



Vorstellung der neuen Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Ausweise und Berechtigungen des Flugpersonals (VABFP)

Ordonnance du DETEC concernant les titres de vol du personnel navigant de l'aéronautique non réglés à l'échelon européen (OPNA)





Übersicht | Vue d'ensemble (1/2)

1. Grund für die Revision | Motif de la révision
2. Struktur der VABFP | Structure de l'OPNA
3. Wichtige allgemeine Bestimmungen | Dispositions générales importantes
4. System der Reglementierung der «Ultralight»-Ausweise | Système de la réglementation des titres de vol d' «ultralight»
5. System der Reglementierung der anderen «Annex I» Luftfahrzeuge | Système de la réglementation des autres aéronefs de l'«Annex I»
6. Reglementierung der nicht durch die EASA geregelten Verfahren und Berechtigungen | Réglementation des opérations et titres de vol non réglés par l'AESA



Übersicht | Vue d'ensemble (2/2)

7. Behandlung ausländischer Ausweise | Traitement des titres de vol étrangers
8. Grundsätze der Ausbildung | Principes applicables aux formations
9. Übergangsbestimmungen | Dispositions transitoires

Grund für die Revision | Motif de la révision

- Anpassung an die EU-Verordnungen 1178/2011, 2018/1976, 2018/395 | Adaptation aux Règlements UE 1178/2011, 2018/1976, 2018/395
- Schaffung von Schweizer «Ultralight» Ausweisen | Création de titres de vol suisses pour les «Ultralight»
- System für die «Annex I» Luftfahrzeuge (Liste am Ende der Präsentation) | Système pour les aéronefs de l'«Annex I» (liste à la fin de la présentation)
- Weitere Lückenfüllung | Comblement d'autres lacunes



Struktur des neuen «RFP» |

Structure du nouveau «RPN»

- Allgemeine Bestimmungen | Dispositions générales
- Schweizer «Ultralight» Ausweise | Titres de vol suisses pour les «Ultralight»
- Berechtigungen zur Führung von anderen «Annex I» Luftfahrzeugen | Droit pour piloter les autres aéronefs de l'«Annex I»
- Andere nicht durch die EASA geregelte Verfahren und Berechtigungen | Autres opérations et titres de vol non réglés par l'AESA
- Ausbildung | Instruction
- Prüferberechtigungen | Autorisation d'examineur
- Strafbestimmungen | Dispositions pénales
- Übergangsbestimmungen | Dispositions transitoires
- Anhänge | Annexes



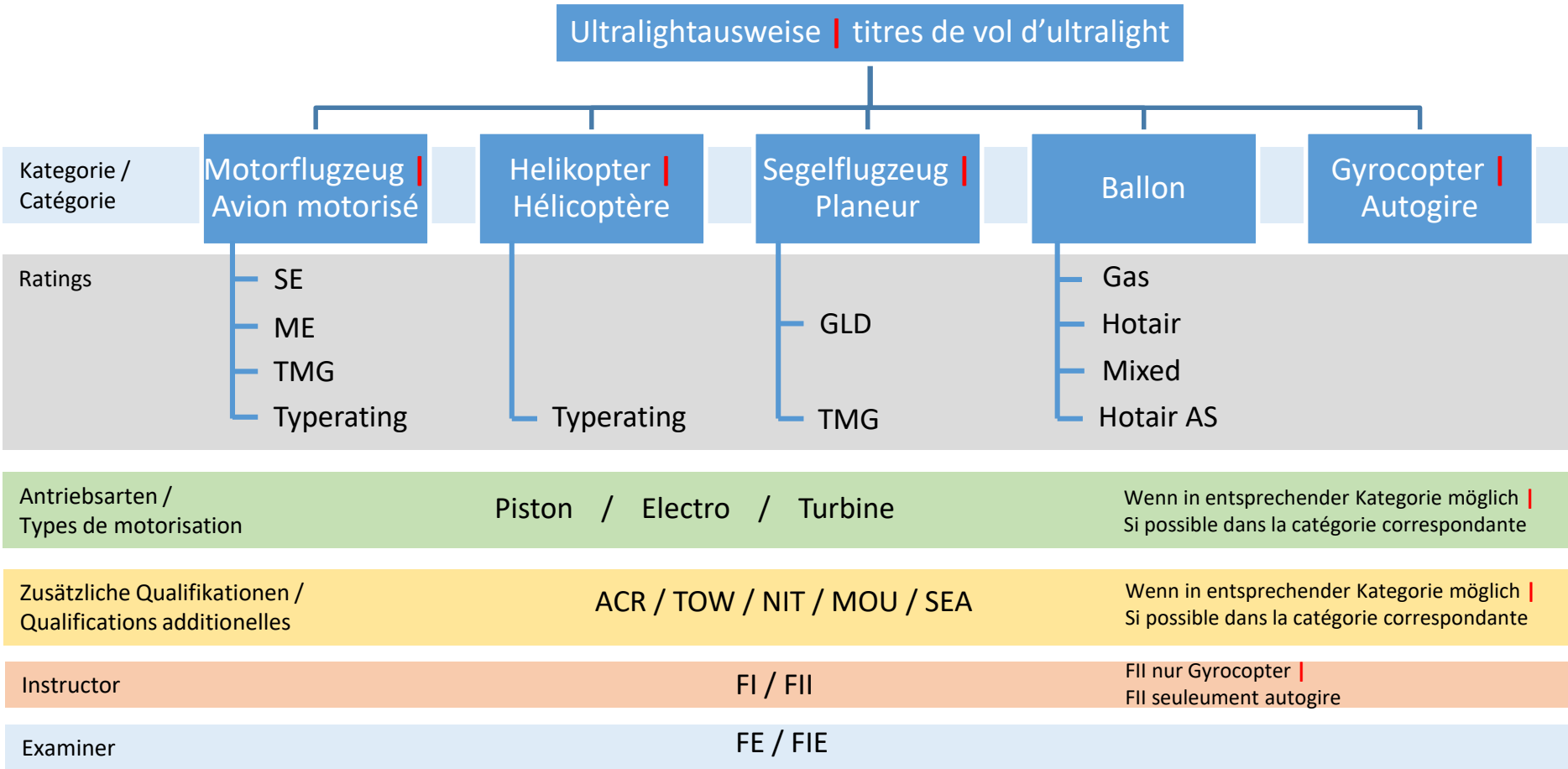
Wichtige allgemeine Bestimmungen | Dispositions générales importantes

