



## FAQ

# Teilrevision Non-EASA Verordnungen (Inkrafttreten 1.4.2025)

## I. Allgemein

- 1. Über 600 Non-EASA Luftfahrzeuge sind im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen. Das entspricht rund 20 Prozent aller im HB-Register aktuell eingetragenen Luftfahrzeugen. Welche Luftfahrzeuge fallen darunter?**

Non-EASA-Luftfahrzeuge umfassen Luftfahrzeuge der Standardkategorie – sie erfüllen den ICAO Anhang 8 – als auch Luftfahrzeuge der Sonderkategorie Ecolight, Ultralight (UL), Historisch, Eigenbau, Limited, Experimental und Restricted. Die Luftfahrzeuge der Sonderkategorie erfüllen den ICAO Anhang 8 nicht.

## II. Ecolight/Ultralight

- 2. Ist es zutreffend, dass in der Schweiz, anders als in umliegenden Ländern, für ULs nach wie vor eine höchstzulässige Startmasse von 300 kg für Einsitzer und 450 kg für Zweisitzer gilt?**

Das Gewicht bei Ecolight und UL ist – mit Ausnahme der Tragschrauber – unverändert geblieben (vgl. heutige Anhänge [Luftfahrzeuge der Sonderkategorie](#)).

Die 450 kg sind immer OHNE Rettungsgerät (pyrotechnisch auslösbarer Fallschirm). Insofern gibt es keine Anpassung. Für die Rettungsgeräte wurden früher 22,5 kg angerechnet. Heute sind es gemäss EASA-Anhang I (siehe Auszug nachfolgend) 25 kg. Für das zweisitzige Flugzeug wird nach wie vor mit 450 kg gerechnet.

## ANNEX I Aircraft referred to in point (d) of Article 2(3)

performed by an amateur, or a non-profit making association of amateurs, for their own purposes and without any commercial objective;

- (d) aircraft that have been in the service of military forces, unless the aircraft is of a type for which a design standard has been adopted by the Agency;
- (e) aeroplanes having measurable stall speed or the minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS), helicopters, powered parachutes, sailplanes and powered sailplanes, having no more than two seats and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:

	Aeroplane/Helicopter/ Powered parachute/ powered sailplanes	Sailplanes	Amphibian or floatplane/ helicopter	Airframe mounted total recovery parachute
Single-seater	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Additional 30 kg MTOM	Additional 15 kg MTOM
Two-seater	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Additional 45 kg MTOM	Additional 25 kg MTOM
When an amphibian or a floatplane/helicopter is operating both as a floatplane/helicopter and as a land plane/helicopter, it must fall below the applicable MTOM limit				

### 3. Warum wurde in der Frage «UL und höchstzulässige Startmasse» nicht die Behandlung der [Motion 24.3112 Jauslin](#) im Parlament abgewartet?

Wann diese Motion im Parlament behandelt wird, steht heute noch nicht fest. Nach einer Annahme der Motion hätte der Bundesrat zwei Jahre Zeit für deren Umsetzung.

### 4. Weshalb werden die Ecolights nicht gleich als Ultralights zugelassen? Das wäre doch eine Vereinfachung?

Ecolight Flugzeuge werden mit Verbrennungsmotoren angetrieben; im Unterschied dazu können in der Schweiz seit 2014 UL mit elektrischen Antrieben zum Verkehr zugelassen werden, sofern diese den Anhang 2 der VLL erfüllen. Schweizer «Ecolights» werden im Ausland ebenfalls als UL oder «Microlights» klassiert. Die Ecolights in der Schweiz müssen zusätzliche Lufttüchtigkeitsanforderungen erfüllen, die das BAZL im Zulassungsverfahren prüft. Die Kategorie Ultraleicht wurde später geschaffen. Der damalige Bundesrat hat eine weitere Kategorie von leichten Luftfahrzeugen nur für elektrisch betriebene Flugzeuge und Tragschrauber (alle Antriebsarten) vorgesehen. Im Gegensatz zu den Ecolights werden für UL keine zusätzlichen Lufttüchtigkeitsanforderungen verlangt.

### 5. Stimmt es, dass die Halter eines UL künftig z.B. die 50/100-Stunden-Kontrollen selbständig durchführen können – Kenntnisse, Werkzeuge und Einrichtungen vorausgesetzt. Und dass eine kleine Beschädigung am Flügel durch den Spengler der benachbarten Autowerkstatt repariert werden kann?

Der erste Teil ist korrekt.

