



Richtlinie

AD I-017 D

Gegenstand:

Nutzung des Flugfunks auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste (Air Traffic Services) durch Flugplatzleitende

Referenz/Aktenzeichen: BAZL / 043.3

Rechtsgrundlagen:

- Art. 3 und 36 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0)
- Art. 2, 3, 29d, 29e und 29g der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1)
- Art. 1, 6, 9c und Anhang 1 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst (VFSD; SR 748.132.1)
- Art. 5, 6 und 7 der Verordnung des UVEK über die Flugplatzleiterin oder den Flugplatzleiter (Flugplatzleiterverordnung; SR 748.131.121.8)
- Art. 42 der Verordnung über die Nutzung des Funkfrequenzspektrums (VNF; SR 784.102.1)
- Verordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung
- Verordnung (EU) 2020/469 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 und der Verordnung (EU) 2017/373

Adressaten: Flugplatzhalter / Flugplatzleiterinnen und Flugplatzleiter

Ausgabestand: Inkraftsetzung vorliegende Version: 01.12.2021
Vorliegende Version: 1.0
Inkraftsetzung Erstveröffentlichung: 01.12.2021

Verfasser: Abteilung Sicherheit Infrastruktur

Genehmigt am / durch: 11.10.2021 / BAZL Amtsleitung

Inhaltsverzeichnis

1	Begriffsbestimmungen und Abkürzungen	3
2	Hintergrund	4
2.1	Einführung	4
2.2	Zweck	4
2.3	Geltungsbereich	5
2.4	Grundsätze zur Kommunikation und Verbindlichkeit der Inhalte	5
3	Zulässige Kommunikationsinhalte auf der Flugplatzfrequenz	6
3.1	Aktivitäten am und um den Flugplatz	6
3.2	Betriebliche Organisation des Flugplatzes und Freigabe des Betriebs.....	6
3.3	Meldungen zur Vermeidung von Notsituationen.....	7
3.4	Entgegennahme und Übermittlung von Flugsicherungsmeldungen	7
3.5	Kommunikation in Notsituationen und im Zusammenhang mit einem ELT-Signal	8
3.6	Wetterinformationen	8
4	Luftfahrtpublikationen.....	9
5	Aufsicht	10
6	Inkrafttreten.....	10
	Anhang 1: Grafische Darstellung über die Struktur der Flugsicherungsdienste	11

1 Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

AFIS	Aerodrome Flight Information Services (Flugplatz-Fluginformationsdienst)
ALS	Alerting Services (Alarmdienste)
AMC	Acceptable Means of Compliance
ANS	Air Navigation Services (Flugsicherungsdienste)
ATC	Air Traffic Control Services (Flugverkehrskontrolldienste)
ATIS	Automatic Terminal Information Service
ATM	Air Traffic Management (Flugverkehrs-Management)
ATS	Air Traffic Services (Flugverkehrsdienste), beinhaltet Flugverkehrskontrolldienste (ATC), Fluginformationsdienste (FIS), Flugplatz-Fluginformationsdienste (AFIS) und Alarmdienste (ALS)
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BV	Bundesverfassung (SR 101)
EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
ELT	Emergency Locator Transmitter (Notsender)
FIS	Flight Information Services (Fluginformationsdienste)
GM	Guidance Material
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
IFR	Instrument Flight Rules (Instrumentenflugregeln)
LFG	Luftfahrtgesetz (SR 748.0)
MetG	Bundesgesetz über die Meteorologie und Klimatologie (SR 429.1)
SERA	Standardised European Rules of the Air (Verordnung [EU] Nr. 923/2012)
TMA	Terminal Control Area (Nahkontrollbezirk)
VFR	Visual Flight Rules (Sichtflugregeln)
VFSD	Verordnung über den Flugsicherungsdienst (SR 748.132.1)
VIL	Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (SR 748.131.1)
VNF	Verordnung über die Nutzung des Funkfrequenzspektrums (SR 784.102.1)

