

# Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR)<sup>1</sup>

748.121.11

vom 4. Mai 1981 (Stand am 28. November 2006)

---

*Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation<sup>2</sup>,*

gestützt auf Artikel 77 der Verordnung vom 14. November 1973<sup>3</sup> über die Luftfahrt, *verordnet:*

## Erstes Kapitel: Begriffe

### Art. 1<sup>4</sup>

In dieser Verordnung bedeutet:

Abstellfläche (apron, tarmac)	Eine festgelegte Fläche auf einem Landflugplatz, die zum Ein- und Aussteigen der Fluggäste, Ein- und Ausladen der Fracht, zum Auftanken, Abstellen oder zur Wartung der Luftfahrzeuge bestimmt ist.
AFIL (air-filed flight plan)	Ein während des Fluges aufgegebenener Flugplan.
AIP	Kurzzeichen für Luftfahrthandbuch.
Alarmdienst (alerting service)	Dienst, dessen Aufgabe es ist, die zuständigen Stellen zu benachrichtigen, wenn Luftfahrzeuge die Hilfe des Such- und Rettungsdienstes benötigen, und diese Stellen, soweit erforderlich, zu unterstützen.
Anflugleitdienst (approach control service)	Flugverkehrsleitdienst für ankommende und abgehende kontrollierte Flüge.

AS 1981 1066

- <sup>1</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).
- <sup>2</sup> Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997. Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.
- <sup>3</sup> SR 748.01
- <sup>4</sup> Bereinigt gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560) und 3. Febr. 1992 (AS 1992 548), Art. 22 Ziff. 1 der V des UVEK vom 24. Nov. 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (SR 748.941), Ziff. I der V des UVEK vom 11. März 1997 (AS 1997 905) und 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

Anflugleitstelle (APP; approach control office)	Dienststelle, die Flugverkehrsleitdienst für kontrollierte Flüge durchführt, die auf einem oder mehreren Flugplätzen ankommen oder von dort abgehen.
ATC	Kurzzeichen für den Flugverkehrsleitdienst.
ATC-Freigabe (ATC-clearance)	Siehe Flugverkehrsfreigabe.
ATS	Kurzzeichen für Verkehrsdienste der Flugsicherung.
ATS-Strecke (ATS-route)	Festgelegte Strecke, die dazu bestimmt ist, den Verkehrsfluss für die Ausübung der Verkehrsdienste der Flugsicherung zu kanalisieren.
Ausweichempfehlung (traffic avoidance advice)	Von einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung an Piloten erteilter Ratschlag zur Vermeidung von Kollisionen.
Ausweichflugplatz (alternate aerodrome)	Im Flugplan bezeichneter Flugplatz, der angefliegen werden kann, wenn eine Landung auf dem Zielflugplatz nicht mehr ratsam ist.
Bewegungsfläche (movement area)	Derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist; er umfasst Rollfeld und Abstellfläche.
Bezirksleitdienst (area control service)	Flugverkehrsleitdienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken.
Bezirksleitstelle (ACC; area control centre)	Dienststelle, die Flugverkehrsleitdienst für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken, die ihrer Zuständigkeit unterliegen, durchführt.
Bodensicht (ground visibility)	Von einem offiziellen Beobachter gemeldete Sicht auf einem Flugplatz.
CVFR-Flug	Siehe kontrollierter VFR-Flug.
Dauerflugplan (RPL; repetitive flight plan)	Flugplan, der von einem Flugbetriebsunternehmen den ATS-Stellen für Speicherung und wiederholten Gebrauch eingereicht wird und sich auf eine Serie von häufig und regelmässig durchgeführten Flügen mit gleichen Grunddaten bezieht.
Flugbesatzungsmitglied (flight crew member)	Mit den nötigen Ausweisen versehenes Besatzungsmitglied, dem Aufgaben übertragen sind, deren Erfüllung für den Betrieb eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit wesentlich ist.
Flugbeschränkungsgebiet (restricted area)	Luftraum von festgelegten Abmessungen über den Landgebieten oder den Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem der Flug von Luftfahrzeugen durch bestimmte Bedingungen eingeschränkt ist.

Flugflächen (FL; flight levels)	Flächen konstanten Luftdrucks, die auf den Druckwert 1013,2 Hectopascal (hPa) bezogen und durch bestimmte Druckabstände gestaffelt sind.
Flughöhe (level)	Sammelbegriff für den vertikalen Standort eines Luftfahrzeuges im Flug, der je nachdem Höhe über Grund, Höhe über Meer oder Flugfläche bedeutet.
Fluginformationsdienst (FIS; flight information service)	Dienst, dessen Aufgabe es ist, Ratschläge und Auskünfte für die sichere und zweckmässige Durchführung von Flügen zu erteilen.
Fluginformationsgebiet (FIR; flight information region)	Luftraum von festgelegten Abmessungen, in welchem der Fluginformationsdienst und der Alarmdienst zur Verfügung stehen.
Fluginformationszentrale (FIC; flight information centre)	Dienststelle für die Durchführung des Fluginformationsdienstes und des Alarmdienstes.
Fluginformationszone (FIZ; flight information zone)	Definierter Luftraum rund um einen Flugplatz, in welchem ein Fluginformations- und Alarmdienst durch einen AFIS angeboten wird.
Flugplan (PLN; flight plan)	Vorgeschriebene, für die Verkehrsdienststellen der Flugsicherung bestimmte Angaben über einen beabsichtigten Flug oder Teil eines Fluges.
Flugplan, eingereichter (FPL; filed flight plan)	Flugplan, den der Pilot oder sein bezeichneter Stellvertreter einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung eingereicht hat; nachträgliche Änderungen sind darin nicht enthalten.
Flugplan, geltender (CPL; current flight plan)	Flugplan, der allfällige durch nachträgliche ATC-Freigaben bewirkte Änderungen einschliesst.
Flugplatz (aerodrome)	Festgelegtes Gebiet auf dem Lande oder Wasser einschliesslich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstung, das ganz oder teilweise für Ankunft, Abflug und Bewegungen von Luftfahrzeugen bestimmt ist.
Flugplatz, kontrollierter (controlled aerodrome)	Flugplatz mit Verkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr; diese Bezeichnung gibt an, dass ein Flugverkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr besteht, schliesst aber nicht notwendigerweise ein, dass eine Kontrollzone vorhanden ist.
Flugplatzinformationsdienst (AFIS; aerodrome flight information service)	Dienst, welcher Luftfahrzeugführern Informationen zum sicheren und effizienten Verlauf des Fluges in der Umgebung des Flugplatzes sowie auf Pisten und Rollwegen übermittelt.

Flugplatzverkehr (aerodrome traffic)	Gesamter Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes und alle in der Nähe eines Flugplatzes fliegenden Luftfahrzeuge; ein Luftfahrzeug ist «in der Nähe eines Flugplatzes», wenn es sich in einer ATZ oder in einer Platzrunde befindet, in diese einfliegt oder sie verlässt.
Flugsicht (flight visibility)	Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges.
Flugsteig	Siehe Abstellfläche.
Flugverkehr (air traffic)	Alle im Flug befindlichen oder sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bewegendenden Luftfahrzeuge.
Flugverkehrsberatungsdienst (air traffic advisory service)	Dienst mit der Aufgabe, innerhalb eines bestimmten Luftraumes soweit durchführbar Staffellung zwischen IFR-Flügen zu gewährleisten.
Flugverkehrsfreigabe (air traffic control clearance)	Einem Luftfahrzeug erteilte Bewilligung, unter den von einer Flugverkehrsleitstelle festgelegten Bedingungen zu verkehren.
Flugverkehrsleitdienst (ATC; air traffic control service)	Dienst, dessen Aufgabe es ist, <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zusammenstöße zu verhindern:           <ol style="list-style-type: none"> <li>a. zwischen Luftfahrzeugen untereinander,</li> <li>b. auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und</li> </ol> </li> <li>2. einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten.</li> </ol>
Flugverkehrsleitstelle (air traffic control unit)	Sammelbegriff, der je nachdem Bezirks-, Anflug- oder Platzverkehrsleitstelle bedeutet.
Flugzeug (aeroplane)	Mit eigener Kraft angetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, das seinen Auftrieb im Flug hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben.
Freigabegrenze (clearance limit)	Punkt, bis zu dem einem Luftfahrzeug eine Flugverkehrsfreigabe erteilt wird.
Gefahrengebiet (danger area)	Luftraum von festgelegten Abmessungen, in welchem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden können, die für Flüge mit Luftfahrzeugen gefährlich sind.
Hauptwolkenuntergrenze (ceiling)	Höhe der Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6000 m (20 000 ft) liegt.

