



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Sicherheit Flugtechnik

EINGEGANGEN

26. Jan. 2022

Erl.....YB.....

CH-3003 Bern

BAZL; roc

POST CH AG

**A-PRIORITY**

AERO-CLUB DER SCHWEIZ  
Zentralsekretariat  
Lidostrasse 5

CH-6006 LUZERN

Aktenzeichen: BAZL-003-1/11/8/3

Geschäftsfall:

Ihr Zeichen: Rép. 1/2021

Ittigen, 25. Januar 2022

### Umsetzung des AIC 003/2021 B

Sehr geehrter Herr Burkhardt, sehr geehrter Herr Ribaux

Wir bestätigen den Empfang Ihres Schreibens vom 5. November 2021 und danken Ihnen für Ihre konstruktiven Ansätze für die technische und administrative Überwachung von im Ausland registrierten Ultraleichtflugzeugen für die Benützung des schweizerischen Luftraumes.

Wir haben Ihre Rückmeldung sorgfältig geprüft und zusammen mit unserem Vorgehen in Form eines CRD "Comment Response Document" dargestellt. Wir hoffen, Ihnen mit unseren Lösungen (siehe Anpassung / Änderung BAZL) die gewünschte Flexibilität zu Ihren Anliegen gezeigt zu haben. Die Anpassungen auf unserer Seite werden bis spätestens 1. April 2022 umgesetzt, das neue AIC wird voraussichtlich am 21. April 2022 in Kraft treten.

Bei Fragen zu unseren unten aufgeführten Anmerkungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Gianmario Giacomelli, Vizedirektor  
Leiter Abteilung Sicherheit Flugtechnik

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Daniela Schüpbach, Dr. iur., Advokatin  
Leiterin Sektion Standardisierung, Sanktionswesen  
und Register

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Christophe Roueche

3003 Bern

Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen

Tel. +41 58 464 40 35 Fax +41 58 465 80 32



Alle Kommentare/Vorschläge von AECS und SMF wurden zusammen mit den Antworten des BAZL in dieses CRD aufgenommen.

Als Antwort auf diese Kommentare wurde die folgende Terminologie verwendet:

- AKZEPTIERT - Der Kommentar wurde vom BAZL vollständig genehmigt und dieser Vorschlag wird entsprechend angepasst / modifiziert.
- TEILWEISE AKZEPTIERT - Der Kommentar wird vom BAZL nur teilweise genehmigt, dieser Vorschlag wird teilweise angepasst / modifiziert.
- ERHALTEN - BAZL bestätigt den Eingang des Kommentars, ist jedoch der Ansicht, dass keine Änderung des bestehenden Verfahrens erforderlich ist.
- NICHT AKZEPTIERT - Kommentar wird nicht vom BAZL geteilt und wird nicht überprüft.

BAZL Vorgehen:	AECS/SMF Vorschlag:	Entscheid BAZL	Anpassung/Änderung BAZL:
<b>1. Bewilligungsmöglichkeit mit Anfrage anfangs Jahr. Die Bewilligung wird verrechnet.</b>	<i>1. Durch das Ausstellen einer Bewilligung erhält das BAZL die Möglichkeit der flächendeckenden Aufsicht über die betroffenen UL. Ein einfach ausgestaltetes Gesuchsformular mit der Möglichkeit zur elektronischen Einreichung zusammen mit eingescannten Beilagen ist zeitgemäss.</i>	1. Akzeptiert	Die Umsetzung in diese Richtung wurde bereits seit 2020 angedacht im Rahmen der Digitalen Transformation. Sobald das BAZL über ein Internet Service Portal (Webclient) verfügt, wird die Abwicklung der Bewilligung im Sinne des AECS aufgelegt.



