

SWITZERLAND

Phone: +41 (0) 43 931 61 68

Telegraphic address:

AFS: AFTN: LSSAYOYX

Email: aip@skyguide.ch



AIP Services
P.O. Box
CH-8602 Wangen bei Dübendorf
Switzerland

AIC 002/2021 B

Effective Date: 12-AUG-2021

Publication Date: 12-AUG-2021

CNL AIC 001/2019 B

Betrieb von Ultralight-Gyrokoptern innerhalb des schweizerischen Luftraumes / Exploitation d'autogires ultra-légers dans l'espace aérien suisse / Esercizio di autogiri / girocoteri ultraleggeri (UL) nello spazio aereo svizzero

Betrieb von Ultralight-Gyrokoptern innerhalb des schweizerischen Luftraumes

1. Allgemeine Hinweise

Seit dem 15. Juli 2015 können in der Schweiz Ultralight-Gyrokopter (UL-Gyrokopter) zum Verkehr zugelassen werden.

Bemerkung: Im Ausland werden Luftfahrzeuge, die den schweizerischen UL-Gyrokopter-Flugzeugen entsprechen, als Microlight, Ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé (ULM), etc. bezeichnet.

UL-Gyrokopter sind Luftfahrzeuge, welche die nachstehenden Anforderungen erfüllen:

- Ein **Gyrokopter**, auch Autogyro, Tragschrauber oder Gyrocopter genannt, ist ein Drehflügler, der in seiner Funktionsweise einem Hubschrauber ähnelt. Jedoch wird hier der Rotor nicht durch ein Triebwerk, sondern passiv durch den Fahrtwind in Drehung versetzt (Autorotation). Der Auftrieb ergibt sich dabei durch den Widerstand des sich drehenden Rotorblattes bei nach hinten geneigter Rotorfläche. Der Vortrieb erfolgt, wie beim Starrflügelflugzeug, durch ein Propellertriebwerk.
- Gültige Zulassung nach den deutschen Zulassungsnormen für Tragschrauber (BUT) oder der englischen Zulassungsnorm BCAR Section T, Light Gyroplanes. Zulassungen einer der folgenden Zulassungsstellen werden anerkannt: Deutscher Aeroclub, Deutscher Ultraleichtflugverband, Austrocontrol und British Microlight Aircraft Association bzw. Zulassungen nach gleichwertigen Regelungen.
- Das Baumuster wird durch das BAZL nicht validiert.
- Lärmgrenzwert von maximal 65,0 dB nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 10 bei einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOW) von 600kg.

Fluggenehmigung und Eintragungszeichen:

- Im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene UL-Gyrokopter verfügen über eine Fluggenehmigung der Sonderkategorie (diese gilt grundsätzlich nur im schweizerischen Luftraum).
- UL-Gyrokopter werden im schweizerischen Luftfahrzeugregister unter dem Eintragungszeichen HB-W.. geführt.

2. Betrieb von Ultralight-Gyrokokptern innerhalb des schweizerischen Luftraumes

UL-Gyrocopter dürfen in allen Luftraumklassen gemäss den entsprechenden Rechten des Piloten / der Pilotin unter Berücksichtigung der Bestimmungen der SERA geführt werden.

Mindestanforderungen an die Pilotinnen und Piloten:

- Gültige EASA Lizenz (mindestens LAPL (A oder H))
- Gültiges EASA Medical (mindestens Klasse LAPL)
- Gültiger ausländischer Pilotenausweis oder Berechtigung zum Führen des UL-Gyrokokpters innerhalb des Eintragsstaates
- Nationaler Ausweis gemäss Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten Ausweise und Berechtigungen des Flugpersonals (VABFP; SR 748.222.1)

Operationelle Bedingungen:

- Es gelten die gleichen luftrechtlichen Vorschriften wie für herkömmliche Kleinflugzeuge (Flugplatzzwang, Mindestflughöhen, Verkehrsregeln etc.).
- UL-Gyrokokptern ist das Starten ab und Landen auf den schweizerischen Landesflughäfen nicht gestattet.
- UL-Gyrokokptern ist das Starten ab und Landen auf Gebirgslandeplätzen nicht gestattet.