Höhe (HGT; height)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lotrechter Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstandes von einem bestimmten Bezugswert.</li> <li>2. Lotrechte Ausdehnung eines Gegenstandes.</li> </ol>
Höhe über Meer (ALT; altitude)	Lotrechter Abstand einer Horizontalebene, eines Punktes oder eines als Punkt angenommenen Gegenstandes vom mittleren Meeresspiegel.
IFR (instrument flight rules)	Kurzzeichen für Instrumentenflugregeln
IFR-Flug (IFR-flight)	Nach den Instrumentenflugregeln durchgeführter Flug.
IMC	Kurzzeichen für Instrumenten-Wetterbedingungen.
Instrumentenanflugverfahren (instrument approach procedure)	Folge von vorbestimmten Flugbewegungen zur ordnungsgemässen Führung eines Luftfahrzeuges unter Instrumentenflugbedingungen, vom Beginn des Anfangsanfluges bis zur Landung oder bis zu einem Punkt, von dem aus eine Landung mit Sicht durchgeführt werden kann.
Instrumentenflug (instrument flight)	Flug, bei dem das Luftfahrzeug nur nach Instrumenten und ohne äussere Bezugspunkte gesteuert wird.
Instrumenten-Wetterbedingungen (instrument meteorological conditions)	Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die unter den für Sichtwetterbedingungen festgelegten Mindestwerten liegen.
Kommandant eines Luftfahrzeuges (PIC; pilot-in-command)	Für den Betrieb und die Sicherheit eines Luftfahrzeuges während der Flugzeit verantwortlicher Pilot.
Kontrollbezirk (CTA; control area)	Kontrollierter Luftraum, der sich von einer festgelegten Höhe über der Erde nach oben erstreckt.
Kontrollierter Flug (controlled flight)	Jeder Flug, für den eine Flugverkehrs freigabe notwendig ist.
Kontrollierter VFR-Flug (CVFR-flight)	Ein nach Sichtflugregeln durchgeführter kontrollierter Flug.
Kontrollierter Luftraum (controlled airspace)	Luftraum von festgelegten Ausmassen, in dem Flugverkehrsleitdienst für IFR- Flüge und, je nach Luftraumklasse, für VFR-Flüge durchgeführt wird. Sammelbegriff für die Lufträume der Klassen A bis E (Anhang 1).

Kontrollzone (CTR; control zone)	Kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben bis zu einer festgelegten oberen Grenze erstreckt.
Kunstflug (acrobatic flight; aerobatics)	Mit einem Luftfahrzeug absichtlich ausgeführte Flugbewegungen, die mit einer plötzlichen Änderung seiner Fluglage, mit einer anormalen Fluglage oder einer anormalen Geschwindigkeitsänderung verbunden sind.
Kurs über Grund (TR; track)	Auf die Erdoberfläche projizierter Flugweg eines Luftfahrzeuges, dessen Richtung in irgendeinem Punkt in der Regel in Graden, bezogen auf Nord, ausgedrückt wird (rechtweisend, missweisend oder Gitter).
Landebereich (landing area)	Derjenige Teil der Bewegungsfläche, der für Landung und Start von Luftfahrzeugen bestimmt ist.
Luftfahrthandbuch (AIP; aeronautical information publication)	Von einem Staat oder in dessen Auftrag herausgegebene Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält.
Lufträume der Verkehrs- dienste der Flugsicherung (air traffic services airspace)	Nach dem Alphabet bezeichnete Lufträume der Klassen A–G von bestimmten Ausmassen, in denen entsprechende Verkehrsdienste der Flugsicherung erbracht werden und bestimmte Benützungsbedingungen gelten (Anhang 1).
Luftstrasse (AWY; airway)	In Form eines Korridors errichteter, mit Funknavigationshilfen ausgerüsteter Kontrollbezirk oder Teil eines Kontrollbezirkes.
Meldepunkt (REP; reporting point)	Festgelegter geografischer Ort, auf den bezogen der Standort eines Luftfahrzeuges gemeldet werden kann.
Meldestelle der Verkehrs- dienste der Flugsicherung (air traffic services reporting office)	Dienststelle, die Meldungen für die Verkehrsdienste der Flugsicherung und vor dem Start eingereichte Flugpläne entgegennimmt.
Nachlaufturbulenz (wake turbulence)	Sammelbegriff für Wirbelschleppen, Propellerböen und Rückstossböen, welche durch ein Luftfahrzeug in der Atmosphäre verursacht werden und hinter diesem wirksam sind.
Nacht (night)	Zeit zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung.
Nahkontrollbezirk (TMA; terminal control area)	Kontrollbezirk, der in der Regel am Knotenpunkt von ATS-Strecken in der Nähe eines oder mehrerer grosserer Flugplätze errichtet ist.
NVFR	Kurzzeichen für Sichtflugregeln bei Nacht.

Piste (RWY; runway)	Festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landflugplatz für Landung und Start von Luftfahrzeugen.
Platzverkehrsleitdienst (aerodrome control service)	Flugverkehrsleitdienst für den Flugplatzverkehr.
Platzverkehrsleitstelle (TWR; aerodrome control tower)	Dienststelle für die Leitung des Flugplatzverkehrs.
Reiseflughöhe (cruising level)	Flughöhe, die während eines wesentlichen Teiles des Fluges beibehalten wird.
Reisesteigflug (cruise climb)	Reiseflugverfahren, bei dem die Treibstoffgewichtsabnahme in zunehmende Flughöhe umgesetzt wird.
Rollen	Bewegung eines Luftfahrzeuges am Boden aus eigener Kraft, ausgenommen Start und Landung; bei Hubschraubern einschliesslich des Schwebens in Bodennähe (Rollschweben).
Rollfeld (manoeuvring area)	Derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist; Abstellflächen sind ausgenommen.
Rollweg (TWY; taxiway)	Festgelegter Weg auf einem Landflugplatz, der für das Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist.
Segelflugzeug (glider)	Luftfahrzeug schwerer als Luft, ohne eigenen Kraftantrieb, das seinen Auftrieb im Flug hauptsächlich aus aerodynamischen Reaktionen auf Flächen erhält, die unter gegebenen Flugbedingungen fest bleiben.
Sicht (visibility)	Von atmosphärischen Verhältnissen abhängige Distanz, innerhalb welcher bei Tag auffällige unbeleuchtete und bei Nacht auffällige beleuchtete Gegenstände gesehen und erkannt werden können.
Sichtflug (visual flight)	Flug, bei dem das Luftfahrzeug nach äusseren Bezugspunkten gesteuert wird.
Sicht-Wetterbedingungen (visual meteorological conditions)	Wetterverhältnisse, ausgedrückt in Werten für Sicht, Abstand von den Wolken und Hauptwolkenuntergrenze, die den festgelegten Mindestwerten entsprechen oder darüber liegen.
Signalplatz (signal area)	Feld zum Auslegen von Bodensignalen auf einem Flugplatz.
Sonder-VFR-Flug (special VFR flight)	Ein von einer Flugverkehrsleitstelle genehmigter, kontrollierter VFR-Flug in einer Kontrollzone bei Wetterverhältnissen, die unter den Sichtwetterbedingungen liegen.

Sperrgebiet (prohibited area)	Luftraum von festgelegten Abmessungen über den Landgebieten oder den Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind.
Steuerkurs (HDG; heading)	Richtung der Längsachse eines Luftfahrzeuges, in der Regel in Graden ausgedrückt und auf Nord bezogen (rechtweisend, missweisend, Kompass oder Gitter).
Tag (day)	Zeit zwischen dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung und dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (Anhang 2).
Übergangsfläche (transition level)	Niedrigste Flugfläche, die für die Benützung oberhalb der Übergangshöhe verfügbar ist.
Übergangshöhe (transition altitude)	Höhe über Meer in der weiteren Umgebung eines Flugplatzes, auf oder unterhalb welcher die Flughöhe eines Luftfahrzeuges nach «Höhe über Meer» bestimmt wird.
Übergangsschicht (transition layer)	Luftraum zwischen der Übergangshöhe und der Übergangsfläche.
Verkehrsdienst der Flugsicherung (ATS; air traffic service)	Sammelbegriff, der je nachdem Fluginformationsdienst, Alarmdienst, Flugverkehrsberatungsdienst oder Flugverkehrsleitdienst (Bezirksleitdienst, Anflugleitdienst oder Platzverkehrsleitdienst) bedeutet.
Verkehrsdienststelle der Flugsicherung (air traffic services unit)	Sammelbegriff, der je nachdem Flugverkehrsleitstelle, Fluginformationszentrale oder Meldestelle der Verkehrsdienste der Flugsicherung bedeutet.
Verkehrsinformation (traffic information)	Von einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung zwecks Verhinderung einer Kollision an Piloten erteilte Informationen über bekannten oder beobachteten Luftverkehr, welcher sich in deren Nähe oder nahe der beabsichtigten Flugwege befindet.
Verkehrsleitdienst	Siehe Flugverkehrsleitdienst.
VFR (visual flight rules)	Kurzzeichen für Sichtflugregeln.
VFR-Flug (VFR-flight)	Nach den Sichtflugregeln durchgeführter Flug.
VMC	Kurzzeichen für Sicht-Wetterbedingungen.
Voraussichtliche Ankunftszeit (ETA; estimated time of arrival)	Für IFR-Flüge die geschätzte Zeit des Eintreffens über dem durch Navigationshilfen bestimmten Punkt, von dem aus das Anflugverfahren auf einen Flugplatz eingeleitet wird, oder, falls dem Flugplatz kein solcher Punkt zugeordnet ist, die geschätzte Ankunftszeit über dem Flugplatz. Für VFR-Flüge die geschätzte Ankunftszeit über dem Flugplatz.