<p><b>2. Bewilligung wird erteilt, wenn:</b></p> <p>2.1 Muster ist in der CH anerkannt, siehe BAZL-Liste;</p>	<p><i>2. Erfordernisse für die Bewilligungsfähigkeit</i></p> <p>2.1 <i>Es ist unbestritten, dass nur diejenigen Flugzeugmodelle bewilligungsfähig sind, welche sich auf der BAZL-Liste befinden.</i></p>	<p>2.1 Akzeptiert</p>	<p>Keine Massnahme, da keine Differenz.</p>
<p>2.2 Lufttüchtigkeitszeugnis einschließlich der Einschränkungen oder Flugzulassung einschließlich der Auflagen;</p>	<p>2.2 <i>Lufttüchtigkeitszeugnis der ausstellenden Behörde bzw. der delegierten Organisation inkl. Allfällig vorhandene Auflagen und Einschränkungen.</i></p>	<p>2.2 Akzeptiert</p>	<p>Keine Massnahme, da keine Differenz.</p>
<p>2.3 Lärmzeugnis, wenn anwendbar;</p>	<p>2.3 <i>Lärmzeugnis, sofern aus dem Datenkennblatt der maximale Schallpegel für das betroffene Luftfahrzeug nicht klar ersichtlich ist.</i></p>	<p>2.3 Teilweise akzeptiert</p>	<p>Das Lärmzeugnis des einzelnen Luftfahrzeugs muss nur eingereicht werden, wenn ein solches vorhanden ist. Datenkennblatt kann für die Aufnahme des Musters auf die BAZL Bewilligungsliste eine Rolle spielen. Keine Massnahme notwendig.</p>
<p>2.4 Eintragungszeugnis;</p>	<p>2.4. <i>Eintragungszeugnis der ausstellenden Behörde bzw. der delegierten Organisation.</i></p>	<p>2.4 Akzeptiert</p>	<p>Keine Massnahme, da keine Differenz.</p>
<p>2.5 Instandhaltungsnachweis, inkl. "annual inspection";</p>	<p>2.5 <i>Instandhaltungsnachweis, woraus hervorgeht, dass das betroffene Luftfahrzeug mindestens alle 24 Monate einer Inspektion durch einen akkreditierten Mechaniker (Part M66 oder Prüferklasse 5) unterzogen wurde. Bemerkung: Aufgrund der schwachen Flugzeitenleistung der betroffenen Luftfahrzeuge genügt eine Unterhaltsinspektion alle 24 Monate analog der Regelung von Austrocontrol für UL.</i></p>	<p>2.5 Akzeptiert</p>	<p>Eine differenzierte Handhabung der Instandhaltungsnachweise der ausländische LFZ der Sonderkategorie macht Sinn. Massnahme: Jährliche «Annual inspection» wird im BAZL-Internet als «sofern anwendbar» ausgewiesen.</p>



<p>2.6 Deklaration, dass Luftfahrzeug nur im lufttüchtigen Zustand in Verkehr genommen wird;</p> <p>2.7 Dritthaftpflichtversicherung.</p>	<p>2.6 <i>Auf die geforderte Deklaration, dass das Luftfahrzeug nur in lufttüchtigem Zustand in Verkehr genommen wird, ist ersatzlos zu verzichten. Diese Deklaration ist nicht ziel führend und hat einzig zum Zweck, allfällige Haftpflichtansprüche gegen das BAZL zu verhindern. Die oben geregelten Punkte genügen vollständig für eine möglichst hohe technische Sicherheit der betroffenen Maschinen und somit eine Absicherung des BAZL in haftpflichtrechtlicher Hinsicht.</i></p> <p>2.7 <i>Nachweis der Dritthaftpflichtversicherung</i></p>	<p>2.6 Akzeptiert</p> <p>2.7 Akzeptiert</p>	<p>Massnahme: Ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis oder gültige Fluggenehmigung des Immatrikulationslandes bestätigt die Lufttüchtigkeit des einzelnen LFZ. Keine weiteren Massnahmen.</p> <p>Keine Massnahme, da keine Differenz.</p>
<p><b>3. Inhalt des Bewilligungstextes:</b></p> <p>Diese Sonderbewilligung ist <u>pro Luftfahrzeug</u> für 2 Monate im Kalenderjahr gültig. Eine Unterteilung in 8 Kalenderwochen (oder maximal 30 Einzeltage) auf der Basis einer Selbstdeklaration ist gestattet.</p>	<p><b>3. Inhalt des Bewilligungstextes / Zeitliche Limitierung:</b></p> <p><i>Die angedachte zeitliche Limitierung des Flugbetriebs pro Luftfahrzeug für 8 Kalenderwochen oder 30 Tage pro Jahr wird kategorisch abgelehnt. Zudem bestehen 8 Kalenderwochen aus 60 Tagen und nicht aus 30.</i></p> <p><i>Die betroffenen Luftfahrzeuge sind ausnahmslos deutlich weniger umweltbelastend als die in der Schweiz nach bestehenden EASA-Normen immatrikulierten Maschinen. Durch die bislang praktizierte ablehnende Haltung des BAZL gegenüber Ultraleichtflugzeugen mit Verbrennungsmotor konnte der erhoffte Substitutionseffekt, dass Piloten grösserer Maschinen auf UL umsteigen und</i></p>	<p>3. Teilweise akzeptiert</p>	<p>Massnahme: Diese Sonderbewilligung wird <u>pro Luftfahrzeug</u> für 2 Monate im Kalenderjahr gültig.</p> <p>Eine Unterteilung in 8 Kalenderwochen (oder maximal 30 Einzeltage) ist gestattet. Folgende Kombinationen sind möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 Monat &amp; 4 Einzelwochen</li> <li>- 1 Monat &amp; 30 Einzeltage</li> <li>- 4 Einzelwochen &amp; 30 Einzeltage</li> </ul> <p>Ergänzende Aufsicht für die Kontrolle der möglichen Unterteilung: Einreichen einer Kopie des Flugreisebuches für die Erneuerung der Jahresbewilligung.</p> <p>Für die Kontrolle können zusätzlich Transponderdaten, Piloten «Logbook»,</p>

