

Präsident SFVS  
E. Blumer  
31.01.2008

## **Stellungnahme zu den Stakeholder Involvement Ecolight des BAZL**

### **1. Einleitung**

Der SFVS begrüsst die Initiative des BAZL mittels „Stakeholder Involvements“ allen interessierten Kreisen die Möglichkeit zur Stellungnahme bei den Neuerungen zu gewähren. Der SFVS nimmt gerne Stellung zu den zwei Themen:

- a) Swiss additional requirements for gliding towing by means of Ecolight Aircraft
- b) Swiss additional requirements for Motorglider certified/validated as Ecolight Aircraft.

### **2. Generelles**

Der SFVS hat die Absicht des BAZL, bei der Zulassung der Ecolight in der Schweiz die Deutsche LTF-UL als Basis zu verwenden, allgemein begrüsst. Die Deutschen Zulassungen werden seriös und basierend auf jahrelangen Erfahrungen vorgenommen. Verschärfte Anforderungen für die Zulassung in der Schweiz sollten nur in Ausnahmefällen und bei begründeten schweren Vorkommnissen vorgenommen werden.

Die Ecolight Flugzeuge sind nach Industrie- und nicht nach FAR-, JAR- oder CS Standard gebaut. Die Differenzen zu den, nach Luftfahrtstandard zertifizierten Flugzeugen und die damit zusammenhängenden Einschränkungen und Erleichterungen, müssen den Haltern und Benutzern bekannt sein. Es ist Sache der Operationen, die Piloten auf diese Unterschiede hinzuweisen und mit der Benutzung der Ecolight Flugzeug vertraut zu machen.

Der Versuch die Zulassung und den Betrieb der Ecolight Flugzeug mit zusätzlichen Auflagen in der Schweiz „sicherer“ zu machen erachten wir als völlig untauglich. Die Schweiz hat auf Grund der sehr späten Zulassung kaum Erfahrungswert im Umgang mit Ecolight Flugzeugen. Somit können ergänzende Auflagen höchstens in Zusammenarbeit mit der Zulassungsstelle in Deutschland gemacht werden, da diese Stelle über das notwendige Erfahrungspotential verfügt um praxisgerechte Lösungen zu finden.

Einseitige Schweizer Vorschriften können und werden die Hersteller kaum nachvollziehen, denn dazu ist der Schweizer Markt viel zu klein. Es müsste davon ausgegangen werden, dass die Schweizer Ecolight-Kunden vom europäischen Markt ausgeschlossen wären, was eindeutig dem LUPO (Pt 3.2.7) widerspricht.

Unklar für uns sind der Grund und der Zeitpunkt der Veröffentlichung neuer verschärfte Zulassungsbestimmungen. Als vorbildliches Bundesamt wird das BAZL diese verschärfte Vorschriften sicher nur für Flugzeuge anwenden wollen, die sich neu um eine Zulassung in der Schweiz bemühen. Flugzeuge, die bereits einen Antrag auf Zulassung gestellt haben müssen aus Gründen von Treu und Glauben von diesen zusätzlichen Bestimmungen befreit werden (keine Änderung der Spielregeln während des Spiels). Damit entsteht aber wiederum eine unfaire und marktverfälschende Situation für neue innovative Flugzeuge, für die der Schweizer Markt geschlossen wäre.

### 3. Stellungnahme zu den Swiss additional requirements for glider towing

#### Engine

Punkt 1: Unter Beachtung der „Remarks“ muss nur der Propeller, aber nicht der Motor zertifiziert sein. Gemäss unserem Kenntnisstand sind aber die Propeller ebenso wie die Motoren meistens nicht zertifiziert. Beim MCR 01, der sich als bestes und sicherstes Schleppflugzeug für schwere Segelflugzeuge auf kleinen und oder hohen Plätzen erwiesen hat, gibt es anscheinend keine zertifizierten Propeller, die sich zum Schleppen eignen und vom Gewicht her tragbar sind.

Nach Auskunft im DAeC gab es bisher keine Schleppunfälle in Deutschland, die wegen eines Propellerproblems verursacht wurden.

**Antrag:** Der Punkt 1 ist ersatzlos zu streichen.

Punkt 2: Dazu können wir keine Stellung beziehen, da unklar formuliert. Wir nehmen an, dass es sich nur um eine Forderung bei der Erstzulassung eines Typs handelt. Nach unseren Kenntnissen verlangt ROTAX 25 h sorgfältiges Fliegen vor dem ersten Schlepp.