2 Hintergrund

2.1 Einführung

Der Umfang und die Gliederung der Flugsicherungsdienstleistungen ergibt sich aus den Art. 1 und 1a VFSD, dem Anhang 1 zur VFSD sowie aus SERA.7001, 8005, 8015 und 9005. Solche Dienste sind gestützt auf das internationale Recht (namentlich die Bestimmungen in der Verordnung [EU] 2018/1139 [Art. 41]) zertifizierten Flugsicherungsanbietern vorbehalten und dürfen nicht durch Flugplatzleiter oder Flugplatzleiterinnen auf Flugplätzen ohne Flugsicherungsdienste (ANS) wahrgenommen werden. Flugsicherungsdienst ist der Überbegriff, welcher sämtliche Teilbereiche der Flugsicherung umfasst. Ein Teilbereich davon sind die Flugverkehrsdienste (ATS), diese umfassen wiederum die Flugverkehrskontrolldienste (ATC), die Fluginformationsdienste (FIS), die Flugplatz-Fluginformationsdienste (AFIS) und die Alarmdienste (ALS).¹

Mit Inkraftsetzung der auch für die Schweiz verbindlichen Verordnung (EU) 2020/469, welche u. a. die Verordnungen (EU) Nr. 923/2012 (SERA / Rules of the air) und 2017/373 (Common requirements for providers of ATM/ANS) abändert und ergänzt, wird gestützt auf ein AMC bzw. GM² die Möglichkeit geboten, Anforderungen für die Nutzung des Flugfunks auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste auf nationaler Ebene festzulegen. Dabei soll geregelt werden, in welcher Form und unter welchen Voraussetzungen der Austausch von Informationen über Funk zu einem vereinfachten und geordneten Betriebsablauf beitragen kann. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass auf solchen Flugplätzen keine Flugverkehrsdienste angeboten werden.

Um auf Schweizer Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste einen hohen Sicherheitsstandard und eine einheitliche Praxis zu gewährleisten, konkretisiert das BAZL mit der vorliegenden Richtlinie die Anforderungen und Inhalte für den Funkverkehr auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste.

2.2 Zweck

Die vorliegende Richtlinie enthält Grundlagen und definiert die Anforderungen für die Nutzung des Flugfunks auf Schweizer Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste durch Flugplatzleiter oder Flugplatzleiterinnen und deren Stellvertretungen (nachfolgend Flugplatzleitende). Die Flugplatzleitenden sind verantwortlich für die Ernennung ihrer Stellvertretungen. Jede Person, die mit Einwilligung des Flugplatzleitenden auf der Flugplatzfrequenz eines Flugplatzes ohne Flugverkehrsdienste am Flugfunk teilnimmt, gilt als dessen Stellvertretung im Sinne dieser Richtlinie.

Die Richtlinie zeigt den zulässigen Kommunikationsinhalt, regelt die Art und Weise der Kommunikation und stellt damit eine Abgrenzung zu den Flugverkehrsdiensten sicher, die ausschliesslich von dafür durch das BAZL zertifizierten Anbietern erbracht werden dürfen.

Durch die Möglichkeit eines Informationsaustausches zwischen Flugplatzleitenden und Besatzungen eines Luftfahrzeuges (nachfolgend Besatzungen) wird das Ziel verfolgt, Flugplatzleitenden eine Möglichkeit zu bieten, Information über Funk zu verbreiten, die dem geordneten Flugplatzbetrieb dienlich sein können. Dies kann durch eine standardisierte Handhabung von dafür zulässigen Informationen über Funk erreicht werden (vgl. dazu Kapitel 3).

¹ Siehe grafische Darstellung im Anhang

² Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) zur Verordnung (EU) 2017/373 (spezifisch GM2 zu Art. 3a(1) Determination of the need for air traffic services – NON-ATS AERONAUTICAL STATIONS)

2.3 Geltungsbereich

Die vorliegende Richtlinie gilt für alle Flugplatzhalter und Flugplatzleitenden von zivilen Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste (Flughäfen und Flugfelder, inklusive Heliports) sowie von zivilen Flugplätzen mit Flugsicherungsdiensten ausserhalb der Flugsicherungsdienstzeiten (nachfolgend Flugplätze ohne Flugverkehrsdienste).

Anordnungen und Auflagen, die im Rahmen besonderer Verfahren (z. B. Bewilligung von öffentlichen Flugveranstaltungen) vom BAZL auferlegt werden, bleiben vorbehalten.

