



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sicherheit Flugtechnik

Anpassungen VLL und Luftfahrzeuge der Sonderkategorie

Dr. iur. Daniela Schüpbach, Advokatin

14.11.2023



Inhalt

- Bisherige Anpassungen (Sonderkategorie Historisch)
- Künftige Regulierung VLL
- Künftige Regulierung Anhänge zur VLL



Bisherige Anpassungen (1/3)

Einschränkungen Einsatzbereich Sonderkategorie Historisch:

- Maximal 9 Insassen, davon maximal 6 Passagiere (4.2 Anhang 3 VLL).
- Auch für ausländische Luftfahrzeuge, die in die Schweiz einfliegen / Notifikation eines Vorbehalts an ECAC.



Bisherige Anpassungen (2/3)

Einschränkungen in der Operation:

- Luftfahrzeuge der Unterkategorie Historisch sowie solche der Standardkategorie, welche nicht über einen Inhaber der Musterzulassung verfügen (orphan) dürfen nicht für gewerbsmässige Personentransporte eingesetzt werden (Art. 101 LFV).
- Dies gilt EU-seitig bereits aufgrund der Anforderungen des EU-Rechts an gewerbsmässig eingesetzte Luftfahrzeuge (CofA nach Part-21 der VO (EU) Nr. 748/2012 notwendig).



Bisherige Anpassungen (3/3)

Einschränkungen in der Operation:

- Bei entgeltlichen Flügen mit Luftfahrzeugen der Sonderkategorie müssen die Passagiere vor Abflug über die Besonderheiten der Zulassung des Luftfahrzeugs informiert werden (Art. 100 Abs. 3 LFV).
- Karenzfrist von 30 Tagen zur Teilnahme an Vereinsflügen (langjährige Praxis wird damit unverändert kodifiziert, Art. 100 Abs. 1^{bis} LFV).



Vorgesehene Anpassungen

Hintergrund

- Überprüfung der Verordnungen des UVEK, welche die Bereiche Musterzulassung, Herstellung, Lufttüchtigkeit und Instandhaltung über nicht vom europäischen Luftrecht erfassten Luftfahrzeuge regeln.
- Erleichterungen, die dem Part-M Light entlehnt sind.
- Berücksichtigung «Safety Continuum».
- Weitere Verschärfungen bei der Sonderkategorie Historisch im Nachgang des Absturzes der Ju-52.



VLL Anpassungen (1/4)

- Die Lufttüchtigkeit wird grundsätzlich in der VLL geregelt. Besondere Instandhaltungsvorschriften für die einzelnen Sonderkategorien werden in den entsprechenden Anhängen geregelt (Art. 3 VLL).
- Die Herstellung von Luftfahrzeugen der Sonderkategorie richtet sich neu nach den Anhängen der VLL, wo teilweise besondere Herstellungsvorschriften eingefügt wurden (Art. 4 VLL).



VLL Anpassungen (2/4)

- Technische Akten in elektronischer Form sind auch für non-EASA Luftfahrzeuge möglich (Art.19 VLL).
- Elektronische Flugreisebücher sind künftig möglich. Materielle Voraussetzungen für die verwendeten Computersysteme sind ein gesicherter Zugang sowie die Nachvollziehbarkeit von Änderungen (Art. 20 VLL).
- Bordpapiere können auch in elektronischer Form mitgeführt werden (Art. 22 Abs. 1 VLL).



VLL Anpassungen (3/4)

- Abweichung von den empfohlenen Betriebszeiten und Instandhaltungsanweisungen mittels Selbstdeklaration bei Flugzeugen bis zu einer MTOM von 2730 kg und Helikoptern bis 1200 kg (Art. 25 Abs. 2^{bis} VLL).
- Nur noch komplexe Instandhaltungsarbeiten an Flugzeugen mit einer MTOM über 2730 kg (bislang ab 1200 kg) und Helikoptern über 1200 kg (bislang generell bei Helikoptern) müssen in einem Instandhaltungsbetrieb ausgeführt und bescheinigt werden (Art. 32 VLL).
- «Pilot/Owner-Maintenance» ermöglicht es Haltern mit Pilotenlizenz, bestimmte Instandhaltungsarbeiten in Eigenverantwortung auszuführen (Art. 32 VLL).



VLL Anpassungen (4/4)

- Standardänderungen und -reparaturen gemäss CS-STAN dürfen auch an bestimmten non-EASA Luftfahrzeugen ohne Genehmigung des BAZL durchgeführt werden (Art. 42 VLL).



Anhang 1 - Ecolight

- Eigenunterhalt: Nicht komplexe Instandhaltungsarbeiten und periodische Kontrollen am Luftfahrzeug, Luftfahrzeugteilen und Ausrüstungen.
- Arbeiten an Komponenten sind grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Ermächtigung für Fachpersonen durch das BAZL ist möglich.
- Neu sind auch Hersteller ohne Herstellerbetriebsausweis zur Instandhaltung an eigenen Produkten berechtigt.



