

# Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals<sup>1</sup>

748.222.1

vom 25. März 1975 (Stand am 15. Mai 2012)

---

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

gestützt auf die Artikel 60, 62 und 63 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>3</sup> und auf die Artikel 24 Absatz 1, 25 Absätze 1 und 2 sowie 26 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973<sup>4,5</sup>

*verordnet:*

## A. Allgemeine Bestimmungen

### Art. 16

Geltungsbereich Diese Verordnung regelt die Flugausweise und medizinischen Tauglichkeitszeugnisse für das Führen von Flugzeugen und Hubschraubern, auf die keine der folgenden Verordnungen anwendbar ist:

- a. Verordnung des UVEK vom 14. April 1999<sup>7</sup> über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern (VJAR-FCL);
- b. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011<sup>8</sup>.

AS 1975 715

- <sup>1</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 1 der V des UVEK vom 27. April 2012 über die Ausweise des Flugpersonals nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, in Kraft seit 15. Mai 2012 (AS 2012 2397).
- <sup>2</sup> Bezeichnung gemäss nicht veröffentlichtem BRB vom 19. Dez. 1997. Diese Änd. ist im ganzen Erlass berücksichtigt.
- <sup>3</sup> SR 748.0
- <sup>4</sup> SR 748.01
- <sup>5</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).
- <sup>6</sup> Eingefügt durch Art. 13 der V des UVEK vom 14. April 1999 über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern (AS 1999 1449). Fassung gemäss Anhang Ziff. 1 der V des UVEK vom 27. April 2012 über die Ausweise des Flugpersonals nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, in Kraft seit 15. Mai 2012 (AS 2012 2397).
- <sup>7</sup> SR 748.222.2
- <sup>8</sup> Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. Nov. 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäss der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlamentes und des Rates, in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Abkommen vom 21. Juni 1999 (SR 0.748.127.192.68) zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr.

**Art. 1a<sup>9</sup>**

I. Ausstellung  
und Entzug  
der Ausweise  
1. Ausweis-  
pflicht<sup>10</sup>

<sup>1</sup> Führer von Flugzeugen, Motorseglern, Hubschraubern und anderen Drehflüglern, Segelflugzeugen, Ballonen und Luftschiffen, Bordradiotelefonisten, Navigatoren und Bordtechniker sowie Personen, die Flugpersonal ausbilden wollen, brauchen zur Ausübung ihrer Tätigkeit eine persönliche Erlaubnis des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL); vorbehalten bleibt Artikel 40 der Verordnung vom 18. September 1995<sup>11</sup> über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen (VLL).<sup>12</sup>

<sup>2</sup> Die Ausbildung für den Erwerb eines Ausweises, einer Erweiterung oder einer Sonderbewilligung darf nur in einer vom BAZL bewilligten oder anerkannten Schule stattfinden. Einweisungen und Umschulungen können zudem in einem vom BAZL hierzu bewilligten oder anerkannten Flugbetriebsunternehmen durchgeführt werden. Einweisungen auf Segelflugzeuge und Ballone können ausserhalb einer Schule stattfinden.<sup>13</sup>

<sup>3</sup> Die Erlaubnis zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern sowie die Erlaubnis für Navigatoren und für Bordtechniker gilt gleichzeitig als Lernausweis für Segelflieger und Ballonfahrer.<sup>14</sup> Die Erlaubnis zum Führen von Segelflugzeugen gilt als Lernausweis für Ballonfahrer und die Erlaubnis zum Ballonfahren als Lernausweis für Segelflieger.<sup>15</sup>

<sup>4</sup> Die Ausweise (Lizenz und medizinisches Tauglichkeitszeugnis) sind bei der Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.<sup>16</sup>

**Art. 2**

2. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung  
a. Allgemein

<sup>1</sup> Die Ausweise werden nur Personen erteilt, welche das Mindestalter erreicht haben und körperlich tauglich sowie geistig und charakterlich geeignet sind.

<sup>9</sup> Ursprünglich Art. 1.

<sup>10</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>11</sup> SR 748.215.1

<sup>12</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>13</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>15</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>16</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>2</sup> Wer sich um einen Ausweis bewirbt, hat zudem in einer Prüfung nachzuweisen, dass er die nötigen Fachkenntnisse besitzt.

<sup>3</sup> Von Bewerbern, die in der Schweiz weder Wohnsitz noch Aufenthalt haben, kann das BAZL<sup>17</sup> den Nachweis verlangen, dass an der Ausstellung, der Erweiterung oder der Erneuerung eines Ausweises ein genügendes Interesse besteht.<sup>18</sup>

### Art. 3<sup>19</sup>

b. Mindestalter

<sup>1</sup> Das Mindestalter für den Beginn einer Ausbildung beträgt:

- a. 15 Jahre für Segelflugschüler;
- b. 16 Jahre für:
  1. Ballonfahrerschüler,
  2. Motorflug- und Hubschrauberflugschüler,

<sup>2</sup> Das Mindestalter für den Erwerb eines Ausweises beträgt:

- a. 16 Jahre für:
  1. Segelflieger und Ballonfahrer,
  2. Bordradiotelefonisten;
- b. 17 Jahre für Privatpiloten von Flugzeugen und Hubschraubern;
- c. 18 Jahre für:
  1. Berufspiloten mit beschränktem Ausweis,
  2. Berufspiloten von Flugzeugen und Hubschraubern,
  3. Navigatorenanwärter und Bordtechnikeranwärter,
  4. Navigatoren und Bordtechniker;
- d. 21 Jahre für:
  1. Linienpiloten,
  2. Träger aller Lehrberechtigungen.

<sup>3</sup> Der Bewerber muss im Zeitpunkt der Flugprüfung das vorgeschriebene Mindestalter für den Erhalt des nachgesuchten Ausweises erreicht haben.

<sup>4</sup> Minderjährige, die sich um einen Ausweis bewerben, haben ihrem Gesuch die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters beizulegen.

<sup>17</sup> Ausdruck gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155). Diese Änd. wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>18</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>19</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

c. Körperliche  
Tauglichkeit und  
geistige Eignung

#### Art. 4

<sup>1</sup> Wer Ausbildungsflüge alleine an Bord absolvieren will oder sich um einen Ausweis zum Führen von Flugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen, Ballonen oder um einen provisorischen Ausweis für Bordtechnikern und Navigatoren bewirbt, hat sich vorgängig durch einen Vertrauensarzt des BAZL auf seine körperliche Tauglichkeit und geistige Eignung hin untersuchen zu lassen. Führer von Segelflugzeugen nach Vollendung ihres 60. Altersjahres, Führer von Flugzeugen und Helikoptern sowie Bordtechniker und Navigatoren haben sich dieser Untersuchung zudem vor jeder Ausweiserneuerung zu unterziehen.<sup>20</sup>

<sup>1bis</sup> Wird anlässlich einer ärztlichen Untersuchung festgestellt, dass der Ausweisträger nicht mehr im bisherigen Umfang tauglich ist zum Führen von gewissen Luftfahrzeugen, so gelten alle seine Ausweise auch ohne formellen Entzug nicht mehr. Der Vertrauensarzt kann jedoch bestimmte Tätigkeiten ausdrücklich bewilligen.<sup>21</sup>

<sup>1ter</sup> Bestehen Gründe zur Annahme, dass die Tauglichkeit sich in den nächsten Jahren verschlechtern könnte, so schränkt der Arzt die Geltungsdauer seines Attestes ein.<sup>22</sup>

<sup>2</sup> Die erste Untersuchung und die periodischen Kontrolluntersuchungen sind, ausser wenn triftige Gründe bestehen, vom gleichen Vertrauensarzt durchzuführen.

<sup>3</sup> Das BAZL kann ausnahmsweise von Bewerbern, die im Ausland wohnen, Zeugnisse von Ärzten, die im betreffenden Staat zu fliegerärztlichen Untersuchungen ermächtigt sind, annehmen, sofern diese Untersuchungen den Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation entsprechen.

#### Art. 5

d. Charakterliche  
Eignung

1-2 ...<sup>23</sup>

<sup>3</sup> Das BAZL kann die Erteilung eines Ausweises ablehnen, wenn zu befürchten ist, dass der Bewerber bei der Ausübung seiner erlaubnispflichtigen Tätigkeit die öffentliche Ordnung und Sicherheit oder militärische Interessen gefährden würde, insbesondere

- wenn der Bewerber entmündigt,

<sup>20</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>21</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980 (AS 1980 1963). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>22</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>23</sup> Aufgehoben durch Art. 13 der V des UVEK vom 14. April 1999 über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern, mit Wirkung seit 1. Mai 1999 (AS 1999 1449).

- wenn er trunk- oder rauschgiftsüchtig ist oder
- wenn er wegen eines Verbrechens oder Vergehens zu einer Freiheitsstrafe oder wiederholt wegen Übertretungen verurteilt worden ist.<sup>24</sup>

4 ...<sup>25</sup>

### Art. 6

c. Ausbildung  
und Fähigkeits-  
prüfungen

<sup>1</sup> Das BAZL stellt Richtlinien über die Ausbildung auf und erlässt ergänzende Weisungen über die Fähigkeitsprüfungen.

<sup>2</sup> Wenn die Vorbildung des Bewerbers es rechtfertigt, kann das BAZL ausnahmsweise eine verkürzte Ausbildung zulassen sowie eine Prüfung nach einem abgekürzten Verfahren anordnen.

<sup>3</sup> Das BAZL kann im Ausland abgelegte Prüfungen anerkennen, wenn sie nach Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation durchgeführt wurden.

<sup>4</sup> Im Rahmen der Schweizerischen Luftverkehrsschule kann das BAZL das Zusammenlegen von Prüfungen gestatten, die für den Erwerb verschiedener Stufen von Führerausweisen von Motorpiloten erforderlich sind.

### Art. 6a<sup>26</sup>

f. Ausnahmen

Das BAZL kann in begründeten Fällen, namentlich um Härtefälle abzuwenden oder der technischen Entwicklung Rechnung zu tragen, Abweichungen von einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung bewilligen oder anordnen. Es kann Ausnahmen befristen und mit Auflagen oder Bedingungen versehen.

### Art. 7

g. Militärflieger  
aa. Allgemein<sup>27</sup>

<sup>1</sup> Für aktive schweizerische Militärflieger ist die Untersuchung durch einen Vertrauensarzt des BAZL nicht erforderlich, wenn sie ein gleichwertiges Zeugnis des militärischen fliegerärztlichen Instituts über ihre Flugtauglichkeit beibringen.

<sup>24</sup> Fassung des dritten Striches gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>25</sup> Aufgehoben durch Art. 13 der V des UVEK vom 14. April 1999 über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern, mit Wirkung seit 1. Mai 1999 (AS 1999 1449).

<sup>26</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>27</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>2</sup> Aktive schweizerische Militärflieger brauchen keinen Auszug aus dem Zentralstrafregister vorzulegen.

### Art. 8<sup>28</sup>

bb. Erwerb von Ausweisen für Motorpiloten

<sup>1</sup> Die Träger des Militärfliegerbrevets (Flugzeug oder Hubschrauber) können den entsprechenden Privatpilotenausweis, den beschränkten Berufspilotenausweis oder den Berufspilotenausweis und ihre Erweiterungen ohne Flugprüfung erwerben, sofern sie die übrigen Bedingungen nach dieser Verordnung erfüllen.

<sup>2</sup> Militärpilotenanwärter, die ihre Ausbildung nicht beendet haben, können sich die erhaltene fliegerische Ausbildung unter der Bedingung, dass diese den Anforderungen dieser Verordnung entspricht, für den Erwerb eines Pilotenausweises (Flugzeug oder Hubschrauber) anrechnen lassen. Die entsprechende Flugprüfung kann erlassen werden, wenn eine gleichwertige Prüfung während der militärischen Ausbildung bestanden wurde.

### Art. 9<sup>29</sup>

cc. Erwerb von Fluglehrer-Ausweisen

Die aktiven Militärfluglehrer können den Fluglehrer-Ausweis der entsprechenden Kategorie erwerben, sofern sie an einem vom BAZL durchgeführten oder delegierten und überwachten Kaderkurs mit Erfolg teilgenommen haben und sofern sie die übrigen Bedingungen nach dieser Verordnung erfüllen.

### Art. 10<sup>30</sup>

### Art. 11

3. Form der Ausweise

Die persönliche Erlaubnis wird erteilt als:

- a. ...<sup>31</sup>
- b. provisorischer Ausweis für Personen, die sich als Navigator oder Bordtechniker ausbilden lassen wollen;
- c.<sup>32</sup> beschränkter Privatpilotenausweis, Ausweis für Privatpiloten, beschränkter Berufspilotenausweis, Ausweis für Berufspiloten, Linienpiloten, Privat-Hubschrauberpiloten, Berufs-Hubschrau-

<sup>28</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>29</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>30</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>31</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>32</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 7. Juni 2005, in Kraft seit 1. Juli 2005 (AS 2005 2523).

berpiloten, Segelflieger, Bordradiotelefonisten, Navigatoren,  
Bordtechniker und Ballonfahrer;

- d.<sup>33</sup> Lehrausweis für Personen, die Luftfahrtpersonal praktisch ausbilden wollen;
- e. Erweiterung oder Sonderbewilligung für besondere in dieser Verordnung aufgeführte Tätigkeiten;
- f. kurzfristige Erlaubnis;
- g. Übungserlaubnis;
- h. Ausweis über die Anerkennung eines ausländischen Ausweises.

### Art. 12

4. Besondere Bestimmungen für Führerausweise  
a. Allgemein

<sup>1</sup> Die Luftfahrzeugmuster, zu deren Führung der Träger des Ausweises berechtigt ist, sind im Ausweis einzeln oder zusammengefasst einzutragen, sobald der Träger auf dem betreffenden Luftfahrzeugmuster die Prüfung zum Erwerb eines Ausweises oder eine Umschulung bestanden hat.

<sup>2</sup> Das BAZL kann die Eintragung von Mustern, auf denen ein Pilot keine genügende Übung mehr besitzt, jederzeit als ungültig erklären oder ihre Gültigkeit davon abhängig machen, dass er binnen einer bestimmten Frist eine neue Prüfung besteht.

### Art. 13

b. Zusammenfassende Eintragung

Eine zusammenfassende Eintragung ist zulässig:

- a. im Privatpilotenausweis sowie im beschränkten Berufspilotenausweis für alle einmotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2500 kg; für Flugzeuge
  - ohne besondere Vorrichtungen,
  - mit Landeklappen,
  - mit Verstellpropeller,
  - mit Einziehfahrwerk

wird sie vorgenommen, sobald der Pilot die Prüfung für den Erwerb eines Ausweises oder eine Umschulung nach Artikel 85 Absatz 1 auf einem derart ausgerüsteten Flugzeug oder eine Umschulung auf einem derart ausgerüsteten Motorsegler bestanden hat;

<sup>33</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

- b.<sup>34</sup> im Privatpilotenausweis sowie im beschränkten Berufspilotenausweis für alle zweimotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2500 kg, sobald der Pilot die Prüfung zum Erwerb eines Ausweises oder eine Umschulung nach Artikel 85 Absatz 1 bestanden hat;
- c.<sup>35</sup> im Berufspilotenausweis für alle einmotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg; ferner, sobald der Pilot die Prüfung zum Erwerb eines Ausweises oder eine Umschulung nach Artikel 85 Absatz 1 auf einem mehrmotorigen Flugzeug mit Kolbenmotoren bestanden hat, für alle ein- und mehrmotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg;
- d. im Linienpilotenausweis für alle ein- und mehrmotorigen Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg;
- e.<sup>36</sup> im Ausweis für Motor- oder Hubschrauberpiloten für die vom BAZL bezeichneten Luftfahrzeugmuster mit ähnlichen Eigenschaften, sobald der Pilot auf einem solchen Muster die Prüfung für den Erwerb eines Ausweises oder eine Umschulung bestanden hat;
- e<sup>bis</sup>.<sup>37</sup> im Ausweis für Motorpiloten für Flugzeuge der Klasse Ecoblite, sobald der Pilot auf einem derartigen Flugzeug die Prüfung (Skilltest) bestanden hat oder, sofern er im Besitze der Eintragung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor ist, eine Einweisung absolviert hat; die Gültigkeitsdauer und die Erneuerung richten sich nach Artikel 57f;
- f.<sup>38</sup> im Motorpilotenausweis und im Segelfliegerausweis für alle gewöhnlichen Motorsegler, sobald der Pilot auf einem solchen Motorsegler die Fähigkeitsprüfung nach den Artikeln 161 und 162 bestanden hat; die Bestimmungen von Artikel 146 bleiben vorbehalten;

<sup>34</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>35</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>36</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>37</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 7. Juni 2005 (AS 2005 2523). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Okt. 2006 (AS 2006 3935).

<sup>38</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- g.<sup>39</sup> im Segelfliegerausweis für alle gewöhnlichen Segelflugzeuge einschliesslich der motorgetriebenen Segelflugzeuge nach Artikel 146;
- h. im Ballonfahrerausweis für alle Freiballone mit Gasfüllung oder für alle Heissluftballone;
- i. ...<sup>40</sup>

#### Art. 14

- c. Sonderfälle
- <sup>1</sup> Für Sondermuster von Luftfahrzeugen, für Wasserflugzeuge und Amphibienflugzeuge sowie für Flugzeuge mit Turbopropeller- oder Strahlantrieb ist ein Einzeleintrag erforderlich.<sup>41</sup>
- <sup>2</sup> Besondere Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt für Erprobungsflüge, technische Kontrollflüge, Vorführungsflüge und Flüge mit beschränkt zugelassenen Luftfahrzeugen bleiben vorbehalten.

#### Art. 15

- d. Voraussetzungen zur Führung eines Luftfahrzeuges
- <sup>1</sup> Der Träger eines Führerausweises darf die Führung eines Luftfahrzeuges als verantwortlicher oder zweiter Pilot nur übernehmen, wenn er
- a. auf dem betreffenden Luftfahrzeugmuster eine Prüfung, eine Umschulung oder eine Einweisung bestanden hat und das Luftfahrzeugmuster in seinem Führerausweis einzeln oder zusammengefasst eingetragen ist, und
  - b. mit der Führung des betreffenden Luftfahrzeuges vertraut ist und dessen Ausrüstung und Flugeigenschaften kennt.

<sup>1bis</sup> <sup>42</sup> Der Träger eines Ausweises für Motorpiloten mit zusammenfassender Eintragung für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotoren (SEP) ist auch berechtigt, Flugzeuge der Klasse Ecolight zu führen, wenn er eine entsprechende Einweisung absolviert hat. Die Einweisung richtet sich sinngemäss nach den Bestimmungen der JAR-FCL 1<sup>43</sup>.

<sup>2</sup> Der Träger eines Ausweises für Motorpiloten darf als verantwortlicher Pilot Passagiere oder Fallschirmspringer mitführen, wenn er auf dem betreffenden Flugzeugmuster in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Starte und 3 Landungen ausgeführt hat; Flugzeugmuster, die in

<sup>39</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>40</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, mit Wirkung seit 1. Jan. 1986 (AS **1985** 1908).

<sup>41</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS **1985** 1908).

<sup>42</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 7. Juni 2005, in Kraft seit 1. Juli 2005 (AS **2005** 2523).

<sup>43</sup> Joint Aviation Requirements, Flight Crew Licensing (1: Aeroplane).

seinem Motorpilotenausweis in einer zusammenfassenden Eintragung enthalten sind, sowie einmotorige Flugzeugmuster mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2500 kg, gelten als ein Muster.

<sup>3</sup> Für gewerbmässige Flüge bleiben die besonderen Bestimmungen für den Einsatz der Flugbesatzungsmitglieder nach Ziffer 9.6 der Verordnung vom 23. November 1973<sup>44</sup> über die Betriebsregeln im gewerbmässigen Luftverkehr vorbehalten.

<sup>4</sup> Der Träger

- einer Berechtigung, Piloten einzuweisen, umzuschulen oder in der Gebirgslandetechnik auszubilden,
- eines Motorfluglehrer-Ausweises,
- einer Erweiterung für Instrumentenfluglehrer,
- einer Erweiterung für Linienpilotenfluglehrer

darf Flugschüler und Piloten am Doppelsteuer ausbilden, wenn er auf dem betreffenden Flugzeugmuster in den letzten 3 Monaten 3 Starte und 3 Landungen ausgeführt hat; Flugzeugmuster, die in seinem Motorpilotenausweis in einer zusammenfassenden Eintragung enthalten sind, sowie einmotorige Flugzeugmuster mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2500 kg, gelten als ein Muster.

<sup>5</sup> Das BAZL kann Sachverständige, welche die Voraussetzungen nach den Absätzen 1–4 nicht erfüllen, zur Abnahme von Fähigkeitsprüfungen, Umschulungsprüfungen und Instrumentenkontrollflügen ermächtigen, sofern ein im Sinne der vorstehenden Bestimmungen zur Führung des betreffenden Luftfahrzeugmusters Berechtigter als verantwortlicher Pilot am Doppelsteuer mitfliegt.

## Art. 16

5. Erweiterungen  
und Sonder-  
bewilligungen

<sup>1</sup> Die Erweiterungen und Sonderbewilligungen sind Zusätze zu einem bestehenden Ausweis und gelten, solange dieser gültig ist. Vorbehalten bleiben die besonderen Gültigkeitserfordernisse für gewisse Erweiterungen und Sonderbewilligungen.

<sup>2</sup> Die Erweiterungen werden vom BAZL oder von den hiezu ermächtigten Aufsichtsorganen in die Ausweise eingetragen.

<sup>3</sup> Die Sonderbewilligungen werden durch das BAZL in Form von Einlagen zu den Ausweisen abgegeben.

<sup>44</sup> SR 748.127.1

**Art. 17<sup>45</sup>**

6. Gültigkeit  
der Ausweise  
a. Dauer

<sup>1</sup> Die Gültigkeitsdauer der Ausweise beträgt:

- a.<sup>46</sup> 4 Jahre für die Motorfluglehrer-, Hubschrauberfluglehrer-, Segelfluglehrer- und Ballonfahrlehrerausweise, für den Ausweis für Bordradiotelefonisten und die Berechtigungen, eine Umschulung oder eine Einweisung durchzuführen, sowie für die Berechtigungen, Motorpiloten (Flugzeug) in der Gebirgslandtechnik auszubilden;
- b.<sup>47</sup> 2 Jahre für die Ausweise für Segelflieger und Ballonfahrer, für den beschränkten Berufspilotenausweis sowie für die provisorischen Ausweise;
- c.<sup>48</sup> 1 Jahr für die Ausweise für Berufspiloten, Berufs-Hubschrauberpiloten und Linienpiloten unter 40 Jahren sowie für Navigatoren und Bordtechniker;
- d.<sup>49</sup> 6 Monate für die Ausweise für Berufspiloten, Berufs-Hubschrauberpiloten und Linienpiloten vom 40. Altersjahr an.