2.4 Grundsätze zur Kommunikation und Verbindlichkeit der Inhalte

Wie in Kapitel 2.2 bereits erwähnt, darf die Flugplatzfrequenz eines Flugplatzes ohne Flugverkehrsdienste zwecks informellem Austausch von Informationen zwischen Flugplatzleitenden und Besatzungen benutzt werden. Auf das Erteilen von Anweisungen (mit Ausnahme von Anweisungen im Rahmen der Befehlsgewalt, siehe Kap. 3.2) ist zu verzichten, da die Besatzungen umfassend für die sichere Durchführung ihres Fluges verantwortlich sind. Bei der Übermittlung der in Kapitel 3 festgelegten Informationen, sind stets die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Informationen über Funk dürfen von Flugplatzleitenden nur übermittelt werden, wenn der Inhalt dieser Richtlinie bekannt ist und ausreichende Kenntnisse im Flugfunk vorhanden sind. Davon wird beispielsweise ausgegangen, wenn Flugplatzleitende über ein in der Pilotenlizenz eingetragenes Sprechfunkzeugnis verfügen.
- Es dürfen lediglich Elemente und Informationen über Aktivitäten übermittelt werden, die innerhalb des Zuständigkeitsbereiches der betroffenen Flugplatzleitenden liegen (Flugplatzperimeter und Bereich der publizierten An- und Abflugverfahren).
- Da es sich um einen Flugplatz ohne Flugverkehrsdienste handelt, besteht keine Pflicht zur Übermittlung von Informationen seitens Flugplatzleitenden. Die Informationen können nach eigenem Ermessen übermittelt werden, wenn diese für den Flugbetrieb als nützlich erachtet werden oder wenn eine Besatzung danach fragt.
- Die Kommunikation ist auf das Wesentliche zu beschränken (Funkdisziplin). Wenn Flugplatzleitende sich auf der Flugplatzfrequenz melden, hat dies in Kombination mit der Nennung des Flugplatznamens zu erfolgen also z. B. «Yverdon Aerodrome» oder «Flugplatz Triengen».
- Eine Übermittlung der Informationen via Flugplatzfrequenz entbindet Flugplatzleitende nicht von der allgemeingültigen Pflicht zur Publikation von Luftfahrtinformationen (z. B. NOTAM).
- Kommunikation zwischen Flugschülern oder Flugschülerinnen (in der Luft) und Fluglehrern oder Fluglehrerinnen (am Boden) auf der Flugplatzfrequenz von Flugplätzen ohne Flugverkehrsdiensten ist zulässig. Jedoch ist zu beachten, dass diese Kommunikation auf das erforderliche Minimum zu beschränken ist.

Fragt eine Besatzung nach Informationen, die im Rahmen der vorliegenden Richtlinie nicht übermittelt und beispielsweise nur von Flugverkehrsdiensten übermittelt werden dürfen, sollen Flugplatzleitende diese nicht übermitteln und allenfalls kommunizieren, dass keine Flugverkehrsdienste angeboten werden (z. B. «Keine Flugverkehrsdienste verfügbar» oder «No ATS available»). Die Besatzung kann darauf hingewiesen werden, die Information bei der zuständigen Flugsicherungsstelle einzuholen.

Ein Anspruch seitens Besatzungen auf die in Kapitel 3 festgelegten Informationen über Funk besteht nicht und wird durch diese Richtlinie auch nicht begründet. Die Anwesenheit und damit die Erreichbarkeit eines Flugplatzleitenden, die aktive Übermittlung von Informationen und die Beantwortung von Anfragen auf der Flugplatzfrequenz können nicht vorausgesetzt werden. Besatzungen sind nicht dazu verpflichtet, über Funk erhaltene Informationen bezüglich der Durchführung ihres Fluges zu berücksichtigen. Sie bleiben umfassend für die sichere Durchführung ihres Fluges verantwortlich.

Besatzungen werden durch den Erhalt von Informationen via Funk auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste nicht davon befreit, die notwendigen Publikationen für die sichere Durchführung ihres Fluges zu konsultieren (z. B. NOTAM, DABS).

3 Zulässige Kommunikationsinhalte auf der Flugplatzfrequenz

In diesem Kapitel werden die zulässigen Kommunikationsinhalte auf der Flugplatzfrequenz abschliessend erläutert. Diese erlaubten Inhalte befinden sich jeweils in der linken (grünen) Spalte der Tabellen. Es handelt sich dabei nicht um Flugsicherungsdienstleistungen im Sinne von Art. 1 der VFSD.