3. Benützung des schweizerischen Luftraumes durch ausländische UL-Gyrokopter

Luftfahrzeuge der Sonderkategorien ohne Lufttüchtigkeitszeugnisse mit internationaler Anerkennung (wie insbesondere für Microlight, Ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé etc.) dürfen grundsätzlich nur im Luftraum des Registerstaates betreiben werden. Im Einzelfall können Sonderrechte für den Einflug solcher Luftfahrzeuge gewährt werden.

Ausländische UL-Gyrokopter bedürfen für den Betrieb in der Schweiz grundsätzlich einer Sonderbewilligung für die Benützung des Schweizerischen Luftraumes.

Einschränkung und Einsatzdauer:

- Die vorgesehene Benützung des schweizerischen Luftraumes muss der Behörde (BAZL) gemeldet werden. Die Dauer des Betriebs im schweizerischen Luftraum ist auf höchstens zwei Monate pro Kalenderjahr beschränkt.
- UL-Gyrokoptern ist das Starten ab und Landen auf den schweizerischen Landesflughäfen nicht gestattet.
- Wurde vor dem 30. Juni 2021 eine Jahresbewilligung für die Benützung des schweizerischen Luftraums ausgestellt, so kann auf Gesuch hin eine neue Bewilligung erteilt werden. Solche Jahresbewilligungen werden indessen nur bis zum Ablauf der Übergangsfrist am 30. Juni 2024 erneuert.

Pilotenanforderungen / operationelle Bedingungen:

- Gültiger Pilotenausweis, der innerhalb des Eintragungsstaates erforderlich ist, um das Muster führen zu können.
- Flüge von Pilotinnen und Piloten mit einem lediglich national gültigen Pilotenausweis (z.B. Microlight-Ausweis) sind nur in den schweizerischen Lufträumen G und E zulässig.
- Flüge in Kontrollzonen (CTR) zum Zwecke einer Landung bzw. für den Abflug bedürfen einer vorgängigen Bewilligung (PPR) der zuständigen Flugverkehrsleitstelle (dies setzt in der Regel bei den Pilotinnen und Piloten einen gültigen Ausweis für Bordradiotelefonisten voraus).
- Piloten mit einem gemäss EASA oder der ICAO anerkannten Ausweis können den schweizerischen Luftraum mit UL-Gyrokoptern gemäss den schweizerischen Vorschriften wie mit normal zugelassenen Flugzeugen benützen.

Flugplan und Zollvorschriften:

Pilotinnen und Piloten müssen bei grenzüberschreitenden Flügen einen Flugplan aufgeben und einen Zollflugplatz benützen.

Notwendige Unterlagen für die Erteilung einer Sonderbewilligung:

- Lufttüchtigkeitszeugnis oder Fluggenehmigung des Registerstaates
- Eintragungszeugnis
- Lärmzeugnis mit Hinweis auf das Messverfahren nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 10
- Versicherungsnachweis
- Lufttüchtigkeitsnachweis (Prüfbescheinigung des Registerstaates)
- Instandhaltungsnachweis

Sonderbewilligungen für die Benützung des schweizerischen Luftraumes können unter folgender Adresse beantragt werden:

Federal Office of Civil Aviation
Swiss Aircraft Registry
3003 Bern

E-Mail: aircraftregistry@bazl.admin.ch

- E N D E -

BAZL/STSS, SBFL

Exploitation d'autogires ultra-légers dans l'espace aérien suisse

1. Généralités

Les autogires ultra-légers sont admis à la circulation en Suisse depuis le 15 juillet 2015.

Remarque: à l'étranger, les aéronefs assimilés aux autogires suisses sont désignés sous les noms de microlight, ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé (ULM), etc.