<sup>2</sup> Massgebend für die Gültigkeitsdauer ist das Datum auf dem ärztlichen Tauglichkeitsattest; ist für den Erwerb oder die Erneuerung eines Ausweises kein Attest erforderlich, so gilt das Eingangsdatum des vollständigen Gesuches. Wurde das ärztliche Tauglichkeitsattest in den letzten 45 Tagen vor Ablauf eines Ausweises ausgestellt oder liegt das vollständige Erneuerungsgesuch innerhalb dieser Frist vor, so wird die neue Gültigkeitsdauer vom Ablauf an gerechnet.

<sup>3</sup> Die Pilotenausweise nach Absatz 1 Buchstabe c sind nach dem Ablauf ihrer Gültigkeit noch für 12 Monate als beschränkte Berufspilotenausweise oder als Privatpilotenausweise gültig. Ausweise nach Absatz 1 Buchstabe d sind nach ihrem Ablauf noch während 18 Monaten als beschränkte Berufspilotenausweise oder als Privatpilotenausweise gültig.

<sup>4</sup> Die Gültigkeit der Ausweise für Berufspiloten, Berufs-Hubschrauberpiloten und Linienpiloten sowie der Berechtigung für Instrumentenfluglehrer, Linienpilotenfluglehrer und zur Ausübung einer Sach-

<sup>45</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>46</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>47</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>48</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>49</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

verständigentätigkeit für diese Ausweiskategorien erlischt in jedem Fall, sobald der Träger das 65. Altersjahr vollendet hat.<sup>50</sup>

<sup>5</sup> Die Berechtigung zur Ausübung einer Sachverständigentätigkeit für die übrigen Ausweiskategorien erlischt in jedem Fall, sobald der Ausweisträger das 70. Altersjahr vollendet hat. Die Berechtigung zur Ausübung einer Lehrtätigkeit für das Ballonfahren sowie für deren Einweisung erlischt ebenfalls zu diesem Zeitpunkt.<sup>51</sup>

<sup>6</sup> Die Gültigkeitsdauer der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug und Hubschrauber) beträgt:

- a. 6 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie II oder III;
- b. 12 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie I.

#### Art. 18<sup>52</sup>

b. Verkürzung der Gültigkeitsdauer

Bestehen ernste Zweifel über den Gesundheitszustand der untersuchten Personen, so kann das BAZL auf Antrag des Vertrauensarztes eine kürzere Gültigkeitsdauer als die in Artikel 17 festgesetzte bestimmen.

#### Art. 19

c. Kurzfristige Erlaubnis

<sup>1</sup> Wer eine Prüfung bestanden hat, erhält, sofern die übrigen Voraussetzungen für die Erteilung eines Ausweises erfüllt sind, eine kurzfristige Erlaubnis, die ihn berechtigt, die betreffende ausweispflichtige Tätigkeit auszuüben.

<sup>2</sup> Die Erlaubnis gilt bis zur Ausstellung des Ausweises, höchstens aber während 60 Tagen und nur innerhalb der Schweiz.<sup>53</sup>

#### Art. 20

d. Beschränkung der Rechte und Überprüfung der Tauglichkeit

<sup>1</sup> Der Träger eines Ausweises hat auf jede erlaubnispflichtige Tätigkeit zu verzichten, solange er in seiner Leistungsfähigkeit so beeinträchtigt ist, dass die Flugsicherheit oder die Sicherheit beim Ballonfahren nicht mehr gewährleistet ist.<sup>54</sup>

<sup>50</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>51</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>52</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908.)

<sup>53</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908.)

<sup>54</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>1</sup>bis Er darf keine Medikamente einnehmen, weder solche mit noch solche ohne Verschreibungspflicht, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass deren Einnahme Nebenwirkungen verursachen kann, welche die sichere Ausübung der fliegerischen Tätigkeit gefährden könnten.<sup>55</sup>

<sup>2</sup> Der Träger eines Ausweises hat sich in folgenden Situationen einer neuen fliegerärztlichen Untersuchung oder einer Beratung bei einem Vertrauensarzt des BAZL zu unterziehen:

- a. wo es für die Erneuerung von Ausweisen vorgeschrieben ist (Art. 4 Abs. 1);
- b. bei Unfällen oder Krankheiten, die eine Arbeitsunfähigkeit oder eine Fluguntauglichkeit von mehr als 20 Tagen zur Folge haben, sowie bei gesundheitlichen Störungen, welche zu einer plötzlichen Beeinträchtigung der sicheren erlaubnispflichtigen Tätigkeit führen können;
- c. bei einer regelmässigen Einnahme von Medikamenten;
- d. bei Zweifeln, ob Medikamente die sichere Ausübung der fliegerischen Tätigkeit gefährden könnten (Abs. 1<sup>bis</sup>);
- e. bei einer Hospitalisierung oder einem Spitalaufenthalt von über 12 Stunden;
- f. nach einem chirurgischen oder einem anderen invasiven Eingriff;
- g. wenn das Tragen von Sehhilfen notwendig ist;
- h. bei einer länger dauernden Verschlechterung des Gesundheitszustandes.<sup>56</sup>

<sup>3</sup> Das BAZL kann bei begründeten Zweifeln jederzeit eine Nachprüfung der körperlichen Tauglichkeit, der geistigen und charakterlichen Eignung sowie der vorgeschriebenen Kenntnisse anordnen.

<sup>4</sup> Ergibt sich bei der Nachprüfung, dass der Träger des Ausweises den Anforderungen nicht mehr genügt, so darf er die durch den Ausweis erteilten Rechte nicht mehr ausüben.

<sup>5</sup> Träger von Ausweisen, deren ärztliche Tauglichkeitsatteste abgelaufen sind, dürfen ohne neues Attest ihre Rechte nicht ausüben.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>56</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>57</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

**Art. 21**

e. Erneuerung  
aa. Allgemein

<sup>1</sup> Das BAZL oder die dazu ermächtigten Aufsichtsorgane erneuern die Ausweise auf Gesuch hin, wenn der Träger eine ausreichende praktische Tätigkeit nachweist und, soweit vorgeschrieben, ein neues ärztliches Tauglichkeitsattest vorlegt.<sup>58</sup>

<sup>2</sup> Die zur Erneuerung eines Ausweises oder einer Sonderbewilligung vorgeschriebene praktische Tätigkeit muss im Zeitpunkt des Erneuerungsgesuches ausgeführt sein.

<sup>3</sup> Zur Erneuerung eines Ausweises, dessen Gültigkeitsdauer kürzer ist als in Artikel 17 vorgesehen, genügt eine im gleichen Verhältnis verkürzte praktische Tätigkeit.

<sup>4</sup> Die Erneuerung eines Ausweises kann verweigert werden, wenn ein Grund für den Entzug des Ausweises besteht.

**Art. 22<sup>59</sup>**

bb. Nachholen  
der Übung oder  
des Instrumen-  
tenkontrollfluges

<sup>1</sup> Fehlen für den erforderlichen Übungsnachweis nur wenige Flugstunden und Landungen, so kann das BAZL einen Ausweis um höchstens 3 Monate verlängern, um dem Träger zu ermöglichen, die fehlenden Leistungen nachzuholen; ist für die Erneuerung des Ausweises ein ärztliches Tauglichkeitsattest vorzulegen, so ist dies auch für die Verlängerung erforderlich.<sup>60</sup>

<sup>2</sup> Kann der Kontrollflug, der für die Erneuerung der Sonderbewilligung für Instrumentenflug vorgeschrieben ist, wegen besonderer Umstände nicht durchgeführt werden und rechtfertigt es die Erfahrung und die Übung des Trägers im Instrumentenflug, so kann das BAZL die Sonderbewilligung ausnahmsweise und um höchstens 2 Monate verlängern, um dem Träger zu ermöglichen, den fehlenden Kontrollflug nachzuholen. In jedem Fall beträgt die verlängerte Gültigkeitsdauer vom letzten Kontrollflug an gerechnet höchstens:

- a. 8 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie II oder III;
- b. 14 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie I.<sup>61</sup>

<sup>58</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>59</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>60</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>61</sup> Fassung des letzten Satzes gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

### Art. 23

cc. Fehlende  
Übung, Übungs-  
erlaubnis

<sup>1</sup> Wer die erforderliche praktische Tätigkeit nicht nachweisen kann, muss die zum Erwerb des Ausweises vorgeschriebene oder eine vom BAZL festgelegte praktische Prüfung bestehen; der Lehrer hat die Prüfung auf amtlichem Formular zu bestätigen.

<sup>2</sup> Bei längerem Übungsunterbruch oder besonderen Gründen kann das BAZL verlangen, dass auch die theoretische Prüfung ganz oder teilweise wiederholt wird.

<sup>3</sup> Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer eines Ausweises wird zur praktischen Prüfung nach Absatz 1 nur zugelassen, wer Träger eines andern Ausweises für Flugpersonal oder einer vom BAZL ausgestellten Übungserlaubnis ist.<sup>62</sup>

<sup>4</sup> Eine Übungserlaubnis wird den Trägern eines abgelaufenen Ausweises auf bestimmte Zeit ausgestellt, wenn sie ein neues Arztzeugnis vorlegen und ihre Erfahrung es rechtfertigt. Sie berechtigt zur Tätigkeit unter Aufsicht eines Lehrers innerhalb der Schweiz.

<sup>5</sup> Den Trägern eines abgelaufenen Segelfliegerausweises, welche das 60. Altersjahr noch nicht vollendet haben, wird die entsprechende Übungserlaubnis ohne ärztliches Tauglichkeitsattest ausgestellt. Ballonfahrern wird die Übungserlaubnis ebenfalls ohne ärztliches Tauglichkeitsattest ausgestellt. Ausweise der vorgenannten Kategorien gelten nicht als Zulassungsausweis zur praktischen Prüfung für Flugzeuge und Hubschrauber nach Absatz 1.<sup>63</sup>

### Art. 24

dd. Fehlendes  
ärztliches Zeug-  
nis

Ist der Träger eines Ausweises wegen aussergewöhnlicher Umstände nicht in der Lage, rechtzeitig ein neues Arztzeugnis vorzulegen, so kann das BAZL die Gültigkeitsdauer des Ausweises um höchstens 6 Monate verlängern, vorausgesetzt, dass der Träger eine ausreichende praktische Tätigkeit nachweist.

### Art. 25

7. Ausländische  
Ausweise

<sup>1</sup> Ausländer und schweizerische Staatsangehörige, die einen gültigen Ausweis eines Mitgliedstaates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) besitzen, sind berechtigt, in der Schweiz auf schweizerisch immatrikulierten Luftfahrzeugen Ausbildungsflüge am Dop-

<sup>62</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>63</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980 (AS 1980 1963). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

pelsteuer bei einer vom BAZL bewilligten oder anerkannten Schule durchzuführen.<sup>64</sup>

<sup>1</sup>bis Ausländer sowie schweizerische Staatsangehörige mit Wohnsitz im Ausland sind zudem berechtigt, gelegentliche nichtgewerbsmässige Sichtflüge bei Tag auf schweizerisch immatrikulierten Luftfahrzeugen innerhalb der Schweiz durchzuführen, wenn sie einen gültigen Ausweis eines Mitgliedstaates der ICAO besitzen.<sup>65</sup>

<sup>2</sup> Ausländern ist die gelegentliche Ausübung einer erlaubnispflichtigen Tätigkeit an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland gestattet, wenn sie Träger eines ausländischen, vom BAZL schriftlich anerkannten Ausweises sind. Über den Umfang der Anerkennung entscheidet das BAZL im Einzelfall.

<sup>3</sup> Für die dauernde Ausübung einer erlaubnispflichtigen Tätigkeit an Bord schweizerischer Luftfahrzeuge muss ein schweizerischer Ausweis erworben werden; das BAZL legt die hierfür zu erfüllenden Bedingungen fest.

<sup>4</sup> Über die Anerkennung von Ausweisen, die schweizerischen Staatsangehörigen von ausländischen Staaten erteilt worden sind, entscheidet das BAZL im Einzelfall.

<sup>5</sup> ...<sup>66</sup>

## Art. 26

8. Ersatz  
von Ausweisen

<sup>1</sup> Der Verlust eines Ausweises ist dem BAZL unverzüglich zu melden.

<sup>2</sup> Ist ein Ausweis verloren gegangen oder unbrauchbar geworden, so stellt das BAZL einen neuen Ausweis aus. Es kann auf begründetes Gesuch hin ein Doppel ausstellen.

## Art. 27

9. Entzug und  
Einschränkung  
des Geltungs-  
bereiches eines  
Ausweises

<sup>1</sup> Das BAZL kann den befristeten, unbefristeten oder dauernden Entzug oder die Einschränkung des Geltungsbereiches eines Ausweises verfügen:

- a. wenn der Träger körperlich nicht mehr tauglich oder geistig nicht mehr geeignet ist;
- b. wenn bekannt wird, dass der Träger in der fliegerärztlichen Untersuchung falsche Angaben gemacht oder wesentliche Tatsachen verheimlicht hat;

<sup>64</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>65</sup> Eingelegt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>66</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, mit Wirkung seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

- c. wenn der Träger sich für die weitere Ausübung der im Ausweis umschriebenen Tätigkeit als unfähig erweist;
- d. wenn der Träger eine zur Feststellung seiner Befähigung angeordnete Nachprüfung nicht besteht;
- e. wenn bekannt wird, dass einer der in Artikel 5 Absatz 3 erwähnten Ablehnungsgründe vorliegt;
- f.<sup>67</sup> in Anwendung von Artikel 92 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>68</sup>.

<sup>2</sup> Allfällig verfügte Einschränkungen des Geltungsbereiches werden im Ausweis eingetragen.

## Art. 28

### II. Fähigkeitsprüfungen 1. Anmeldung

<sup>1</sup> Eine Fähigkeitsprüfung setzt sich aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung zusammen.

<sup>2</sup> Die Anmeldungen sind, ausser wenn etwas anderes vorgeschrieben ist, auf amtlichem Formular an das BAZL zu richten; war die Ausbildung zu überwachen, so muss der Bewerber von der dafür verantwortlichen Schule oder, im Falle von Umschulungen, von dem dafür verantwortlichen Flugbetriebsunternehmen empfohlen sein.<sup>69</sup>

<sup>3</sup> Die theoretischen Prüfungen müssen bestanden sein, bevor der Bewerber zu den praktischen Prüfungen antritt.<sup>70</sup> Die in den theoretischen Prüfungen gestellten Fragen müssen den Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt entsprechen.

<sup>3bis</sup> Ist ein Fach schon bei einer anderen theoretischen Prüfung nach nicht weniger strengen Massstäben geprüft worden, kann die Prüfung in diesem Fach erlassen werden.<sup>71</sup>

<sup>4</sup> Die Bewerber müssen die für den Erwerb des Ausweises erforderliche praktische Tätigkeit vor der Prüfung ausgeführt haben, ausser wenn das BAZL eine Ausnahme gestattet.<sup>72</sup>

<sup>67</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>68</sup> SR 748.0

<sup>69</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>70</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>71</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>72</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>5</sup> Kann die nötige Erfahrung nicht nachgewiesen werden oder liegt sie zu weit zurück, so kann das BAZL besondere Zulassungsbedingungen festlegen.

<sup>6</sup> ...<sup>73</sup>

### Art. 29

2. Durchführung  
a. Sachverständiger und Prüfungsprogramm

<sup>1</sup> Das BAZL bestimmt den oder die Sachverständigen, welche die Prüfungen abzunehmen haben, und setzt gegebenenfalls besondere Bedingungen für die Prüfungen fest.

<sup>2</sup> Wird für eine praktische Prüfung ein Luftfahrzeug verwendet, dessen Leistungen oder Eigenschaften erheblich von den üblichen Normen abweichen, so kann das BAZL angemessene Änderungen der in dieser Verordnung vorgeschriebenen Prüfungsprogramme anordnen.<sup>74</sup>

<sup>3</sup> Die für die Ausbildung Verantwortlichen bereiten die Prüfungen nach den Anweisungen der Sachverständigen vor.

### Art. 30

b. Abbruch, Unterbruch

<sup>1</sup> Der Sachverständige kann eine Prüfung jederzeit wegen ungenügender Vorbereitung des Bewerbers abbrechen; in diesem Fall gilt die Prüfung als misslungen.

<sup>2</sup> Der Sachverständige kann eine praktische Prüfung wegen ungünstiger Wetterverhältnisse oder aus anderen zwingenden Gründen unterbrechen; er bestimmt in diesem Fall, wo und wann sie weitergeführt werden soll.

<sup>3</sup> Eine Prüfung oder Teilprüfung darf nicht durch andere Übungen des Bewerbers unterbrochen werden.

### Art. 31

3. Ergebnis

<sup>1</sup> Über den Verlauf der Prüfung führt der Sachverständige auf amtlichem Formular Protokoll; er lässt dieses binnen drei Tagen dem BAZL zukommen. Das BAZL kann die Zustellungsfrist für bestimmte Prüfungskategorien verlängern.

<sup>2</sup> Besteht ein Bewerber eine theoretische Prüfung in mehr als der Hälfte der Prüfungsfächer nicht, so ist die gesamte theoretische Prüfung zu wiederholen. Werden bei den praktischen Prüfungen die Bedingungen nicht erfüllt, so bestimmt das Bundesamt für Zivilluftfahrt, ob der Bewerber die ganze praktische Prüfung neu zu bestehen oder ob er sich nur einer Teilnachprüfung zu unterziehen hat.

<sup>73</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>74</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>3</sup> Besteht ein Bewerber eine theoretische oder eine praktische Prüfung zum Erwerb oder zur Erweiterung eines Ausweises zum dritten Mal nicht, so muss er die ganze betreffende Prüfung wiederholen.<sup>75</sup> Das BAZL kann zudem seine Eignung durch psychologische oder psychiatrische Untersuchung abklären lassen.<sup>76</sup>

#### Art. 32<sup>77</sup>

4. Gültigkeitsdauer

<sup>1</sup> Eine Fähigkeitsprüfung muss innerhalb von 36 Monaten, vom Zeitpunkt der ersten bestandenen Teilprüfung an gerechnet, abgeschlossen werden. Wird diese Frist nicht eingehalten, so legt das BAZL fest, welche der bereits bestandenen Teilprüfungen der Bewerber wiederholen muss.

<sup>2</sup> Über die Gültigkeit der Theorieprüfung zum Erwerb des Linienpilotenausweises entscheidet das BAZL im Einzelfall.<sup>78</sup>

#### Art. 33

5. Allgemeine Bestimmungen für Flugprüfungen

Für die Durchführung und Bewertung von Flugprüfungen gelten folgende allgemeine Bestimmungen:

- a.<sup>79</sup> Prüfungen, bei welchen wegen eines Führungsfehlers des Bewerbers das verwendete Luftfahrzeug beschädigt oder die Flugsicherheit beeinträchtigt wird, gelten als misslungen;
- b. schreiben diese Verordnung oder Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die mitzuführende Zuladung nichts vor, so wird diese durch den Sachverständigen bestimmt.
- c. Der Bewerber hat die Prüfungsflüge allein oder mit dem Sachverständigen an Bord durchzuführen. Diese Regel gilt nicht,
  - wenn für die Führung des Luftfahrzeuges ein zweiter Pilot vorgeschrieben ist;
  - wenn es sich um eine Instrumentenflugprüfung handelt;
  - wenn der Sachverständige anordnet, dass ein Fluglehrer zur Kontrolle am Doppelsteuer mitfliegt;

<sup>75</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>76</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>77</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>78</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>79</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- wenn der Sachverständige bei Flügen mit dem Fluglehrer am Doppelsteuer erlaubt, dass weitere Flugschüler mitgeführt werden.
- d. Für jede Übung sind, wenn in dieser Verordnung nichts anderes vorgeschrieben ist, zwei Versuche gestattet.
- e. Ziellandungen mit Flugzeugen, Motorseglern oder Segelflugzeugen sind in einwandfreier Weise auf einer vorgeschriebenen Ziellandefläche durchzuführen, wobei das Luftfahrzeug den Boden nicht ausserhalb dieser Fläche berühren darf.<sup>80</sup> Während des Ausrollens oder Ausgleitens des Luftfahrzeuges muss die Richtung ohne wesentliche Abweichungen beibehalten werden. Kein Teil des Luftfahrzeuges darf seitlich aus der Ziellandefläche herausragen.

### Art. 34

III. Übungsnachweis  
1. Aufzeichnungen

<sup>1</sup> Jeder Träger eines Ausweises mit Ausnahme der Träger des Bordradiotelefonisten-Ausweises muss seine Tätigkeit in einer vom BAZL herausgegebenen oder genehmigten Unterlage aufzeichnen.

<sup>1bis</sup> Die Aufzeichnungen der Tätigkeiten an Bord von Flugzeugen im Allgemeinen, von Flugzeugen der Klasse Ecolight, von Segelflugzeugen, von Helikoptern sowie von Ballonen sind in einer jeweils eigenständigen Unterlage zu machen.<sup>81</sup>

<sup>2</sup> Mit den Aufzeichnungen werden die vorgeschriebenen Übungen nachgewiesen; der Träger des Ausweises ist für die wahrheitsgetreue und lückenlose Führung der Aufzeichnungen nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt verantwortlich.

<sup>3</sup> Die Aufzeichnungen sind aufzubewahren und auf Verlangen den Aufsichtsorganen vorzulegen.<sup>82</sup>

### Art. 35<sup>83</sup>

2. Flugzeit

Jeder Flug ist mit der Flugzeit (Block to block time), d. h. mit der Gesamtzeit zwischen der erstmaligen Fortbewegung des Luftfahrzeuges zum Zweck des Abfluges und dem Stillstand nach Beendigung des Fluges, aufzuzeichnen.

<sup>80</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>81</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Okt. 2006 (AS 2006 3935).