Anhang 2 - Ultraleicht

- Anpassungen bezüglich Anerkennung Bauvorschriften (aktuelle Version).
- Eigenunterhalt: Nicht komplexe Instandhaltungsarbeiten und periodische Kontrollen am Luftfahrzeug, Luftfahrzeugteilen und Ausrüstungen.
- Arbeiten an Komponenten sind grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Ermächtigung für Fachpersonen durch das BAZL ist möglich.
- Neu sind auch Hersteller ohne Herstellerbetriebsausweis zur Instandhaltung an eigenen Produkten berechtigt.



Anhang 3 – Historisch (1/3)

- Strengere Eintragungsvoraussetzungen
- Einschränkungen betreffend Nachbauten (sog. Replica)
- Einschränkungen beim Wiederaufbau von historischen Luftfahrzeugen



Anhang 3 – Historisch (2/3)

Instandhaltung:

- Einführung von **4 Risikoklassen** mit unterschiedlich strengen Instandhaltungsvorschriften



Risikoklassen

Klasse I Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone



Bildrecht IG Albatros



Risikoklassen

Klasse II

ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbentriebwerk sowie Flugzeuge mit einem Turboprop-Triebwerk bis jeweils 2730 kg MTOM





Risikoklassen

Klasse III

ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolben-/Turboprop-Triebwerken zwischen 2730 kg und 5700 kg MTOM sowie Helikopter bis maximal 3175 kg MTOM



Bildrecht Brenden





Risikoklassen

Klasse IV

Flugzeuge über 5700 kg MTOM, Flugzeuge mit Turbojet-Antrieb sowie Helikopter über 3175 kg MTOM.



Bildrecht Aldo Baldini



Anhang 3 – Historisch (3/3)

- Betriebliche Einschränkung: Nur noch Sichtflüge am Tag zulässig.



Anhang 4 - Eigenbau

- Kein Verbot von Jet- und Turbopropantrieben.
- Eigenunterhalt: Ermächtigung durch das BAZL bei Vorliegen der Voraussetzungen (technischen Kenntnisse, Instandhaltungsunterlagen, Werkzeuge und Einrichtungen).
- Neu kann das BAZL auch eine Fachperson für bestimmte Instandhaltungsarbeiten an Komponenten ermächtigen.
- Instandhaltung durch nicht aviatische Fachbetriebe.



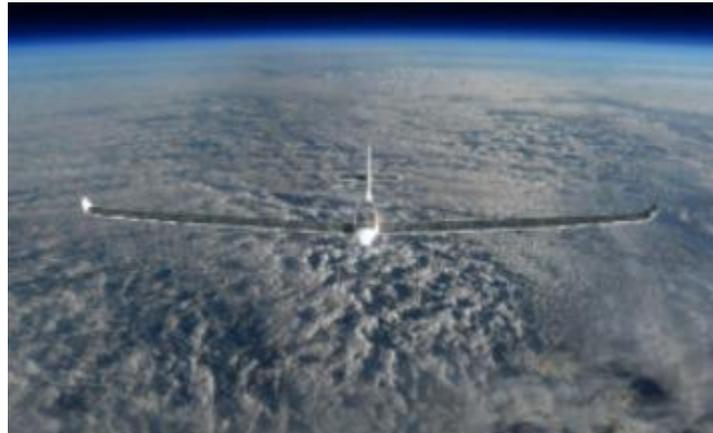
Anhang 5 - Limited

- Ermächtigung zum Eigenunterhalt und von Fachpersonen durch das BAZL bei Vorliegen der Voraussetzungen (technischen Kenntnisse, Instandhaltungsunterlagen, Werkzeuge und Einrichtungen).
- Kein Ausweis als Luftfahrzeug-Herstellerbetrieb notwendig für Herstellungsarbeiten im Rahmen von genehmigungspflichtigen Änderungen (Art. 42 ff. VLL).



Anhang 6 - Experimental

- Festlegung der Herstellungs- und Instandhaltungsvorschriften im Einzelfall durch das BAZL.



Bildrecht: Raphaël Donjan



Anhang 7 - Restricted

- Für die Instandhaltung von Flugzeugen bis 2730 kg und Helikoptern bis 1200 kg wird auf Art. 32 VLL Abs. 4 und 5 verwiesen (Pilot/Owner-Maintenance).
- Ausgeschlossen für Halter ist die Instandhaltung an den Elementen der Konfiguration, aufgrund welcher das Luftfahrzeug als «restricted» gilt.
- Die Ermächtigung von Fachpersonen ist nur möglich für Instandhaltungsarbeiten an denjenigen Elementen der Konfiguration, aufgrund welcher das Luftfahrzeug als Restricted gilt.



Weitere Anpassungen

- Verordnung des UVEK über die Luftfahrzeug-Herstellerbetriebe (VLHb)
- Verordnung des UVEK über Luftfahrzeug-Instandhaltungsbetriebe (VLlb)
- Verordnung des UVEK über das Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal (VLlp)