Die Reparatur in Autowerkstätten für den genannten Fall ist nicht möglich. «Andere Fachbetriebe» wie eine Autowerkstatt könnten zur Anwendung kommen, wenn es sich um Eigenbauluftfahrzeuge mit entsprechenden Motoren (vgl. Frage 12 und 14) handelt.

## III. Historisch – einige Fallbeispiele:

### 6. Könnten ein F-5F Tiger, ein PC-6 oder ein PC-9 nach Ausmusterung bei der Schweizer Luftwaffe (Demilitarisierung, Freigabe durch die US-Behörden etc.) als ehemaliges CH-Militärflugzeug grundsätzlich zivil weiterbetrieben werden?

Korrekt.

**7. Der Bau von Replicas (wie etwa der Nieuport HB-RNA) und deren Zulassung im HB-Register ist künftig ausgeschlossen?**

Teilweise richtig. Nachbauten in der Kategorie Historisch sind nicht mehr möglich. Anders sieht es in der Kategorie Eigenbau aus: In dieser Kategorie sind Nachbauten wie das besagte Muster nach wie vor möglich, sofern die Anforderungen und das Zulassungsverfahren für Eigenbauluftfahrzeuge eingehalten werden.

**8. Ist es korrekt, dass die Super Constellation HB-RSC, Lufttüchtigkeit vorausgesetzt, wieder unter HB-Registration betrieben werden könnte (mit maximal 6 Passagieren), da sie zum Zeitpunkt der Ordnungsänderung im HB-Register in der Kategorie «Historisch» eingetragen war?**

Korrekt, für die bereits im Schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge gilt eine Art «Bestandesgarantie».

**9. Kann eine Alouette III wie die HB-XXM oder ein Bell UH-1D wie der HB-RXD auch zukünftig in der Sonderkategorie «Historisch» zugelassen werden?**

Die HB-XXM ist nicht historisch eingetragen, sondern nach wie vor in der EASA-Standardkategorie.

Ein Bell UH-1D wie der HB-RXD kann nicht mehr in der Sonderkategorie «Historisch» zugelassen werden, da Helikopter mit einer höchzulässigen Startmasse von über 3175 kg künftig ausgeschlossen sind.

**10. Welche Auswirkungen haben die neuen nationalen Vorschriften auf die nicht im Schweizer Register eingetragenen Oldtimer wie An-2 (LY-, SP- oder YL-) oder DC-3 / Beech 18 (N), welche in der Schweiz stationiert sind?**

Keine. Die VLL ist nur auf in der Schweiz eingetragene Luftfahrzeuge anwendbar. Für ausländische Luftfahrzeuge, welche mit Sonderbewilligung in der Schweiz operieren, kann das BAZL bei der Erteilung der Sonderbewilligung Auflagen machen.

Hinweis:

Bei den in der Schweiz betriebenen ausländisch registrierten An-2 handelt es sich mindestens teilweise um Standardluftfahrzeuge. Die N-registrierten Beech 18 und die DC-3 sind alle als Standardluftfahrzeuge in den USA registriert und werden unter einem Certificate of Airworthiness betrieben. Es sind deshalb ICAO Annex 8-konforme Luftfahrzeuge, die für den Einflug in die Schweiz keine Sonderbewilligung brauchen (siehe auch Frage 1).

## **IV. Eigenbau**

**11. Welche Unterhaltsarbeiten können in einer Autowerkstatt an Luftfahrzeugen der Kategorie Eigenbau durchgeführt werden? Welche Bedingungen müssen erfüllt sein?**

Bei der Zulassung war es schon immer möglich, dass in einem Eigenbau-Luftfahrzeug ein «nicht aviatischer» Motor eingebaut wurde, beispielsweise ein VW-Motor aus einem VW-Käfer.

Nach den bisherigen Regeln der VLL brauchte es für Instandhaltungsarbeiten immer aviatische Fachkräfte oder Betriebe. Es gab deswegen bei den Eigenbauten auch immer wieder Diskussionen. Heute gilt, dass ein nicht aviatischer Motor (eventuell aus einem Auto stammend), welcher legal eingebaut werden durfte, später bei kompetentem Fachpersonal gewartet und revidiert werden kann (z.B. Autofachbetrieb).

## V. Sonderkategorie

### 12. Welche Luftfahrzeuge sind in der Klasse «Limitiert», «Experimental» und «Restricted» möglich?

#### **Limitiert:**

Ehemalige PC-7 aus der Luftwaffe. Für den PC-7 gibt es grundsätzlich ein ziviles Muster. Also wäre theoretisch auch Standardkategorie möglich. Da das Luftfahrzeug aber eine «militärische» Karriere hatte, nicht 100%ig dem zivilen Muster entspricht und nicht nach zivilen Normen instandgehalten wurde, ist eine Zulassung in dieser Konfiguration als «Limitiert» möglich.