- Art. 1: Geltungsbereich | Champs d'application
 - Subsidiär zu den EU-Verordnungen | Subsidiaire aux réglementations de l'UE
 - Subsidiär zur VLK | Subsidiaire à l'OACS
- Art. 10: Medizinische Tauglichkeitszeugnisse | Certificats d'aptitude médicale
- Art. 11: Sprachkenntnisse | Compétences linguistiques



System der Reglementierung der «Ultralight»-Ausweise | Système de la réglementation des titres de vol d'«ultralight»

A. Grafik «Ultralight»-Ausweise | Graphique titres de vol d'«ultralight»:



System der Reglementierung der «Ultralight»-Ausweise | Système de la réglementation des titres de vol d'«ultralight»

B. Grundsätze anwendbar für alle Ultralightkategorien | Principes applicables à toutes les catégories d'«ultralight»

1. EASA Ausweis (mindestens LAPL) der Kategorie (A) oder (H) für Gyrocopter, der entsprechenden Kategorie für alle anderen Ultralight-Ausweise als Basis | Licence AESA (minimum LAPL) de la catégorie (A) ou (H) pour autogire, de la catégorie concernée de toutes les autres licences d'ultralight en tant que base
2. Ratings werden vom EASA Ausweis kreditiert oder gemäss der VABFP erworben (für Helikopter und Gyrocopter → nur gemäss VABFP) | Les ratings sont crédités depuis la licence AESA ou obtenus conformément à l'OPNA (Pour les hélicoptères et les autogires → seulement conformément à l'OPNA)
3. Aufrechterhalten der Ratings mit «recency» auf EASA oder UL-Luftfahrzeugen | Maintien des Ratings au moyen d'un «recency» sur un aéronef AESA ou «ultralight»



System der Reglementierung der «Ultralight»-Ausweise | Système de la réglementation des titres de vol d'«ultralight»

B. Grundsätze anwendbar für alle Ultralightkategorien | Principes applicables à toutes les catégories d'«ultralight»

4. Führen eines anderen Luftfahrzeuges innerhalb der selben Klasse mit gleicher Antriebsart erfordert eine «familiarisation» oder ein «difference training» je nach Fall | Piloter un aéronef de la même classe ayant le même type de motorisation nécessite une «familiarisation» ou un «difference training» suivant les cas
5. Führen eines anderen Luftfahrzeuges innerhalb der selben Klasse mit anderer Antriebsart erfordert zusätzlich eine theoretische Ausbildung | Piloter un aéronef de la même classe ayant un autre type de motorisation nécessite en plus une formation théorique
6. Zusätzliche Antriebsarten werden vom EASA Ausweis kreditiert oder gemäss VABFP erworben | Les types de motorisation additionnelles sont créditées depuis la licence AESA ou obtenues conformément à l'OPNA