<sup>82</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>83</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

### Art. 36

3. Berechnungsregeln  
a. Gegenseitige Anrechnung von unterschiedlichen Leistungen

Für den Erwerb und die Erneuerung eines Ausweises, einer Erweiterung oder einer Sonderbewilligung ist die gegenseitige Anrechnung von Motorflug-, Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerleistungen sowie von Gasballon- und Heissluftballonfahrten zulässig, soweit dies die besonderen Bestimmungen dieser Verordnung ausdrücklich vorsehen.

### Art. 37<sup>84</sup>

b. Anrechnung der Flugzeiten

<sup>1</sup> Ein Flugschüler oder der Träger eines Pilotenausweises kann die Flugzeit allein an Bord, die Ausbildungsflugzeit am Doppelsteuer und die Flugzeit als verantwortlicher Pilot im Hinblick auf die verlangte Flugzeit für den Erwerb eines Pilotenausweises oder eines Pilotenausweises einer höheren Kategorie vollständig anrechnen.

<sup>2</sup> Der Träger eines Pilotenausweises, der an Bord eines Luftfahrzeuges, zu dessen Führung ein zweiter Pilot vorgeschrieben ist, die Funktionen eines zweiten Piloten ausübt, kann die in dieser Eigenschaft geflogene Flugzeit im Hinblick auf die verlangte Flugzeit für den Erwerb eines Pilotenausweises einer höheren Kategorie zu höchstens 50 Prozent anrechnen.

<sup>3</sup> Der Träger eines Pilotenausweises, der unter Aufsicht eines verantwortlichen Piloten als zweiter Pilot die Funktionen des verantwortlichen Piloten übernimmt, kann die gesamte in dieser Eigenschaft geflogene Flugzeit im Hinblick auf die verlangte Flugzeit für den Erwerb eines Pilotenausweises einer höheren Kategorie anrechnen.

### Art. 38<sup>85</sup>

c. Ausbildungsfahrten mit Ballonen

Bei Ausbildungsfahrten mit Ballonen können sowohl der Fahrlehrer als auch der Fahrschüler die Fahrzeit und die Landungen voll anrechnen.

### Art. 39<sup>86</sup>

IV. Gebühren

Für die Ausstellung und Erneuerung der Ausweise für Flugpersonal, mit Einschluss der Erweiterungen und Sonderbewilligungen, sowie für die Fähigkeitsprüfungen werden die in der Verordnung vom

<sup>84</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>85</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>86</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

28. September 2007<sup>87</sup> über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt festgesetzten Gebühren erhoben.

### Art. 40<sup>88</sup>

V. Beschwerde Gegen die Entscheide des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die Verweigerung oder den Entzug von Ausweisen kann nach den Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege Beschwerde erhoben werden.

### B. ...

### Art. 41–49<sup>89</sup>

## C. Ausweis für Motorpiloten

### Art. 50

I. Privatpiloten-  
ausweis  
1. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung

Für den Erwerb eines Privatpilotenausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem die vorgeschriebene Ausbildung erhalten und die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

### Art. 51<sup>90</sup>

2. Ausbildungs-  
nachweis

<sup>1</sup> Der Bewerber muss vor der Ausstellung eines Privatpilotenausweises eine praktische Ausbildung von 40 Flugstunden auf Flugzeugen nachweisen, wovon:

- a. höchstens 5 Flugstunden durch Übungen auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät nach einem genehmigten Programm ersetzt werden können;
- b. mindestens 8 Stunden Alleinflug auf Flugzeugen unter Aufsicht eines Motorflugehrers, wovon 4 Stunden Überlandflug mit einem Flug von wenigstens 270 km (150 NM), während welchem je eine vollständige Zwischenlandung (full-stop landing) auf zwei verschiedenen Flugplätzen durchgeführt werden muss.

<sup>87</sup> SR 748.112.11

<sup>88</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Jan. 2007 (AS 2006 3935).

<sup>89</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, mit Wirkung seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>90</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>2</sup> Bis zur Hälfte der erforderlichen Flugstunden können statt auf einem Flugzeug auf einem Motorsegler ausgeführt werden. Trägern eines Ausweises für Hubschrauberpiloten oder für Segelflieger können bis zu 20 Hubschrauber-, Segelflug- oder Motorseglerstunden angerechnet werden. In jedem Fall sind jedoch 20 Flugstunden auf Flugzeugen nachzuweisen, wovon mindestens 4 Stunden Alleinflug.

<sup>3</sup> Der Bewerber muss zudem am Doppelsteuer eines Flugzeuges die vorgeschriebene praktische Ausbildung durch einen hiezu berechtigten Motorfluglehrer erhalten haben. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Bewerber über die als Privatpilot notwendige operationelle Erfahrung in folgenden Bereichen verfügt:

- a. Flugvorbereitung, insbesondere Beladungs- und Schwerpunkt-berechnung, Kontrolle und Vorbereitung des Flugzeuges;
- b. Bodenmanöver und Platzrunden, Massnahmen und Verfahren zur Verhinderung von Kollisionen;
- c. Führen des Flugzeuges nach Sichtflugreferenzen;
- d. Fliegen mit kritischer geringer Geschwindigkeit; Erkennen der Anzeichen des Strömungsabrisses (überzogene Fluglage) und des Abkippens; Abkippen und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- e. Fliegen mit kritischer hoher Geschwindigkeit; Erkennen der Anzeichen des Spiralsturzes und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- f. normale Starte und Landungen und solche mit Seitenwind;
- g. Starte mit maximalen Leistungen (Kurzfeld und Hindernisfreiheit); Kurzfeldlandungen;
- h. Fliegen ausschliesslich nach Instrumenten, mit Durchführung einer horizontalen 180°-Umkehrkurve;
- i. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtreferenzen, der Koppelnavigation und der Radionavigationshilfen;
- k. Notverfahren, insbesondere mit simulierter Funktionsstörung der Bordsysteme;
- l. An- und Abflüge sowie Überflüge bei kontrollierten Flugplätzen, Einhalten der Verfahren der Flugsicherungsdienste sowie der Radiotelefonieverfahren und Redewendungen;
- m. Einweisungsflüge in die alpinen Verhältnisse.

**Art. 52<sup>91</sup>**

3. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Privatpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174 oder in einer Amtssprache nach Artikel 176.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

**Art. 53<sup>92</sup>**

b. Flugprüfung

Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Privatpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines Flugzeuges zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Flugzeuges einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrtkenntnisse anzuwenden;
- e. jederzeit das Flugzeug so zu beherrschen, dass nie ernsthafte Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

**Art. 54**

4. Rechte des Trägers  
a. Allgemein

<sup>1</sup> Der Träger eines Privatpilotenausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 erfüllt, berechtigt:

- a.<sup>93</sup> nichtgewerbsmässige Flüge auszuführen;

<sup>91</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>92</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- b.<sup>94</sup> höchstens 3 Passagiere mitzuführen, es sei denn, er könne 100 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 50 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, nachweisen; daran können bis zu 50 Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden angerechnet werden;
- c. Ausbildungsflüge zum Erwerb einer Erweiterung, einer Sonderbewilligung oder eines Ausweises einer höheren Kategorie auszuführen;
- d.<sup>95</sup> als zweiter Pilot nichtgewerbsmässige Flüge auszuführen; ist für die Führung des Flugzeuges im AFM ein zweiter Pilot vorgeschrieben, so muss er überdies die Berechtigung für internationale Radiotelefonie (UIT) nach Artikel 174 besitzen.

<sup>2</sup> Der Träger eines Privatpilotenausweises ist ferner berechtigt, als Flugbesatzungsmitglied bei nichtgewerbsmässigen Flügen bei der Führung eines Flugzeuges mitzuwirken, wenn diese Mitwirkung im AFM vorgeschrieben ist, sofern er die vom BAZL aufgestellten Bedingungen erfüllt.

<sup>3</sup> Die Berechtigung, Einweisungen vorzunehmen, richtet sich nach Artikel 93.

### Art. 55

- b. Schleppflüge <sup>1</sup> Ein Privatpilot darf unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 nichtgewerbsmässige Schleppflüge durchführen, wenn er unter Aufsicht eines dazu berechtigten Motorfluglehrers oder Segelfluglehrers, der Träger eines Motorpilotenausweises ist, mit Erfolg wenigstens 5 Schleppflüge mit Segelflugzeugen ausgeführt hat; die Ausbildung ist im Flugbuch zu bestätigen.

<sup>2</sup> Die geschleppten Segelflugzeuge müssen bei diesen Ausbildungsflügen von Trägern des Segelfliegerausweises geführt werden.

### Art. 56

- c. Absetzen von Fallschirmspringern

Ein Privatpilot darf, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 erfüllt, nichtgewerbsmässige Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern durchführen, wenn er zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt:

- <sup>93</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).
- <sup>94</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).
- <sup>95</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- a.<sup>96</sup> Er muss wenigstens 100 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 50 Flugstunden als verantwortlicher Pilot nachweisen; daran können bis zu 50 Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden angerechnet werden.
- b. Er muss wenigstens 20 Flugstunden als verantwortlicher Pilot auf mindestens dreiplätzigem Flugzeugen nachweisen.
- c. Er muss von einem Piloten, der selbst wenigstens 50 Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern ausgeführt hat, mit Erfolg eingeführt worden sein; die Einführung ist im Flugbuch zu bestätigen.

### Art. 57

5. Erneuerung <sup>1</sup> Für die Erneuerung des Privatpilotenausweises ist ein neues Arztzeugnis vorzulegen; ferner sind für die letzten 24 Monate wenigstens 24 Flugstunden auf Flugzeugen oder Motorseglern nachzuweisen, wovon wenigstens 12 Stunden in den letzten 12 Monaten.

2 ...<sup>97</sup>

<sup>3</sup> Hubschrauber- und Segelflugstunden können bis zur Hälfte der vorgeschriebenen Flugstundenzahl angerechnet werden.<sup>98</sup>

<sup>4</sup> Für Privatpiloten mit einer Flugerfahrung von über 700 Stunden auf Flugzeugen und Motorseglern, woran bis zu 350 Stunden auf Hubschraubern und Segelflugzeugen angerechnet werden können, wird die vorgeschriebene Flugstundenzahl auf die Hälfte herabgesetzt.<sup>99</sup>

### Art. 57a<sup>100</sup>

6. Beschränkter Privatpilotausweis Für den Erwerb des beschränkten Privatpilotausweises muss der Bewerber:

- a. Voraussetzungen für die Erteilung
  - a. die Voraussetzungen nach Artikel 5 erfüllen;
  - b. den Alterserfordernissen sowie den medizinischen und geistigen Anforderungen für die Erteilung eines Privatpilotausweises gemäss den Vorschriften von JAR-FCL 1<sup>101</sup> und JAR-FCL 3<sup>102</sup> genügen; und

<sup>96</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>97</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, mit Wirkung seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>98</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>99</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>100</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>101</sup> Joint Aviation Requirements, Flight Crew Licensing (1: aeroplane).

<sup>102</sup> Joint Aviation Requirements, Flight Crew Licensing (3: medical).

- c. die vorgeschriebene Ausbildung absolviert und die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

**Art. 57b**<sup>103</sup>

b. Ausbildungsnachweis

<sup>1</sup> Der Bewerber muss vor der Ausstellung eines beschränkten Privatpilotenausweises eine praktische Ausbildung von 30 Flugstunden auf Flugzeugen nachweisen, wovon mindestens 6 Stunden Alleinflug unter Aufsicht eines Motorfluglehrers; von dieser Mindestzahl müssen mindestens 3 Stunden Überlandflug einschliesslich eines Fluges von wenigstens 150 km mit einer vollständigen Zwischenlandung (full-stop landing) auf einem auswärtigen Flugplatz durchgeführt werden.

<sup>2</sup> Inhaber eines Ausweises für Hubschrauberpiloten oder Segelflieger können an die erforderlichen Flugstunden bis zu 10 Prozent der gesamten Flugstunden als verantwortlicher Pilot auf solchen Luftfahrzeugen, höchstens jedoch 10 Stunden anrechnen. In jedem Fall sind jedoch 20 Flugstunden auf Flugzeugen nachzuweisen, wovon mindestens 3 Stunden Alleinflug.

<sup>3</sup> Der Bewerber muss zudem am Doppelsteuer eines Flugzeuges die vorgeschriebene praktische Ausbildung durch einen hiezu berechtigten Motorfluglehrer erhalten haben. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Bewerber über die als Privatpilot mit beschränkten Rechten notwendige operationelle Erfahrung in folgenden Bereichen verfügt:

- a. Flugvorbereitung, insbesondere Beladungs- und Schwerpunkt-berechnung, Kontrolle und Vorbereitung des Flugzeuges;
- b. Bodenmanöver und Platzrunden, Massnahmen und Verfahren zur Verhinderung von Kollisionen;
- c. Führen des Flugzeuges nach Sichtflugreferenzen;
- d. Fliegen mit kritischer geringer Geschwindigkeit; Erkennen der Anzeichen des Strömungsabrisses (überzogene Fluglage) und des Abkippens; Abkippen und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- e. Fliegen mit kritischer hoher Geschwindigkeit; Erkennen der Anzeichen des Spiralsturzes und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- f. normale Starte und Landungen und solche mit Seitenwind;
- g. Starte mit maximalen Leistungen (Kurzfeld und Hindernisfreiheit); Kurzfeldlandungen;
- h. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtreferenzen und der Koppelnavigation;

<sup>103</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

- i. Notverfahren, insbesondere mit simulierter Funktionsstörung der Bordsysteme;
- j. An- und Abflüge auf und von unkontrollierten Flugplätzen;
- k. Einweisungsflüge in die alpinen Verhältnisse.

**Art. 57<sup>c</sup>**<sup>104</sup>

c. Fähigkeitsprüfung  
aa. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Privatpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

**Art. 57<sup>d</sup>**<sup>105</sup>

bb. Flugprüfung

Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Privatpiloten mit beschränkten Rechten entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines Flugzeuges zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Flugzeuges einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrtkenntnisse anzuwenden;
- e. jederzeit das Flugzeug so zu beherrschen, dass nie ernsthafte Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

<sup>104</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>105</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

**Art. 57e**<sup>106</sup>

d. Rechte des  
Trägers

Der Träger eines beschränkten Privatpilotenausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 erfüllt, berechtigt, auf schweizerisch immatrikulierten einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor, welche für den Betrieb mit einer Einmannbesatzung zugelassen sind:

- a.<sup>107</sup> nichtgewerbsmässige Flüge in den Lufträumen E, F und G auszuführen sowie An- und Abflüge auf und von Flugplätzen innerhalb von Kontrollzonen des Luftraumes D durchzuführen, sofern er über eine Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle des betroffenen Flugplatzes verfügt;
- b. höchstens 3 Passagiere mitzuführen, es sei denn, er könne 100 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 50 Flugstunden als verantwortlicher Pilot nachweisen; daran können bis zu 50 Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden angerechnet werden;
- c. Ausbildungsflüge zum Erwerb einer Erweiterung, einer Berechtigung oder des Privatpilotenausweises auszuführen;
- d. nichtgewerbsmässige Schleppflüge und Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern entsprechend den Artikeln 55 und 56 auszuführen.

**Art. 57f**<sup>108</sup>

e. Gültigkeit und  
Erneuerung

<sup>1</sup> Die Gültigkeitsdauer und die Erneuerung der im beschränkten Privatpilotenausweis enthaltenen zusammenfassenden Eintragungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor (SEP) und selbststartende Motorsegler (TMG) richten sich nach den Bestimmungen von JAR-FCL 1<sup>109</sup>.

<sup>2</sup> Die Gültigkeitsdauer und die Erneuerung der zusammenfassenden Eintragungen für Flugzeuge der Klasse Ecolight richten sich sinngemäss nach den Bestimmungen von JAR-FCL 1 für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor (SEP).<sup>110</sup>

<sup>3</sup> Auf Flugzeugen der Klasse Ecolight absolvierte Flugstunden, Trainingsflüge, Starts und Landungen können zur Verlängerung der zu-

<sup>106</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>107</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Okt. 2006 (AS 2006 3935).

<sup>108</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000 (AS 2000 1435). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 7. Juni 2005, in Kraft seit 1. Juli 2005 (AS 2005 2523).

<sup>109</sup> Joint Aviation Requirements, Flight Crew Licensing (1: Aeroplane).

<sup>110</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Okt. 2006 (AS 2006 3935).

sammenfassenden Eintragungen für einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor (SEP) und selbststartende Motorsegler (TMG) angerechnet werden, sofern es sich nicht um Eintragungen auf einer Lizenz gemäss den Bestimmungen von JAR-FCL 1 handelt.<sup>111</sup>

### Art. 57g<sup>112</sup>

f. Erwerb eines Privatpiloten- ausweises durch Inhaber eines beschränkten Privatpiloten- ausweises

<sup>1</sup> Der Inhaber eines beschränkten Privatpiloten ausweises, der einen Privatpiloten ausweis erwerben will, muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss wenigstens eine Flugerfahrung von 45 Flugstunden auf Flugzeugen nachweisen, wovon mindestens 10 Flugstunden allein an Bord unter Aufsicht eines Fluglehrers; von dieser Mindestzahl müssen mindestens 5 Stunden Überlandflug einschliesslich eines Fluges von mindestens 270 km (150 NM) mit je einer vollständigen Zwischenlandung (full-stop landing) auf zwei verschiedenen Flugplätzen durchgeführt werden;
- b. Er muss die zusätzliche Ausbildung gemäss Absatz 2 hiernach absolvieren;
- c. Er muss die Prüfung für den Erwerb der Berechtigung «Radio- telefonie» und die praktische Flugprüfung für den Erwerb eines Privatpiloten ausweises bestehen.

<sup>2</sup> Die zusätzliche Ausbildung beinhaltet:

- a. eine Ausbildung im Theoriefach Radiotelefonie international (UIT) in englischer Sprache oder in einer Amtssprache;
- b. eine praktische Flugausbildung am Doppelsteuer, welche durch einen dazu berechtigten Fluglehrer durchgeführt wird und während welcher der Bewerber nachweisen muss, dass er über die für einen Privatpiloten notwendige operationelle Erfahrung in den nachfolgenden Bereichen verfügt:
  1. Fliegen ausschliesslich nach Instrumenten, mit Durchführung einer horizontalen 180°-Umkehrkurve,
  2. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtflugreferenzen, der Koppelnavigation und der Radionavigationshilfen,
  3. An- und Abflüge, sowie Überflüge bei kontrollierten Flugplätzen, Einhalten der Verfahren der Flugsicherungsdienste sowie der Radiotelefonieverfahren unter Einschluss der entsprechenden Redewendungen.

<sup>111</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Okt. 2006 (AS 2006 3935).

<sup>112</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

### Art. 57h<sup>113</sup>

g. Beschränkter  
Privatpiloten-  
ausweis für  
selbststartende  
Motorsegler und  
Flugzeuge der  
Klasse Ecolight

Die Artikel 57a–57g gelten sinngemäss für den Erwerb und die Erneuerung eines beschränkten Privatpilotenausweises für selbststartende Motorsegler (TMG) und für Flugzeuge der Klasse Ecolight.

### Art. 57i<sup>114</sup>

7. Besondere  
nationale  
Eintragung für  
Flugzeuge der  
Klasse Ecolight

Inhaber von Lizenzen nach den Bestimmungen von JAR-FCL 1 können die Eintragung für Flugzeuge der Kategorie Ecolight durch die Absolvierung einer entsprechenden Prüfung (Skilltest) erwerben; die Eintragung erfolgt auf einem gesonderten, nationalen Ausweispapier.

### Art. 58

II. Erweiterun-  
gen  
1. Kunstflug  
a. Prüfung

<sup>1</sup> Für den Erwerb einer Erweiterung für Kunstflug muss der Bewerber mit einem Flugzeug in 2 Flügen folgende Figuren ausführen:

- 2 normale Loopings;
- je 2 Renversements nach links und nach rechts;
- je 2 Immelmann nach links und nach rechts;
- je 2 langsame Rollen nach links und nach rechts;
- je 2 Retournements nach links und nach rechts;
- je eine Vrille von drei Umgängen nach links und nach rechts;
- einen Rückenflug von wenigstens 10 Sekunden, sofern es das Flugzeugmuster zulässt.

<sup>2</sup> Die vom Anfang der ersten Kunstflugfigur bis zum Ende der letzten gemessene Zeit soll bei keinem Flug 8 Minuten überschreiten.

<sup>3</sup> Vor jedem Flug muss der Bewerber dem Sachverständigen ein schriftliches Programm aushändigen. Der Flug gilt als misslungen, wenn der Bewerber von seinem Programm abweicht. Jeder Flug ist mit einer einwandfreien Landung in den ersten 150 m der Landefläche zu beenden.

### Art. 59

b. Rechte  
des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Kunstflug ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 erfüllt, berechtigt:

- a. mit Flugzeugen nichtgewerbsmässige Kunstflüge ohne Passagiere durchzuführen;

<sup>113</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>114</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 22. Sept. 2006, in Kraft seit 1. Okt. 2006 (AS 2006 3935).

- b. nichtgewerbsmässige Kunstflüge mit Passagieren nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und unter der Aufsicht des Flugplatzleiters oder eines Fluglehrers durchzuführen.

### Art. 60

2. Nachtflug  
a. Voraussetzungen

Für den Erwerb einer Erweiterung für Nachtflug muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>115</sup> Er muss wenigstens 50 Flugstunden als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen nachweisen.
- b. Er muss auf einem Flugzeug eine Nachtflugausbildung von wenigstens 5 Flugstunden und wenigstens 10 Nachtstarten und 10 Nachtlandungen erhalten haben; wenigstens 3 Starte und 3 Landungen in der Nacht müssen in den letzten 3 Monaten ausgeführt worden sein.
- c. Er muss mit dem Fluglehrer an Bord eines Flugzeuges einen Überlandflug bei Nacht mit Landung auf einem wenigstens 50 km entfernten Flugplatz ausgeführt und sich darüber ausgewiesen haben, dass er unter Anwendung von Funkverbindungs- und Funknavigationsgeräten sicher navigieren kann.
- d. ...<sup>116</sup>

### Art. 61<sup>117</sup>

b. Rechte des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Nachtflug ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 erfüllt, berechtigt,<sup>118</sup>

- a. nichtgewerbsmässige Sichtflüge bei Nacht auszuführen;
- b. Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 3 Monaten 3 Starte und 3 Landungen bei Nacht ausgeführt hat oder wenn er Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) ist.

