

Leichtes Luftsportgerät ,120 kg Klasse

Seit Januar 2010 gibt es eine neue Ultraleicht-Klasse auch ausserhalb Motorschirm Geräten , UL`s bis [120 kg](#)

Leermasse (inkl. Gurtzeug, Rettung, leerer Tank, ohne Pilot) sind von der **Muster- und Verkehrszulassungspflicht** befreit.

Diese Geräte heissen dann "[leichte Luftsportgeräte](#)".
An die Stelle der [Zulassung](#) tritt eine **Musterprüfung**.

Lizenzen für diese leichten Luftsportgeräte werden unbefristet erteilt und für die Erteilung ist kein medizinisches Tauglichkeitszeugnis erforderlich.

Somit ist zum einen sowohl der Pilotenschein / dessen Ausbildung erleichtert worden, als auch der Scheinerhalt ist wesentlich einfacher.

Wer kein negatives medical erhält, oder auch gar kein medical (Fliegertauglichkeit) "probiert" hat ... darf somit legal fliegen.

Hat man allerdings das medical aufgrund irgendwelcher Probleme mal **nicht** mehr bekommen, darf man auch kein 120 Gerät mehr fliegen.

Die sogenannte Jahresnach-[Prüfung](#) (technischer Jahres-Check des Gerätes) darf bei vielen Geräten der Eigner

selber machen / machen lassen. Ob man das selber darf oder nicht steht in der Betriebsanleitung / Musterprüfung des Herstellers.

Es gibt aber nur sehr wenige Hersteller bei denen man einmal im Jahr mit dem Gerät vorstellig werden muss, damit man wieder ein Jahr fliegen darf. Das ist eigentlich nur bei Geräten über [120 kg](#) Leergewicht der Standart, da muss eine Prüfer seinen Stempel alle 12 Monate draufmachen damit das Gerät legal geflogen werden darf.

Das Leichte Luftsport- Gerät muss **leer + abflugbereit**, ohne Sprit, ohne Pilot unter [120 kg](#) wiegen.

Das ist Punkt 1

Wenn das gegeben ist, darf ein deutscher [Moschi](#)-Schein-Inhaber damit fliegen.
ZUSÄTZLICH muss das [MTOW](#) dann natürlich auch unter dem Gewicht sein, für das der Schirm auch freigegeben ist.

(seit [DGAC](#) Anerkennung 2014).

Ob das Gerät eine deutsche Musterprüfung hat oder nicht ist erst mal egal solange es den deutschen Gesetzen und Regeln entspricht.

Denn es ist **IMMER AUSSCHLIESSLICH** der Pilot der verantwortliche ...er muss **BEIDE** Gewichte (Leer und Abflug-Gewicht) jederzeit passend haben.

Falls z.B. die [120 kg](#) Leergewicht überschritten sind, darf er das Fluggerät nicht mehr bewegen, da es dann eine Muster**ZULASSUNG** benötigt **UND** der Pilot auch einen anderen Schein haben muss (mit min. Flugstunden, aktuell gültigem Medical und jährlicher Nachflugprüfung des Gerätes (JNP).

Wenn das Gerät keine deutsche Musterprüfung hat **UND** unter [120 kg](#) leer wiegt, **DARF** der Pilot bis zum eingetragenen [MTOW](#) des [DGAC](#) - Schirmes beladen und fliegen.

Wenn es über [120 kg](#) leer wiegtdarf ein "normaler" [Moschi](#) Pilot (mit dem kleinen Schein) das Gerät **NIEMALS** fliegen, egal was der Schirm dürfte / kann oder nicht.

Die einzige legale Chance ein "schweres Motorschirm-[Trike](#) " über [120kg](#) Leergewicht fliegen zu dürfen ist...
:

Ein Gerät mit aktueller deutscher Muster-**ZULASSUNG** vom [LBA](#) (wie z.b. Exitor oder Flugzeuge und Tragschrauber) **UND** den aktiven „ GROSSEN " [Moschi](#)-SCHEIN zu besitzen, siehe oben... also auch mit Medical, JNP, Flugstunden ... usw usw....

NUR wenn er diese Kombi hat, darf er etwas **zugelassenes** fliegen über [120kg](#) Leergewicht .
(muss aber natürlich auch die Musterzulassungs -Daten und [MTOW](#) beachten ...)