Voraussichtlicher Anflugszeitpunkt (EAT; expected approach time)	Von einer Flugverkehrsleitstelle vorgesehener Zeitpunkt, zu dem ein ankommendes Luftfahrzeug nach einer Verzögerung den Wartepunkt verlassen kann, um den Landeanflug fortzusetzen. Der tatsächliche Zeitpunkt, an dem der Wartepunkt verlassen werden kann, hängt von der Anflugfreigabe ab.
Voraussichtliche Gesamtflugdauer (total estimated elapsed time)	Für IFR-Flüge die voraussichtlich benötigte Zeit vom Start bis zu dem durch Navigationshilfen bestimmten Punkt, von dem aus das Anflugverfahren auf einen Flugplatz eingeleitet wird, oder, falls dem Flugplatz kein solcher Punkt zugeordnet ist, bis zum Eintreffen über dem Bestimmungsflugplatz. Für VFR-Flüge die voraussichtlich benötigte Zeit vom Start bis zum Eintreffen über dem Bestimmungsflugplatz.
Voraussichtliche off block Zeit (EOBT; estimated off-block time)	Voraussichtlicher Zeitpunkt, zu dem sich ein Luftfahrzeug (in der Regel auf der Abstellfläche) zum Zwecke des Abfluges in Bewegung setzt.

## Zweites Kapitel: Geltung der Verkehrsregeln

### Art. 2 Allgemein

<sup>1</sup> Die Verkehrsregeln gelten unter Vorbehalt von Absatz 3 für alle in der Schweiz verkehrenden Luftfahrzeuge.

<sup>2</sup> Sie gelten auch für schweizerische Luftfahrzeuge im Ausland, soweit nicht die Regeln eines Staates, in oder über welchem sie sich befinden, zwingend anzuwenden sind.

<sup>3</sup> Für die Militärluftfahrt erlässt das Kommando der Luftwaffe im Einvernehmen mit dem Bundesamt und im Rahmen von Artikel 107 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>5</sup> Sondervorschriften.<sup>6</sup>

### Art. 3 Sonderfälle

<sup>1</sup> Für Motorsegler mit laufendem Motor gelten die Bestimmungen für Flugzeuge, für solche mit abgestelltem Motor diejenigen für Segelflugzeuge.

<sup>2</sup> Für Fallschirmabsprünge, abgesehen von Notfällen, gelten die Verkehrsregeln sinngemäss.

<sup>5</sup> SR 748.0

<sup>6</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

<sup>3</sup> Für Hängegleiter gelten sinngemäss die Bestimmungen für Segelflugzeuge, soweit die Verordnung vom 24. November 1994<sup>7</sup> über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien keine Abweichungen enthält.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Für Drachen, Drachenfallschirme, Fesselballone und unbemannte Luftfahrzeuge gilt die Verordnung vom 24. November 1994 über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien.<sup>9</sup>

#### **Art. 4** Anwendbare Verkehrsregeln

<sup>1</sup> Im Fluge und auf der Bewegungsfläche gelten die allgemeinen Regeln (Kap. 3), im Fluge gelten zudem entweder:

- a. die Sichtflugregeln (VFR; Kap. 4) oder
- b. die Instrumentenflugregeln (IFR; Kap. 5).

<sup>2</sup> Der Kommandant eines Luftfahrzeuges kann nach Instrumentenflugregeln fliegen, auch wenn Sicht-Wetterbedingungen (VMC) herrschen. Dies kann das Bundesamt für bestimmte Flüge auch vorschreiben.

#### **Art. 4a**<sup>10</sup> Luftraumklassierung

Die Anwendung der Luftraumklassen in der Schweiz ist in Anhang 2 festgelegt.

#### **Art. 5** Verantwortung des Kommandanten

<sup>1</sup> Der Kommandant eines Luftfahrzeuges, ob er die Steuer führt oder nicht, ist verantwortlich, dass sein Luftfahrzeug in Übereinstimmung mit den Verkehrsregeln betrieben wird; er darf davon nur abweichen, wenn er es aus Gründen der Sicherheit als notwendig erachtet.

<sup>2</sup> Im Übrigen gilt die Verordnung vom 22. Januar 1960<sup>11</sup> über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges.

<sup>7</sup> SR **748.941**

<sup>8</sup> Fassung gemäss Art. 22 Ziff. 1 der V des UVEK vom 24. Nov. 1994, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (SR **748.941**).

<sup>9</sup> Eingefügt durch Art. 13 Ziff. 2 der Hängegleiterverordnung vom 14. März 1988 [AS **1988 549**]. Fassung gemäss Art. 22 Ziff. 1 der V des UVEK vom 24. Nov. 1994, in Kraft seit 1. Jan. 1995 (SR **748.941**).

<sup>10</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992 (AS **1992 548**). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS **2006 4279**).

<sup>11</sup> SR **748.225.1**

## **Drittes Kapitel: Allgemeine Regeln**

### **1. Abschnitt: Schutz von Personen und Sachen**

#### **Art. 6** Grundsatz

Ein Luftfahrzeug darf nicht in unvorsichtiger oder nachlässiger Weise geführt werden, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnte.

#### **Art. 7** Krankheit, Ermüdung, Alkohol

Wer sich krank fühlt, ermüdet ist oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln, Alkohol, Medikamenten, Rauschgiften usw. steht, so dass er in der Ausübung seiner Funktionen beeinträchtigt ist, darf weder als Flugbesatzungsmitglied tätig sein noch Fallschirmabsprünge ausführen.

#### **Art. 8** Flugvorbereitung

<sup>1</sup> Vor einem Flug hat sich der Kommandant mit allen dafür massgebenden und verfügbaren Unterlagen vertraut zu machen.

<sup>2</sup> Bei VFR-Flügen über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus und bei IFR-Flügen hat er insbesondere die neusten verfügbaren Wetterinformationen sorgfältig zu prüfen sowie einen Ausweichplan und eine genügende Treibstoffreserve vorzusehen, für den Fall, dass der Flug nicht wie erwartet beendet werden kann.

#### **Art. 9** Höchstgeschwindigkeit

<sup>1</sup> Ohne Bewilligung des Bundesamtes oder der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung darf bei Flügen unter Flugfläche 100 die angezeigte Fluggeschwindigkeit 460 km/h (250 kt IAS) nicht übersteigen.<sup>12</sup>

<sup>2</sup> Luftfahrzeuge, die auf Grund ihrer Leistungsdaten mit einer höheren Geschwindigkeit fliegen müssen, haben die für den jeweiligen Flugzustand geringstmögliche Geschwindigkeit einzuhalten; die zuständige Verkehrsdienststelle der Flugsicherung ist durch den Kommandanten davon in Kenntnis zu setzen.

#### **Art. 10** Lärmbekämpfung

Mit einem Luftfahrzeug darf nur soviel Lärm verursacht werden, wie es bei rücksichtsvollem Verhalten und sachgemässer Bedienung unvermeidbar ist.

<sup>12</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

**Art. 11** Kunstflüge

<sup>1</sup> In den Luftraumklassen B, C und D sowie über Flugplätzen dürfen Kunstflüge nur mit Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle oder, wenn eine solche fehlt, mit Bewilligung des Flugplatzleiters ausgeführt werden.<sup>13</sup>

<sup>2</sup> Die Mindestflughöhe bei Kunstflügen mit Flugzeugen oder Helikoptern beträgt 500 m über Grund, bei Kunstflügen mit Segelflugzeugen 300 m über Grund.

<sup>3</sup> Über dichtbesiedelten Zonen von Ortschaften sowie bei Nacht sind Kunstflüge untersagt.

<sup>4</sup> Das Bundesamt kann Ausnahmen bewilligen, wobei es die im Interesse der Sicherheit gebotenen Auflagen festlegt.

**Art. 12<sup>14</sup>** Fallschirmabsprünge

Fallschirmabsprünge dürfen ausser in Notfällen nur durchgeführt werden:

- a. über und in der Nähe von Flugplätzen mit Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle oder, wenn eine solche fehlt, mit Bewilligung des Flugplatzleiters;
- b. in den Luftraum-Klassen B, C und D mit Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle und wenn Vorschriften nach Anhang 3 eingehalten werden;
- c. in den Luftraum-Klassen E, F und G ausserhalb von Flugplätzen und wenn die Vorschriften nach Anhang 3 eingehalten werden.

**Art. 13** Abwerfen oder Sprühen

<sup>1</sup> Während des Fluges dürfen Gegenstände oder Flüssigkeiten nur mit Bewilligung des Bundesamtes abgeworfen oder versprüht werden.

<sup>2</sup> Ohne Bewilligung dürfen abgeworfen werden:

- a. Ballast in Form von Wasser oder feinem Sand;
- b. Treibstoff oder gefährliche Gegenstände in Notfällen, wobei der entsprechende Ort nach Möglichkeit im Einverständnis mit der zuständigen Flugverkehrsleitstelle zu bestimmen ist;
- c. Gegenstände oder Stoffe zur Hilfeleistung;
- d. Schleppseile und abwerfbare Fahrwerke auf Flugplätzen;
- e. Winddriftanzeiger bei Fallschirmabsprünge;
- f. Raucherzeuger für die Landung;
- g. Meldetaschen bei fliegerischen Wettbewerben.

<sup>13</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

**Art. 13a<sup>15</sup>** Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

Das Bundesamt kann im Rahmen der Festlegung des Luftraumes zur Wahrung der Flugsicherheit Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete festlegen.

**2. Abschnitt: Verhütung von Zusammenstössen****Art. 14** Abstand

<sup>1</sup> Ein Luftfahrzeug darf nicht so nahe an ein anderes herangeführt werden, dass die Gefahr eines Zusammenstosses entsteht.