### Art. 62

3. Führen von Motorseglern

Die Voraussetzungen für den Erwerb einer Erweiterung für Motorsegler und die Rechte des Trägers sind in den Artikeln 158–163 umschrieben.

<sup>115</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>116</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>117</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 27. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Mai 1977 (AS 1977 733).

<sup>118</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

### Art. 63

4. Landungen  
im Gebirge  
a. Voraussetzungen

Für den Erwerb einer Erweiterung für Landungen im Gebirge muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>119</sup> Er muss wenigstens 200 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 100 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, nachweisen; daran können bis zu 50 Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden angerechnet werden.
- b. Er muss unter Aufsicht eines Motorfluglehrers, der Piloten in der Gebirgslandetechnik ausbilden darf, oder eines zu dieser Ausbildung berechtigten Piloten wenigstens 250 Landungen, wovon 50 in den Monaten November bis März, auf wenigstens 10 verschiedenen Gebirgslandeplätzen ausgeführt haben und muss von diesem Lehrer empfohlen sein.
- c. Er muss sich unterschriftlich verpflichten, für Rettungsflüge zur Verfügung zu stehen.
- d. Er muss eine praktische Prüfung vor einem Sachverständigen bestanden haben; diese Prüfung umfasst 10 Landungen an wenigstens 3 verschiedenen Landestellen im Gebirge.

### Art. 64

b. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger einer Erweiterung für Landungen im Gebirge ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 2 erfüllt, berechtigt:

- a. nichtgewerbsmässige Flüge mit Landungen im Gebirge auszuführen;
- b. Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 12 Monaten wenigstens 20 Landungen im Gebirge ausgeführt hat.

<sup>2</sup> Er ist ferner, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 4 erfüllt, berechtigt, Piloten in der Gebirgslandetechnik auszubilden, wenn er:

- a. von einer Motorflugschule empfohlen worden ist;
- b. wenigstens 1000 Landungen im Gebirge ausgeführt hat;
- c. wenigstens 100 Landungen auf 10 verschiedenen Gebirgslandeplätzen in den letzten 12 Monaten vor Beginn des Fluglehrerkurses für Landungen im Gebirge ausgeführt hat;
- d. an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Fluglehrerkurs für Landungen im Gebirge erfolgreich teilgenommen hat;

<sup>119</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

- e. die vom BAZL vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen hat;
- f. in den letzten 12 Monaten wenigstens 20 Landungen im Gebirge ausgeführt hat;
- g.<sup>120</sup> in den letzten 4 Jahren vor Verfall der Berechtigung einen vom Bundesamt organisierten oder anerkannten Weiterbildungs- oder Wiederholungskurs mit Erfolg besucht hat.

### Art. 65

c. Ausländische  
Ausweise

Träger ausländischer Ausweise für Landungen im Gebirge dürfen solche Landungen in der Schweiz erst ausführen, nachdem ihre Eignung einem schweizerischen Motorfluglehrer, der Piloten in der Gebirgslandetechnik ausbilden darf, geprüft worden ist. Zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben vorbehalten.

### Art. 66

III. Motorflug-  
lehrer-  
Ausweis

1. Vorausset-  
zungen für  
die Erteilung<sup>121</sup>

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Motorfluglehrer-Ausweises muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss Träger des Berufspilotenausweises (Flugzeug) sein.
- b. Er muss Träger der Erweiterung für Kunstflug sein.
- c. Er muss die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen.
- d. Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.
- e. Er muss von einem Motorfluglehrer empfohlen sein, der sich verpflichtet, die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit des Bewerbers zu überwachen.
- f. Er muss durch diejenige Motorflugschule angemeldet sein, die den Bewerber vorbereitet hat und bei der er die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit absolvieren kann.
- g. Er muss die Fähigkeitsprüfung für die Zulassung zum Motorfluglehrer-Kurs bestanden haben;
- h. Er muss an einem vom BAZL durchgeführten oder delegierten und überwachten Motorfluglehrer-Kurs mit Erfolg teilgenommen und die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen haben.<sup>122</sup>

<sup>120</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>121</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>122</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–e müssen im Zeitpunkt der Anmeldung erfüllt sein.

<sup>3</sup> Bewirbt sich der Träger eines andern Lehrausweises um den Motorfluglehrer-Ausweis, so legt das BAZL die zu erfüllenden Bedingungen fest; es berücksichtigt dabei die Erfahrung des Bewerbers in der Ausbildung von Flugpersonal.<sup>123</sup>

**Art. 67**<sup>124</sup>

2. Übungsnachweis

Der Bewerber muss wenigstens 200 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 100 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, nachweisen; daran können bis zu 100 Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden angerechnet werden.

**Art. 68**<sup>125</sup>

3. Provisorischer Ausweis

Nach bestandenem Motorfluglehrer-Kurs wird dem Bewerber ein provisorischer Motorfluglehrer-Ausweis ausgestellt; dieser berechtigt ihn, unter Aufsicht eines bezeichneten Motorfluglehrers die in Artikel 69 festgelegten Rechte, mit Ausnahme der in Absatz 1 Buchstabe b erwähnten Ausbildungstätigkeit, auszuüben.

**Art. 69**<sup>126</sup>

4. Rechte des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines Motorfluglehrer-Ausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 4 erfüllt und Träger eines gültigen Motorpilotausweises ist, berechtigt, im Rahmen einer schweizerischen Motorflugschule:

- a. Flugschüler für den Erwerb des Privatpilotausweises auszubilden;
- b. Piloten für den Erwerb des beschränkten Berufspilotausweises und des Berufspilotausweises auszubilden, sofern er Träger eines gültigen Berufspilotausweises ist;
- c. Piloten im Schleppflug auszubilden, wenn er zum Schleppen von Segelflugzeugen berechtigt ist;

<sup>123</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 27. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Mai 1977 (AS 1977 733).

<sup>124</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>125</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>126</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- d. Piloten für den Erwerb der Erweiterung für Kunstflug auszubilden, wenn er eine besondere, vom BAZL festgelegte Kunstflugausbildung erhalten hat;
- e. Piloten für den Erwerb der Erweiterung für Nachtflug auszubilden, wenn er selbst diese Erweiterung besitzt und die Bedingungen nach Artikel 61 Buchstabe b erfüllt;
- f. Piloten für den Erwerb der Erweiterung für Landungen im Gebirge auszubilden, wenn er selbst diese Erweiterung besitzt und die Bedingungen nach Artikel 64 Absatz 2 Buchstaben c–f erfüllt.

<sup>2</sup> Die Berechtigung, Piloten einzuweisen oder umzuschulen, richtet sich nach den Artikeln 90–93.

<sup>3</sup> Der Träger eines Motorfluglehrer-Ausweises ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 ferner berechtigt, Motorflugschüler auf Motorseglern sowie Motorpiloten und Segelflieger für den Erwerb der Erweiterung für Motorsegler auszubilden, wenn er die Erweiterung für Motorsegler besitzt; zur Ausbildung am Doppelsteuer ist er nur berechtigt, wenn er in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Starte und 3 Landungen auf Motorseglern ausgeführt hat.

#### **Art. 70**<sup>127</sup>

##### 5. Erneuerung

<sup>1</sup> Für die Erneuerung des Motorfluglehrer-Ausweises muss der Träger nachweisen, dass er in den letzten 4 Jahren bei einer Motorflugschule oder einem bewilligten oder anerkannten Flugbetriebsunternehmen wenigstens 100 Stunden als Motorfluglehrer auf Flugzeugen bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind, oder auf Motorseglern durchgeführt hat. Er muss ebenfalls einen vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Weiterbildungs- oder Wiederholungskurs mit Erfolg besucht haben. Träger eines gültigen Hubschrauber- oder Segelfluglehrer-Ausweises können daran bis zu 50 Stunden als Hubschrauber- oder Segelfluglehrer anrechnen.

<sup>2</sup> Motorfluglehrer müssen lediglich 25 Stunden der in Absatz 1 umschriebenen Ausbildungstätigkeit und den Weiterbildungs- oder Wiederholungskurs nachweisen, wenn sie:

- a. über eine Erfahrung von wenigstens 500 Flugstunden Ausbildungstätigkeit als Motorfluglehrer verfügen; daran können bis zu 250 Stunden als Hubschrauber- oder Segelfluglehrer angerechnet werden; oder
- b. in den letzten 4 Jahren wenigstens 400 Stunden auf Flugzeugen oder Motorseglern absolviert haben; daran können bis zu

<sup>127</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

200 Stunden auf Hubschraubern oder Segelflugzeugen angerechnet werden.

<sup>3</sup> Wenn der Bewerber den Nachweis nach den Absätzen 1 und 2 nicht erbringen kann, entscheidet das Bundesamt für Zivilluftfahrt, in welchem Rahmen seine praktische Erfahrung als gleichwertig zu den Anforderungen der Absätze 1 und 2 betrachtet werden kann und welche zusätzliche Ausbildung gegebenenfalls zu absolvieren ist.

**Art. 71**<sup>128</sup>

**Art. 72**<sup>129</sup>

IV. Beschränkter  
Berufspiloten-  
ausweis  
1. Vorausset-  
zungen für  
die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines beschränkten Berufspilotenausweises muss der Bewerber die allgemeinen Voraussetzungen nach den Artikeln 2–5 erfüllen.

<sup>2</sup> Die medizinische Eignung von Trägern des beschränkten Berufspilotenausweises wird aufgrund der Voraussetzungen der Klasse 1 gemäss JAR-FCL 3<sup>130</sup> geprüft.

<sup>3</sup> Zudem muss der Bewerber:

- a. Träger eines Privatpilotenausweises mit der Berechtigung für internationale Radiotelefonie (UIT) nach Artikel 174 sein;
- b. die in Artikel 78 Absätze 4 und 5 verlangte Ausbildung für Berufspiloten abgeschlossen haben;
- c. die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen;
- d. die theoretische Prüfung für Berufspiloten nach Artikel 79 bestanden haben;
- e. die Flugprüfung für Berufspiloten nach Artikel 79a bestanden haben;
- f. ein ärztliches Tauglichkeitsattest für Berufspiloten vorlegen;
- g. einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.

<sup>128</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>129</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>130</sup> JAR-FCL 3 wird nicht in der AS publiziert und nicht übersetzt. Das Regelwerk kann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) eingesehen oder bei der zuständigen Stelle der Joint Aviation Authorities gegen Entgelt bezogen werden.

**Art. 73**<sup>131</sup>

2. Übungsnachweis

Der Bewerber muss wenigstens 100 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 50 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, nachweisen; daran können bis zu 50 Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden angerechnet werden.

**Art. 74**<sup>132</sup>

3. ...

**Art. 75**

4. Rechte des Trägers

Der Träger des beschränkten Berufspilotenausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1–3 erfüllt, berechtigt, in der Schweiz sowie in den über ausländischem Gebiet liegenden Teilen der schweizerischen Fluginformationsgebiete und im Raum des Flughafens Basel-Mülhausen:

- a.<sup>133</sup> die Rechte des Trägers eines Privatpilotenausweises auszuüben;
- b. im internen gewerbmässigen Nichtlinienverkehr auf Flugzeugen bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 2500 kg die Funktionen eines verantwortlichen Piloten auszuüben;
- c. ...<sup>134</sup>
- d. gewerbmässige Schleppflüge auszuführen, wenn er zum Schleppen von Segelflugzeugen berechtigt ist;
- e. gewerbmässige Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern durchzuführen, wenn er zum Absetzen von Fallschirmspringern berechtigt ist;
- f. gewerbmässige Kunstflüge mit oder ohne Passagiere nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und unter Aufsicht des Flugplatzleiters oder eines Fluglehrers durchzuführen, wenn er die Erweiterung für Kunstflug besitzt;
- g. gewerbmässige Flüge nach Gebirgslandeplätzen auszuführen, wenn er die Erweiterung für Landungen im Gebirge besitzt und wenn er in den letzten 12 Monaten wenigstens 20 Landungen im Gebirge ausgeführt hat.

<sup>131</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>132</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>133</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>134</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

h. ...<sup>135</sup>

Die Berechtigung, Einweisungen vorzunehmen, richtet sich nach Artikel 93.

### Art. 76

5. Erneuerung <sup>1</sup> Für die Erneuerung ist ein neues ärztliches Tauglichkeitsattest vorzulegen; ferner sind für die letzten 24 Monate wenigstens 48 Flugstunden auf Flugzeugen nachzuweisen, wovon wenigstens 24 Stunden in den letzten 12 Monaten.<sup>136</sup>

2 ...<sup>137</sup>

<sup>3</sup> Hubschrauber-, Segelflug- und Motorseglerstunden können bis zur Hälfte der vorgeschriebenen Flugstundenzahl angerechnet werden.<sup>138</sup>

### Art. 77

V. Berufspilotenausweis  
1. Voraussetzungen für die Erteilung

Für den Erwerb eines Berufspilotenausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem folgende Voraussetzungen erfüllen:

a.<sup>139</sup> Er muss Träger des Privatpilotenausweises mit der Berechtigung für internationale Radiotelefonie (UIT) nach Artikel 174 oder des beschränkten Berufspilotenausweises sein.

b. ...<sup>140</sup>

c. Er muss die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen.

d. Er muss die theoretische Prüfung bestanden haben.

e.<sup>141</sup> Er muss die Flugprüfung bestanden haben.

f.<sup>142</sup> Er muss ein ärztliches Tauglichkeitsattest für Berufspiloten vorlegen.

<sup>135</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>136</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>137</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, mit Wirkung seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>138</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>139</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>140</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>141</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>142</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

g.<sup>143</sup> Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.

### Art. 78

2. Ausbildungsnachweis<sup>144</sup>

<sup>1</sup> Der Bewerber muss wenigstens 200 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 100 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, nachweisen; daran können bis zu 100 Hubschrauber-, Segelflug- oder Motorseglerstunden angerechnet werden.<sup>145</sup>

<sup>2</sup> Hat der Bewerber an einem vom BAZL anerkannten integrierten Berufspilotenkurs mit Erfolg teilgenommen, so muss er sich über wenigstens 150 Flugstunden auf Flugzeugen, wovon 70 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, ausweisen.<sup>146</sup>

<sup>3</sup> Von der Gesamtflugzeit können bis zu maximal 10 Flugstunden durch Übungen auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät nach einem genehmigten Programm ersetzt werden.<sup>147</sup>

<sup>4</sup> In der Gesamtflugzeit müssen zudem enthalten sein:

- a. wenigstens 20 Flugstunden auf Flugzeugen im Überlandflug als verantwortlicher Pilot, mit einem Flug von wenigstens 540 km (300 NM), während welchem je eine vollständige Zwischenlandung (full-stop landing) auf zwei verschiedenen kontrollierten Flugplätzen durchgeführt werden muss;
- b. wenigstens 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, wovon bis zu 5 Stunden durch Übungen auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät ersetzt werden können.<sup>148</sup>

<sup>5</sup> Der Bewerber muss zudem am Doppelsteuer eines mindestens vierplätzigigen, mit Landeklappen, Verstellpropeller, Einziehfahrwerk und Radionavigationsgeräten versehenen einmotorigen Flugzeuges die vorgeschriebene praktische Ausbildung durch einen hiezu berechtigten Motorfluglehrer erhalten haben. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Bewerber über die als Berufspilot notwendige operationelle Erfahrung in folgenden Bereichen verfügt:

- a. Flugvorbereitung, insbesondere Beladungs- und Schwerpunkt-berechnung, Kontrolle und Vorbereitung des Flugzeuges;

<sup>143</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>144</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>145</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>146</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>147</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>148</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- b. Bodenmanöver und Platzrunden, Massnahmen und Verfahren zur Verhinderung von Kollisionen;
- c. Führen des Flugzeuges nach Sichtflugreferenzen;
- d. Fliegen mit kritischer geringer Geschwindigkeit; Verhindern des Trudelns; Erkennen der Gefahr des Strömungsabrisses (überzogener Flugzustand) und des Abkippens; Abkippen und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- e. Fliegen mit kritischer hoher Geschwindigkeit; Erkennen der Anzeichen des Spiralsturzes und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- f. normale Starte und Landungen und solche mit Seitenwind;
- g. Starte mit maximalen Leistungen (Kurzfeld und Hindernisfreiheit); Kurzfeldlandungen;
- h. fliegerische Grundmanöver und Wiederherstellen der Normalfluglage ausschliesslich nach Instrumenten;
- i. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtreferenzen, der Koppelnavigation und der Radionavigationshilfen; Ausweichverfahren;
- k. Flugmanöver und Verfahren in Notfällen;
- l. An- und Abflüge sowie Überflüge bei kontrollierten Flugplätzen, Einhalten der Verfahren der Flugsicherungsdienste sowie der Radiotelefonieverfahren und Redewendungen.<sup>149</sup>

### Art. 79<sup>150</sup>

#### 3. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Berufspiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;

<sup>149</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>150</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

**Art. 79a**<sup>151</sup>

3a. Flugprüfung

<sup>1</sup> Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Berufspiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines mindestens vierplätzigem, mit Landeklappen, Verstellpropeller, Einziehfahrwerk und Radionavigationsgeräten versehenen Flugzeuges zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Flugzeuges einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrtenntnisse anzuwenden;
- e. jederzeit das Flugzeug so zu beherrschen, dass nie ernsthafte Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

<sup>2</sup> Diese Prüfung kann mit der Instrumentenflugprüfung, einer Umschulungsprüfung nach Artikel 85 oder einem Instrumentenkontrollflug verbunden werden.

**Art. 80**

4. Rechte  
des Trägers

Der Träger eines Berufspilotenausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1–3 erfüllt, berechtigt:

- a.<sup>152</sup> die Rechte des Trägers eines Privatpilotenausweises und jene des Trägers eines beschränkten Berufspilotenausweises auszuüben;
- b.<sup>153</sup> im gewerbsmässigen Luftverkehr die Funktionen eines verantwortlichen Piloten auszuüben;
  1. auf allen Flugzeugmustern, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind,
  2. auf ausschliesslich nach Sichtflugregeln betriebenen, vom BAZL bezeichneten, mehrmotorigen Sondermustern von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, die für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen sind;

<sup>151</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>152</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>153</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- c. im gewerbmässigen Luftverkehr die Funktionen eines zweiten Piloten auszuüben;
- d. ...<sup>154</sup>
- e. Sichtflüge bei Nacht durchzuführen, wenn er eine Erweiterung für Nachtflug besitzt und in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Starte und 3 Landungen bei Nacht ausgeführt hat oder wenn er Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) ist;
- f. Instrumentenflüge auszuführen, wenn er eine gültige Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) besitzt.

Die Berechtigung, Piloten einzuweisen oder umzuschulen, richtet sich nach den Artikeln 90–93.

### Art. 81

5. Erneuerung
- <sup>1</sup> Für die Erneuerung ist ein neues Arzzeugnis vorzulegen; ferner sind für die letzten 12 Monate wenigstens 50 Flugstunden auf Flugzeugen nachzuweisen.
  - <sup>2</sup> Von Piloten, deren Ausweis alle 6 Monate erneuert werden muss, werden für die letzten 6 Monate wenigstens 25 Flugstunden oder für die letzten 12 Monate wenigstens 50 Flugstunden auf Flugzeugen verlangt.
  - <sup>3</sup> Hubschrauber-, Segelflug- oder Motorseglerstunden können bis zur Hälfte der vorgeschriebenen Flugstundenzahl angerechnet werden.<sup>155</sup>

### Art. 82

- VI. Eintragung der Flugzeugmuster
1. Allgemein, erste Eintragung
- <sup>1</sup> Für die Eintragung der verschiedenen Flugzeugmuster im Führerausweis sind die Artikel 12–14 massgebend.
  - <sup>2</sup> Die erste Eintragung erfolgt bei der Ausstellung des Führerausweises und lautet zusammenfassend auf die Gruppe von Flugzeugen, welcher das bei der Prüfung verwendete Flugzeug angehört; wird der Führerausweis ohne Prüfung abgegeben, so bestimmt das BAZL den Eintrag.

### Art. 83

2. Weitere Eintragungen
- a. Allgemein
- <sup>1</sup> Eintragungen von ein- und mehrmotorigen Flugzeugen, die in einer zusammenfassenden Eintragung nicht enthalten sind, werden vorgenommen, nachdem der Bewerber eine Umschulung und eine Umschulungsprüfung bestanden hat.

<sup>154</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>155</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>2</sup> Umschulung und Umschulungsprüfung sind in einem Protokoll zu bescheinigen, welches dem BAZL zuzustellen ist.

#### Art. 84

b. Umschulung

<sup>1</sup> Die Umschulung ist nach den Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen; sie umfasst insbesondere:

- a. die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Flugmanöver unter verschiedenen Ladebedingungen bis zur Volllast;
- b. die technischen Eigenheiten und Merkmale sowie die Ausrüstung des Flugzeuges;
- c. die im Notfall zu treffenden Massnahmen.

<sup>2</sup> Das BAZL kann gestatten, dass die Umschulung und die Umschulungsprüfung ganz oder teilweise unter Verwendung anerkannter Übungsgeräte durchgeführt wird.<sup>156</sup>

#### Art. 85<sup>157</sup>

c. Einmotorige Flugzeuge und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotoren, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind

<sup>1</sup> Wer ein einmotoriges Flugzeug oder ein mehrmotoriges Flugzeug mit Kolbenmotoren, welches für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen ist, in seinen Ausweis eintragen lassen will, muss eine Umschulung nach Artikel 84 und die Umschulungsprüfung, die eine Flugprüfung umfasst, bestehen.

<sup>2</sup> Die Flugprüfung weist einen Schwierigkeitsgrad auf, welcher der jeweiligen Tätigkeit eines Privatpiloten oder Berufspiloten entspricht. Der Bewerber muss an Bord eines Flugzeuges zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Flugzeuges einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrtkenntnisse anzuwenden;
- e. jederzeit das Flugzeug so zu beherrschen, dass keine Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

<sup>3</sup> Für den Träger einer Sonderbewilligung für Instrumentenflug, der sich ein für Instrumentenflüge zugelassenes Flugzeugmuster in den Ausweis eintragen lassen will, haben der Umschulungskurs und die praktische Prüfung Sichtflugübungen sowie Instrumentenflugübungen im Sinne von Artikel 97 zu umfassen. Das BAZL kann in besonderen Fällen von diesen Erfordernissen Abweichungen gestatten.

