



## Sicherheitsempfehlung Nr. 577

<b>Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung</b>	30.05.2022
<b>Nummer Schlussbericht</b>	2381
<b>Sicherheitsdefizit</b>	<p>Ein in Frankreich eingetragenes und in der Schweiz stationiertes Ultraleichtflugzeug des Musters Zlin Savage Classic stürzte in der Region von Arosa (GR) ab. Das Muster konnte nicht in der Schweiz zugelassen werden, durfte aber gleichwohl mit ausländischer Zulassung in der Schweiz betrieben werden. In der Schweiz wird nach wie vor eine relevante Anzahl solcher im Ausland registrierter Ultraleichtflugzeuge stationiert und betrieben.</p> <p>Damit besteht das Sicherheitsdefizit, dass sich im schweizerischen Luftraum Flugzeuge bewegen, die in der Schweiz nicht zugelassen werden können und deren Betrieb je nach Eintragsstaat fast keinen Mindestanforderungen unterliegt. So wird grundlegend sicherheitsrelevanten Aspekten wie beispielsweise der medizinischen Tauglichkeit der Piloten oder den Schwerpunktlagen der Flugzeuge nicht Rechnung getragen.</p>
<b>Sicherheitsempfehlung</b>	<p>Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sollte Massnahmen ergreifen, damit der Betrieb von Ultraleichtflugzeugen im Schweizer Luftraum sicherheitsrelevanten Mindestanforderungen genügt. Gleichzeitig sollte überdacht werden, ob Ultraleichtflugzeuge, die diesen Mindestanforderungen genügen, auch in der Schweiz zugelassen werden können.</p>
<b>Adressaten</b>	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>Stand der Umsetzung</b>	<p>Teilweise umgesetzt. Das BAZL übermittelte der SUST mit Schreiben vom 8. September 2022 die getroffenen Massnahmen im Zusammenhang mit der Sicherheitsempfehlung Nr. 577. Das BAZL hielt fest, dass sich der Unfall, wie dem Schlussbericht entnommen werden kann, auf ein Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit zurückzuführen liess. Dies resultierte aus einem gleichzeitigen Hochziehen des Flugzeuges bei geringer Fluggeschwindigkeit und einem Eindrehen gegen den Hang, was den Grundregeln des Fliegens im Gebirge mehrfach widerspricht. Mängel der Konstruktions- oder Bauweise des betroffenen Musters wurden nicht festgestellt.</p> <p>Das BAZL hielt fest, dass es keine Hinweise darauf hat, dass die in den Anhängen 1 («Ecolight») und 2 («Ultraleicht») der Verordnung des UVEK über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL, SR 748.215.1) enthaltenen Zulassungsvorschriften für die in der Schweiz eingetragenen Ultraleichtflugzeuge in technischer Hinsicht keinen genügenden Sicherheitsstandard garantieren würden. Damit wird auch eine Zulassung weiterer Ultraleichtflugzeuge obsolet, weil bereits alle, die den genannten und als genügend eingeschätzten Mindestanforderungen entsprechen, zugelassen werden können. Eine weitere Aufweichung des sog. UL-Verbots, würde gemäss BAZL eine Änderung von Art. 2b der Luftfahrtverordnung (LFV, SR</p>

748.01) bedingen. Ein solches Vorhaben schätzt das BAZL jedoch als politisch chancenlos ein.

Handlungsbedarf hat das BAZL bei der Benützung des schweizerischen Luftraums durch ausländische Ultraleichtflugzeuge erkannt. Entsprechend wurde die Bewilligungspraxis zu Art. 2 Abs. 1 lit. e des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) mit der Publikation des AIC 003/2021 vom 12. August 2021 massgeblich verschärft. So müssen neu sämtliche ausländischen Ultraleichtflugzeuge beim BAZL eine Sonderbewilligung einholen und diese wird für maximal zwei Monate pro Jahr erteilt. Die Durchsetzung erfolgt über sporadische Vorfeldkontrollen und die Prüfung der Einträge im Flugreisebuch für das vergangene Jahr bei erneutem Gesuch um eine Sonderbewilligung für das Folgejahr. In Frage für eine Sonderbewilligung kommen zudem nur Ultraleichtflugzeuge, die über eine deutsche (LTF-UL), britische (BCAR Section S) oder österreichische Zulassung verfügen. Diese Zulassungen werden vom BAZL nach wie vor als genügend sicher eingestuft. Weiter wurden mit der am 1. März 2021 in Kraft getretenen Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Ausweise und Berechtigungen des Flugpersonals (VABFP, SR 748.222.1) die Lizenzanforderungen für das Führen von Ultraleichtflugzeugen für Piloten mit Wohnsitz in der Schweiz verschärft. So muss neu mindestens eine EASA LAPL vorliegen (vgl. Art. 14 ff.).

---

**Untersuchungsberichte zur  
Sicherheitsempfehlung**

Schlussbericht  
Vorbericht

---