Weiter finden sich jeweils in der rechten (roten) Spalte der Tabellen Beispiele von nicht erlaubten Kommunikationsinhalten. Diese Elemente entsprechen Flugverkehrsdienstleistungen, sind zertifizierten Flugsicherungsdienstleistern vorbehalten und dürfen deshalb nicht Bestandteil der Funkkommunikation auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste sein.

3.1 Aktivitäten am und um den Flugplatz

An- und abfliegende Besatzungen können über den Flugfunk über bestimmte Aktivitäten innerhalb des Flugplatzperimeters und im Bereich der publizierten An- und Abflugverfahren informiert werden. Flugplatzleitende dürfen keine Verkehrsinformationen (*traffic information*), Ausweichempfehlungen und Anweisungen erteilen oder Separationen vornehmen.

Erlaubte Kommunikationsinhalte (abschliessend)	Beispiele nicht erlaubter Kommunikationsinhalte
Aufforderung zu Positionsmeldungen zwecks Erhöhung der <i>situational awareness</i> , Hinweise über die aktuelle Verkehrslage in der Volte und zu bewilligten oder bekannten Aktivitäten von Segelflügen, Kunstflügen, Fallschirmsprüngen, Gleitschirmflügen, Modellflug- und Drohnenaktivitäten	Verkehrsinformationen unter Angabe von Position und Höhe, Separation von Luftfahrzeugen, Abstände zu Lufträumen, Ausweichempfehlungen etc.

3.2 Betriebliche Organisation des Flugplatzes und Freigabe des Betriebs

An- und abfliegende Besatzungen können über die bevorzugt zu nutzende Piste informiert werden. Die übermittelte Information muss der Position des Lande-T (sofern vorhanden) entsprechen.

Weiter können Besatzungen über (kurzfristig) blockierte Pisten, kurzfristige Flugplatzschliessungen und technische Unregelmässigkeiten informiert werden. Zudem können Besatzungen über weitere nicht benutzbare oder temporär nicht benutzbare Bewegungsflächen (z. B. wegen Schneeräumungsarbeiten oder Baustellen) informiert werden.

Standplatzzuweisungen und andere Anweisungen im Rahmen der Befehlsgewalt von Flugplatzleitenden (z. B. Einhaltung der Betriebszeiten) können über Funk kommuniziert werden.

Ebenso können Informationen über kurzfristige Änderungen bei kontaminierten Pisten per Funk übermittelt werden. Der Inhalt dieser Informationen muss den Anforderungen gemäss Kapitel 8 der BAZL Richtlinie AD I-008 «Winteroperationen auf Flugplätzen» entsprechen und entbindet nicht von der Pflicht der erforderlichen Informationsverbreitung des Pistenoberflächenzustands bei Kontamination gemäss Kapitel 9 derselben Richtlinie.

Erlaubte Kommunikationsinhalte (abschliessend)	Beispiele nicht erlaubter Kommunikationsinhalte
Information über die bevorzugt zu nutzende Piste, gemäss Position des Lande-T (sofern vorhanden)	Erteilung von Start- und Landefreigaben jeglicher Art
Information über eine blockierte Piste, über die Schliessung des Flugplatzes gemäss entsprechender NOTAM-Publikation und über technische Unregelmässigkeiten der Flugplatzinfrastruktur	Anweisung für ein Durchstartmanöver
Standplatzzuweisung und Anweisungen im Rahmen der Befehlsgewalt von Flugplatzleitenden	Erteilung von Freigaben für das Rollen am Boden und Freigaben für die Querung einer aktiven Piste
Information über nicht oder temporär nicht benutzbare Bewegungsflächen	-
Allgemeine Information über kurzfristige Änderungen zum Pistenzustand bei Kontamination gemäss Kapitel 8 der BAZL Richtlinie AD I-008	Weitergabe von Rückmeldungen von Piloten oder Pilotinnen über Pistenzustände in Abweichung zu den publizierten Werten (AIREP)
Verbindungskontrollen (sog. <i>Radio Check</i>)	-

3.3 Meldungen zur Vermeidung von Notsituationen

Meldungen zur Vermeidung von Notsituationen: Es dürfen Hinweise über technische Unregelmässigkeiten an Luftfahrzeugen, Aufforderungen zu Positionsmeldungen, Meldungen zwecks Erhöhung der *situational awareness* oder Hinweise bei sich offensichtlich anbahnenden Notsituationen über Funk kommuniziert werden.