<sup>156</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>157</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>4</sup> Das BAZL kann die Eintragung bestimmter Flugzeugmuster zusätzlich von einer theoretischen Prüfung durch einen Sachverständigen abhängig machen.

#### **Art. 86**<sup>158</sup>

d. Mehrmotorige Flugzeuge mit Turbopropeller- oder Strahlantrieb, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind

<sup>1</sup> Wer ein mehrmotoriges Flugzeug mit Turbopropeller- oder Strahlantrieb, das für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen ist, in seinen Ausweis eintragen lassen will, muss einen Umschulungskurs nach einem vom BAZL genehmigten oder anerkannten Programm absolvieren und die Umschulungsprüfung, die eine theoretische Prüfung und eine praktische Prüfung nach Artikel 85 Absatz 2 umfasst, sowie ein Upgrading mit Erfolg bestanden haben.

<sup>2</sup> Für den Eintrag eines in Absatz 1 erwähnten Flugzeugmusters, das auch für Instrumentenflüge zugelassen ist, haben der Umschulungskurs und die praktische Prüfung Sichtflugübungen sowie Instrumentenflugübungen im Sinne von Artikel 97 zu umfassen. Das BAZL kann in besonderen Fällen von diesen Erfordernissen Abweichungen gestatten.

#### **Art. 87**<sup>159</sup>

e. Flugzeuge, welche für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen sind

<sup>1</sup> Wer ein Flugzeug, welches für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen ist, in seinen Ausweis eintragen lassen will, muss die Zusatzausbildung für Mehrmann-Besatzungen und die theoretische Linienpilotenprüfung (Art. 110) bestanden haben; er muss ausserdem einen Umschulungskurs nach einem vom BAZL genehmigten oder anerkannten Programm absolvieren, die Umschulungsprüfung, die eine theoretische Prüfung und eine Flugprüfung umfasst, bestehen, sowie ein Upgrading und/oder ein Typegrading mit Erfolg absolvieren.

<sup>2</sup> Die Flugprüfung weist einen Schwierigkeitsgrad auf, welcher der jeweiligen Tätigkeit eines Privatpiloten, eines Berufspiloten oder eines Linienpiloten entspricht. Zusätzlich zu den Anforderungen nach Artikel 85 Absatz 2 muss der Bewerber an Bord eines Flugzeuges zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Koordinationsverfahren der Besatzung und die im Falle des Ausfalles eines Besatzungsmitgliedes zu befolgenden Verfahren zu verstehen und anzuwenden;
- b. sich mit den anderen Besatzungsmitgliedern effizient zu verständigen.

<sup>158</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>159</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>3</sup> Wer ein mehrmotoriges, ausschliesslich nach Sichtflugregeln betriebenes Flugzeug mit Kolbenmotoren, welches für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen ist, in den Ausweis eintragen lassen will, muss die theoretische Linienpilotenprüfung nicht absolvieren.

<sup>4</sup> Artikel 86 Absatz 2 ist sinngemäss anwendbar.

### Art. 88

f. Erlass der praktischen Prüfung

Das BAZL kann die praktische Prüfung erlassen, wenn ein Sachverständiger den Umschulungskurs überwacht. Der Sachverständige hat dem BAZL über das Ergebnis schriftlich zu berichten.

### Art. 89

g. Sondermuster, Wasser- und Amphibienflugzeuge

Das BAZL bestimmt von Fall zu Fall, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit Sondermuster, Wasser- und Amphibienflugzeuge eingetragen werden können.

### Art. 90<sup>160</sup>

h. Berechtigung zu Umschulungen und zur Abnahme von Umschulungsprüfungen

Unter Vorbehalt der Artikel 1 Absatz 2, 91 und 92 sind, sofern sie die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 4 sowie 17 Absätze 1 Buchstabe a und 5 erfüllen, zu Umschulungen und zur Abnahme von Umschulungsprüfungen berechtigt:

aa. Berechtigung

- a. auf einmotorige Flugzeuge bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind:
  - Motorfluglehrer, Instrumentenfluglehrer und Linienpilotenfluglehrer;
  - Berufspiloten mit einer Flugerfahrung von wenigstens 700 Flugstunden auf Flugzeugen und Linienpiloten, wenn sie an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Einführungskurs für Umschulungen auf solche Flugzeugmuster mit Erfolg teilgenommen haben; diese Berechtigung wird im Führerausweis eingetragen;
- b. auf mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind:
  - Instrumentenfluglehrer und Linienpilotenfluglehrer,
  - Berufspiloten mit einer Flugerfahrung von wenigstens 700 Flugstunden auf Flugzeugen, Motorfluglehrer und Linienpiloten, wenn sie an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Einführungskurs für Um-

<sup>160</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- schulungen auf solche Flugzeugmuster mit Erfolg teilgenommen haben; diese Berechtigung wird im Führerausweis eingetragen;
- c. auf alle weiteren ein- und mehrmotorigen Flugzeuge, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind:
- Instrumentenfluglehrer, wenn sie Träger des Berufspilotenausweises oder des Linienpilotenausweises sind, und Linienpilotenfluglehrer,
  - Berufspiloten, die Träger der Sonderbewilligung für Instrumentenflug sind und eine Flugerfahrung von wenigstens 1500 Flugstunden auf Flugzeugen haben, sowie Linienpiloten, wenn sie an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Einführungskurs für Umschulungen auf solche Flugzeugmuster mit Erfolg teilgenommen haben; diese Berechtigung wird im Führerausweis eingetragen;
- d. auf alle Flugzeuge, die für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen sind:
- Linienpilotenfluglehrer.

#### Art. 91

bb. Zusätzliche Voraussetzung

Erfordern Umschulung und Umschulungsprüfung Instrumentenflüge, so muss derjenige, welcher die Umschulung überwacht oder die Umschulungsprüfung abnimmt, auch Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug sein.

#### Art. 92<sup>161</sup>

cc. Ausschliessliche Berechtigung der Sachverständigen

Nur von Sachverständigen, die vom BAZL bezeichnet worden sind, dürfen Umschulungsprüfungen abgenommen werden für:

- a. den ersten Eintrag im Führerausweis eines mehrmotorigen Flugzeuges mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg, das für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen ist;
- b. alle Flugzeuge mit Kolbenmotoren mit einem höchstzulässigen Fluggewicht von mehr als 5700 kg;
- c. alle mehrmotorigen Flugzeuge mit Turbopropellerantrieb;
- d. alle Flugzeuge mit Strahlantrieb;
- e. alle Flugzeuge, die für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen sind.

<sup>161</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 93**

## 3. Einweisung

<sup>1</sup> Die Einweisung auf ein Flugzeugmuster, das im Motorpilotenausweis des Bewerbers in einer zusammenfassenden Eintragung enthalten ist, ist sinngemäss nach Artikel 84 Absatz 1 durchzuführen.

<sup>2</sup> Unter Vorbehalt von Artikel 1 Absatz 2 sind, sofern sie die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 4 sowie 17 Absätze 1 Buchstabe a und 5 erfüllen, zu Einweisungen berechtigt:

- a. auf einmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind:
  - die in Artikel 90 Buchstabe a genannten Personen,
  - Motorpiloten mit einer Flugerfahrung von wenigstens 500 Flugstunden auf Flugzeugen, wenn sie an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Einführungskurs für Einweisungen auf solche Flugzeugmuster mit Erfolg teilgenommen haben; diese Berechtigung wird im Führerausweis eingetragen;
- b. auf mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotoren bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5700 kg, die für den Betrieb mit einer Einmann-Besatzung zugelassen sind:
  - die in Artikel 90 Buchstabe b genannten Personen;
- c. auf allen in Buchstabe a bezeichneten Flugzeugen, wenn die Einweisung im Hinblick auf die Ausbildung für Landungen im Gebirge erteilt wird:
  - die Träger einer Berechtigung nach Artikel 64 Absatz 2.<sup>162</sup>

<sup>3</sup> Die Einweisung ist im Flugbuch des Bewerbers zu bescheinigen.<sup>163</sup>

**Art. 94**

## 4. Verantwortlicher Pilot oder zweiter Pilot

Aus der Eintragung von Flugzeugmustern, zu deren Führung im AFM ein zweiter Pilot vorgeschrieben ist, muss hervorgehen, ob sich die Rechte auf die Funktionen eines verantwortlichen oder nur eines zweiten Piloten beziehen.

<sup>162</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>163</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

## Art. 95

VII. Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug)  
1. Voraussetzungen für die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb einer Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>164</sup> Er muss Träger eines Motorpilotenausweises mit der Berechtigung für internationale Radiotelefonie (UIT) nach Artikel 174 sein;
- b. Er muss das erforderliche ärztliche Zeugnis vorlegen;
- c.<sup>165</sup> Er muss Träger der Erweiterung für Nachtflug sein oder sich über eine Nachtflugausbildung von wenigstens 5 Flugstunden mit 10 Nachtstarts und 10 Nachtlandungen, wovon 5 Nachtlandungen mit Platzrunden unter Sichtwetterbedingungen, ausweisen können; er muss ferner mit dem Fluglehrer an Bord einen Überlandflug bei Nacht mit Landung auf einem wenigstens 50 km entfernten Flugplatz ausgeführt haben;
- d.<sup>166</sup> Er muss wenigstens 50 Flugstunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot auf Flugzeugen oder Hubschraubern, wovon wenigstens 10 Stunden auf Flugzeugen, nachweisen;
- e.<sup>167</sup> Er muss eine Instrumentenflugausbildung von wenigstens 40 Stunden auf Flugzeugen oder Hubschraubern, wovon wenigstens 10 Stunden auf Flugzeugen erhalten haben; ein Teil dieser 40 Stunden kann auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät absolviert werden. Das BAZL legt in Würdigung der technischen Eigenschaften des Übungsgerätes und unter Berücksichtigung massgebender internationaler Bestimmungen fest, wie viele Ausbildungsstunden auf dem Übungsgerät erbracht werden dürfen, wobei höchstens 30 Stunden anrechenbar sind;
- f. Er muss wenigstens 4 Streckenflüge und Landeanflüge nach Instrumentenflugregeln ausgeführt haben und dabei auf wenigstens 4 Flugplätzen, wovon 2 ausländischen, gelandet sein;
- g. Er muss die theoretische Prüfung bestanden haben;
- h. Er muss die Flugprüfung bestanden haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach den Buchstaben a–g müssen vor der Flugprüfung erfüllt sein.

<sup>164</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>165</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>166</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 28. Jan. 1994, in Kraft seit 1. März 1994 (AS 1994 303).

<sup>167</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 96**<sup>168</sup>

2. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Radiotelefonie für den IFR-Flug.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3bis.

**Art. 97**

b. Flugprüfung

<sup>1</sup> Auf einem ausschliesslich nach Instrumentenflugregeln ausgeführten Flug muss der Bewerber:

- a. den Nachweis seiner Befähigung zur Führung des Flugzeuges erbringen;
- b. im Flug Navigationsprobleme lösen, den Standort bestimmen und das Flugzeug unter Anwendung der gebräuchlichen Funkhilfen im Instrumentenflug führen;
- c. 2 Instrumentenanflüge mit Anwendung verschiedener Verfahren ausführen und, auf Verlangen, die Bordradiotelefonie besorgen;
- d. die für die Instrumentenflugverfahren festgesetzten Werte einhalten; bei Verwendung eines mehrmotorigen Flugzeuges ist die Leistung eines oder mehrerer Triebwerke so herabzusetzen, dass eine pannenähnliche Lage entsteht; diese Prüfung hat mit dem höchstzulässigen Landegewicht zu erfolgen, ausser wenn schon während der Ausbildung eine Übung mit Vollast ausgeführt worden ist.

<sup>2</sup> Die Flugprüfung muss auf einem mindestens vierplätzigem mit Landeklappen, Verstellpropeller und Einziehfahrwerk versehenen Flugzeug abgelegt werden. In besonderen Fällen kann das BAZL Ausnahmen gestatten; dabei wird der Geltungsbereich der Sonderbewilligung auf Flüge mit dem bei der Prüfung verwendeten Flugzeugmuster beschränkt, solange der Träger nicht eine Flugprüfung nach Absatz 1

<sup>168</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

auf einem mindestens vierplätzigem mit Landeklappen, Verstellpropeller und Einziehfahrwerk versehenen Flugzeugmuster bestanden hat.

<sup>3</sup> Wird die Flugprüfung mehr als 6 Monate nach der theoretischen Prüfung durchgeführt, so kann der Sachverständige die theoretischen Kenntnisse des Bewerbers nachprüfen.

### Art. 98

3. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Die Sonderbewilligung für Instrumentenflug berechtigt den Träger, im Rahmen seines Motorpilotenausweises als verantwortlicher oder zweiter Pilot Instrumentenflüge und Sichtflüge bei Nacht durchzuführen.<sup>169</sup>

<sup>2</sup> ILS-Anflüge der Kategorie II oder III darf er nur ausführen, wenn er einen vom BAZL anerkannten Einführungskurs für solche Anflüge mit Erfolg bestanden hat und wenn er beim letzten Instrumentenkontrollflug die Bedingungen für Anflüge nach Kategorie II oder III erfüllt hat.

<sup>3</sup> Die Sonderbewilligung für Instrumentenflug, die nach Artikel 99 Absatz 2 für 12 Monate oder nach Artikel 99 Absatz 3 für 14 Monate ausgestellt wurde, gilt nur, wenn der Träger in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Flüge oder in den letzten 6 Monaten wenigstens 6 Flüge nach Instrumentenflugregeln mit den dazugehörigen An- und Abflügen zwischen zwei entsprechend ausgerüsteten Flugplätzen durchgeführt hat. Andernfalls muss er die fehlenden Flüge unter Aufsicht eines Instrumentenfluglehrers nachholen; ist die Sonderbewilligung

nicht mehr gültig, haben diese Flüge zudem in einer Instrumentenflugschule oder in einem hierzu berechtigten Flugbetriebsunternehmen zu erfolgen.<sup>170</sup> Das BAZL kann gestatten, dass die Flüge auf einem von ihm anerkannten Übungsgerät durchgeführt werden.<sup>171</sup>

### Art. 99

4. Gültigkeit  
und Erneuerung

<sup>1</sup> Die Sonderbewilligung für Instrumentenflug ist nur gültig, wenn der Träger im Besitz eines gültigen Motorpilotenausweises ist.

<sup>2</sup> Die Gültigkeitsdauer der Sonderbewilligung für Instrumentenflug beträgt, vom Datum der Flugprüfung an gerechnet:

<sup>169</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>170</sup> Fassung des Satzes gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>171</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980 (AS **1980** 1963). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS **1985** 1908).

- a. 6 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie II oder III;
- b. 12 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie I.<sup>172</sup>

<sup>2bis</sup> Das BAZL oder der Sachverständige verlängern die Gültigkeitsdauer um weitere 6 oder 12 Monate, wenn der Träger:

- a. innerhalb der letzten 2 Monate vor dem Verfalldatum einen Instrumentenkontrollflug oder eine Umschulung mit einer nach Instrumentenflugregeln durchgeführten praktischen Prüfung bestanden hat; oder
- b. nach dem Verfalldatum einen Instrumentenkontrollflug oder eine Umschulung mit einer nach Instrumentenflugregeln durchgeführten praktischen Prüfung besteht.<sup>173</sup>

<sup>3</sup> Die Verlängerung beginnt mit dem Verfalldatum der Sonderbewilligung (im Fall von Abs. 2<sup>bis</sup> Bst. a) oder mit dem Tag, an dem der Instrumentenkontrollflug durchgeführt oder die Umschulung abgeschlossen wurde (im Fall von Abs. 2<sup>bis</sup> Bst. b).<sup>174</sup>

<sup>3bis</sup> Besteht der Träger die Umschulung oder einen Instrumentenkontrollflug mehr als 2 Monate vor dem Verfalldatum, so beträgt die neue Gültigkeitsdauer, vom Abschluss der Umschulung oder des Instrumentenkontrollfluges an gerechnet:

- a. 8 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie II oder III;
- b. 14 Monate für Sonderbewilligungen mit der Berechtigung zu Instrumenten-Anflügen der Kategorie I.<sup>175</sup>

<sup>4</sup> Im Instrumentenkontrollflug hat sich der Träger unter Aufsicht eines Sachverständigen darüber auszuweisen, dass er die Führung eines Flugzeuges im Instrumentenflug sowie die Notverfahren beherrscht. Das BAZL oder der Sachverständige können bestimmen, auf welchen Strecken und Flugplätzen und auf welchem Flugzeugmuster der Instrumentenkontrollflug durchzuführen ist. Das BAZL kann gestatten, dass ein Instrumentenkontrollflug ganz oder teilweise unter Verwendung eines von ihm anerkannten Übungsgerätes durchgeführt wird.

<sup>4bis</sup> Der nach Absatz 2<sup>bis</sup> verlangte Instrumentenkontrollflug kann durch einen gleichwertigen Wiederholungskurs, dessen Programm

<sup>172</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>173</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985 (AS 1985 1908). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>174</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>175</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

vorgängig vom BAZL genehmigt werden muss, ersetzt werden. Ein Flug mit einem Sachverständigen an Bord kann jedoch jederzeit verlangt werden.<sup>176</sup>

<sup>5</sup> Der Sachverständige trägt in die Sonderbewilligung das Datum des Instrumentenkontrollfluges oder des Abschlusses der Umschulung, das verwendete Flugzeugmuster, die ausgeübte Funktion, die bewilligte ILS-Kategorie und das Verfalldatum ein.

<sup>6</sup> Besteht ein Träger einer gültigen Sonderbewilligung einen Instrumentenkontrollflug nicht, erlischt die Sonderbewilligung sofort. Der Sachverständige streicht den entsprechenden Gültigkeitseintrag im Ausweis.<sup>177</sup>

<sup>7</sup> Ein Kontrollflug nach Ziffer 9.7 der Verordnung vom 23. November 1973<sup>178</sup> über die Betriebsregeln im gewerbsmässigen Luftverkehr kann als Instrumentenkontrollflug angerechnet werden, wobei die vorstehenden Bestimmungen sinngemäss Anwendung finden.

#### Art. 100

5. Erweiterung  
für Instru-  
menten-  
flugehrer  
a. Voraus-  
setzungen für die  
Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb einer Erweiterung für Instrumentenflugehrer muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>179</sup> Er muss seit wenigstens zwei Jahren Träger eines Berufspilotenausweises oder eines Linienpilotenausweises und der Sonderbewilligung für Instrumentenflug sein; diese Frist gilt nicht für Instrumentenflugehrer (Hubschrauber).
- b.<sup>180</sup> Er muss wenigstens 300 Flugstunden im Instrumentenflug nachweisen; ist er bereits Träger eines Motorflugehrer-Ausweises oder eines Ausweises für Hubschrauberflugehrer, so genügen 200 Flugstunden im Instrumentenflug.
- c.<sup>181</sup> Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.

<sup>176</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>177</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>178</sup> SR 748.127.1

<sup>179</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>180</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>181</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

- d.<sup>182</sup> Er muss von einem Instrumentenfluglehrer empfohlen sein, der sich verpflichtet, die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit des Bewerbers zu überwachen.
- e.<sup>183</sup> Er muss durch diejenige Instrumentenflugschule angemeldet sein, die den Bewerber vorbereitet hat und bei der er die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit absolvieren kann.
- f.<sup>184</sup> Er muss die Fähigkeitsprüfung für die Zulassung zum Instrumentenfluglehrer-Kurs bestanden haben.
- g.<sup>185</sup> Er muss an einem vom BAZL durchgeführten oder delegierten und überwachten Instrumentenfluglehrer-Kurs mit Erfolg teilgenommen und die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–d müssen im Zeitpunkt der Anmeldung zum Fluglehrerkurs erfüllt sein.<sup>186</sup>

### Art. 101

b. Provisorischer Ausweis

Nach bestandenen Instrumentenfluglehrerkurs wird dem Bewerber ein provisorischer Ausweis ausgestellt;<sup>187</sup> dieser berechtigt unter Vorbehalt von Artikel 15 Absätze 1 und 4 zur Ausbildung von Piloten unter Aufsicht eines Instrumentenfluglehrers.

### Art. 102

c. Rechte des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger einer Erweiterung für Instrumentenfluglehrer ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 4 erfüllt und Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug ist, berechtigt:

- a. Piloten für den Erwerb der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) auszubilden; er darf Bewerber in Instrumenten-Anflügen der Kategorie II oder III ausbilden, wenn er selber eine solche Berechtigung besitzt;
- b. Linienpiloten auszubilden, wenn er Träger des Linienpilotenausweises ist;

<sup>182</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>183</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>184</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985 (AS 1985 1908). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>185</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985 (AS 1985 1908). Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>186</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>187</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- c. die Rechte eines Motorfluglehrers auszuüben, wenn er Träger des Motorfluglehrer-Ausweises ist.<sup>188</sup>

<sup>2</sup> Die Berechtigung, Piloten einzuweisen oder umzuschulen, richtet sich nach den Artikeln 90–93.

### Art. 103–107<sup>189</sup>

VIII. ...

### Art. 108

IX. Linienpilotenausweis  
1. Voraussetzungen<sup>190</sup>

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Linienpilotenausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>191</sup> Er muss Träger eines Berufspilotenausweises und der Sonderbewilligung für Instrumentenflug sein.
- b. Er muss die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen.
- c.<sup>192</sup> Er muss berechtigt sein, ein mehrmotoriges Flugzeug, das für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen ist, zu führen; über die Anerkennung einer im Ausland erworbenen Musterberechtigung entscheidet das BAZL im Einzelfall.
- d. Er muss die theoretische Prüfung bestanden haben.
- e.<sup>193</sup> Er muss die Flugprüfung bestanden haben.

<sup>2</sup> ...<sup>194</sup>

### Art. 109

2. Übungsnachweis

<sup>1</sup> Der Bewerber muss wenigstens 1500 Flugstunden auf Flugzeugen nachweisen, wovon höchstens 100 Stunden auf einem vom BAZL anerkannten Flugsimulator anrechenbar sind.<sup>195</sup>

<sup>188</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>189</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>190</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS **1985** 1908).