<sup>2</sup> Für Flüge im Verband, Abflug und Landung eingeschlossen, müssen sich die Kommandanten vorher verständigen.

**Art. 15** Vortritt im Allgemeinen

<sup>1</sup> Steht einem Luftfahrzeug das Vortrittsrecht zu, so behält der Pilot Steuerkurs und Geschwindigkeit unverändert bei. Er wird jedoch nicht von der Verantwortung befreit, alle Vorkehren zu treffen, die einen Zusammenstoss vermeiden helfen.

<sup>2</sup> Muss einem anderen Luftfahrzeug der Vortritt gewährt werden, so ist das Über- oder Unterfliegen oder das Kreuzen vor dem anderen Luftfahrzeug nur bei ausreichendem Abstand und unter Berücksichtigung der möglichen Auswirkungen von Nachlaufurbulenzen zulässig.<sup>16</sup>

<sup>3</sup> Bemerkt ein Pilot, dass ein anderes Luftfahrzeug gezwungen ist zu landen, gewährt er diesem den Vortritt.

**Art. 16** Entgegenkommende Luftfahrzeuge<sup>17</sup>

<sup>1</sup> Nähern sich zwei Luftfahrzeuge auf der Bewegungsfläche in entgegengesetzter oder annähernd entgegengesetzter Richtung und besteht die Gefahr eines Zusammenstosses, so halten beide an oder ändern falls möglich ihre Rollrichtung nach rechts.<sup>18</sup>

<sup>1bis</sup> Nähern sich zwei Luftfahrzeuge in entgegengesetzter oder annähernd entgegengesetzter Flugrichtung und besteht die Gefahr eines Zusammenstosses, so müssen beide Piloten nach rechts ausweichen.<sup>19</sup>

<sup>2</sup> Begegnen sich zwei Luftfahrzeuge am Hang in entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Flugrichtung und ungefähr auf gleicher Höhe, so weicht der Pilot des Luftfahrzeuges, das den Hang zu seiner Linken hat, nach rechts aus. Er darf das andere Luftfahrzeug nicht unter- oder überfliegen.

<sup>15</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

<sup>16</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>17</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>18</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>19</sup> Ursprünglich Abs. 1.

**Art. 17** Sich schneidende Kurse

<sup>1</sup> Schneiden sich die Kurse zweier Luftfahrzeuge beim Rollen auf der Bewegungsfläche oder im Flug auf annähernd gleicher Höhe, so hat das von rechts kommende den Vortritt.<sup>20</sup>

<sup>2</sup> Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- a. Freiballone haben den Vortritt; alle anderen Luftfahrzeuge weichen ihnen aus;
- b. Flugzeuge und Helikopter weichen Luftschiffen, Segelflugzeugen und allen Luftfahrzeugen aus, die erkennbar andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände schleppen;
- c. Schleppzüge weichen Segelflugzeugen und Luftschiffen aus;
- d. Luftschiffe weichen Segelflugzeugen aus.

**Art. 18** Überholen

<sup>1</sup> Als überholendes Luftfahrzeug gilt dasjenige, das sich einem andern von hinten auf einem Kurs nähert, der mit der Symmetrieebene des vorderen einen Winkel von weniger als 70° bildet. Die seitlichen Positionslichter des vorderen Luftfahrzeuges nach Anhang 4 sind in diesem Fall für den überholenden Piloten nicht erkennbar.

<sup>2</sup> Das überholte Luftfahrzeug hat den Vortritt. Das überholende hat vom Roll- oder Flugweg des anderen genügend Abstand zu halten; im Fluge weicht es nach rechts aus.<sup>21</sup>

<sup>3</sup> Der Pilot eines am Hang fliegenden Segelflugzeuges darf ein in ungefähr gleicher Höhe fliegendes anderes Segelflugzeug nicht überholen.

**Art. 19** Kreisen mit Segelflugzeugen

<sup>1</sup> Ein Segelflugzeug hat einem im Aufwind kreisenden anderen Segelflugzeug nach rechts auszuweichen.

<sup>2</sup> Fliegt ein Segelflugzeug in einen Aufwindschlauch, in dem schon ein anderes kreist, hat es die Drehrichtung des ersten einzuhalten.

<sup>3</sup> Fliegen zwei oder mehrere Segelflugzeuge am gleichen Hang, so ist Kreisen oder Kurven gegen den Hang untersagt.

**Art. 20** Vortritt bei Start und Landung<sup>22</sup>

<sup>1</sup> Ein auf der Bewegungsfläche rollendes Luftfahrzeug hat einem startenden oder sich am Wartepunkt zum Start bereit machenden den Vortritt zu gewähren.<sup>23</sup>

<sup>20</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>21</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>22</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>23</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>1</sup>bis Der Pilot eines Luftfahrzeuges im Fluge oder eines in Betrieb stehenden Luftfahrzeuges am Boden hat demjenigen den Vortritt zu überlassen, das landet oder sich im Endanflug befindet.<sup>24</sup>

<sup>2</sup> Nähern sich einem Flugplatz mehrere Luftfahrzeuge zur Landung, so hat der Pilot des höher fliegenden dem tiefer fliegenden den Vortritt zu gewähren. Der tiefer fliegende Pilot darf sein Vortrittsrecht jedoch nicht dazu missbrauchen, um vor einem sich im Endanflug befindlichen Luftfahrzeug einzudrehen oder um dieses zu überholen.

<sup>3</sup> Segelflugzeuge haben in jedem Fall den Vortritt vor Flugzeugen, Helikoptern und Luftschiffen.

**Art. 21<sup>25</sup>**      Fluginformationszone (FIZ)

<sup>1</sup> Innerhalb einer FIZ ist der ständige Funkkontakt zum Flugplatzinformationsdienst obligatorisch.

<sup>2</sup> Im Übrigen gelten die Regeln der Luftraumklasse, in der sich die FIZ befindet.

**Art. 22<sup>26</sup>**      Betrieb auf einem Flugplatz oder in seiner Nähe

<sup>1</sup> Bewegt sich ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Nähe in der Absicht, am Flugplatzverkehr teilzunehmen, so ist der Pilot verpflichtet:

- a. sich unter Beobachtung des übrigen Flugplatzverkehrs und allfälliger Licht- und Bodensignale sowie am Funk erhaltener Freigaben oder Hinweise in den Verkehrsfluss einzufügen;
- b. unter Vorbehalt anderslautender ATC-Freigaben die Kurven nach dem Start und vor der Landung nach links durchzuführen oder die im AIP veröffentlichten oder in anderer geeigneter Weise bekannt gemachten An- und Abflugverfahren zu befolgen; sind für Helikopter keine besonderen Verfahren festgelegt worden, so wählen sie ihre Flugwege so, dass der übrige Verkehrsfluss nicht gestört wird und lärmempfindliche Gebiete soweit als möglich geschont werden.

<sup>2</sup> Luftfahrzeuge im Flug, die nicht am Flugplatzverkehr teilnehmen wollen, haben den Flugplatz in angemessenem Abstand zu um- oder zu überfliegen.

<sup>3</sup> Auf den Bewegungsflächen eines kontrollierten Flugplatzes hat ein rollendes Luftfahrzeug ohne anderweitige Anweisung der Platzverkehrsleitstelle an allen Rollhaltebalken anzuhalten; an beleuchteten Rollhaltebalken darf es erst weiterrollen, wenn die Lichter gelöscht sind.

<sup>24</sup> Ursprünglich Abs. 1.

<sup>25</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS **2006** 4279).

<sup>26</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS **1992** 548).

**Art. 23**      Lichterführung

<sup>1</sup> In der Nacht sind bei allen Luftfahrzeugen im Fluge und bei allen auf der Bewegungsfläche in Betrieb stehenden Luftfahrzeugen die Lichter nach Anhang 4 einzuschalten; es ist untersagt, Lichter zu führen, die mit diesen verwechselt werden können.

<sup>2</sup> Bei ungünstigen Sichtbedingungen sind diese Lichter auch am Tag von allen damit ausgerüsteten Luftfahrzeugen einzuschalten. Ungeachtet der Sichtbedingungen sollen bei Start und Landung wenn immer möglich die Landescheinwerfer eingeschalten werden.

<sup>3</sup> Die Vorschriften über die Mindestausrüstung von Luftfahrzeugen bei technischen Ausfällen bleiben vorbehalten.

<sup>4</sup> Der Pilot ist berechtigt, die Zusammenstosswarnlichter zu reduzieren oder auszuschalten, wenn er in seiner Tätigkeit behindert wird oder Dritte am Boden stört.<sup>27</sup>

**Art. 24**      Simulierter Instrumentenflug

Ein Flug unter simulierten Instrumenten-Flugbedingungen ist nur zulässig:

- a. wenn das Luftfahrzeug mit einer betriebsbereiten Doppelsteueranlage ausgerüstet ist, und
- b. wenn ein zur Führung des Luftfahrzeuges berechtigter Sicherheits-Pilot am Doppelsteuer mitfliegt; dieser muss hinreichende Sicht nach vorne und nach beiden Seiten haben oder mit einem geeigneten Beobachter in Verbindung stehen, dessen Gesichtsfeld sein eigenes hinreichend ergänzt.