3.4 Entgegennahme und Übermittlung von Flugsicherungsmeldungen

Flugplatzleitende dürfen nach der Bestätigung durch die verantwortliche Flugsicherungsstelle die Besatzungen über eine erfolgte Aktivierung oder Deaktivierung von Flugbeschränkungsgebieten für Segelflugzeuge innerhalb der TMA informieren.

Nach Aufforderung durch die Besatzung können Flugpläne von Flugplatzleitenden für die Besatzung aktiviert oder geschlossen werden, resp. es können Informationen bzgl. erforderlicher Schliessung oder Aktivierung von Flugplänen übermittelt werden. Die Verantwortung für die Aktivierung / Deaktivierung eines Flugplanes bleibt aber in jedem Fall bei der Besatzung.

Nicht erlaubt ist die Übermittlung von Freigaben (sog. *Relay of clearance*). Flugplätze mit häufigen *Joining-IFR* Flügen (sog. *Z-Flights*) sind angehalten, die vor dem Start zwischen der Besatzung und der Flugverkehrsdienststelle erforderliche Koordination in den Luftfahrtpublikationen zu beschreiben (siehe dazu Kapitel 4 dieser Richtlinie).

Erlaubte Kommunikationsinhalte (abschliessend)	Beispiele nicht erlaubter Kommunikationsinhalte
Information an die Besatzungen über die erfolgte Aktivierung/Deaktivierung von Flugbeschränkungsgebieten für Segelflugzeuge innerhalb der TMA, sofern die Aktivierung/Deaktivierung den Flugplatzleitenden von der verantwortlichen Flugsicherungsstelle bestätigt wurde	Informationen an die Besatzungen über den Status von Flugbeschränkungsgebieten für Segelflugzeuge innerhalb der TMA ohne entsprechende Bestätigung der verantwortlichen Flugsicherungsstelle
Informationen bzgl. erforderlicher Schliessung oder Aktivierung eines Flugplans (nach Rücksprache mit oder nach Aufforderung durch die Besatzung dürfen Flugplatzleitende Flugpläne aktivieren oder schliessen)	<i>Relay of clearances</i> , Zuteilung von SSR codes

3.5 Kommunikation in Notsituationen und im Zusammenhang mit einem ELT-Signal

Nach einer eingetretenen Notsituation (Unfall oder schwerer Vorfall) oder aufgrund eines empfangenen ELT-Signals bzw. (Fehl-)Alarmes dürfen sämtliche erforderlichen Informationen im Zusammenhang mit dieser eingetretenen Notsituation über Funk kommuniziert werden. Elemente, die Flugverkehrsdienstleistungen entsprechen (z. B. Anweisung zur Durchführung eines Durchstartmanövers), dürfen auch in Notsituationen nicht übermittelt werden.

Erlaubte Kommunikationsinhalte (abschliessend)	Beispiele nicht erlaubter Kommunikationsinhalte
Sämtliche Notfall- und Notrufmeldungen und erforderlichen Informationen in Zusammenhang mit einer eingetretenen Notsituation (Unfall oder schwerer Vorfall)	Verkehrsinformationen (Angabe von Position und / oder Höhe von anderen Luftfahrzeugen in der Luft oder am Boden), Ausweichempfehlungen in der Luft oder am Boden
Generelle Informationen im Falle eines ELT (Fehl-)Alarmes im Bereich eines Flugplatzes	-

3.6 Wetterinformationen

An- und abfliegenden Besatzungen können (sofern der Windsack vom Flugplatzleiter oder von der Flugplatzleiterin zweifelsfrei abgelesen werden kann) Hinweise bzgl. Windstärke und allgemeine Windrichtung mitgeteilt werden. Zudem darf auf aktuelle lokale Wetterphänomene wie beispielsweise Gewitter, Hagel oder starker Regenfall in der näheren Umgebung des Flugplatzes hingewiesen werden.

