

BZG. 2. Juli 2005

«Meilenstein für die Luftfahrt»

Es ist leicht, verbraucht wenig Benzin und darf nun offiziell in der Schweiz starten und landen: Gestern hat das erste Ecolight-Flugzeug von Bleienbach abgehoben. Das Interesse der Medien war entsprechend gross.

Nicht in Zürich-Kloten, auch nicht in Genf oder Bern-Belp war der «historische Moment» zu erleben. Nein. Auf dem kleinen Flugplatz Bleienbach. Fotografen, Schreibende, Stativträger und Kameramänner aus der ganzen Schweiz und sogar aus Deutschland kamen, um den offiziellen Erstflug eines in der Schweiz immatrikulierten Ecolight-Flugzeugs mitzuerleben. Gestern, kurz nach 15 Uhr, war es soweit. Symbolisch durfte Beat Neuenschwander, Präsident des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS), ein Band durchschneiden und den «Eurostar HB-WAC» auf die holprige Graspriste schicken.

Eine neue Generation

Acht Jahre Projektarbeit sind damit zu Ende. Der 1. Juli 2005 ist wegweisend, «ein Meilenstein für die Schweizerische Luftfahrt», sagte Neuenschwander vor den Medien.

Die Bezeichnung «Ecolight» wurde 1997 als Ersatz für den politisch negativ behafteten Begriff «Ultraleichtflugzeuge» gewählt. Mit den «fliegenden Rasenmähern» von damals haben die Maschinen allerdings wenig zu tun. «Ecolight» ist eine neue Ge-



Andreas Marbot

Take-off für den «Ecolight» (v.l.): Rainer Zgraggen, Präsident Aero-Club Langenthal, und Anton Landolt, Präsident Swiss Microlight Flyers, haben das erste Leichtflugzeug in die Lüfte geschickt.

neration von Kleinflugzeugen, die markant leiser und deutlich verbrauchsärmer fliegt. Für die Herstellung werden ultraleichte Baustoffe verwendet, das Gesamtgewicht für Einsitzer darf maximal 322,5 Kilogramm, für Doppelsitzer 472,5 Kilogramm betragen. Geflogen wird ausschliesslich mit Bleifreimotoren.

Im Dezember 2002 nahm das Bundesamt für Zivilluftfahrt

(BAZL) die notwendigen Prüfungen für eine Zulassung in Angriff. Ein Jahr später wurde das Projekt dann allerdings sistiert.

«Nach dem Flugzeugabsturz in Überlingen musste das BAZL seine Prioritäten anders setzen. Das war hart für uns», gesteht Anton Landolt, Präsident von Swiss Microlight Flyers, einem Spar-

tenverband des Aero-Clubs. Umtenverband des Aero-Clubs. Umso erfreulicher für ihn, dass es

nun doch noch innert nützlicher Frist geklappt hat mit dem «Jungferflug» der «HB-WAC».

«Der Link ist ideal»

Aber warum gerade Bleienbach? «Der Link Bleienbach-Ultraleichtflugzeuge ist ideal», findet er. Schliesslich habe es hier in letzter Zeit auch Beschwerden wegen Lärmemissionen gegeben. «Mit Ecolight-Flugzeugen

könnten diese minimiert werden.» Und ab wann verfügt der Aero-Club Langenthal über solche Flugzeuge? Für Präsident Rainer Zgraggen eine Frage der Zeit: «Wir könnten uns vorstellen, ein Ecolight-Schulungsflugzeug und ein Schleppflugzeug anzuschaffen - aber erst dann, wenn andere Maschinen ersetzt werden müssen.»

STEBAN SCHNEIDER