**Art. 25**<sup>28</sup>      Signale

Beobachtet oder empfängt der Pilot eines der im Anhang 2 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944<sup>29</sup> über die internationale Zivilluftfahrt (Anhang 2 ICAO) festgelegten Signale, so hat er sich entsprechend zu verhalten. Durch Funk übermittelte ATC-Freigaben oder Anweisungen der Flugverkehrsleitstellen haben jedoch Vorrang.

**Art. 26**<sup>30</sup>      Betrieb von Luftfahrzeugen auf dem Wasser

Für den Betrieb von Luftfahrzeugen auf dem Wasser gelten die im Anhang 2 ICAO<sup>31</sup> festgelegten zusätzlichen Regelungen zur Verhütung von Kollisionen.

<sup>27</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>28</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>29</sup> SR 0.748.0

<sup>30</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>31</sup> SR 0.748.0



### 3. Abschnitt: Flugplan

#### Art. 27 Flugplandaten

<sup>1</sup> Ein Flugplan hat in der Regel folgende Angaben zu enthalten:

- a. Hoheits- und Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges;
- b. Flugregeln und Art des Fluges;
- c. Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Kategorie der Nachlauferturbulenz;
- d. Funk-, Radionavigationsausrüstung und Transponderart;
- e.<sup>32</sup> Startflugplatz und voraussichtliche Wegrollzeit;
- f. ...<sup>33</sup>
- g. Reisegeschwindigkeit, beantragte Reiseflughöhen und geplante Flugstrecke;
- h.<sup>34</sup> Zielflugplatz und voraussichtliche Gesamtflugdauer;
- i. Ausweichflugplätze;
- k. andere zweckdienliche Angaben;
- l. Treibstoffmenge, ausgedrückt in Stunden und Minuten;
- m. Gesamtzahl der Personen an Bord;
- n. Not- und Überlebensausrüstung.

<sup>2</sup> Der Ausdruck «Flugplan» wird verwendet sowohl für die Bezeichnung der vollständigen Angaben über die ganze Flugstrecke als auch für die Bezeichnung einer beschränkten Anzahl von Angaben, wenn es sich darum handelt, eine ATC-Freigabe für einen kurzen Teil eines Fluges zu erhalten.

<sup>3</sup> Für die Zeitangabe ist die koordinierte Weltzeit (UTC), ausgedrückt in vier Zahlen mit Beginn um Mitternacht, zu benutzen.<sup>35</sup> Vor Beginn des Fluges und soweit erforderlich auch während des Fluges soll zur Überprüfung eine genaue Zeitangabe eingeholt werden.

<sup>4</sup> Die Streckenführung für kontrollierte Flüge hat soweit möglich entlang einer veröffentlichten ATS-Strecke oder, wo keine solche besteht, auf dem kürzesten Weg zwischen Navigationshilfen zu erfolgen; andere ATC-Freigaben oder Weisungen der zuständigen Flugverkehrsleitstelle bleiben vorbehalten.

<sup>5</sup> Der im Flugplan verwendete Begriff Flugplatz kann auch andere Orte als Flugplätze bezeichnen, welche von bestimmten Luftfahrzeugkategorien (z. B. Hubschraubern oder Ballonen) benützt werden können.<sup>36</sup>

<sup>32</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>33</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>34</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>35</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>36</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

**Art. 28** Pflicht zur Einreichung eines Flugplanes

<sup>1</sup> Ein Flugplan ist vor dem Abflug oder während des Fluges bei einer Verkehrsdienststelle der Flugsicherung einzureichen für:

- a. IFR-Flüge;
- b. VFR-Flüge, die Flugverkehrsleitdienst in Anspruch nehmen müssen (Art. 32);
- c. VFR-Flüge bei Nacht, mit Ausnahme von Flügen in der Umgebung eines Flugplatzes;
- d. VFR-Flüge mit Flugzeugen und Helikoptern über die Landesgrenze, wenn die Landung jenseits der Grenze vorgesehen ist; für direkte Flüge nach grenznahen ausländischen Flugplätzen kann das Bundesamt, sofern die zuständige ausländische Behörde zugestimmt hat, Abweichungen von der Flugplanpflicht bewilligen.

<sup>1bis</sup> Zur Erleichterung des Such- und Rettungsdienstes können Flugpläne auch für andere VFR-Flüge eingereicht werden.<sup>37</sup>

<sup>2</sup> Für IFR-Flüge und für VFR-Flüge bei Nacht ist der Flugplan mindestens 60 Minuten vor dem Abflug einzureichen oder im Fluge mindestens 10 Minuten vor Beginn des flugplanpflichtigen Abschnittes des Fluges zu übermitteln.<sup>38</sup> Dauerflugpläne sind der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung mindestens zwei Wochen zum voraus einzureichen. Das Bundesamt kann für Flüge nach bestimmten Gebieten längere Zeitspannen festlegen.

<sup>3</sup> Ein abgekürzter Flugplan, der sich nur auf denjenigen Teil des Fluges bezieht, für welchen eine ATC-Freigabe eingeholt werden muss, kann unmittelbar beim Einholen der Freigabe über Funk eingereicht werden.

**Art. 29** Änderungen des Flugplanes

<sup>1</sup> Beabsichtigte Änderungen oder Abweichungen sind der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung so früh wie möglich zu melden; falls erforderlich, ist eine neue ATC-Freigabe einzuholen.

<sup>2</sup> Bei flugplanpflichtigen Flügen nach Artikel 28 Absatz 1 Buchstaben a und b ist bei unbeabsichtigtem Abweichen wie folgt vorzugehen:

- a. bei Abweichung vom Kurs über Grund ist der ursprüngliche Kurs so rasch als möglich wieder einzunehmen;
- b. weicht die durchschnittliche wahre Eigengeschwindigkeit auf der Reiseflughöhe zwischen zwei Meldepunkten um 5 Prozent oder mehr von der im Flugplan angegebenen ab oder ist eine solche Abweichung zu erwarten, so muss dies der zuständigen Flugverkehrsleitstelle mitgeteilt werden;

<sup>37</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>38</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. März 1997 (AS 1997 905).

- c. wird festgestellt, dass die gemeldete Überflugzeit des nächsten Meldepunktes oder die gemeldete Ankunftszeit am Zielflugplatz um mehr als drei Minuten abweicht, so ist der berichtigte Wert der zuständigen Flugverkehrsleitstelle so bald wie möglich zu melden.

**Art. 30<sup>39</sup>** Abschluss des Flugplanes

Für jeden Flug, für den ein Flugplan abgegeben wurde, der den gesamten Flug oder den verbleibenden Teil des Fluges zum Zielflugplatz umfasst, hat der Kommandant nach der Landung bei der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung eine Landemeldung zu erstatten. Diese Pflicht entfällt, wenn die Verkehrsdienste der Flugsicherung oder die Meldestelle des Zielflugplatzes Kenntnis von der Landung haben.

#### **4. Abschnitt: Fluganmeldung und Streckenflugausweis**

**Art. 31**

<sup>1</sup> Für die Bedürfnisse der örtlichen Aufsicht kann ein Startflugplatz verlangen, dass geplante Abflüge schriftlich angezeigt werden.

<sup>2</sup> Bei Flügen mit Segelflugzeugen und Fahrten mit Freiballonen über die Landesgrenze muss der vom Bundesamt herausgegebene Streckenflugausweis mitgeführt werden.

#### **5. Abschnitt: Dienste der Flugsicherung<sup>40</sup>**

**Art. 32<sup>41</sup>** Allgemeines

Die in den Luftraumklassen zu leistenden Dienste der Flugsicherung sind in Anhang 1 für VFR- und IFR-Flüge festgelegt.

**Art. 32<sup>a42</sup>** Flugverkehrsleitdienst

<sup>1</sup> Flugverkehrsleitdienst der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung muss in Anspruch genommen werden für:

<sup>39</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>40</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>41</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>42</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

- a. IFR-Flüge;
- b.<sup>43</sup> VFR-Flüge in den Luftraumklassen B, C und D.

<sup>2</sup> Das Bundesamt kann Ausnahmen bewilligen; es kann die Teilnahme am Flugverkehrsleitdienst von der Ausrüstung des Luftfahrzeuges abhängig machen.

### **Art. 33** ATC-Freigabe

<sup>1</sup> Vor einem Flug oder Teil eines Fluges, für den Flugverkehrsleitdienst vorgeschrieben ist, holt der Kommandant in der Regel über Funk eine ATC-Freigabe ein; verlangt er eine Freigabe mit Vorrang, so hat er ihre Notwendigkeit zu begründen.

<sup>2</sup> ATC-Freigaben und darin enthaltene Weisungen sind zu befolgen. Betrachtet der Kommandant eine ATC-Freigabe als nicht befriedigend, so kann er eine abgeänderte Freigabe verlangen, die ihm nach Möglichkeit zu erteilen ist.

<sup>3</sup> Die Hörbereitschaft auf der zutreffenden Funkfrequenz ist solange aufrechtzuerhalten, als dies von der zuständigen Flugverkehrsleitstelle als notwendig erachtet wird.

### **Art. 34** Standortmeldungen

<sup>1</sup> Über den in den Luftfahrthandbüchern als obligatorisch bezeichneten Meldepunkten sind der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung unaufgefordert die darin verlangten Angaben zu melden, sofern nicht ausdrücklich das Gegenteil angeordnet wurde.