Les autogires ultra-légers sont des aéronefs répondant entre autres aux exigences suivantes:

- Un **autogire** (appelé parfois gyrocoptère) est un aéronef à voilure tournante qui ressemble à un hélicoptère à la différence que le rotor libre d'un autogire n'est pas actionné par un moteur, mais est entraîné par le vent relatif frontal produit par la vitesse lorsque l'appareil est en translation (autorotation). La portance résulte de la traînée des pales en rotation, surface du rotor inclinée vers l'arrière. À l'instar des avions à voilure fixe, l'appareil est en général propulsé par une hélice entraînée par un moteur.
- Aéronefs certifiés conformes aux normes de certification allemandes BUT ou britanniques BCAR, section T, Light Gyroplanes. Sont reconnues les certifications effectuées par l'un des organismes de certification suivants: Deutscher Aeroclub, Deutscher Ultraleichtflugverband, Austrocontrol ou British Microlight Aircraft Association ou réglementation(s) équivalente(s).
- Le type n'est pas validé par l'OFAC.
- Aéronefs respectant les normes acoustiques du chapitre 10 de l'Annexe 16, volume I, OACI soit 65,0 dB pour un MTOW de 600 kg.

Certificat de navigabilité et marques d'immatriculation

- Les autogires ultra-légers inscrits dans le registre matricule suisse des aéronefs bénéficient d'une autorisation de vol de la catégorie spéciale (cette autorisation n'est en principe valable que dans l'espace aérien suisse).
- Les autogires ultra-légers sont inscrits dans le registre matricule suisse des aéronefs sous les marques commençant par HB-W..

2. Exploitation d'autogires ultra-légers immatriculés HB à l'intérieur de l'espace aérien suisse

Les autogires ultra-légers peuvent circuler dans toutes les classes d'espace aérien conformément aux privilèges du pilote et dans le respect des dispositions du règlement SERA.

Exigences minimales applicables aux pilotes

- Licence AESA en cours de validité (au minimum LAPL (A ou H))
- Certificat médical AESA en cours de validité (au minimum classe LAPL)
- Licence étrangère de pilote ou autorisation en cours de validité et qui sont requis dans l'État de délivrance pour avoir le droit de piloter un autogire ultra-léger
- Licence nationale conformément à l'ordonnance du DETEC concernant les titres de vol du personnel navigant de l'aéronautique non réglés à l'échelon européen (OPNA; RS 748.222.1).

Conditions opérationnelles

- Les autogires ultra-légers sont soumis aux mêmes réglementations aéronautiques que les petits avions ordinaires (obligation d'atterrir et de décoller sur un aérodrome, hauteurs minimales de vol, règles de l'air, etc.).
- Ils n'ont pas le droit de décoller, ni d'atterrir sur les aéroports nationaux.
- Ils n'ont pas le droit de décoller, ni d'atterrir sur les places d'atterrissage en montagne.

3. Utilisation de l'espace aérien suisse par des autogires étrangers

Les avions ultra-légers étrangers sans certificat de navigabilité reconnu au niveau international (microlight, ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé, ULM, etc.) ne peuvent en principe être exploités que dans l'espace aérien de l'État d'immatriculation. Des droits spéciaux autorisant l'entrée de ces aéronefs dans l'espace aérien suisse peuvent être accordés au cas par cas.

Une autorisation spéciale est en principe requise pour exploiter des avions ultra-légers étrangers en Suisse et utiliser l'espace aérien suisse.

Restrictions et durées d'utilisation

- Une déclaration de l'autorité (OFAC) est requise s'il est prévu d'utiliser l'espace aérien suisse. L'exploitation des aéronefs en question dans l'espace aérien suisse est limitée à deux mois par année civile.
- Les autogires n'ont pas le droit de décoller ni d'atterrir sur les aéroports nationaux.
- Au cas où une autorisation annuelle d'utiliser l'espace aérien suisse aurait été délivrée avant le 30 juin 2021, une nouvelle autorisation annuelle pourra être délivrée sur demande, étant entendu que cette autorisation annuelle ne sera renouvelée que durant la période transitoire qui se termine le 30 juin 2024.