<sup>191</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>192</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>193</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>194</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>195</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

<sup>2</sup> In der Flugzeit müssen enthalten sein:

- a. wenigstens 100 Flugstunden bei Nacht als verantwortlicher oder zweiter Pilot;
- b.<sup>196</sup> wenigstens 250 Flugstunden als verantwortlicher Pilot, wovon höchstens 150 Flugstunden durch Tätigkeit als zweiter Pilot, der die Funktionen des verantwortlichen Bordkommandanten unter dessen Aufsicht ausübt, ersetzt werden können;
- c.<sup>197</sup> wenigstens 200 Stunden Überlandflug, wovon wenigstens 100 Stunden als verantwortlicher Pilot oder als zweiter Pilot, der die Funktionen des verantwortlichen Bordkommandanten unter dessen Aufsicht ausübt;
- d.<sup>198</sup> wenigstens 75 Stunden Instrumentenflug, wovon höchstens 30 Stunden durch Übungen am Boden auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät ersetzt werden können.

#### **Art. 110<sup>199</sup>**

3. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Linienspilots entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174 und für den IFR-Flug.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

<sup>196</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>197</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>198</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>199</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 110a<sup>200</sup>**

3a. Flugprüfung <sup>1</sup> Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Linienpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines mehrmotorigen Flugzeuges, das für den Betrieb mit einer Mehrmann-Besatzung zugelassen ist, als verantwortlicher Pilot zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Flugzeuges einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrtkenntnisse anzuwenden;
- e. jederzeit das Luftfahrzeug so zu beherrschen, dass nie Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen;
- f. die Koordinationsverfahren der Besatzung und die beim Ausfall eines Besatzungsmitgliedes zu befolgenden Verfahren zu verstehen und anzuwenden;
- g. sich mit den anderen Besatzungsmitgliedern effizient zu verständigen.

<sup>2</sup> Diese Prüfung kann mit einer Umschulungsprüfung oder einem Instrumentenkontrollflug verbunden werden.

**Art. 111**

4. Rechte  
des Trägers

Der Träger eines Linienpilotenausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1–3 erfüllt, berechtigt:

- a.<sup>201</sup> die Rechte des Trägers eines Privatpiloten-, beschränkten Berufspiloten- sowie eines Berufspilotenausweises auszuüben;
- b. im gewerbmässigen Luftverkehr die Funktionen eines verantwortlichen oder zweiten Piloten auszuüben;
- c. Instrumentenflüge auszuführen, wenn er eine gültige Sonderbewilligung für Instrumentenflug besitzt.

<sup>200</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>201</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 112**<sup>202</sup>

5. Erneuerung <sup>1</sup> Für die Erneuerung ist ein neues Arztzeugnis vorzulegen; ferner sind für die letzten 12 Monate wenigstens 100 Flugstunden auf mehrmotorigen Flugzeugen nachzuweisen.

<sup>2</sup> Von Piloten, deren Ausweis alle 6 Monate erneuert werden muss, werden für die letzten 6 Monate wenigstens 50 Flugstunden oder für die letzten 12 Monate wenigstens 100 Flugstunden auf mehrmotorigen Flugzeugen verlangt.

**Art. 113**<sup>203</sup>

6. Erweiterung für Linienpilotenfluglehrer Für den Erwerb einer Erweiterung für Linienpilotenfluglehrer muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Voraussetzungen für die Erteilung
- a. Er muss seit wenigstens zwei Jahren Träger eines Linienpilotenausweises gewesen sein.
  - b.<sup>204</sup> Er muss von einem vom BAZL bewilligten oder anerkannten Flugbetriebsunternehmen empfohlen sein.
  - c.<sup>205</sup> Er muss an einem vom BAZL delegierten und überwachten Kurs für Linienpilotenfluglehrer mit Erfolg teilgenommen haben;
  - d. Er muss die vom BAZL vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen haben.

**Art. 113a**<sup>206</sup>

7. Provisorischer Ausweis Dem Bewerber, der die Voraussetzungen nach Artikel 113 Buchstaben a-c erfüllt, wird ein provisorischer Ausweis ausgestellt; dieser berechtigt unter Vorbehalt von Artikel 15 Absätze 1 und 4 zur Ausbildung von Piloten unter der Aufsicht eines Linienpilotenfluglehrers.

**Art. 113b**<sup>207</sup>

8. Rechte des Trägers <sup>1</sup> Der Träger einer Erweiterung für Linienpilotenfluglehrer ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absätze 1 und 4 erfüllt und Träger

<sup>202</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>203</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 27. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Mai 1977 (AS 1977 733).

<sup>204</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>205</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>206</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 27. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Mai 1977 (AS 1977 733).

<sup>207</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 27. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Mai 1977 (AS 1977 733).

eines gültigen Linienpilotenausweises und einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug ist, berechtigt:

- a.<sup>208</sup> Piloten, die Träger des Berufspilotenausweises und der Sonderbewilligung für Instrumentenflug sind, für den Erwerb des Linienpilotenausweises auszubilden sowie Piloten, die Träger des Linienpilotenausweises sind, für den Erwerb der Erweiterung für Linienpilotenfluglehrer auszubilden;
- b. die Rechte eines Instrumentenfluglehrers auszuüben, wenn er die Erweiterung für Instrumentenfluglehrer besitzt;
- c.<sup>209</sup> die Rechte eines Motorfluglehrers auszuüben, wenn er Träger des Motorfluglehrer-Ausweises ist.

<sup>2</sup> Die Berechtigung, Piloten einzuweisen oder umzuschulen, richtet sich nach den Artikeln 90–93.

## D. Ausweise für Hubschrauberpiloten

### Art. 114

I. Ausweis  
für Privat-Hubschrauberpiloten  
1. Voraussetzungen für die Erteilung

Für den Erwerb eines Ausweises für Privat-Hubschrauberpiloten muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem die vorgeschriebene Ausbildung erhalten und die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

### Art. 115<sup>210</sup>

2. Ausbildung

<sup>1</sup> Der Bewerber muss vor der Ausstellung eines Ausweises für Privat-Hubschrauberpiloten eine praktische Ausbildung von 40 Flugstunden auf Hubschraubern nachweisen, wovon:

- a. höchstens 5 Flugstunden durch Übungen auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät nach einem genehmigten Programm ersetzt werden können;
- b. mindestens 10 Stunden Alleinflug auf Hubschraubern unter Aufsicht eines Hubschrauberfluglehrers, wovon 5 Stunden Überlandflug mit einem Flug von wenigstens 180 km (100 NM), während welchem je eine vollständige Zwischenlandung (full-stop landing) auf 2 verschiedenen Flugplätzen oder Hubschrauberflugplätzen durchgeführt werden muss.

<sup>208</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>209</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>210</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>2</sup> Träger eines Ausweises für Motorpiloten oder Segelflieger können bis zu 10 Flugstunden auf Flugzeugen oder Segelflugzeugen anrechnen; die vorgeschriebene Flugzeit im Alleinflug muss jedoch auf Hubschraubern ausgeführt worden sein.

<sup>3</sup> Der Bewerber muss zudem am Doppelsteuer eines Hubschraubers die vorgeschriebene praktische Ausbildung durch einen hierzu berechtigten Hubschrauberfluglehrer erhalten haben. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Bewerber über die als Privat-Hubschrauberpilot notwendige operationelle Erfahrung in folgenden Bereichen verfügt:

- a. Flugvorbereitung, insbesondere Beladungs- und Schwerpunkt-berechnung, Inspektion und Vorbereitung des Hubschraubers;
- b. Bodenmanöver und Platzrunden, Massnahmen und Verfahren zur Verhinderung von Kollisionen;
- c. Führen des Hubschraubers nach Sichtflugreferenzen;
- d. korrekte Massnahmen während des Vortex-Zustandes zur Wiederherstellung des normalen Flugzustandes, Wiederaufbau der Rotordrehzahl innerhalb der normalen Triebwerkdrehzahl;
- e. Anlassen des Triebwerkes und des Rotors sowie Bodenmanöver; Schwebeflug; normale Starte und Landungen, solche mit Seitenwind und auf abfallendem Gelände;
- f. Starte und Landungen mit der minimal notwendigen Leistung; Start- und Landetechnik mit maximaler Leistung; Flüge in engem Gelände; schnelles Anhalten (Quick stops);
- g. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtreferenzen, der Koppelnavigation und der Radionavigationshilfen; davon ein Flug von mindestens einer Stunde Dauer;
- h. Notverfahren, insbesondere mit simulierter Funktionsstörung der Bordsysteme des Hubschraubers; Anflug und Landung in Autorotation;
- i. An- und Abflüge sowie Überflüge bei kontrollierten Flugplätzen, Einhalten der Verfahren der Flugsicherungsdienste sowie der Radiotelefonieverfahren und Redewendungen;
- k. Einweisungsflüge in die alpinen Verhältnisse.

### Art. 116<sup>211</sup>

3. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Privat-Hubschrauberpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;

<sup>211</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174 oder in einer Amtssprache nach Artikel 176.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

#### **Art. 117**<sup>212</sup>

b. Flugprüfung

Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Privat-Hubschrauberpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines Hubschraubers zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Hubschraubers einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrkenntnisse anzuwenden;
- e. jederzeit den Hubschrauber so zu beherrschen, dass nie ernsthafte Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

#### **Art. 118**

4. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines Ausweises für Privat-Hubschrauberpiloten ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt:

- a. nichtgewerbsmässige Flüge auszuführen;
- b.<sup>213</sup> Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 3 Monaten wenigstens 10 Minuten mit dem betreffenden Hubschraubermuster geflogen ist und dabei wenigstens 3 Starte und 3 Anflüge mit Landungen ausgeführt hat;

<sup>212</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>213</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- c. Ausbildungsflüge zum Erwerb eines Ausweises, einer Erweiterung oder einer Sonderbewilligung auszuführen.

<sup>2</sup> Für die Eintragung der verschiedenen Hubschraubermuster sowie für Einweisungen sind die Artikel 82–93 sinngemäss anwendbar.<sup>214</sup>

### Art. 119

5. Erneuerung

<sup>1</sup> Für die Erneuerung ist ein neues Arztzeugnis vorzulegen; ferner sind für die letzten 24 Monate wenigstens 24 Hubschrauberflugstunden nachzuweisen, wovon wenigstens 12 Stunden für die letzten 12 Monate.

<sup>2</sup> ...<sup>215</sup>

<sup>3</sup> Für Privat-Hubschrauberpiloten mit einer Flugerfahrung von über 700 Stunden auf Hubschraubern wird die vorgeschriebene Flugstundenzahl auf die Hälfte herabgesetzt.

### Art. 120

II. Erweiterungen  
1. Nachtflug  
a. Voraussetzungen

Für den Erwerb einer Erweiterung für Nachtflug muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss wenigstens 100 Flugstunden auf Hubschraubern nachweisen.
- b.<sup>216</sup> Er muss eine Nachflugausbildung am Doppelsteuer von wenigstens 5 Flugstunden mit wenigstens 30 Starten und 30 Anflügen mit Landungen bei Nacht mit Hubschraubern erhalten haben; wenigstens 3 Starte und 3 Anflüge mit Landungen bei Nacht müssen in den letzten 3 Monaten ausgeführt worden sein.
- c.<sup>217</sup> Er muss mit einem Hubschrauberfluglehrer an Bord eines Hubschraubers einen Überlandflug bei Nacht mit Landung auf einem wenigstens 50 km vom Startpunkt entfernten Landepunkt ausgeführt haben.

<sup>214</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>215</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, mit Wirkung seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>216</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>217</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

### Art. 121

b. Rechte  
des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Nachtflug ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt,

- a. nichtgewerbsmässige Sichtflüge bei Nacht auszuführen;
- b.<sup>218</sup> Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Starte und 3 Anflüge mit Landungen bei Nacht ausgeführt hat und die Bedingungen von Artikel 118 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt.

### Art. 122

2. Landungen  
im Gebirge  
a. Voraus-  
setzungen

Für den Erwerb einer Erweiterung für Landungen im Gebirge muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss wenigstens 100 Flugstunden auf Hubschraubern nachweisen.
- b.<sup>219</sup> Er muss die Ausbildung im Gebirgsflug mit Hubschraubern nach den Richtlinien des Bundesamtes für Zivilluftfahrt absolviert haben.
- c.<sup>220</sup> Er muss eine Flugprüfung nach Artikel 117 bestanden haben, welche mindestens 2 Landungen in Höhenlagen von 1100–2000 Meter über Meer und 3 Landungen über 2000 Meter über Meer, wovon eine Landung über 2700 Meter über Meer enthalten muss.

### Art. 123

b. Rechte  
des Trägers

Der Träger einer Erweiterung für Landungen im Gebirge ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt:

- a. nichtgewerbsmässige Landungen im Gebirge auszuführen;
- b.<sup>221</sup> Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 12 Monaten wenigstens 50 Anflüge mit Landungen im Gebirge oder einen Kontrollflug mit einem vom BAZL bezeichneten Hubschrauberflugehrer an Bord ausgeführt hat und die Bedingungen nach Artikel 118 Absatz 1 Buchstabe b erfüllt. Der Kontrollflug ist vom Flugehrer im Flugbuch zu bestätigen.

<sup>218</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>219</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>220</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>221</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 124**c. Ausländische  
Ausweise

Träger ausländischer Ausweise für Landungen im Gebirge dürfen solche Landungen in der Schweiz erst ausführen, nachdem ihre Eignung von einem schweizerischen Fluglehrer, der Hubschrauberpiloten in der Gebirgslandetechnik ausbilden darf, geprüft worden ist. Zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben vorbehalten.

**Art. 125<sup>222</sup>**III. Ausweis für  
Hubschrauber-  
fluglehrer  
1. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Ausweises für Hubschrauberfluglehrer muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss Träger eines Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten sein.
- b. Er muss wenigstens 200 Flugstunden auf Hubschraubern nachweisen.
- c. Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.
- d. Er muss von einem Hubschrauberfluglehrer empfohlen sein, der sich verpflichtet, die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit des Bewerbers zu überwachen.
- e. Er muss durch diejenige Hubschrauberflugschule angemeldet sein, die den Bewerber vorbereitet hat und bei der er die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit absolvieren kann.
- f. Er muss die Fähigkeitsprüfung für die Zulassung zum Hubschrauberfluglehrer-Kurs bestanden haben.
- g. Er muss an einem vom BAZL durchgeführten oder delegierten und überwachten Hubschrauberfluglehrer-Kurs mit Erfolg teilgenommen und die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–d müssen im Zeitpunkt der Anmeldung erfüllt sein.

**Art. 126<sup>223</sup>**2. Provisorischer  
Ausweis

Nach bestandenem Hubschrauberfluglehrer-Kurs wird dem Bewerber ein provisorischer Ausweis für Hubschrauberfluglehrer ausgestellt; dieser berechtigt ihn, unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1, unter Aufsicht eines Hubschrauberfluglehrers die in Artikel 127 festgelegten Rechte, mit Ausnahme der in Absatz 1, Buchstaben d und e erwähnten Ausbildungstätigkeit, auszuüben.

<sup>222</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>223</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

### Art. 127

3. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines Ausweises für Hubschrauberfluglehrer ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absatz 1 erfüllt und Träger eines gültigen Ausweises für Hubschrauberpiloten ist, berechtigt:

- a. Flugschüler für den Erwerb des Ausweises für Privat-Hubschrauberpiloten auszubilden;
- b.<sup>224</sup> Piloten auf alle Hubschraubermuster, die er selber führen darf, umzuschulen und einzuweisen;
- c.<sup>225</sup> Piloten im Nachtflug auszubilden, wenn er die Erweiterung für Nachtflug besitzt und in den letzten 3 Monaten bei Nacht wenigstens 3 Starte und 3 Anflüge mit Landungen auf Hubschraubern ausgeführt hat;
- d.<sup>226</sup> Piloten für die Benützung von Nachtsichtgeräten auszubilden, wenn er selbst die entsprechende Ausbildung erhalten hat und in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Starte und 3 Landungen mit Nachtsichtgeräten in einem Hubschrauber ausgeführt hat;
- e.<sup>227</sup> Piloten in der Gebirgslandetechnik auszubilden, wenn er die Erweiterung für Landungen im Gebirge besitzt und einen vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Fluglehrerkurs für Landungen im Gebirge bestanden hat und wenn er die Bedingungen nach Artikel 123 Buchstabe b erfüllt;
- f.<sup>228</sup> Piloten für den Erwerb des Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten auszubilden, wenn er einen gültigen Ausweis für Berufs-Hubschrauberpiloten besitzt und die vom BAZL verlangte Zusatzausbildung abgeschlossen hat;
- g.<sup>229</sup> Piloten für den Erwerb der Erweiterung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel auszubilden und Kontrollflüge im Sinne von Artikel 136 abzunehmen, wenn er einen gültigen Ausweis für Berufs-Hubschrauberpiloten und eine gültige Erweiterung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel oder eine gültige Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) besitzt;

<sup>224</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>225</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>226</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>227</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>228</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>229</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

h.<sup>230</sup> Piloten für den Erwerb der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) auszubilden, wenn er eine gültige Sonderbewilligung für Instrumentenflug mit Erweiterung für Instrumentenfluglehrer (Hubschrauber) besitzt.

<sup>2</sup> Ausbildungsflüge am Doppelsteuer darf er nur ausführen, wenn er in den letzten 3 Monaten wenigstens 10 Minuten mit dem betreffenden Hubschraubermuster geflogen ist und dabei wenigstens 3 Starte und 3 Anflüge mit Landungen ausgeführt hat.<sup>231</sup>

#### Art. 128<sup>232</sup>

4. Erneuerung

<sup>1</sup> Für die Erneuerung des Hubschrauberfluglehrer-Ausweises muss der Träger die Bestätigung einer Hubschrauber-Flugschule oder eines Hubschrauber-Flugbetriebsunternehmens vorlegen, wonach er in den letzten 4 Jahren Flugschüler oder Piloten ausgebildet oder eine vom BAZL als gleichwertig anerkannte Tätigkeit ausgeübt hat. Er muss ebenfalls an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Weiterbildungs- oder Wiederholungskurs mit Erfolg teilgenommen haben.

<sup>2</sup> Wenn der Bewerber den Nachweis nach Absatz 1 nicht erbringen kann, entscheidet das Bundesamt für Zivilluftfahrt, in welchem Rahmen seine praktische Erfahrung als gleichwertig zu den Anforderungen von Absatz 1 betrachtet werden kann und welche zusätzliche Ausbildung gegebenenfalls zu absolvieren ist.

#### Art. 129

IV. Ausweis für  
Berufs-Hubschrauberpiloten  
1. Voraussetzungen für  
die Erteilung

Für den Erwerb eines Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>233</sup> Er muss Träger eines Ausweises für Privat-Hubschrauberpiloten mit der Berechtigung für internationale Radiotelefonie (UIT) nach Artikel 174 sein.
- b. ...<sup>234</sup>
- c. ...<sup>235</sup>

<sup>230</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>231</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>232</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>233</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>234</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>235</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- d. Er muss die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen.
- e. Er muss die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.
- f.<sup>236</sup> Er muss ein ärztliches Tauglichkeitsattest für Berufspiloten vorlegen.
- g.<sup>237</sup> Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.

### Art. 130

2. Ausbildungs-  
nachweis<sup>238</sup>

<sup>1</sup> Der Bewerber muss wenigstens 150 Hubschrauberflugstunden nachweisen. Hat er einen vom BAZL genehmigten Lehrgang eingehalten, so ermässigt sich die erforderliche Flugzeit auf 100 Stunden.

<sup>2</sup> In der Flugzeit müssen in jedem Fall enthalten sein:

- a. 35 Flugstunden als verantwortlicher Pilot;
- b.<sup>239</sup> 10 Stunden Überlandflug als verantwortlicher Pilot, mit einem Flug von wenigstens 270 km (150 NM), während welchem je eine vollständige Zwischenlandung (full-stop landing) auf 2 verschiedenen kontrollierten Flugplätzen durchgeführt werden muss;
- c.<sup>240</sup> wenigstens 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug, wo- von bis zu 5 Stunden durch Übungen auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät ersetzt werden können.