<sup>2</sup> Sind keine solchen Meldepunkte festgelegt, so sind die Standortmeldungen nach den Weisungen der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung zu erstatten.

### **Art. 35** Unterbruch der Funkverbindung

<sup>1</sup> Wird bei einem kontrollierten Flug in VMC die Funkverbindung unterbrochen, gilt:

- a. der Flug wird nach der zuletzt erhaltenen Freigabe fortgesetzt;
- b. es ist auf dem nächsten geeigneten Flugplatz zu landen;
- c. die Ankunft wird durch das rascheste Mittel der zuständigen Flugverkehrsleitstelle gemeldet.

<sup>2</sup> Wird bei einem Flug in IMC die Funkverbindung unterbrochen, gilt:

- a. der Flug wird nach dem geltenden Flugplan fortgesetzt;
- b. über der Navigationshilfe des Zielflugplatzes wird der Sinkflug zu dem zuletzt erhaltenen und bestätigten voraussichtlichen Anflugszeitpunkt eingeleitet; falls kein solcher erhalten oder bestätigt worden ist, wird möglichst die voraussichtliche Ankunftszeit nach dem geltenden Flugplan eingehalten;

<sup>43</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

- c. es wird ein normales Instrumentenanflugverfahren befolgt, wie es für den betreffenden Flugplatz angegeben ist;
- d. es ist innerhalb von 30 Minuten nach der Ankunftszeit zu landen, die sich aus dem geltenden Flugplan ergibt.

<sup>3</sup> Wenn die Freigabe für Flughöhen nur für einen Teil der Flugstrecke gilt, so sollen die zuletzt zugewiesenen und bestätigten Flughöhen bis zu den in der Freigabe genannten Punkten beibehalten und anschliessend die Reiseflughöhen des eingereichten Flugplanes eingehalten werden.

<sup>4</sup> Der Sekundärradar-Code A 7600 ist einzuschalten.<sup>44</sup>

<sup>5</sup> Vorbehalten bleiben die in den Luftfahrthandbüchern veröffentlichten besonderen örtlichen Verfahren.

## 6. Abschnitt: Luftfahrzeug-Entführung

### Art. 36

<sup>1</sup> Der Kommandant eines Luftfahrzeuges, das einer widerrechtlichen Inbesitznahme zum Opfer gefallen ist, soll sich bemühen, dies der zuständigen Verkehrsdienststelle der Flugsicherung so rasch als möglich mitzuteilen und die näheren Umstände und die allenfalls erforderlichen Abweichungen vom geltenden Flugplan bekannt zu geben.

<sup>2</sup> Bei Luftfahrzeugen, die mit Sekundärradar ausgerüstet sind, soll wenn immer möglich der nach den internationalen Normen und Empfehlungen vorgesehene Code eingeschaltet werden.

## 7. Abschnitt: Abfangen

### Art. 37

<sup>1</sup> Der Kommandant eines Luftfahrzeuges, welches durch ein anderes Luftfahrzeug abgefangen wird, soll unverzüglich:

- a.<sup>45</sup> die Anweisungen des Abfangluftfahrzeuges befolgen, entsprechend den in Anhang 2 ICAO<sup>46</sup> festgelegten Signalen und Verfahren;
- b. die zuständige Verkehrsdienststelle der Flugsicherung benachrichtigen;
- c. versuchen, mit dem Abfangluftfahrzeug, oder mit der Abfangleitstelle Funkverbindung auf der Notfrequenz 121.5 MHz oder 243 MHz herzustellen;

<sup>44</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. März 1997 (AS 1997 905).

<sup>45</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>46</sup> SR 0.748.0

- d. auf dem Sekundärradar den Code A 7700 einschalten; andere Weisungen bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Stehen die über Funk von irgendeiner Stelle empfangenen Anweisungen im Widerspruch zu den Anweisungen, die das Abfangluftfahrzeug durch Signale oder über Funk erteilt, so soll der Pilot sofort Aufklärung verlangen, die Anweisungen des Abfangluftfahrzeuges jedoch befolgen.

## Viertes Kapitel: Sichtflugregeln (VFR)

### 1. Abschnitt: Mindestwerte

#### Art. 38<sup>47</sup> Allgemeines

<sup>1</sup> Bei Tag sind VFR-Flüge so durchzuführen, dass folgende Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von den Wolken eingehalten werden können:

Lufttraum Klasse	B C D E	F	G*
		Oberhalb 900 m AMSL oder 300 m über Grund, je nachdem, welches die grössere Höhe ergibt.	Auf oder unter 900 m AMSL oder 300 m über Grund, je nachdem, welches die grössere Höhe ergibt.
Wolkenabstand	waagrecht: 1,5 km senkrecht: 300 m		ausserhalb von Wolken mit ständiger Sicht auf den Boden oder das Wasser
Flugsicht	auf und über 3050 m/10 000 ft AMSL: 8 km unter 3050 m/10 000 ft AMSL: 5 km		5 km** .48

\* In der Schweiz reicht der Lufttraum der Klasse G vom Grund bis 600 m AGL; darin sind auch die entsprechenden Mindestsichtwerte anwendbar.

- \*\* – Sofern die Fluggeschwindigkeit jederzeit eine Umkehrkurve innert Sichtweite gestattet und andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse rechtzeitig erkannt werden können, darf die Flugsicht bis 1,5 km betragen.  
– Helikopter können mit einer geringeren Flugsicht als 1,5 km fliegen, wenn sie sich mit einer Fluggeschwindigkeit fortbewegen, die es erlaubt, andere Luftfahrzeuge oder Hindernisse rechtzeitig zu erkennen und Zusammenstösse zu vermeiden.

<sup>2</sup> Das Bundesamt kann für bestimmte Flüge oder Lufträume Mindestwerte festlegen, die kleiner sind als die in Absatz 1 genannten.

<sup>3</sup> Die Tag- und Nachtgrenzen sind im AIP festgelegt.

<sup>47</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>48</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

**Art. 39**<sup>49</sup> VFR-Flüge in Kontrollzonen

<sup>1</sup> VFR-Flüge innerhalb einer Kontrollzone dürfen nur durchgeführt werden, wenn auf dem entsprechenden Flugplatz die Hauptwolkenuntergrenze auf mindestens 450 m über Grund liegt und die Bodensicht mindestens 5 km beträgt.

<sup>2</sup> Sind die Mindestwerte nach Absatz 1 nicht gegeben, so kann die zuständige Flugverkehrsleitstelle eine Freigabe für einen Sonder-VFR-Flug erteilen, sofern die Bodensicht mindestens 1,5 km beträgt; für Such-, Rettungs- und dringende Transportflüge mit Helikoptern kann die Freigabe auch erfolgen, wenn die Bodensicht weniger als 1,5 km beträgt.

<sup>3</sup> Die für die Luftraumklasse G geltenden Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von den Wolken (Art. 38) sind in jedem Fall einzuhalten.<sup>50</sup>

**Art. 40** Abflüge von Helikoptern und Ballonen bei Boden- oder Hochnebel

Sind die Mindestwerte wegen Boden- oder Hochnebel nicht erfüllt, so ist der Abflug gestattet, wenn:

- a. die Untergrenze der Nebelschicht nicht höher als 200 m über dem Startplatz liegt und die Schicht selbst nicht dicker als 300 m ist;
- b. über der Nebelschicht Sichtwetterbedingungen herrschen und
- c. der Abflug nach dem vom Bundesamt festgelegten Verfahren erfolgt.

**Art. 41** Instrumentenflüge (Wolkenflüge) mit Segelflugzeugen

<sup>1</sup> Instrumentenflüge mit Segelflugzeugen sind in den im AIP festgelegten Wolkenflugzonen und während der darin angegebenen Zeiten ohne Bewilligung zulässig. Ausserhalb dieser Zeiten darf ein Instrumentenflug erst begonnen werden, wenn die zuständige Flugverkehrsleitstelle den entsprechenden Raum freigegeben hat.<sup>51</sup>

<sup>2</sup> Instrumentenflüge sind nur in Kumulus- oder Kumulonimbuswolken, jedoch nie in geschlossenen Wolkendecken erlaubt; die Wolken dürfen keine umliegenden Hindernisse berühren und der senkrechte Abstand zwischen der Wolkenuntergrenze und dem höchsten Hindernis am Boden muss mindestens 300 m betragen.

<sup>3</sup> ...<sup>52</sup>

<sup>4</sup> Der Pilot hat sich durch zweimaligen Funkaufruf auf der dafür vorgesehenen Frequenz zu vergewissern, dass in seiner Nähe keine anderen Instrumentenflüge durchgeführt werden oder dass zu solchen Flügen ein senkrechter Abstand von mindestens 500 m gewährleistet ist. Während des Fluges ist eine ständige Hörbereitschaft aufrechtzuerhalten; das Verlassen der Wolke ist durch zweimaligen Funkaufruf bekannt zu geben.

<sup>49</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>50</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>51</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>52</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992 (AS 1992 548).

**Art. 42<sup>53</sup>** Segelfluzonen

<sup>1</sup> Die Segelfluzonen sind im AIP festgelegt.

<sup>2</sup> In den Segelfluzonen gilt im Luftraum der Klasse E, in Abweichung von Artikel 38, für Segelflugzeuge ein Abstand von mindestens 50 m unter den Wolken und von mindestens 100 m seitwärts zu den Wolken.