Exigences auxquelles les pilotes sont soumis/conditions opérationnelles

- Licence de pilote en cours de validité requise pour piloter le type d'appareil dans l'État d'immatriculation.
- Les pilotes titulaires de la seule licence de pilote nationale (p. ex. licence ULM) ne sont autorisés à voler en Suisse que dans les espaces aériens des classes G et E.
- Les vols dans les zones de contrôle (CTR) en vue de l'atterrissage ou du décollage requièrent une autorisation préalable (PPR) de l'organe local de contrôle de la circulation aérienne (dans ce cas, les pilotes doivent être titulaires d'une licence de radiotéléphoniste navigant en cours de validité).
- Les pilotes titulaires d'une licence AESA ou OACI reconnue peuvent piloter des autogires ultra-légers conformément aux prescriptions suisses, tout comme des aéronefs de la catégorie normale, dans l'espace aérien suisse.

Plan de vol et prescriptions douanières

Les pilotes qui effectuent des vols transfrontaliers doivent déposer un plan de vol et utiliser un aéroport douanier.

Documents requis en vue de la délivrance d'une autorisation spéciale

- Certificat de navigabilité ou autorisation de vol de l'État d'immatriculation
- Certificat d'immatriculation
- Certificat acoustique établi sur la base d'une procédure de mesure conforme au chapitre 10 de l'Annexe 16, volume I OACI
- Attestation d'assurance
- Attestation de navigabilité (attestation d'examen de l'État d'immatriculation)
- Attestation d'entretien

Les demandes d'autorisation spéciale pour utiliser l'espace aérien suisse sont à adresser à:

Office fédéral de l'aviation civile
Registre matricule suisse
3003 Berne

E-mail: aircraftregistry@bazl.admin.ch

- F I N -

OFAC/STSS, SBFL

Esercizio di autogiri / girocoteri ultraleggeri (UL) nello spazio aereo svizzero

1. Indicazioni generali

Gli "autogiri ultraleggeri" sono ammessi alla circolazione in Svizzera dal 15 luglio 2015.

Osservazione: all'estero, gli aeromobili che in Svizzera corrispondono agli autogiri UL sono designati come microlight, ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé (ULM).

Gli autogiri UL sono aeromobili che adempiono le seguenti condizioni:

- Un **autogiro**, talvolta detto anche **girocottero**, è un aeromobile ad ala rotante, simile nel funzionamento a un elicottero. Tuttavia, il rotore non è messo in moto da un motore, ma dalla forza del vento che lo fa girare (autorotazione). La portanza è data dalla resistenza della pala del rotore, la superficie della quale è inclinata all'indietro. La spinta propulsiva è data, come per un velivolo ad ala fissa, da un motore ad elica.
- Certificazione valida secondo le norme di certificazione tedesche BUT o la norma di certificazione inglese BCAR Section T, Light Gyroplanes. Sono riconosciuti i certificati rilasciati dai seguenti organismi di certificazione: Deutscher Aeroclub, Deutscher Ultraleichtflugverband, Austrocontrol e British Microlight Aircraft Association o equivalenti.
- Il tipo non è validato dall'UFAC.
- Valore limite del rumore pari al massimo a 65,0 dB secondo il capitolo 10, volume 1, dell'ICAO Annex 16 per MTOW di 600 kg.

Autorizzazione di volo e contrassegno d'immatricolazione:

- Gli autogiri UL iscritti nella matricola svizzera degli aeromobili dispongono di un'autorizzazione di volo per categoria speciale (valida esclusivamente nello spazio aereo svizzero).
- Gli autogiri UL sono iscritti nella matricola svizzera degli aeromobili con il contrassegno d'immatricolazione HB-W..

2. Esercizio di autogiri / girocoteri UL immatricolati HB nello spazio aereo svizzero

Gli autogiri UL possono operare in tutte le classi di spazio aereo conformemente alle abilitazioni del pilota e nel rispetto delle disposizioni SERA (Standardised European Rules of the Air).