<sup>3</sup> Von der Gesamtflugzeit können bis zu maximal 10 Flugstunden durch Übungen auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät nach einem genehmigten Programm ersetzt werden.<sup>241</sup>

<sup>4</sup> Der Bewerber muss zudem am Doppelsteuer eines Hubschraubers die vorgeschriebene praktische Ausbildung durch einen hiezu berechtigten Hubschrauberfluglehrer erhalten haben. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Bewerber über die als Berufs-Hubschrauberpilot notwendige operationelle Erfahrung in folgenden Bereichen verfügt:

- a. Flugvorbereitung, insbesondere Beladungs- und Schwerpunkt- berechnung, Kontrolle und Vorbereitung des Hubschraubers;

<sup>236</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>237</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>238</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>239</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>240</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>241</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- b. Bodenmanöver und Platzrunden, Massnahmen und Verfahren zur Verhinderung von Kollisionen;
- c. Führen des Hubschraubers nach Sichtflugreferenzen;
- d. korrekte Massnahmen während des Vortex-Zustandes zur Wiederherstellung des normalen Flugzustandes, Wiederaufbau der Rotordrehzahl innerhalb der normalen Triebwerkdrehzahl;
- e. Anlassen des Triebwerkes und des Rotors sowie Bodenmanöver; Schwebeflug; normale Starte und Landungen, solche mit Seitenwind und auf abfallendem Gelände; Steilanflüge;
- f. Starte und Landungen mit der minimal notwendigen Leistung; Start- und Landetechnik mit maximaler Leistung; Betrieb in engem Gelände; schnelles Anhalten (Quick stops);
- g. Schwebeflug ohne Bodeneffekt; Flüge mit Aussenlasten, wenn zugelassen; Flüge in grosser Höhe;
- h. fliegerische Grundmanöver und Wiederherstellen der normalen Fluglage ausschliesslich nach Instrumenten;
- i. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtflugreferenzen, der Koppelnavigation und der Radionavigationshilfen; Ausweichverfahren;
- k. Notverfahren und ungewöhnliche Flugzustände, insbesondere mit simulierter Funktionsstörung der Bordsysteme des Hubschraubers; Anflug und Landung in Autorotation;
- l. An- und Abflüge sowie Überflüge bei kontrollierten Flugplätzen, Einhalten der Verfahren der Flugsicherungsdienste sowie der Radiotelefonieverfahren und Redewendungen.<sup>242</sup>

**Art. 131**<sup>243</sup>

3. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Berufs-Hubschrauberpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugekenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;

<sup>242</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>243</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

#### **Art. 132**<sup>244</sup>

- b. Flugprüfung Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Berufs-Hubschrauberpiloten entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines mindestens vierplätzigem, mit Radionavigationsgeräten versehenen Hubschraubers zeigen, dass er fähig ist:
- a. die Betriebsgrenzen des Hubschraubers einzuhalten;
  - b. alle Manöver präzise und mit feiner Steuerführung auszuführen;
  - c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
  - d. seine Luftfahrtkenntnisse anzuwenden;
  - e. jederzeit den Hubschrauber so zu beherrschen, dass nie ernsthafte Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

#### **Art. 133**

4. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten ist, sofern er die Bedingungen von Absatz 2 und Artikel 15 Absätze 1 und 3 erfüllt, berechtigt:

- a. die Rechte eines Privat-Hubschrauberpiloten auszuüben;
- b. im gewerbmässigen Luftverkehr die Funktionen eines verantwortlichen oder zweiten Piloten auszuüben;
- c.<sup>245</sup> gewerbmässige oder nichtgewerbmässige Flüge zum Absetzen von Fallschirmspringern durchzuführen, wenn er sinngemäss nach Artikel 56 Buchstabe c eingewiesen worden ist;
- d.<sup>246</sup> gewerbmässige Sichtflüge bei Nacht auszuführen, wenn er Träger der Erweiterung für Nachtflug ist und
  - wenn er die Bedingungen von Artikel 121 Buchstabe b erfüllt, oder

<sup>244</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>245</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>246</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- wenn es sich um Sichtflüge bei Nacht im Rahmen einer Rettungsaktion handelt;
- e.<sup>247</sup> Nachtsichtflüge mit Nachtsichtgeräten auszuführen, sofern er eine vom BAZL anerkannte Ausbildung absolviert hat; diese Ausbildung ist im Flugbuch zu bestätigen;
- f.<sup>248</sup> gewerbsmässige Landungen im Gebirge auszuführen, wenn er Träger der entsprechenden Erweiterung ist und die Bedingungen nach Artikel 123 Buchstabe b erfüllt;
- g.<sup>249</sup> Arbeitsflüge auszuführen, die besondere Kenntnisse erfordern, sofern er durch einen mit diesen Arbeiten vertrauten Hubschrauberpiloten nach einem vom BAZL bewilligten Programm eingeführt worden ist; die Einführung ist im Flugbuch zu bestätigen.
- h. Abflüge bei Boden- oder Hochnebel nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen, wenn er Träger der entsprechenden Erweiterung ist und die Bedingungen von Artikel 136 erfüllt;
- i. Instrumentenflüge nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen, wenn er eine gültige Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) besitzt;
- k. Piloten auf alle Muster, die er selber führen darf, umzuschulen, wenn er:
  - wenigstens 200 Hubschrauberflugstunden nachweist;
  - an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Einführungskurs für Umschulungen auf Hubschrauber mit Erfolg teilgenommen hat; die Berechtigung wird in Form eines Anhangs zum Führerausweis ausgestellt;
- l. ...<sup>250</sup>

<sup>2</sup> Die in Absatz 1 Buchstaben b–k aufgeführten Berechtigungen sind nur gültig, wenn der Träger in den letzten 3 Monaten wenigstens 10 Minuten mit dem betreffenden Hubschraubermuster geflogen ist und dabei wenigstens 3 Starte und 3 Anflüge mit Landungen ausgeführt hat.<sup>251</sup>

<sup>247</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>248</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>249</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>250</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, mit Wirkung seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>251</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>3</sup> Für die Eintragung der verschiedenen Hubschraubermuster sind die Artikel 82–93 sinngemäss anwendbar.<sup>252</sup>

#### **Art. 134**

5. Erneuerung <sup>1</sup> Für die Erneuerung ist ein neues Arztzeugnis vorzulegen; ferner sind für die letzten 12 Monate wenigstens 24 Hubschrauberflugstunden nachzuweisen.

<sup>2</sup> Von Piloten, deren Ausweis alle 6 Monate erneuert werden muss, werden für die letzten 6 Monate wenigstens 12 Hubschrauberflugstunden oder für die letzten 12 Monate wenigstens 24 Flugstunden verlangt.

#### **Art. 135**

6. Erweiterung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel Für den Erwerb der Erweiterung für Abflüge bei Boden- oder Hochnebel muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

a. Voraussetzungen für die Erteilung

- a. Er muss Träger des Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten sein.
- b. Er muss die vom BAZL festgelegte Ausbildung erhalten haben.
- c. Er muss die vom BAZL festgelegte theoretische und praktische Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

#### **Art. 136<sup>253</sup>**

b. Rechte des Trägers

Der Träger der Erweiterung ist im Rahmen der Rechte seines Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten berechtigt, Abflüge bei Boden- oder Hochnebel nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen, wenn er in den letzten 12 Monaten mit einem hiezu ermächtigten Hubschrauberfluglehrer am Doppelsteuer einen Kontrollflug nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bestanden hat oder wenn er Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) ist. Dieser Flug ist im Flugbuch zu bestätigen.

<sup>252</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>253</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 137**

V. Instrumentenflug  
 1. Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber)  
 a. Voraussetzungen für die Erteilung

Für den Erwerb der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a.<sup>254</sup> Er muss Träger eines Ausweises für Hubschrauberpiloten mit der Berechtigung für internationale Radiotelefonie (UIT) nach Artikel 174 sein.
- b.<sup>255</sup> Er muss Träger der Erweiterung für Nachtflug sein oder die Bedingungen nach Artikel 120 erfüllen.
- c. Er muss das erforderliche ärztliche Zeugnis vorlegen.
- d. Er muss die vom BAZL festgelegte Ausbildung erhalten haben.
- e. Er muss die vom BAZL festgelegte theoretische Prüfung bestanden haben.
- f. Er muss die vom BAZL festgelegte Flugprüfung bestanden haben.

Die Voraussetzungen nach den Buchstaben a–e müssen vor der Flugprüfung erfüllt sein.

**Art. 138**

b. Rechte des Trägers, Erneuerung

<sup>1</sup> Der Träger der Sonderbewilligung ist im Rahmen der Rechte seines Ausweises für Hubschrauberpiloten berechtigt, als verantwortlicher oder zweiter Pilot mit Hubschraubern.<sup>256</sup>

- a.<sup>257</sup> Instrumentenflüge bei Tag und bei Nacht durchzuführen;
- b. ...<sup>258</sup>
- c.<sup>259</sup> Sichtflüge bei Nacht durchzuführen, unter Vorbehalt von Artikel 121 Buchstabe b;
- d. Abflüge bei Boden- oder Hochnebel nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen der Artikel 98 und 99 gelten sinngemäss.<sup>260</sup>

<sup>254</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>255</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>256</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>257</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>258</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>259</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>260</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 139**<sup>261</sup>

2. Erweiterung  
für Instrumen-  
tenfluglehrer  
(Hubschrauber)  
a. Voraus-  
setzungen für die  
Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb der Erweiterung für Instrumentenfluglehrer (Hubschrauber) muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss seit wenigstens zwei Jahren Träger des Ausweises für Berufs-Hubschrauberpiloten und der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) sein; diese Frist gilt nicht für Instrumentenfluglehrer (Flugzeug).
- b. Er muss wenigstens 300 Flugstunden im Instrumentenflug auf Flugzeugen oder Hubschraubern nachweisen; ist er bereits Träger eines Ausweises für Hubschrauberfluglehrer oder des Motorfluglehrer-Ausweises, so genügen 200 Flugstunden im Instrumentenflug.
- c. Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.
- d. Er muss von einem Instrumentenfluglehrer empfohlen sein, der sich verpflichtet, die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit des Bewerbers zu überwachen.
- e. Er muss durch diejenige Instrumentenflugschule angemeldet sein, die den Bewerber vorbereitet hat und bei der er die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit absolvieren kann.
- f. Er muss die in einer Weisung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt festgelegte Fähigkeitsprüfung für die Zulassung zum Instrumentenfluglehrer-Kurs bestanden haben.
- g. Er muss an einem vom BAZL durchgeführten oder delegierten und überwachten Instrumentenfluglehrer-Kurs mit Erfolg teilgenommen und die von diesem Bundesamt vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–d müssen im Zeitpunkt der Anmeldung erfüllt sein.

**Art. 139a**<sup>262</sup>

aa. Provisorischer Ausweis

Nach bestandenem Instrumentenfluglehrerkurs wird dem Bewerber ein provisorischer Ausweis ausgestellt; dieser berechtigt ihn unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 zur Ausbildung von Piloten unter Aufsicht eines Instrumentenfluglehrers (Hubschrauber).

<sup>261</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>262</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 140**b. Rechte  
des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Instrumentenfluglehrer (Hubschrauber) ist, sofern er die Bedingungen der Artikel 15 Absatz 1 und 127 Absatz 2 erfüllt und unter der Voraussetzung, dass er Träger eines gültigen Ausweises für Hubschrauberpiloten und einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) ist, berechtigt:<sup>263</sup>

- a. Piloten für den Erwerb der Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Hubschrauber) auszubilden;
- b.<sup>264</sup> die Rechte eines Hubschrauberfluglehrers auszuüben, wenn er Träger des Ausweises für Hubschrauberfluglehrer ist.

**Art. 141**VI. Andere  
Drehflügler

Die Voraussetzungen zur Führung von Drehflüglern, die nicht als Hubschrauber zum Verkehr zugelassen sind, legt das BAZL im Einzelfall fest.

**E. Ausweise für Segelflieger****Art. 142<sup>265</sup>**I. Segelflieger-  
ausweis  
1. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Segelfliegerausweises muss der Bewerber die allgemeinen Voraussetzungen nach den Artikeln 2–5 erfüllen.

<sup>2</sup> Die medizinische Eignung von Segelfliegern wird aufgrund der Voraussetzungen der Klasse 2 gemäss JAR-FCL 3<sup>266</sup> geprüft.

<sup>3</sup> Das BAZL kann im Einzelfall von der Erfüllung einzelner Voraussetzungen absehen, falls:

- a. die Flugsicherheit gewährleistet ist; und
- b. die Mindestanforderungen gemäss den Normen<sup>267</sup> der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) in Anhang I zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944<sup>268</sup> über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago-Übereinkommen) erfüllt sind.

<sup>263</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>264</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>265</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>266</sup> JAR-FCL 3 wird nicht in der AS publiziert und nicht übersetzt. Das Regelwerk kann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) eingesehen oder bei der zuständigen Stelle der Joint Aviation Authorities gegen Entgelt bezogen werden.

<sup>267</sup> Diese Dokumente können im Buchhandel oder bei der ICAO ([www.icao.int](http://www.icao.int)) bestellt oder abonniert werden.

<sup>268</sup> SR 0.748.0

4 Zudem muss der Bewerber:

- a. die vorgeschriebene Ausbildung erhalten haben;
- b. die Bescheinigung eines Segelfluglehrers vorlegen, dass er selbstständig ein Segelflugzeug montieren und demontieren kann;
- c. die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

5 Die Ausbildung kann statt auf einem Segelflugzeug teilweise auf einem Motorsegler stattfinden.

#### **Art. 143<sup>269</sup>**

2. Ausbildungs-  
nachweis

1 Der Bewerber muss vor der Ausstellung eines Segelfliegerausweises wenigstens 15 Flugstunden auf Segelflugzeugen, wovon 5 Flugstunden und 20 Landungen allein an Bord nachweisen.

2 Träger eines Ausweises für Motor- oder Hubschrauberpiloten können bis zu 5 Flugstunden auf Flugzeugen oder Hubschraubern anrechnen; in jedem Fall müssen 10 Flugstunden auf Segelflugzeugen ausgeführt worden sein, wovon 5 Flugstunden allein an Bord.

3 Der Bewerber muss am Doppelsteuer eines Segelflugzeuges die vorgeschriebene praktische Ausbildung durch einen hierzu berechtigten Segelfluglehrer erhalten haben. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Bewerber über die als Segelflieger notwendige operationelle Erfahrung in folgenden Bereichen verfügt:

- a. Flugvorbereitung, insbesondere Montage und Kontrolle des Segelflugzeuges;
- b. Techniken und Verfahren, die der verwendeten Startmethode entsprechen, insbesondere Geschwindigkeitsgrenzen, Notverfahren und Signale;
- c. Platzrunden, Massnahmen und Verfahren zur Verhinderung von Kollisionen;
- d. Führen des Segelflugzeuges nach Sichtflugreferenzen;
- e. Fliegen im erlaubten Flugbereich;
- f. Erkennen der Anzeichen des Strömungsabrisses (überzogener Flugzustand) sowie der Anzeichen des Spiralsturzes und Wiederherstellen der Normalfluglage;
- g. normale Starte, Anflüge und Landungen sowie solche mit Seitenwind;

<sup>269</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- h. Überlandflug unter Anwendung der Navigation nach Sichtreferenzen;
- i. Notverfahren.

**Art. 144<sup>270</sup>**

3. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Segelfliegers entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174 oder in einer Amtssprache nach Artikel 176.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

<sup>3</sup> Ein Bewerber für einen Segelflugausweis kann auf das Ablegen des Theoriefaches «Radiotelefonie» verzichten. Diesfalls sind seine Rechte als Pilot nach Artikel 146 Absatz 2 beschränkt.<sup>271</sup>

**Art. 145<sup>272</sup>**

b. Flugprüfung

Die Flugprüfung weist einen der Tätigkeit eines Segelfliegers entsprechenden Schwierigkeitsgrad auf. Der Bewerber muss an Bord eines Segelflugzeuges zeigen, dass er fähig ist:

- a. die Betriebsgrenzen des Segelflugzeuges einzuhalten;
- b. alle Manöver präzise und mit ruhiger Steuerführung auszuführen;
- c. sich über das erforderliche Urteilsvermögen und die fliegerischen Fähigkeiten auszuweisen (airmanship);
- d. seine Luftfahrtkenntnisse anzuwenden;

<sup>270</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>271</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>272</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

- e. jederzeit das Segelflugzeug so zu beherrschen, dass nie ernsthafte Zweifel über das Gelingen eines Verfahrens oder Manövers bestehen.

#### Art. 146

4. Rechte  
des Trägers  
a. Allgemein

<sup>1</sup> Der Träger eines Segelfliegerausweises ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt.<sup>273</sup>

- a.<sup>274</sup> Flüge mit Segelflugzeugen oder Motorseglern allein an Bord auszuführen, wenn der Start mit der an der Flugprüfung angewandten Startmethode oder einer anderen Methode erfolgt und er dafür von einem hiezu berechtigten Segelfluglehrer ausgebildet worden ist; die Ausbildung ist vom Fluglehrer im Flugbuch zu bestätigen;
- b. Ausbildungsflüge zum Erwerb einer Erweiterung oder einer Sonderbewilligung auszuführen;
- c.<sup>275</sup> Flüge mit nicht selbststartenden Segelflugzeugen durchzuführen, wenn er wenigstens 5 Flüge mit Motorhilfe auf nicht selbststartenden Motorseglern mit einer Gesamtflugdauer von wenigstens einer Stunde unter Aufsicht eines Segelfluglehrers ausgeführt hat, der zur Führung von selbststartenden Segelflugzeugen berechtigt ist; die Ausbildung ist vom Fluglehrer im Flugbuch zu bestätigen.

<sup>2</sup> Der Inhaber eines Segelflugausweises, der in Anwendung von Artikel 144 Absatz 3 auf das Ablegen des Theoriefaches «Radiotelefonie» verzichtet hat, darf seine Rechte in der Schweiz nur in den Lufträumen der Klasse E, F und G ausüben sowie An- und Abflüge auf und von Flugplätzen, welche in Kontrollzonen der Luftraumklasse D liegen, durchführen, sofern er über eine Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle des betroffenen Flugplatzes verfügt. Im Ausland gelten die jeweiligen nationalen Regelungen.<sup>276</sup>

<sup>3</sup> Das BAZL legt fest, welche selbststartenden oder nicht selbststartenden Motorseglermuster im Sinne der vorliegenden Verordnung als Segelflugzeuge gelten.<sup>277</sup>

<sup>273</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>274</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>275</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985 (AS 1985 1908). Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>276</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>277</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

**Art. 147**

- b. Nachtflüge Das BAZL bestimmt von Fall zu Fall, welche Bedingungen für die Durchführung von Nachtflügen erfüllt sein müssen.

**Art. 148**

- c. Erneuerung <sup>1</sup> Für die Erneuerung sind für die letzten 24 Monate wenigstens 12 Flugstunden und 12 Landungen auf Segelflugzeugen oder Motorseglern nachzuweisen, wovon wenigstens 6 Flugstunden und 6 Landungen in den letzten 12 Monaten.<sup>278</sup>
- <sup>2</sup> Der Träger eines Segelfliegerausweises muss, sobald er das 60. Altersjahr vollendet hat, innerhalb von 24 Monaten vor der Erneuerung des Ausweises einen Kontrollflug unter Aufsicht eines Fluglehrers mit Erfolg absolviert haben.<sup>279</sup>
- <sup>3</sup> Motorflugleistungen können bis zur Hälfte an die vorgeschriebenen Flugleistungen angerechnet werden.
- <sup>4</sup> Für Segelflieger mit einer Flugerfahrung von über 350 Stunden auf Segelflugzeugen oder Motorseglern, woran bis zu 175 Stunden auf Flugzeugen angerechnet werden können, werden die vorgeschriebenen Flugleistungen auf die Hälfte herabgesetzt.

**Art. 149**

- II. Erweiterungen  
1. Passagierflüge  
a. Voraussetzungen
- Für den Erwerb der Erweiterung für Passagierflüge muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:
- a. Er muss wenigstens 30 Flugstunden auf Segelflugzeugen oder Motorseglern seit Erwerb des Segelfliegerausweises nachweisen; daran können bis zu 15 Stunden auf Flugzeugen angerechnet werden.
  - b. Er muss die Flugprüfung bestanden haben.

**Art. 150**

- b. Flugprüfung <sup>1</sup> In der Flugprüfung hat der Bewerber mit dem Segelfluglehrer 2 Flüge an Bord eines Segelflugzeuges im Flugzeugschlepp auszuführen, wobei mit ungefähr 30° Querneigung eine Figur in der Form einer Acht, bestehend aus 2 Kreisen, zu fliegen ist; nach dem Ausklinken sind 3 Kreise in der Zeit von höchstens 60 Sekunden auszuführen, bei einem Flug nach links, beim andern nach rechts. Bei beiden Flügen ist

<sup>278</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1980, in Kraft seit 1. Jan. 1981 (AS 1980 1963).

<sup>279</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

ferner mit einer Querneigung von 45° eine Figur in der Form einer Acht, bestehend aus 2 Kreisen, auszuführen.<sup>280</sup>

<sup>2</sup> Jeder Flug ist mit einer Ziellandung in einer Landefläche von 30 m Breite zu beenden, wobei das Segelflugzeug in den ersten 60 m einwandfrei aufzusetzen ist.<sup>281</sup>

<sup>3</sup> Nur 1 Flug darf wiederholt werden.

#### **Art. 151**<sup>282</sup>

c. Rechte  
des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Passagierflüge ist berechtigt, Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 3 Monaten wenigstens 3 Starts und 3 Landungen oder in den letzten 6 Monaten wenigstens 6 Starts und 6 Landungen auf Segelflugzeugen oder Motorseglern ausgeführt hat.

#### **Art. 152**<sup>283</sup>

2. Kunstflug  
a. Flugprüfung

<sup>1</sup> Für den Erwerb einer Erweiterung für Kunstflug muss der Bewerber mit einem Segelflugzeug in 2 Flügen folgende Figuren ausführen:

- a. 2 normale Loopings;
- b. je 2 Renversements nach links und nach rechts;
- c. je eine Vrilte von 3 Umgängen nach links und nach rechts;
- d. je eine Spirale von 3 Umgängen nach links und nach rechts in der Zeit von höchstens 30 Sekunden.

<sup>2</sup> Vor jedem Flug muss der Bewerber dem Sachverständigen ein schriftliches Programm aushändigen. Der Flug gilt als misslungen, wenn der Bewerber von seinem Programm abweicht.

<sup>3</sup> Jeder Flug ist mit einer Ziellandung in einer Landefläche von 30 m Breite zu beenden, wobei das Segelflugzeug in den ersten 60 m einwandfrei aufzusetzen ist.

#### **Art. 153**<sup>284</sup>

b. Rechte  
des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Kunstflug ist berechtigt:

<sup>280</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>281</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>282</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>283</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>284</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

- a. mit Segelflugzeug einfache Kunstflugfiguren nach Artikel 152 oder Zusammensetzungen davon ohne Passagiere durchzuführen;
- b. andere Kunstflugfiguren ohne Passagiere durchzuführen, wenn er durch einen dazu berechtigten Fluglehrer im höheren Kunstflug nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ausgebildet worden ist;
- c. Kunstflugfiguren, zu denen er berechtigt ist, mit Passagieren nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und unter Aufsicht des Flugplatzleiters oder eines Fluglehrers durchzuführen, wenn er Träger einer gültigen Erweiterung für Passagierflüge ist.

### Art. 154

3. Instrumentenflug (Wolkenflug)  
a. Voraussetzungen

<sup>1</sup> Für den Erwerb der Erweiterung für Instrumentenflug (Wolkenflug) muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss wenigstens 50 Flugstunden auf Segelflugzeugen seit Erwerb des Segelfliegerausweises nachweisen; daran können bis zu 25 Motorflug- oder Motorseglerstunden angerechnet werden.
- b.<sup>285</sup> Er muss von einem hiezu berechtigten Segelfluglehrer während wenigstens 6 Stunden im Instrumentenflug (Wolkenflug) auf einem Segelflugzeug oder einem Motorsegler ausgebildet worden sein; daran können höchstens 3 Stunden Ausbildung am Boden auf einem vom BAZL anerkannten Übungsgerät angerechnet werden.
- c. Er muss die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

<sup>2</sup> Motorpiloten, die Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) sind, oder aktive schweizerische Militärflyer mit einer gleichwertigen Ausbildung, haben lediglich die in den Buchstaben a und c festgelegten Voraussetzungen zu erfüllen.