Angaben konkreter Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen aufgrund allfällig vorhandener Wetterstationen sowie übrige Wetterinformationen wie Sichtweiten, Wolkenhöhen, Temperatur und Luftdruck dürfen nicht übermittelt werden (Ausnahme siehe untenstehende Fussnote 3).

Erlaubte Kommunikationsinhalte (abschliessend)	Beispiele nicht erlaubter Kommunikationsinhalte
Allgemeine Informationen bzgl. Wind inkl. Angabe der Himmelsrichtung (z. B. «Föhn», «starker Wind aus Westen»)	Angabe der konkreten Windgeschwindigkeiten und der exakten Windrichtung ³
Reduzierte Sicht aufgrund lokaler Wetterphänomene (z. B. Gewitter, Starkregen, Nebel)	Meteorologische Sicht oder RVR
-	Wolkenhöhen oder Bewölkungsangaben
-	Temperatur / Taupunkt
-	QNH ³
Aktuell stattfindende lokale Wetterphänomene (z. B. Regen, Schneefall, Hagel)	Wetterprognosen

4 Luftfahrtpublikationen

Zwecks einheitlicher Gestaltung der Informationen in den Luftfahrtpublikationen (VFR Manual Schweiz) wird eine harmonisierte Struktur vorgegeben. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die folgenden Informationen unmissverständlich wiedergegeben werden:

- Auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste wird kein ATS angeboten.
- Harmonisierte Vorgaben für Flugplätze mit häufigen *Joining*-IFR Flügen (sog. *Z-flights*).
- Die zur Verfügung stehenden Sprachen sind auf der *Radio Facility Index*-Karte AD COM / AFIS (Seite COM 2-APP 1) publiziert.

Bei zivilen Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste ist der Teil AD INFO, Kapitel 11 des VFR Manual Schweiz wie in der folgenden Tabelle ersichtlich zu gestalten:

	Deutsch	English
Alle Flugplätze ohne Flugverkehrsdienst	11 ATS: - Kein ATS verfügbar - (Blindübermittlungen auf AD-Frequenz erwartet) ⁴	11 ATS: - No ATS available - (Blind calls on AD frequency expected) ⁴
Flugplätze ohne Flugverkehrsdienst mit häufigen <i>Joining</i> -IFR Flügen (sog. <i>Z-Flights</i>)	11.x IFR-joinings abfliegend aus LSxx: - Vor dem Anlassen Kontaktaufnahme mit [Name der Flugsicherungsstelle] TEL +41 [xxx xx xx] oder [xxx.xxx] MHz.	11.x IFR-joinings departing from LSxx: - Before start-up, contact mandatory with [Name of ATS-unit] TEL +41 [xxx xx xx] or [xxx.xxx] MHz.

³ Bei Flugplätzen, welche über eine von der MeteoSchweiz betriebene Wetterstation mit entsprechend zertifizierter Datenprozessierung und Visualisierung (SMART-Viewer) verfügen, können die verfügbaren Wetterinformationen übermittelt werden.

⁴ Für Blindübermittlungen existiert keine rechtliche Grundlage, d. h. sie sind im Allgemeinen nicht als zwingend zu betrachten. Nichts desto trotz können solche Blindübermittlungen für spezifische Flugplätze als erwartet deklariert werden (Art. 29e VIL). Ist dies auf einem Flugplatz der Fall, muss dies im Teil AD INFO, Kapitel 11 des VFR Manual Schweiz wie hier vorgegeben deklariert werden.

Zivile Flugplätze mit Flugsicherungsdienste sollen allfällig zu berücksichtigende Verfahren ausserhalb der Flugsicherungsdienstzeiten im AIP beschreiben.

5 Aufsicht

Die in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätze können vom BAZL im Rahmen der regulären Aufsichtstätigkeit überprüft werden.

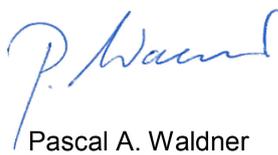
6 Inkrafttreten

Die vorliegende Richtlinie tritt am 1. Dezember 2021 in Kraft.

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Martin Bernegger
Vizedirektor
Leiter Abteilung Sicherheit Infrastruktur



Pascal A. Waldner
Leiter Sektion Flugplätze und
Luftfahrthindernisse

Anhang 1: Grafische Darstellung über die Struktur der Flugsicherungsdienste