**Art. 43** VFR-Flüge bei Nacht

<sup>1</sup> VFR-Flüge bei Nacht dürfen nur von und nach Flugplätzen durchgeführt werden, die hierfür eingerichtet und zugelassen sind. Das Bundesamt kann in besonderen Fällen und unter den Bedingungen von Absatz 2 Ausnahmen von dieser Einschränkung gestatten. Die Einschränkung gilt nicht für Such-, Rettungs-, Polizei-, Ausbildungs- und dringende Transportflüge mit Helikoptern sowie für Ballonfahrten.<sup>54</sup>

<sup>2</sup> Für Nachtflüge sind eine Flugsicht von mindestens 8 km, ein waagrechter Wolkenabstand von mindestens 1,5 km und ein senkrechter Wolkenabstand von mindestens 300 m erforderlich. Bei Such-, Rettungs- und dringenden Transportflügen mit Helikoptern kann von diesen Bedingungen abgewichen werden.

<sup>3</sup> Für Flüge in Kontrollzonen gilt Artikel 39.

<sup>4</sup> Besteht eine dauernde gegenseitige Sichtverbindung zwischen Flugplatz und Luftfahrzeug, so kann mit Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle oder, wenn eine solche fehlt, mit Bewilligung des Flugplatzleiters von den Mindestwerten nach Absatz 2 ebenfalls abgewichen werden.

**2. Abschnitt: Mindestflughöhen****Art. 44**

<sup>1</sup> Bei VFR-Flügen sind folgende Mindestflughöhen einzuhalten:

- a.<sup>55</sup> über dicht besiedelten Zonen von Ortschaften und über Schauplätzen grösserer Veranstaltungen mindestens 300 m über Grund;
- b. anderswo mindestens 150 m über Grund oder Wasser.

<sup>2</sup> Die Mindestflughöhen dürfen, soweit erforderlich, nur unterschritten werden:

- a. bei Such-, Rettungs- und Polizeiflügen;
- b. für die Bedürfnisse von Abflug und Landung;

<sup>53</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

<sup>54</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

<sup>55</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).



- c. ausserhalb von dicht besiedeltem Wohngebiet im Rahmen von Notlandeübungen mit Flugzeugen, wenn ein Fluglehrer oder ein einweisungsberechtigter Pilot an Bord ist;
  - d. mit Helikoptern zu Ausbildungszwecken ausserhalb von dicht besiedeltem Wohngebiet sowie, mit Zustimmung des Flugplatzleiters, zu Übungszwecken auf oder in der Nähe eines Flugplatzes;
  - e. mit Freiballonen zu Ausbildungszwecken, wenn ein Fahrlehrer an Bord ist;
  - f. mit besonderer Bewilligung des Bundesamtes.
- <sup>3</sup> Bei Hangflügen mit Segelflugzeugen beträgt die Mindestflughöhe 60 m über Grund; dabei muss ein genügender seitlicher Sicherheitsabstand zum Hang eingehalten werden.

### 3. Abschnitt: Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen

#### Art. 45 Höhenmessereinstellung

<sup>1</sup> In einem Nahkontrollbezirk oder einer Kontrollzone wird bei VFR-Flügen die Flughöhe ausgedrückt:

- a. in Flugflächen (Standard-Höhenmessereinstellung: 1013.2 hPa<sup>56</sup>), wenn sich das Luftfahrzeug auf der Übergangsfläche oder darüber befindet oder die Übergangsschicht im Steigflug durchfliegt;
- b. in Höhen über Meer (Höhenmessereinstellung QNH), wenn es sich in der Übergangshöhe oder darunter befindet oder wenn es die Übergangsschicht im Sinkflug durchfliegt.

<sup>2</sup> Ausserhalb eines Nahkontrollbezirkes oder einer Kontrollzone wird die Flughöhe ausgedrückt:

- a. in Flugflächen bei Flügen über 900 m über Grund;
- b. in Höhen über Meer bei Flügen bis 900 m über Grund.

<sup>3</sup> Bei Flügen mit Segelflugzeugen und Fahrten mit Freiballonen wird die Flughöhe ausschliesslich in Höhen über Meer ausgedrückt.<sup>57</sup>

#### Art. 46 Reiseflughöhen

<sup>1</sup> VFR-Flüge im horizontalen Reiseflug in Höhen von mehr als 900 m über Grund oder Wasser sind auf einer in Anhang 5 aufgeführten Flugfläche auszuführen.<sup>58</sup>

<sup>2</sup> Anderslautende ATC-Freigaben oder abweichende, vom Bundesamt festgelegte Verfahren bleiben vorbehalten.

<sup>56</sup> Abkürzung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>57</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 30. März 1993 (AS 1993 1377).

<sup>58</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

## 4. Abschnitt: Einschränkung von VFR-Flügen

### Art. 47

<sup>1</sup> Das Bundesamt kann vorschreiben, dass in bestimmten Teilen des kontrollierten Luftraumes keine VFR-Flüge durchgeführt werden dürfen. Es veröffentlicht diese Beschränkungsgebiete im AIP-Schweiz.

<sup>2</sup> VFR-Flüge auf oder über Flugfläche 200 sind nur mit Bewilligung des Bundesamtes oder der zuständigen Flugverkehrsleitstelle gestattet.

## Fünftes Kapitel: Instrumentenflugregeln (IFR)

### 1. Abschnitt: Ausrüstung

#### Art. 48<sup>59</sup>

Bei IFR-Flügen müssen die Luftfahrzeuge mit den gemäss Anhang 4 vorgeschriebenen Lichtern sowie mit geeigneten Instrumenten und Navigationsanlagen, die der zu befliegenden Strecke angepasst sind, ausgerüstet sein.

### 2. Abschnitt: Mindestflughöhen

#### Art. 49

<sup>1</sup> Ausser für die Bedürfnisse von Abflug und Landung oder mit Bewilligung des Bundesamtes gelten für IFR-Flüge folgende Mindestflughöhen:

- a. über gebirgigem Gelände von mehr als 3050 m über Meer: Mindestens 600 m über dem höchsten Hindernis, das in einem Umkreis von 8 km um den geschätzten Standort des Luftfahrzeuges liegt;
- b.<sup>60</sup> anderswo: Mindestens 300 m über dem höchsten Hindernis, das in einem Umkreis von 9,3 km um den geschätzten Standort des Luftfahrzeuges liegt.

<sup>2</sup> Bei der Bestimmung des geschätzten Standortes des Luftfahrzeuges ist die Genauigkeit zu berücksichtigen, die auf dem massgebenden Streckenabschnitt mit den am Boden und an Bord des Luftfahrzeuges benützten Navigationsmitteln erreicht werden kann.

<sup>59</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>60</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

### 3. Abschnitt: Höhenmessereinstellung und Reiseflughöhen

#### Art. 50 Höhenmessereinstellung

<sup>1</sup> In einem Nahkontrollbezirk oder einer Kontrollzone wird bei IFR-Flügen die Flughöhe ausgedrückt:

- a. in Flugflächen (Standard-Höhenmessereinstellung: 1013.2 hPa<sup>61</sup>), wenn sich das Luftfahrzeug auf der Übergangsfläche oder darüber befindet oder die Übergangsschicht im Steigflug durchfliegt;
- b. in Höhen über Meer (Höhenmessereinstellung QNH), wenn es sich in der Übergangshöhe oder darunter befindet oder wenn es die Übergangsschicht im Sinkflug durchfliegt.

<sup>2</sup> Ausserhalb eines Nahkontrollbezirkes oder einer Kontrollzone wird die Flughöhe in Flugflächen ausgedrückt.

#### Art. 51 Reiseflughöhen

<sup>1</sup> IFR-Flüge im horizontalen Reiseflug sind auf einer in Anhang 5 aufgeführten Flugfläche auszuführen.<sup>62</sup>

<sup>2</sup> Anderslautende ATC-Freigaben oder Angaben in den Luftfahrthandbüchern bleiben vorbehalten.

### 4. Abschnitt: Übergang vom IFR- zum VFR-Flug

#### Art. 52

<sup>1</sup> Soll während eines IFR-Fluges zum VFR-Flug übergegangen werden, so ist der zuständigen Flugverkehrsleitstelle ausdrücklich anzuzeigen, dass der IFR-Flug aufgehoben wird, und es sind ihr die Änderungen mitzuteilen, die im geltenden Flugplan vorzunehmen sind.

<sup>2</sup> Der Übergang vom IFR- zum VFR-Flug soll nur erfolgen, wenn der Flug während längerer Zeit nach Sichtflugregeln fortgesetzt werden kann.

<sup>61</sup> Abkürzung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560).

<sup>62</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

#### **4a. Abschnitt:<sup>63</sup> Veröffentlichungen**

##### **Art. 52a**

<sup>1</sup> Die in dieser Verordnung erwähnten Regelungen des Anhangs 2 ICAO<sup>64</sup> sind im AIP veröffentlicht.

<sup>2</sup> Das AIP kann beim Bundesamt eingesehen oder bezogen werden.

#### **Sechstes Kapitel: Schlussbestimmungen**

##### **Art. 53**           Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom 3. Dezember 1971<sup>65</sup> über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge wird aufgehoben.