Esigenze minime cui sottostanno i piloti:

- Licenza AESA (almeno LAPL (A o H)) in corso di validità
- Medical AESA (almeno classe LAPL) in corso di validità
- Licenza di pilota o abilitazione straniera in corso di validità, necessaria per pilotare l'autogiro UL nello Stato di rilascio.
- Licenza nazionale conformemente all'ordinanza del DATEC concernente le licenze e le abilitazioni del personale aeronautico non disciplinate a livello europeo (OLAPA, RS 748.222.1).

Condizioni di carattere operativo:

- Si applicano le stesse prescrizioni aeronautiche cui sottostanno i velivoli leggeri ordinari (obbligo di decollare e atterrare su aerodromi, quote minime di volo, norme della circolazione aerea ecc.).
- Il decollo e l'atterraggio di autogiri UL non sono consentiti negli aeroporti nazionali svizzeri.
- Il decollo e l'atterraggio di autogiri UL non sono consentiti nelle aree d'atterraggio in montagna.

3. Uso dello spazio aereo svizzero da parte di autogiri stranieri

Gli aeromobili delle categorie speciali senza certificato di navigabilità riconosciuto a livello internazionale (come in particolare per microlight, ultralight, Ultraleichtflugzeuge, ultra-léger motorisé ecc.) per principio possono operare soltanto nello spazio aereo dello Stato d'immatricolazione. In singoli casi possono essere loro concessi permessi speciali per l'entrata nello spazio aereo svizzero.

Per poter operare in Svizzera, gli autogiri ultraleggeri stranieri necessitano in generale di un permesso speciale per l'uso dello spazio aereo svizzero.

Restrizione e durata di esercizio

- L'intenzione di utilizzare lo spazio aereo svizzero deve essere dichiarata all'autorità (UFAC). La durata massima di utilizzo dello spazio aereo svizzero è di 2 mesi per anno civile.
- Il decollo e l'atterraggio di autogiri UL non sono consentiti negli aeroporti nazionali svizzeri.
- Se un'autorizzazione annuale per l'utilizzo dello spazio aereo svizzero è stata rilasciata prima del 30 giugno 2021, una nuova autorizzazione annuale può essere rilasciata su richiesta. Tuttavia queste autorizzazioni annuali saranno rinnovate solo durante il periodo di transizione che terminerà il 30 giugno 2024.

Esigenze cui sottostanno i piloti / condizioni di carattere operativo:

- Licenza di pilota valida, necessaria per pilotare il tipo di aerogiro nello Stato d'immatricolazione.
- I piloti titolari soltanto di una licenza di pilota nazionale (ad es. licenza per velivoli ultraleggeri) sono ammessi solo negli spazi aerei svizzeri G ed E.
- I voli nelle zone di controllo (CTR) in vista di un atterraggio o di un decollo necessitano di un'autorizzazione preventiva (PPR) del locale organo di controllo della circolazione aerea (ciò presuppone che i piloti siano titolari di una licenza valida di radiotelefonista di volo).
- I piloti titolari di una licenza AESA o OACI riconosciuta possono volare nello spazio aereo svizzero con autogiri UL conformemente alle prescrizioni svizzere, come gli aeromobili ammessi secondo la procedura ordinaria.

Piano di volo e prescrizioni doganali:

In caso di voli transfrontalieri, i piloti devono consegnare un piano di volo e utilizzare un aerodromo doganale.

Documenti necessari per il rilascio di un permesso speciale:

- Certificato di navigabilità o autorizzazione di volo dello Stato d'immatricolazione;
- Certificato d'immatricolazione;
- Certificato di rumore con indicazione della procedura di misurazione conforme al capitolo 10, volume 1, dell'ICAO Annex 16
- polizza di assicurazione;
- prova di navigabilità (attestato d'esame dello Stato d'immatricolazione);
- prova di manutenzione.

I permessi speciali per l'uso dello spazio aereo svizzero possono essere richiesti al seguente indirizzo:

Ufficio federale dell'aviazione civile
Matricola svizzera degli aeromobili
3003 Berna
E-Mail: aircraftregistry@bazl.admin.ch

- F I N E -

UFAC/STSS, SBFL