System der Reglementierung der «Ultralight»-Ausweise | Système de la réglementation des titres de vol d' «ultralight»

B. Grundsätze anwendbar für alle Ultralightkategorien | Principes applicables à toutes les catégories d'ultralight

7. Zusätzliche Berechtigungen werden vom EASA Ausweis kreditiert sofern zusätzlich eine angemessene Einführung auf Ultralight-Luftfahrzeugen durchgeführt wurde (Ausnahme Nachtflug) oder gemäss VABFP erworben | Les qualification additionnelles sont créditées depuis la licence AESA si une introduction adéquate sur aéronef ultralight a été réalisée (exception vol de nuit) ou obtenues conformément à l'OPNA
8. EASA Instruktorenberechtigung als Basis für alle Ultralight-Instruktorenberechtigungen | Qualification d'instructeur AESA à la base de toutes les qualifications d'instructeur d'ultralight
9. EASA Prüferberechtigung als Basis für alle Ultralight-Prüferberechtigungen | Qualification d'examineur AESA à la base de toutes les licences d'examineur d'ultralight



System der Reglementierung der anderen «Annex I» Luftfahrzeuge | Système de la réglementation des autres aéronefs de l'«Annex I»

A. Normalfall | Cas normal

Inhaber einer EASA Berechtigung sind befugt andere Luftfahrzeuge nach «Annex I» zu führen, wenn sie die folgenden 2 Bedingungen erfüllen | Les titulaires d'un titre de vol AESA peuvent piloter les autres aéronefs de l'«Annex I» s'ils remplissent les 2 conditions suivantes:

- Gewicht, Antriebsart und Komplexität des entsprechenden Luftfahrzeugs sind vergleichbar mit jenen des Typs oder der Klasse gemäss EASA | Le poids, la motorisation et la complexité de l'aéronef utilisé sont similaires à ce qui est prévu à l'échelon européen pour les aéronefs de qualification de classe ou de type comparable
- Durchführung einer «familiarisation» oder eines «difference training» je nach Fall | Réalisation d'une «familiarisation» ou d'un «difference training» suivant les cas



System der Reglementierung der anderen «Annex I» Luftfahrzeuge | Système de la réglementation des autres aéronefs de l'«Annex I»

B. Besonderer Fall | Cas particulier

- Entspricht das Luftfahrzeug gemäss «Annex I» nicht den Spezifikationen einer Klasse oder eines Typs gemäss EASA, definiert das BAZL die Voraussetzungen von Fall zu Fall | Dans les cas où les qualifications de classe et de type prévues par l'EASA ne sont pas adaptées à l'aéronef de l'«Annex I» utilisé, l'OFAC définit les conditions au cas par cas
- Zum Beispiel: Hunter MK 58/68 | Par exemple Hunter MK 58/68



Reglementierung der nicht durch EASA geregelten Verfahren und Berechtigungen | Réglementation des opérations et titres de vol non réglés par l'AESA

- Gebirgslandungen mit Helikoptern | Atterrissages en montagne en hélicoptère
- Wolkendurchstossverfahren mit Helikoptern | Décollage par brouillard au sol ou brouillard élevé en hélicoptère
- Wolkendurchstossverfahren mit Ballonen | Décollage par brouillard au sol ou brouillard élevé en ballon
- Bordmechanikerausweise | Titres de vol pour les mécaniciens navigants



Behandlung ausländischer Ausweise | Traitement des titres de vol étrangers

A. Ultralights

Eine Person mit Wohnsitz im Ausland ist befugt ihre Rechte gelegentlich in der Schweiz auszuüben, wenn sie: | Une personne domiciliée à l'étranger peut occasionnellement exercer ses droits en Suisse si elle :

- Träger eines ausländischen Ausweises für «Ultralight» ist | est titulaire d'un titre de vol étranger d'«ultralight» ;
- ein im Ausstellungstaat ihres Ausweises immatrikuliertes «Ultralight» führt | pilote un «ultralight» immatriculé dans l'Etat de délivrance de son titre de vol;