#### Structure

Punkt 1: Wir sehen keinen Unterschied bezüglich der Belastung der Struktur zwischen Ecolight Normalbetrieb inklusive Schulung und Schlepp. Schlepppiloten sind normalerweise gut trainiert und können sorgsamer mit dem Flugzeug umgehen als wenig trainierte Piloten.

**Antrag:** Weitergehende Bestimmungen als LTF-UL lehnen wir ab.

#### Design and construction

Punkt 1: Wir unterstützen die Forderung nach einer rasch funktionierenden Möglichkeit zum Klinken. Damit aber neue innovative Möglichkeiten, die sich positiv auf die Sicherheit auswirken, eingesetzt werden können beantragen wir:

**Antrag:** a) The release mechanism must be demonstrated by ground testing

Punkt 2: Auch hier beantragen wir die Anforderungen des Einziehsystems zu öffnen. Die von AeCS, BAZL und BAFU unternommenen Anstrengungen im Projekt Flüsterschlepp „effizienter“ wären sonst wertlos geworden.

**Antrag:** Die Forderung „it must be of an approved type“ ist zu ersetzen mit „the function must be demonstrated on ground and in flight.“

#### Power plant

Dazu müssen sich die Hersteller der Motoren und der Flugzeuge äussern. Aber auch hier verweisen wir auf die jahrelangen Erfahrungen dieser Flugzeuge auch in wärmeren Ländern.

**Antrag:** Weitergehende Vorschriften als die Deutsche LTF-UL erachten wir für die Schweiz als unnötig.

#### Operating information

Diese Informationen decken sich mit den Informationen für das Schleppen mit den üblichen zertifizierten Schleppflugzeugen. Eine seriöse Ausbildung der Schlepppiloten ist auch bei den

Ecolight Schleppern notwendig und wird vom SFVS klar unterstützt. Wobei zu bemerken ist, dass nach bisherigen Erfahrungen der Schlepp mit den Ecolight Flugzeugen gesamthaft sicherer ist als mit den herkömmlichen Schleppern und dem viel grösseren Downwash.

#### 4. **Stellungnahme zu „Swiss additional requirements for Motorglider certificated/validated as Ecolight Aircraft**

Die European Gliding Union (EGU) hat EASA auf die unsinnige Differenz zwischen UL Segelflugzeugen (120 kg resp. 140 kg structural mass) und UL Motorflugzeugen (300 kg resp. 450 kg MTOM) aufmerksam gemacht und beantragt den „Annex II to Regulation 1592 / 2002“ zu ändern und die Segelflugzeuge den Motorflugzeugen gleichzustellen. Die EASA hat die beantragte Änderung abgelehnt.

Deshalb waren die Hersteller von UL Segelflugzeugen weiterhin gezwungen diese für den europäischen Markt mit einem Motor auszurüsten.

Es ist korrekt, dass die LTF – UL den Einsatz der motorisierten UL Segelflugzeuge nicht abdeckt.

Der Verfasser dieses Berichtes hat selber in Südfrankreich mit Piloten solcher Flugzeuge gesprochen. Dabei wurden die Segel Eigenschaften dieser UL Segelflugzeuge allgemein gelobt.

Wir begrüßen die Initiative des BAZL, diese UL Segelflugzeuge in der Schweiz zu zulassen und im Gegensatz zu D auch eine richtige Segelflug-Lizenz zu verlangen. Ob die geforderten Spezifikationen angemessen und sinnvoll sind wollen wir nicht beurteilen. Wir wissen von den in D geltenden Ergänzungen der LTF-UL für Segelflugzeuge in Anlehnung an CS22. Diese Praxis hat sich in D gemäss unseren Informationen bewährt.

Wir empfehlen deshalb dringend von einer Schweizer Insellösung abzusehen und diese Zulassung gemeinsam mit den Nachbarländern zu regeln. Kein Hersteller wird nur für den Schweizer Markt Flugzeuge bauen. Wenn also die Schweizer Regeln strikter sind als die der umliegenden Länder, so würde das faktisch den Ausschluss dieser Kategorie Flugzeuge in der Schweiz bedeuten. In Anbetracht der Umweltfreundlichkeit dieser Flugzeuge wäre dies eine unverständliche und ungerechtfertigte Massnahme.

**Antrag:** Die „Requirements for Motorglider certified/validated as Ecolight aircraft“ sollen gemeinsam mit den umliegenden Ländern, mindestens aber mit Deutschland gemacht werden.

Mit Interesse warten wir auf die Auswertung dieser Stakeholder Vernehmlassung. Wir sind jederzeit auch gerne bereit im Gespräch unsere Stellungnahme weiter zu erläutern.

Mit freundlichen Grüssen

Präsident SFVS  
E. Blumer