	<p><i>damit wesentlich ökologischer fliegen, bisher leider noch gar nicht eintreten.</i></p> <p><i>Anlässlich der Besprechung vom 10.09.2021 mit der Amtsleitung wurde mehrmals der (nicht publizierte) SUST-Rapport über den Unfall vom 29. Dezember 2018 in Arosa mit einem französisch immatrikulierten UL des Modells Savage zitiert und als Begründung aufgeführt, dass dem BAZL von der SUST empfohlen wurde, die UL-Szene besser zu kontrollieren. Gegen diese Empfehlung gemäss den in Ziffer 2 vorstehend aufgeführten Bedingungen ist nichts einzuwenden.</i></p> <p><i>In dem in Frage stehenden vorpublizierten SUST-Bericht, welcher dem BAZL vorliegt, aber den Besprechungsteilnehmern von AeCS und SMF nicht zur Verfügung gestellt wurde (!), wird die durch das BAZL im AIC 003/2021 B eingeführte zeitliche Limitierung indessen mit keinem einzigen Wort erwähnt, geschweige denn gefordert. Im Lichte der Betriebssicherheit der Flugzeuge und des fortlaufenden Pilotentrainings ist eine zeitliche Limitierung absolut kontraproduktiv, ja sogar gefährlich.</i></p> <p><i>Auch der vom BAZL angeführte politische Wille, UL in der Schweiz aus Umweltschutzgründen so gut wie möglich zu beschränken, greift nicht, da Flugzeuge der UL-Kategorie rund 1/3 des Treibstoffes konventioneller Flugzeuge der Leichtaviatik benötigen und 2- bis 4-mal weniger Lärmemissionen produzieren. Gespräche mit Vertretern der SUST zu möglichen Auswirkungen des AIC 003/2021 B haben zudem gezeigt, dass auch seitens der SUST eine zeitliche Limitierung abgelehnt wird und bei nächster sich</i></p>		<p>Start- und Landelisten von Flugplätzen und Statistikdaten beigezogen werden. Sollten Übertretungen festgestellt werden, wird die Jahresbewilligung nicht erneuert. Rechtliche Schritte werden dazu eingeleitet.</p> <p>Flüge mit Jahresbewilligung müssen mit einem Flugreisebuch in der CH-Luftraum dokumentiert werden. Ein solches wird bei der Erstaussstellung bei Bedarf mitgeliefert.</p> <p>Es gibt äquivalente umweltfreundliche LFZ, die in der Schweiz nach EASA oder nach nationalen Normen zugelassen sind.</p> <p>Die LFZ die nicht nach EASA oder nationalen Vorschriften zugelassen und unterhalten sind, haben andere Regeln und Vorschriften.</p> <p>Es ist grundsätzlich nicht vorgesehen, dass ausländisch registrierte Luftfahrzeuge der Sonderkategorie eine Substitution der ordentlich zugelassenen Flugzeuge darstellen soll.</p> <p>Die aufgeführten Rahmenbedingungen zur Benutzung des CH-Luftraum berücksichtigen mehrere Aspekte wie zum Beispiel: Die spezifische, geographische Situation der Schweiz, wie auch die Dichte der Bevölkerung und die Emissionsempfindlichkeit.</p>
--	---	--	---