Wohnsitz / domicile

Ausweis / licence

Luftfahrzeug / aéronef

Schweiz

Schweiz

Schweiz



Schweiz

Schweiz

Ausland



Schweiz

Ausland

Schweiz



Schweiz

Ausland

Ausland



Ausland

Schweiz

Schweiz



Ausland

Schweiz

Ausland



Ausland

Ausland

Schweiz



Ausland

Ausland

Ausland



gelegentlich /
occasionel



Behandlung ausländischer Ausweise | Traitement des titres de vol étrangers

B. Weitere Luftfahrzeuge nach «Annex I» (nicht «Ultralight») | Autres aéronefs de l'«Annex I» (non «ultralight»)

Der Inhaber eines gültigen Ausweises, der zum Führen eines Luftfahrzeuges gemäss «Annex I» (nicht «Ultralight») berechtigt, darf seine Rechte auf dem entsprechenden, im Ausstellungsstaat des Ausweises immatrikulierten «Annex I» Luftfahrzeug in der Schweiz ausüben | Le titulaire d'un titre de vol étranger valide autorisant à piloter un aéronef de l'«Annex I» (non «ultralight») immatriculé dans l'Etat de délivrance du titre de vol peut exercer ses droits en Suisse sur cet aéronef.



Grundsätze der Ausbildung | Principes applicables aux formations (1/2)

- Die Durchführung von Kursen und Schulungen sind, mit Ausnahme von Ausbildung betreffend Abflüge bei Boden- oder Hochnebel mit Helikoptern, «familiarisation» und «difference training», nur innerhalb einer EASA Trainingsorganisation zulässig | Interdiction de dispenser des instructions en dehors d'un organisme de formation AESA à l'exception des décollages par brouillard au sol ou élevé en hélicoptère, des «familiarisations» et des «difference trainings» ;
- DTOs dürfen alle Ausbildungen anbieten mit Ausnahme von Ausbildungen für einzelne Luftfahrzeuge gemäss «Annex I» (Art. 44), jener zum Erwerb der Instruktorenberechtigung für Gebirgslandungen mit Helikoptern und jener auf mehrmotorigen Luftfahrzeugen | Les DTOs peuvent dispenser toutes les instructions à l'exception des cas particuliers des aéronefs de l'«Annex I» (art. 44), de la qualification d'instructeur pour atterrissage en montagne avec hélicoptère, et des instructions qui ont lieu sur des aéronefs multimoteurs.



Grundsätze der Ausbildung | Principes applicables aux formations (2/2)

- Die Ausbildungssyllabi müssen dem BAZL gegenüber deklariert werden, jene betreffend Instruktorenberechtigungen und mehrmotorige Luftfahrzeuge vom BAZL genehmigt werden | Les programmes de formation doivent être déclarés à l'OFAC à l'exception des programmes de formation relatifs aux qualifications d'instructeur et multimoteurs, lesquels doivent être approuvés par l'OFAC;



Übergangsbestimmungen | Dispositions transitoires

- Träger eines alten Bordradiotelefonistenausweises | Titulaire d'une ancienne licence de radiotéléphoniste navigant;
- Personen, die bereits schweizerisch immatrikulierte Gyrokopter führen | La personne pilotant déjà un autogire de faible poids immatriculé en Suisse;
- Personen, die bereits befugt sind, Ausbildungen auf schweizerisch immatrikulierten Gyrokoptern durchzuführen | La personne qui est déjà autorisée à l'heure actuelle par l'OFAC à dispenser de l'instruction sur un autogire de faible poids immatriculé en Suisse;
- Segelflieger und Ballonfahrer mit nationalen Lizenzen | Pilotes de planeurs et de ballons avec des licences nationales
- Ballonfahrer, die bereits Abflüge bei Boden- oder Hochnebel absolvieren | Pilotes de ballon qui effectuent déjà à l'heure actuelle des décollages par brouillard au sol ou brouillard élevé;



Liste Annex I Luftfahrzeuge | Liste des aéronefs de l'«Annex I»

ANHANG I

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d

1. Kategorien bemannter Luftfahrzeuge, auf die diese Verordnung keine Anwendung findet:

a) **historische Luftfahrzeuge**, die folgende Kriterien erfüllen:

i) Luftfahrzeuge,

— deren ursprüngliche Konstruktion vor dem 1. Januar 1955 festgelegt wurde und

— deren Produktion vor dem 1. Januar 1975 eingestellt wurde,

oder

ii) Luftfahrzeuge von eindeutiger historischer Bedeutung

— aufgrund der Teilnahme an einem bemerkenswerten historischen Ereignis,

— als wichtiger Schritt in der Entwicklung der Luftfahrt oder

— aufgrund einer wichtigen Rolle innerhalb der Streitkräfte eines Mitgliedstaats,

oder

b) speziell für **Forschungszwecke, Versuchszwecke** oder wissenschaftliche Zwecke konstruierte oder veränderte Luftfahrzeuge, die wahrscheinlich in sehr begrenzten Stückzahlen produziert werden;

c) Luftfahrzeuge einschließlich jener, die als Bausätze geliefert werden, wenn die Fertigungs- und Montageaufgaben zu **mindestens 51 % von einem Amateur** oder einer Amateurvereinigung ohne Gewinnzweck für den Eigengebrauch ohne jegliche gewerbliche Absicht wahrgenommen werden;

d) **militärisch genutzte Luftfahrzeuge**, sofern es sich nicht um Muster handelt, für die eine Musterbauart von der Agentur festgelegt wurde;



