Sie fliegen leise und sauber, sind leistungsfähig, sparsam im Betrieb und relativ günstig im Ankauf. Trotz diesen Vorteilen für den Flugsport und die Umwelt stiessen die Ecolight-Flugzeuge in der Schweiz auf harten politischen Widerstand. Nun wird am 1. Juli ein Ecolight mit Schweizer Immatrikulation zum offiziellen Erstflug abheben. In Kreisen der Leichtaviatik wird dieser Anlass als «historisches Ereignis» gefeiert. Während langer Jahre hatten Piloten und der Aeroclub der Schweiz (AeCS) gegen das Verbot von Ultraleichtflugzeugen gekämpft, welches der Bundesrat 1984 erlassen hatte. Die Definition der Kategorie «Ecolight» (siehe Kasten), 1997 lanciert durch die Projektinitianten Anton Landolt und Eugen Hostettler, brachte ein Umdenken in Gang. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) beauftragte die Swiss Microlight Flyers, einen Spartenverband des AeCS, mit einer Machbarkeitsstudie für Ecolight-Flugzeuge. Trotz guten Ergebnissen verfügte das BAZL im März 1998 den Abbruch des Projekts, da es bei Bundesrat Moritz Leuenberger auf Ablehnung gestossen war.

Hürdenlauf

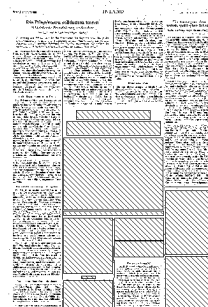
Eine überzeugende Präsentation von Ecolight-Flugzeugen vor der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt führte im Jahr 2000 zu neuem Auftrieb. Eine Studie des UVEK ergab ein massgebliches Potenzial zur Ablösung herkömmlicher Kleinflugzeuge durch die neue Generation in Leichtbauweise. Das UVEK verlangte nun ein Zusatzkonzept zur Förderung der umweltfreundlichen Ecolight. Im Herbst 2002 willigte Bundesrat Leuenberger in die Zulassung der in unseren Nachbarländern längst zertifizierten Leichtflugzeuge ein. Gleichzeitig hob der Umwelt- und Verkehrsminister hervor, dass die neue Kategorie einen Teil der konventionellen, umweltbelastenden Kleinflugzeuge ersetzen solle. Unerwünschten Mehrverkehr wolle man durch flankierende Massnahmen möglichst verhindern. Festgehalten wurde am Verbot für Ultraleichtflugzeuge, die nicht in die Kategorie der Ecolight fallen, wie motorisierte Hängegleiter und Drehflügler.

In enger Zusammenarbeit mit den Swiss Microlight Flyers, die ein Kompetenzzentrum für Eco-

light-Flugzeuge geschaffen hatten, begann das BAZL 2003 die Zulassung vorzubereiten. Durch die Reorganisation des Luftamts wurde das in Bern als nicht dringlich eingestufte Projekt der Leichtflugzeuge erneut sistiert. Ende 2004 stellte das BAZL in Aussicht, dass die Ecolight ab Mitte 2005 auch in der Schweiz betrieben werden können. Die Typenzertifizierung der Flugzeuge erfolgt unter der Oberaufsicht des BAZL durch die Zulassungsstelle Ecolight-Aircraft der Swiss Microlight Flyers.

Verschiedene Ecolight-Konstrukteure und -Hersteller, unter anderem aus der Schweiz, Deutschland, Italien, Tschechien und der Slowakei, wollen im Schweizer Markt Fuss fassen. Fünf verschiedene Flugzeugtypen befinden sich im Zulassungsverfahren, für eine ganze Reihe weiterer Modelle ist ein Interesse an der Zulassung angemeldet worden. Als potenzielle Käufer stehen Private, Motor- und Segelfluggruppen sowie Flugschulen im Vordergrund. Mit einem Kaufpreis von 70 000 bis 150 000 Franken – je nach Typ und Ausstattung – sind die Ecolight einiges günstiger als die in die Jahre gekommenen Klassiker der Kleinaviatik.

Die technisch hochentwickelten Ecolight verbrauchen 10 bis 15 Liter bleifreien Treibstoff pro Stunde. Eine Flugstunde kommt auf 100 bis 150 Franken zu stehen. Die herkömmlichen Kleinflugzeuge sind mit dem Verbrauch von 30 bis 40 Litern meist hoch verbleitem Treibstoff pro Stunde viel durstiger, entsprechend teurer und nachteiliger für die Umwelt.



Schulung und Umschulung

Auf den Flugplätzen Kägiswil und Beromünster soll künftig mit Ecolight geschult werden, die Motorfluggruppe Fricktal will sich als Zentrum für Ecolight positionieren. Sie hat eine Ikarus C42 gekauft. Dieses Flugzeug wird in Deutschland gebaut, die Pläne stammen von einem Schweizer Konstrukteur. Die Flugschule Fricktal-Schupfart, die der Motorfluggruppe angegliedert ist, bietet die Grundausbildung und die Umschulung auf Ecolight an. Nach Angabe des Vereinsvorstands herrscht bei den Mitgliedern der Motorfluggruppe reges Interesse für das neue Flugzeug.

Voraussetzung zum selbständigen Fliegen eines Ecolight sind eine Privatpiloten-Lizenz und die Einweisung auf das betreffende Flugzeugmuster. Der Flugbetrieb mit Ecolight untersteht den gleichen Vorschriften, wie sie für die übrigen Luftfahrzeuge gelten. Starts und Landungen sind nur auf bestehenden Flugplätzen erlaubt, das Schleppen von Segelflugzeugen ist gestattet.

www.ecolight.ch, www.fluesterschlepp.ch



Ecolight-Flugzeuge sind ab 1. Juli in der Schweiz zugelassen. Das Flugzeug des Typs Ikarus C42 zählt zu den ersten Modellen, die mit Schweizer Immatrikulation fliegen werden. (Bild Christian Beutler)

Was ist ein Ecolight?

ege. Ecolight sind moderne, leistungsfähige ein- oder zweiplätzig Serienflugzeuge in Leichtbauweise. Der Antrieb erfolgt durch Motoren mit niedrigem Treibstoffverbrauch, was sie wirtschaftlich und umweltfreundlich macht. Sie fliegen bleifrei und zum Teil bereits mit Elektromotor. Die Reisegeschwindigkeit erreicht bis zu 250 km/h. Ecolight bilden das obere Ende der weiten Palette von Ultraleichtflugzeugen. Sie haben deutsche Bauvorschriften (LTF-UL) zu erfüllen. Die Flächenbelastung muss mindestens 20 kg/m² betragen, als maximales Startgewicht gelten 472,5 kg. Die Leistung liegt je nach Muster bei 80 bis 100 PS, erlaubt sind höchstens 121 PS. Der Geräuschpegel darf 65 Dezibel nicht überschreiten. Ecolight eignen sich für das Schleppen von Segelflugzeugen. Dieser Einsatz wird durch das Buwal unterstützt, da sie deutlich weniger Lärm verursachen als konventionelle Schleppflugzeuge.