	<p><i>bietender Gelegenheit in einem Rapport moniert würde.</i>  <i>Viele in der Schweiz immatrikulierte ausländische UL bestehen aus Haltergemeinschaften.</i>  <i>Eine zeitliche Limitierung bei z.B. 3 Haltern würde die maximale Flugtätigkeit pro Pilot auf 10 Tage pro Jahr beschränken. Um diese prohibitive Limite zu umgehen, würden Piloten vermehrt eigene Flugzeuge kaufen und die Haltergemeinschaften verlassen, was aus ökologischen Überlegungen wiederum völlig unsinnig wäre, da mehr statt weniger UL in der Schweiz fliegen würden.</i></p>		<p>Aus diesem Grund sind wir der Meinung, dass eine Unterteilung in 8 Kalenderwochen (oder maximal 30 Einzeltage) adäquat ist. Diese Zeitlimitierung gilt nur wenn das Luftfahrzeug in der Schweiz operiert wird, selbstverständlich kann und sollte der Grossteil der Flüge (auch Trainingsflüge) im Ausland durchgeführt werden.</p>
<p><b>4. Benützung des schweizerischen Luftraumes durch ausländische Ultraleicht-/Microlight-/Ecolight-Flugzeuge</b></p> <p>Luftfahrzeuge der Sonderkategorien ohne Lufttüchtigkeitszeugnisse (wie insbesondere für Microlight, Ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé etc.) dürfen grundsätzlich nur im Luftraum des Registerstaates betrieben werden. Im Einzelfall können Sonderrechte für den Einflug solcher Luftfahrzeuge gewährt werden. Ausländische Ultraleichtflugzeuge bedürfen für den Betrieb in der Schweiz grundsätzlich einer Sonderbewilligung für die Benutzung des schweizerischen Luftraumes.</p>	<p><i>4. Überflüge von ausländischen UL ohne geplante Landung in der Schweiz.</i></p> <p><i>Das vom BAZL angedachte Bewilligungserfordernis für die Überquerung des Schweizerischen Luftraums wird abgelehnt, und zwar aus administrativen und finanziellen Überlegungen sowie Gründen der Sicherheit. Die Schweiz liegt mitten in Europa und ist ausnahmslos von Ländern umgeben, die UL-Luftfahrzeuge zum Betrieb zulassen. Sowohl die Topografie als auch oftmals die vorherrschenden Wetterlagen erfordern eine Durchquerung der Schweiz, z.B. zum Besuch der Messe in Friedrichshafen. Für einen einmaligen Überflug die ganzen administrativen Hürden und eine Gebühr von CHF 240.— zu verlangen, ist prohibitiv und würde somit einer gerichtlichen Überprüfung nicht Stand halten. Die Folge von dieser Regelung wäre, dass UL-Flug-</i></p>	<p>4. Nicht akzeptiert</p>	<p>Diese Handhabung der Bewilligung gilt für alle ausländischen LFZ der Sonderkategorie. Ausgenommen sind gemäss ECAC Empfehlungen folgende LFZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Luftfahrzeuge der Kategorie Antik/Historisch <u>ECAC/35-1</u></li> <li>• Eigenbauluftfahrzeuge <u>INT S/11-1</u></li> </ul> <p>Vorgehen BAZL ist entsprechend ICAO «Doc 9760 Airworthiness Manual» Art. 5.3.2.</p> <p>Für Sonderbewilligungen mit einer Gültigkeit bis zu einer Woche wird CHF175.- verrechnet.</p>

	<p><i>zeuge vermehrt mit abgeschaltetem Transponder die Schweiz durchqueren würden, was stark negative Auswirkungen auf die Sicherheit im Schweizerischen Luftraum hätte und auch unsererseits absolut unerwünscht ist. Rücksprachen mit der DGAC zu diesem Punkt haben zudem ergeben, dass die DGAC sofort auf Departementsebene UVEK intervenieren wird, falls administrative und finanzielle Hürden den Überflug des Schweizerischen Luftraums durch französische UL faktisch verhindern würden.</i></p>		
--	---	--	--

- END -