#### **Experimental:**

Verschiedene Pilatus Trainer-Prototypen, die für Flugtests verwendet werden (vgl. Frage 14).

#### **Restricted:**

Aktuell sind zwei Luftfahrzeuge in dieser Kategorie eingetragen. Eine Nipper (aus historischen Gründen, weil das Luftfahrzeug in den 1970er-Jahren so importiert wurde) und eine Turbo Bravo. Die Turbo Bravo ist ein Einzelstück und entspricht nicht dem zertifizierten Muster.

### 13. Bisher galt der Begriff Experimental nur für Homebuilt. Führt das nicht zu Verwirrung? Wie problematisch ist es, dass die EAS als experimental.ch auftritt?

Nein, im Gegenteil, es führt zu mehr Klarheit.

Der Begriff Experimental wird in verschiedenen Ländern verschieden benutzt. In vielen Ländern ist Experimental eine Art Überbegriff für diverse/alle Sonderkategorien. In der Schweiz ist Experimental vorgesehen für Versuchsträger aus Forschung und Entwicklung. Pilatus betreibt PC-21 beispielsweise als Versuchsträger. Mit diesen Flugzeugen werden neue Konfigurationen/Änderungen getestet. Sie entsprechen nie einem zugelassenen Baumuster. Das Gleiche gilt für Luftfahrzeuge, die sich im Zulassungsverfahren befinden (Prototypen).

Aus historischen Gründen wurden früher Homebuilts als Experimental bezeichnet. In den 1960er und 1970er Jahren wurden Homebuilts zuhause gezeichnet und z. B. in der Garage als Einzelstück gebaut. Die damals für die Eigenbau-Luftfahrzeuge zuständige RSA-Suisse wurde später in Experimental Aviation of Switzerland EAS umbenannt und trägt diesen Namen bis heute. Deshalb hat sich in der Schweiz in der Vergangenheit die Bezeichnung der Homebuilts als Experimental eingebürgert.

Der Anhang für Eigenbau-Luftfahrzeuge wurde schon seit längerer Zeit angepasst, sodass Eigenbau als Homebuilt/Eigenbau zu beschriften sind. Die heutigen Homebuilts werden zum allergrössten Teil aus vorgefertigten Bausätzen (Kits) endmontiert. Der individuelle Entwicklungsaufwand wird für den Erbauer deshalb immer kleiner.

Es gibt ältere Flugzeuge, die vor diesem Zeitpunkt zugelassen wurden, die nach wie vor die Beschriftung Experimental aufweisen. Das ist formell nicht mehr korrekt.

## VI. Instandhaltungspersonal

### 14. Wer ist von der Abschaffung der nationalen Ausbildungswege für Instandhaltungspersonal betroffen? Wo kommt heute Luftfahrzeug-Instandhaltungspersonal ohne Part-66 Lizenz zum Einsatz?

Niemand ist davon betroffen. Die Verordnungen (VLL und VLIp) lassen es bereits heute zu, dass der Grossteil der Arbeiten anstelle eines Lizenzträgers von einem Part-66-Lizenzträger durchgeführt wird. Nationale Lizenzen braucht es nur noch bei den Komponenten (weil hier die EASA bislang nicht selber reguliert hat), bei Mustern mit Jet- oder Turbopropantrieb oder Helikoptern. Für Arbeiten an diesen Komponenten benötigen Mechaniker und Avioniker gemäss neuem Art. 21 VLIp einen nationaler Baumeistereintrag.

**15. Wäre es möglich, dass ehemalige Luftwaffen-Mitarbeitende mit ihrem Know-how Wartungsarbeiten an einem ehemaligen Flugzeug der Luftwaffe durchführen?**

Ja, das ist grundsätzlich weiterhin möglich. Schliesslich gibt es für gewisse Luftfahrzeugmuster (insbesondere militärische) keine zivilen Lizenzen. Für jede Klasse historischer Luftfahrzeuge werden unterschiedliche Anforderungen an das Instandhaltungspersonal gestellt. Eine andere Möglichkeit, respektive je nach Klasse historischer Luftfahrzeuge sogar Pflicht, ist, dass die Tätigkeiten in einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb erfolgen.

**16. Waren die Verbände, AeCS, EAS und AAA of Switzerland bei der Erarbeitung der neuen Regelungen involviert?**

Ja, sämtliche Verbände wurden im sogenannte Stakeholder Involvement angehört.