- e) Flächenflugzeuge mit einer messbaren Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed — berichtigte Fluggeschwindigkeit), Hubschrauber, Motorgleitschirme, Segelflugzeuge und Motorsegler mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedstaaten erfassten höchstzulässigen **Startmasse (MTOM) von nicht mehr als**

	Flächenflugzeug/Hubschrauber/Motorgleitschirm/Motorsegler	Segelflugzeuge	Amphibien- oder Schwimmerflugzeug/-hubschrauber	An der Zelle montiertes Fallschirm-Gesamtrrettungssystem
einsitziges Flugzeug	300 kg MTOM	25 kg MTOM	30 kg MTOM zusätzlich	15 kg MTOM zusätzlich
zweisitziges Flugzeug	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM zusätzlich	25 kg MTOM zusätzlich

Wird ein Amphibien- oder Schwimmerflugzeug/-hubschrauber sowohl als Schwimmerflugzeug/-hubschrauber als auch als Landflugzeug/-hubschrauber eingesetzt, so darf der jeweilige MTOM-Grenzwert nicht überschritten werden.

- f) **einsitzige und zweisitzige Tragschrauber** mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 600 kg;
- g) **Nachbildungen von Luftfahrzeugen gemäß Buchstabe a oder d**, deren Konstruktion dem Original-Luftfahrzeug ähnlich ist;
- h) **Ballone und Luftschiffe** mit einem oder zwei Plätzen und einem bauartbedingten maximalen Volumen von höchstens 1 200 m³ im Fall von Heißluft und 400 m³ im Fall anderer Traggase;
- i) **sonstige** bemannte Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Leermasse (einschließlich Kraftstoff) von **nicht mehr als 70 kg**.

+ gefesselte LFZ



ANNEXE I

Aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d)

1. Catégories d'aéronefs avec équipage auxquelles le présent règlement ne s'applique pas:
 - a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après:
 - i) aéronefs dont:
 - la conception d'origine a été réalisée avant le 1^{er} janvier 1955, et
 - la production a cessé avant le 1^{er} janvier 1975,ou
 - ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:
 - leur participation à un événement historique remarquable,
 - l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation, ou
 - le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre;ou
 - b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;
 - c) les aéronefs, y compris ceux fournis en kit, pour lesquels au moins 51 % des tâches de fabrication et d'assemblage sont réalisées par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial;
 - d) les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;



- e) les avions dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (VC), les hélicoptères, les paramoteurs, les planeurs et les planeurs motorisés n'ayant pas plus de deux places et dont la **masse maximale au décollage** (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excède pas:

	Avion/hélicoptère/paramoteur/planeur motorisé	Planeur	Avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs	Système de récupération totale par parachute installé sur la cellule
Monoplace	MTOM de 300 kg	MTOM de 250 kg	MTOM supplémentaire de 30 kg	MTOM supplémentaire de 15 kg
Biplace	MTOM de 450 kg	MTOM de 400 kg	MTOM supplémentaire de 45 kg	MTOM supplémentaire de 25 kg

Lorsqu'un avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs est exploité à la fois comme avion/hélicoptère équipé de flotteurs et comme avion/hélicoptère terrestre, cette masse doit être inférieure à la MTOM applicable.

- f) les **autogires** monoplaces et biplaces ayant une MTOM n'excédant pas 600 kilogrammes;
- g) les **répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères du point a) ou d)** ci-dessus, dont la conception structurelle est analogue à celle des aéronefs originaux;
- h) les **ballons et dirigeables** à un ou deux occupants dont le **volume maximal prévu** à la conception n'excède pas 1 200 m³ en cas d'utilisation d'air chaud et 400 m³ en cas d'utilisation d'autres gaz de sustentation;
- i) tout autre aéronef avec équipage dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas **70 kilogrammes.**

+ aéronefs captifs

Vorstellung VABFP / Présentation OPNA