##### **Art. 54**           Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. September 1981 in Kraft.

<sup>63</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

<sup>64</sup> SR 0.748.0

<sup>65</sup> [AS 1972 521, 1973 1912, 1976 1927 Art. 24, 1978 1664]

## ATS Luftraum-Klassierung nach ICAO<sup>67</sup>

LR-Klasse	Flugregel	Staffelung	Verkehrsdienste der Flugsicherung	Geschwindigkeitsbeschränkung	Funk	ATC-Freigabe
A	IFR	alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrsleitdienst		ja	ja
B	IFR	alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrsleitdienst		ja	ja
	VFR	alle Luftfahrzeuge	Flugverkehrsleitdienst		ja	ja
C	IFR	IFR/IFR	Flugverkehrsleitdienst	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL (Schweiz)	ja	ja
	VFR	IFR/VFR				
	VFR	VFR/IFR	– Flugverkehrsleitdienst für Staffelung VFR/IFR	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	ja	ja
			– Verkehrsinformation VFR/VFR und auf Verlangen Ausweichempfehlung			
D	IFR	IFR/IFR	Flugverkehrsleitdienst inkl. Verkehrs- information IFR/VFR und auf Verlangen Ausweichempfehlung	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	ja	ja
	VFR	keine	Verkehrsinformation VFR/IFR sowie VFR/VFR und auf Verlangen Ausweichempfehlung	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	ja	ja
E	IFR	IFR/IFR	Flugverkehrsleitdienst und Verkehrsinformation über VFR-Flüge soweit durchführbar	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	ja	ja
	VFR	keine	Verkehrsinformation soweit durchführbar	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	nein	nein

<sup>66</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 3. Febr. 1992 (AS 1992 548). Bereinigt gemäss Ziff. II der V des UVEK vom 25. Okt. 2006. in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279).

<sup>67</sup> SR 0.748.0

LR-Klasse	Flugregel	Staffelung	Verkehrsdienste der Flugsicherung	Geschwindigkeitsbeschränkung	Funk	ATC-Freigabe
F	IFR VFR	IFR/IFR soweit durchführbar keine	– Flugverkehrsberatungsdienst – Fluginformationsdienst Fluginformationsdienst	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	ja nein	nein nein
G	IFR VFR	keine keine	Fluginformationsdienst Fluginformationsdienst	MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL MAX IAS 250 kt unterhalb 3050 m AMSL	ja nein	nein nein

## Anwendung der Luftraumklassen in der Schweiz

Luftraumklasse	Hauptanwendungsgebiete	Anwendung	Ausrüstung	
			Transponder für motorgetriebene Luftfahrzeuge	VHF-Radio
A	In der Schweiz nicht verwendet			
B	In der Schweiz nicht verwendet			
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Luftraum oberhalb FL195</li> <li>– Nahkontrollbezirke mit starkem IFR-Verkehr</li> <li>– Jura-Mittelland FL100 bis FL195</li> <li>– Luftstrasse in Alpen</li> <li>– Alpen während mil. Flugbetriebszeiten</li> <li>– FL130 bis FL195</li> <li>– ausserhalb mil. Flugbetriebszeiten FL150 bis FL195</li> <li>– Nahkontrollbezirke mit IFR-Verkehr</li> <li>– Kontrollzonen</li> <li>– 600 mAGL bis D bzw. C</li> <li>– Nahkontrollbezirke mit wenig IFR-Verkehr</li> <li>– Jura-Mittelland unter FL 100</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gemäss Luftfahrtskarte 1:500 000 und AIP<sup>69</sup></li> </ul>	ja	ja
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alpen während mil. Flugbetriebszeiten</li> <li>– FL130 bis FL195</li> <li>– ausserhalb mil. Flugbetriebszeiten FL150 bis FL195</li> <li>– Nahkontrollbezirke mit IFR-Verkehr</li> <li>– Kontrollzonen</li> <li>– 600 mAGL bis D bzw. C</li> <li>– Nahkontrollbezirke mit wenig IFR-Verkehr</li> <li>– Jura-Mittelland unter FL 100</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gemäss Luftfahrtskarte 1:500 000 und AIP</li> </ul>	ja, ausser CTR	ja
E	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 600 mAGL bis D bzw. C</li> <li>– Nahkontrollbezirke mit wenig IFR-Verkehr</li> <li>– Jura-Mittelland unter FL 100</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gemäss Luftfahrtskarte 1:500 000 und AIP</li> </ul>	VFR ja: oberhalb 7000 ft AMSL Code 7000 einschalten	VFR nein
F	In der Schweiz nicht verwendet			
G	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grund bis 600 mAGL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gemäss Luftfahrtskarte 1:500 000 und AIP</li> </ul>	nein	nein

<sup>68</sup> Fassung gemäss Ziff. II der V des UVEK vom 25. Okt. 2006, in Kraft seit 1. Dez. 2006 (AS 2006 4279 4701).  
<sup>69</sup> Die Publikationen können beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern, eingesehen oder bezogen werden.

*Anhang 2a<sup>70</sup>*

<sup>70</sup> Eingefügt durch Ziff. II 1 der V des UVEK vom 3. Febr. 1992 (AS **1992** 548).  
Aufgehoben durch Ziff. III der V des UVEK vom 21. Febr. 2001 (AS **2001** 511).



## Fallschirmabsprünge ausserhalb von Flugplätzen

### 1 Grundsatz

Fallschirmabsprünge dürfen nicht in unvorsichtiger oder nachlässiger Weise durchgeführt werden, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnte.

### 2 Landeplatz

- 21 Der Landeplatz muss vor dem Absprung rekognosziert werden, dem verwendeten Fallschirmmuster entsprechend frei von Hindernissen sein und mit einem gut sichtbaren Kreuz markiert sein; der Bodenwind ist mit einem Windsack oder mit anderen Hilfsmitteln anzuzeigen.
- 22 Landungen auf öffentlichen Strassen sind untersagt; Landungen in dicht-besiedelten Zonen von Ortschaften sowie auf öffentlichen Gewässern sind nur im Einvernehmen mit den zuständigen Polizeiorganen gestattet.
- 23 Bevor ein Landeplatz markiert wird, ist die Einwilligung des am Grundstück Berechtigten einzuholen. Ein allfälliger Schadenersatzanspruch wird durch die Einwilligung nicht berührt.

### 3 Absprungleitung

- 31 Die Absprünge sind unter der unmittelbaren Aufsicht eines verantwortlichen Leiters durchzuführen.
- 32 Die Absprünge dürfen erst erfolgen, nachdem ein Beobachter vom Boden aus mittels Funk oder Signalen bestätigt hat, dass der benötigte Luftraum frei von Luftfahrzeugen ist.

<sup>71</sup> Bereinigt gemäss Ziff. II Abs. 1 der V vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

*Anhang 4*<sup>72</sup>  
(Art. 18 und 23)

## **Lichterführung von Luftfahrzeugen**

### **1           Lichterführung von Flugzeugen, Helikoptern und Luftschiffen**

- 11    Positionslichter
- 111  Die Positionslichter müssen dem technischen Handbuch der ICAO, Dok 9051, Teil 3, Sektion 7, Kapitel 1 entsprechen.
- 112  ...
- 12    Es sind ein oder mehrere rote oder weisse, möglichst blitzende, Zusammenstosswarnlichter gemäss technischem Handbuch der ICAO, Dok 9051, Teil 3, Sektion 7, Kapitel 1 zu führen.

### **2           Lichterführung von Ballonen**

- 21    Ballone müssen ein weisses, in einem Umkreis von 360° sichtbares Dauerlicht führen. Dieses ist nicht mehr als 6 Meter unterhalb des Korbes anzubringen. Zusätzlich ist ein weisses oder rotes blinkendes Zusammenstosswarnlicht zu führen; dieses ist nicht mehr als 3 und nicht weniger als 2 Meter unterhalb des Dauerlichts anzubringen.
- 22    Bei Nachtfahrten ist ein Handscheinwerfer mitzuführen.

### **3           Lichterführung von Flugzeugen auf dem Wasser**

- 31    Für Flugzeuge auf dem Wasser legt das Bundesamt im Einzelfall fest, welche Lichter sie zusätzlich führen müssen.

<sup>72</sup> Bereinigt gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 10. April 1989 (AS 1989 560) und II 1 der V des UVEK vom 3. Febr. 1992, in Kraft seit 2. April 1992 (AS 1992 548).

*Anhang 573*  
(Art. 46 und 51)

## Reiseflughöhen

Missweisender Kurs über Grund\*

000° bis 179°						180° bis 359°					
IFR			VFR			IFR			VFR		
Flug- fläche	Flughöhe		Flug- fläche	Flughöhe		Flug- fläche	Flughöhe		Flug- fläche	Flughöhe	
	Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer		Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer		Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer		Meter ü. Meer	Fuss ü.Meer
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.	usw.

\* oder Gitterkurs in arktischen Regionen von Breiten über 70° und innerhalb jener Gebiete, die durch die zuständigen Behörden bestimmt werden können. Gitterkurse werden durch Linien bestimmt, die parallel zum Meridian von Greenwich verlaufen und die einer polaren stereographischen Karte überlagert sind, in welcher die Richtung des Meridians von Greenwich gegen den Nordpol als Gitter Nord verwendet wird.

<sup>73</sup> Ursprünglich Anhang 7. Die ursprünglichen Anhänge 5 und 6 wurden aufgehoben durch Ziff. II 1 der V des UVEK vom 3. Febr. 1992 (AS 1992 548).