### Art. 155

b. Fähigkeitsprüfung  
aa. Theoretische Prüfung

Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer:

- a. Vorschriften für den Instrumentenflug (Wolkenflug);
- b. Kreiselinstrumente, Höhenatmungsgeräte;
- c. Instrumentenflugpraxis (Wolkenflug), einschliesslich Notverfahren.

<sup>285</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

### Art. 156

bb. Flugprüfung <sup>1</sup> Die Flugprüfung an Bord eines für den Instrumentenflug (Wolkenflug) zugelassenen Segelflugzeuges oder Motorseglers umfasst folgende Übungen:<sup>286</sup>

- a. einen Geradeausflug von 2 Minuten Dauer auf einem vom Sachverständigen bestimmten Kurs mit anschliessender 180°-Kurve links und Rückflug während 2 Minuten auf der Gegenraden mit anschliessender 180°-Kurve rechts; die 180°-Kurven sind in je höchstens 45 Sekunden zu fliegen;
- b. 3 Vollkreise, einmal rechts und einmal links, in der Zeit von je höchstens 72 Sekunden, mit Weiterflug auf einem vom Sachverständigen bestimmten Kurs innert 60 Sekunden;
- c. die Wiederherstellung der Normalfluglage aus wenigstens 3 vom Sachverständigen eingeleiteten anormalen Fluglagen.

<sup>2</sup> Die Flugprüfung kann in 1 Flug oder in 2 Flügen durchgeführt werden.<sup>287</sup>

### Art. 157

c. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger einer Erweiterung für Instrumentenflug (Wolkenflug) ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt, Instrumentenflüge (Wolkenflüge) mit Segelflugzeugen auszuführen, wenn er in den letzten 24 Monaten mit einem hiezu berechtigten Segelfluglehrer am Doppelsteuer einen Instrumentenkontrollflug von wenigstens 10 Minuten Dauer bestanden hat. Passagiere darf er mitführen, wenn er Träger einer gültigen Erweiterung für Passagierflüge ist.

<sup>2</sup> Motorpiloten, die Träger einer gültigen Sonderbewilligung für Instrumentenflug (Flugzeug) sind, und aktiven Militärfliegern mit einem gleichwertigen Übungsstand, wird dieser Kontrollflug erlassen.

### Art. 158

4. Führen von  
Motorseglern  
a. Allgemein

Die Erlaubnis, einen Motorsegler zu führen, wird in der Form einer Erweiterung zum Segelflieger- oder zum Motorpilotenausweis ausgestellt.

<sup>286</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>287</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

**Art. 159**

b. Voraussetzungen

Für den Erwerb einer Erweiterung für Motorsegler muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. ...<sup>288</sup>
- b. Er muss die vorgeschriebene Ausbildung erhalten haben.
- c. Er muss die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

**Art. 160**

c. Ausbildungsnachweis

<sup>1</sup> Sowohl für Segelflieger wie für Motorpiloten hat sich die theoretische Ausbildung auf die technischen Eigenheiten und die Ausrüstung des verwendeten Motorseglers sowie auf die im Notfall zu treffenden Massnahmen zu erstrecken.

<sup>2</sup> Wenn der Bewerber Träger eines Segelfliegerausweises ist, muss er folgende Übungen an Bord eines Motorseglers nachweisen:

- a. wenigstens 5 Flugstunden und 20 Landungen, wovon
  - wenigstens 6 Landungen allein an Bord mit abgestelltem Motor auf dem Ausbildungsplatz;
  - wenigstens 6 Landungen allein an Bord mit oder ohne Motorhilfe oder mit abgestelltem Motor ausserhalb des Ausbildungsplatzes, auf wenigstens 3 verschiedenen Flugplätzen und unter unmittelbarer Aufsicht des Fluglehrers; diese Landungen dürfen nicht mit dem Navigations-Dreieckflug über 250 km verbunden werden;

b.<sup>289</sup> einen Navigationsflug allein an Bord von wenigstens 270 km (150 NM), während welchem je eine vollständige Zwischenlandung (full-stop landing) auf zwei verschiedenen Flugplätzen durchgeführt werden muss;

c.<sup>290</sup> Einweisungsflüge in die alpinen Verhältnisse.

<sup>3</sup> Wenn der Bewerber Träger eines Motorpilotenausweises ist, muss er wenigstens 2½ Flugstunden und 10 Landungen an Bord eines Motorseglers nachweisen, wovon:

- a. wenigstens 3 Landungen allein an Bord mit oder ohne Motorhilfe auf dem Ausbildungsplatz;
- b. wenigstens 3 Landungen allein an Bord mit oder ohne Motorhilfe auf einem Flugplatz ausserhalb des Ausbildungsplatzes unter unmittelbarer Aufsicht des Fluglehrers.

<sup>288</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, mit Wirkung seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>289</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>290</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

### Art. 161

d. Fähigkeits-  
prüfung  
aa. Theoretische  
Prüfung

<sup>1</sup> Segelflieger müssen die theoretische Prüfung für Privatpiloten nach Artikel 52 bestehen. Die Prüfung ist vor einem Sachverständigen für Privatpilotenprüfungen abzulegen.<sup>291</sup>

<sup>2</sup> Für Motorpiloten entfällt die theoretische Prüfung.

### Art. 162

bb. Flugprüfung

<sup>1</sup> Die Flugprüfung besteht aus 2 Flügen allein an Bord aus wenigstens 300 m über Platz.

<sup>2</sup> Jeder Flug ist mit einer Ziellandung mit oder ohne Motorhilfe oder mit abgestelltem Motor in einem Landefeld von 30 m Breite zu beenden, wobei der Motorsegler in den ersten 60 m einwandfrei aufzusetzen ist. Nur eine Ziellandung darf wiederholt werden.

<sup>3</sup> Die Flugprüfung ist vor einem dazu berechtigten Segelflug- oder Motorfluglehrer abzulegen.

### Art. 163

e. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines Segelfliegerausweises mit Erweiterung für Motorsegler ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt:

- a.<sup>292</sup> nichtgewerbsmässige Flüge allein an Bord eines Motorseglers durchzuführen;
- b. Passagiere mitzuführen, wenn er eine gültige Erweiterung für Passagierflüge besitzt;
- c.<sup>293</sup> Kunstflüge im Sinne von Artikel 153 durchzuführen, wenn er die Erweiterung für Kunstflüge mit Segelflugzeugen besitzt;
- d. Instrumentenflüge (Wolkenflüge) allein an Bord mit abgestelltem Motor durchzuführen, wenn er eine gültige Erweiterung für Instrumentenflug (Wolkenflug) besitzt; Passagiere darf er mitführen, wenn er eine gültige Erweiterung für Passagierflüge besitzt.

<sup>2</sup> Der Träger eines Motorpilotenausweises mit Erweiterung für Motorsegler ist unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 berechtigt:

- a. nichtgewerbsmässige Flüge allein an Bord eines Motorseglers mit laufendem Motor durchzuführen;

<sup>291</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>292</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>293</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

- b. Passagiere mitzuführen, wenn er in den letzten 3 Monaten mindestens 3 Starte und 3 Landungen auf Motorseglern ausgeführt hat;
- c. Kunstflüge allein an Bord mit laufendem Motor durchzuführen, wenn er die Erweiterung für Kunstflug mit Flugzeugen besitzt; Kunstflüge mit Passagieren darf er nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und unter Aufsicht des Flugplatzleiters oder eines Fluglehrers durchführen, wenn er in den letzten 3 Monaten mindestens 3 Starte und 3 Landungen auf Motorseglern ausgeführt hat.

Der Träger eines Motorpilotenausweises mit Erweiterung für Motorsegler ist nicht berechtigt, Segelflüge oder Flüge mit abgestelltem Motor durchzuführen.

### Art. 164

III. Segelfluglehrer-Ausweis  
1. Voraussetzungen für die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Segelfluglehrer-Ausweises muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss Träger des Segelfliegerausweises und der Erweiterung für Passagierflüge sein.
- b.<sup>294</sup> Er muss wenigstens 200 Flugstunden auf Segelflugzeugen nachweisen; daran können bis zu 100 Motorflug- oder Hubschrauberflugstunden angerechnet werden.
- b.<sup>bis</sup><sup>295</sup> Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.
- c.<sup>296</sup> Er muss von einem Segelfluglehrer empfohlen sein, der sich verpflichtet, die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit des Bewerbers zu überwachen.
- d.<sup>297</sup> Er muss durch diejenige Segelflugschule angemeldet sein, die den Bewerber vorbereitet hat und bei der er die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit absolvieren kann.
- e.<sup>298</sup> Er muss die Fähigkeitsprüfung für die Zulassung zum Segelfluglehrer-Kurs bestanden haben.

<sup>294</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>295</sup> Eingelegt durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>296</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>297</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>298</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

f.<sup>299</sup> Er muss an einem vom BAZL durchgeführten oder delegierten und überwachten Segelfluglehrer-Kurs mit Erfolg teilgenommen und die vorgeschriebene Ausbildungstätigkeit abgeschlossen haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–c müssen im Zeitpunkt der Anmeldung erfüllt sein.

#### Art. 165<sup>300</sup>

2. Provisorischer  
Ausweis

Nach bestandenem Segelfluglehrer-Kurs wird dem Bewerber ein provisorischer Segelfluglehrer-Ausweis ausgestellt; dieser berechtigt unter Vorbehalt von Artikel 15 Absatz 1 zur Ausbildung von Flugschülern unter Aufsicht eines Segelfluglehrers.

#### Art. 166

3. Besondere  
Bestimmungen  
für Motorflug-  
lehrer

Bewirbt sich ein Motorfluglehrer um einen Segelfluglehrer-Ausweis, so legt das BAZL die zu erfüllenden Bedingungen fest; es berücksichtigt dabei die Erfahrung des Bewerbers in der Ausbildung von Motorpiloten.

#### Art. 167

4. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines Segelfluglehrer-Ausweises ist, sofern er die Bedingungen von Artikel 15 Absatz 1 erfüllt und Träger eines gültigen Segelfliegerausweises ist, berechtigt:

- a. Flugschüler für den Erwerb des Segelfliegerausweises auszubilden;
- b. Segelflieger für den Erwerb der Erweiterung für Passagierflüge auszubilden;
- c.<sup>301</sup> Segelflieger im einfachen Kunstflug auszubilden, wenn er die Erweiterung für Kunstflug besitzt sowie im höheren Kunstflug auszubilden, wenn er selbst hiefür ausgebildet worden ist oder Träger eines Motorpilotenausweises mit Erweiterung für Kunstflug ist.
- d. Segelflieger im Instrumentenflug (Wolkenflug) auszubilden und Kontrollflüge abzunehmen, wenn er eine gültige Erweiterung für Instrumentenflug (Wolkenflug) besitzt;

<sup>299</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>300</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>301</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

- e. Segelflugschüler auf Motorseglern sowie Segelflieger und Motorpiloten für den Erwerb der Erweiterung für Motorsegler auszubilden, wenn er die Erweiterung für Motorsegler besitzt;
- f. Motorpiloten im Schleppflug auszubilden, wenn er selber einen Motorpilotenausweis besitzt und zum Schleppen von Segelflugzeugen berechtigt ist.

<sup>2</sup> Zur Ausbildung am Doppelsteuer ist er nur berechtigt, wenn er eine gültige Erweiterung für Passagierflüge besitzt.

#### **Art. 168**<sup>302</sup>

##### 5. Erneuerung

<sup>1</sup> Für die Erneuerung des Segelfluglehrer-Ausweises muss der Träger nachweisen, dass er in den letzten 4 Jahren bei einer Segelflugschule wenigstens 150 Flüge als Segelfluglehrer auf Segelflugzeugen oder auf Motorseglern durchgeführt hat, wovon 50 Flüge in den letzten 2 Jahren. Er muss ebenfalls einen vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Weiterbildungs- oder Wiederholungskurs mit Erfolg besucht haben.<sup>303</sup>

<sup>2</sup> Für Segelfluglehrer genügt der Nachweis von 75 Flügen als Segelfluglehrer in den letzten 4 Jahren, wovon 25 Flüge in den letzten 2 Jahren, wenn sie:

- a. Träger eines gültigen Motorfluglehrer-Ausweises sind, oder
- b. über eine Flugerfahrung von wenigstens 700 Stunden auf Segelflugzeugen oder Motorseglern wovon bis zu 350 Stunden auf Flugzeugen oder Hubschraubern angerechnet werden können, verfügen, oder
- c. in den letzten 4 Jahren wenigstens 200 Stunden auf Segelflugzeugen oder Motorseglern, wovon bis zu 100 Stunden auf Flugzeugen oder Hubschraubern angerechnet werden können, nachweisen.<sup>304</sup>

<sup>3</sup> Die Erneuerung von Segelfluglehrer-Ausweisen von Bewerbern, die den Nachweis nach den Absätzen 1 und 2 nicht erbringen können, richtet sich nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

<sup>302</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 27. Dez. 1976, in Kraft seit 1. Mai 1977 (AS 1977 733).

<sup>303</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>304</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

## F. Ausweis für Bordradiotelefonisten und Theoriefach «Radiotelefonie»<sup>305</sup>

### Art. 169<sup>306</sup>

I. Ausweis für  
Bordradio-  
telefonisten  
1. Bedingungen  
für den Erwerb

<sup>1</sup> Für den Erwerb des Ausweises für Bordradiotelefonisten muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen der Artikel 2–5 genügen und ausserdem folgende Prüfungen bestanden haben:

- a. die theoretische Prüfung nach Artikel 170;
- b. die praktische Prüfung nach Artikel 171 in englischer Sprache.

<sup>2</sup> Der Ausweis für Bordradiotelefonisten hat den Normen des Internationalen Fernmeldevereins (UIT) zu entsprechen.

### Art. 170<sup>307</sup>

2. Theoretische  
Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer:

- a. Vorschriften und Verfahren betreffend den radiotelefonischen Verkehr für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR);
- b. beweglicher Flugfunkdienst;
- c. Luftrecht;
- d. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- e. Flugleistungen und Flugplanung;
- f. Meteorologie;
- g. Navigation.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

### Art. 171<sup>308</sup>

3. Praktische  
Prüfung

<sup>1</sup> Die praktische Prüfung besteht aus einer Prüfung am Boden, in welcher der Bewerber nachweisen muss, dass er die Verfahren des radiotelefonischen Verkehrs kennt und die gebräuchlichen Redewendungen beherrscht.

<sup>2</sup> Die Prüfung am Boden wird in Form eines simulierten Motorfluges durchgeführt.

<sup>305</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>306</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>307</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>308</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

4. Rechte  
des Trägers<sup>309</sup>

### Art. 172

Der Träger eines Ausweises für Bordradiotelefonisten ist berechtigt, die Radiotelefonie an Bord von Luftfahrzeugen für die Verbindungen mit den Verkehrsdiensten der Flugsicherung anzuwenden.

5. Erneuerung  
und Übungs-  
pflicht

### Art. 173<sup>310</sup>

<sup>1</sup> Für die Erneuerung des Ausweises für Bordradiotelefonisten hat der Träger des Ausweises die Prüfung nach Artikel 171 erneut zu bestehen.

<sup>2</sup> Der Träger eines Ausweises für Bordradiotelefonisten ist verpflichtet, sich auf einem genügenden Übungsstand zu halten.

II. Theoriefach  
«Radiotelefonie»  
1. Internationale  
Radiotelefonie  
a. Bedingungen

### Art. 174<sup>311</sup>

Um die Prüfung in Radiotelefonie international (UIT) im Rahmen der Ausbildung für den Erwerb eines Ausweises für Motorpiloten, Hubschrauberpiloten, Segelflieger, Ballonfahrer, Navigatoren oder Bordtechniker zu bestehen, muss der Bewerber folgende Prüfungen bestanden haben:

- a. die theoretische Prüfung nach Artikel 170 Absatz 1 Buchstaben a und b;
- b. die praktische Prüfung nach Artikel 171 in englischer Sprache.

b. Rechte des  
Trägers und  
Erneuerung

### Art. 175<sup>312</sup>

<sup>1</sup> Nach der Ausstellung eines der in Artikel 174 erwähnten Ausweises ist der Träger, der die Prüfung in Radiotelefonie international (UIT) bestanden hat, berechtigt, die Radiotelefonie an Bord von Luftfahrzeugen für die Verbindungen mit den Verkehrsdiensten der Flugsicherung anzuwenden.

<sup>2</sup> Der Träger eines Ausweises für Motorpiloten, Hubschrauberpiloten, Segelflieger, Ballonfahrer, Navigatoren oder Bordtechniker, dessen Gültigkeit seit über 2 Jahren abgelaufen ist, muss die praktische Prüfung nach Artikel 171 wiederholen.

<sup>309</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>310</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>311</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>312</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 176**<sup>313</sup>

2. Radiotelefonie  
in einer Amtssprache
- a. Bedingungen
- Ein Bewerber, der eine Ausbildung für den Erwerb eines Ausweises für Motorpiloten, Hubschrauberpiloten, Segelflieger oder Ballonfahrer absolviert, kann die Prüfung in Radiotelefonie auch in einer der Amtssprachen ablegen. Er muss dafür folgende Prüfungen bestanden haben:
- die theoretische Prüfung nach Artikel 170 Absatz 1 Buchstaben a und b;
  - die praktische Prüfung nach Artikel 176 a in deutscher, französischer oder italienischer Sprache.

**Art. 176a**<sup>314</sup>

- b. Praktische Prüfung
- <sup>1</sup> Die praktische Prüfung besteht aus einer Prüfung am Boden, in welcher der Bewerber nachweisen muss, dass er die Verfahren des radiotelefonischen Verkehrs kennt und die gebräuchlichen Redewendungen beherrscht.
- <sup>2</sup> Die Prüfung am Boden besteht aus einem simulierten Flug auf einem Luftfahrzeug jener Kategorie, für welche der Kandidat einen Ausweis erwerben will.

**Art. 176b**<sup>315</sup>

- c. Rechte des Trägers und Erneuerung
- <sup>1</sup> Nach der Ausstellung eines der in Artikel 176 erwähnten Ausweise ist der Träger, der die Prüfung in Radiotelefonie in einer der Amtssprachen bestanden hat, berechtigt, in der Schweiz oder wenn eine zwischenstaatliche Vereinbarung besteht, im Ausland, an Bord eines Luftfahrzeuges auf den für die betreffende Amtssprache vorgesehenen Frequenzen die Radiotelefonie für die Verbindungen mit den Verkehrsdiensten der Flugsicherung auszuüben.
- <sup>2</sup> Die Berechtigung gilt nur für diejenigen Luftfahrzeugkategorien, für welche die praktische Prüfung nach Artikel 176a absolviert wurde.
- <sup>3</sup> Der Träger eines Ausweises für Motorpiloten, Hubschrauberpiloten, Segelflieger oder Ballonfahrer, dessen Gültigkeit seit mehr als 2 Jahren abgelaufen ist, muss die praktische Prüfung nach Artikel 176a wiederholen.

<sup>313</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>314</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>315</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 177**<sup>316</sup>**G. Ausweise für Navigatoren****Art. 178**

1. Provisorischer  
Navigatorenausweis

1. Voraussetzungen für die Erteilung

Für den Erwerb eines provisorischen Navigatorenausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und die theoretische Prüfung bestanden haben.

**Art. 179**<sup>317</sup>

2. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Navigators entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. Flugleistungen und Flugplanung;
- c. menschliches Leistungsvermögen;
- d. Meteorologie;
- e. Navigation;
- f. Betriebsverfahren;
- g. Grundlagen des Fluges;
- h. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

**Art. 180**

3. Rechte des Trägers, Erneuerung

<sup>1</sup> Der Träger eines provisorischen Navigatorenausweises ist berechtigt, die Funktion eines Navigators unter der Aufsicht eines Lehrers an Bord von Luftfahrzeugen auszuüben; auf Strecken, für welche die Mitwirkung eines Navigators nicht vorgeschrieben ist, kann der verantwortliche Pilot die Aufsicht übernehmen.

<sup>2</sup> Der provisorische Ausweis wird erneuert, wenn der Träger ein neues Arztzeugnis vorlegt.

<sup>316</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, mit Wirkung seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>317</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

### Art. 181

II. Navigatoren-  
ausweis  
1. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung

Für den Erwerb eines Navigatorenausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen.
- b. Er muss die praktische Prüfung bestanden haben.
- c. Er muss von einem Navigatorenlehrer empfohlen sein.

### Art. 182

2. Übungs-  
nachweis

<sup>1</sup> Der Bewerber muss wenigstens 200 Flugstunden als Navigator an Bord von Luftfahrzeugen bei Überlandflügen ausgeführt haben; ist er Linienspilot, so ermässigt sich die erforderliche Flugzeit auf 100 Flugstunden; in jedem Fall sind 50 Stunden Überlandflug bei Nacht nachzuweisen.

<sup>2</sup> Der Bewerber muss den Standort des Luftfahrzeuges auf Grund von Himmelsbeobachtungen wenigstens je 25-mal bei Tag und bei Nacht bestimmt haben, unter gleichzeitiger Verwendung von Funk, barometrischer Navigation oder anderen Navigationshilfen, und er muss diese Hilfen für die Navigation des Luftfahrzeuges angewendet haben.

### Art. 183

3. Praktische  
Prüfung

Bei der praktischen Prüfung muss sich der Bewerber vor einem Sachverständigen darüber ausweisen, dass er nach den üblichen Verfahren navigieren kann.

### Art. 184

4. Rechte  
des Trägers

Der Träger eines Navigatorenausweises ist berechtigt, selbständig die Funktionen eines Navigators für die Vorbereitung und Durchführung von Flügen auszuüben.

### Art. 185

5. Erneuerung

Für die Erneuerung muss der Bewerber ein neues Arzzeugnis vorlegen, in den letzten 12 Monaten während wenigstens 50 Flugstunden als Navigator tätig gewesen sein und unter Aufsicht eines Sachverständigen einen Kontrollflug mit Erfolg ausgeführt haben.

### Art. 186

6. Erweiterung  
für Navigatoren-  
lehrer

<sup>1</sup> Für den Erwerb einer Erweiterung für Navigatorenlehrer muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss Träger eines Navigatorenausweises sein.

- b. Er muss während wenigstens 1000 Flugstunden als Navigator tätig gewesen sein.
- c. Er muss von einem schweizerischen Flugbetriebsunternehmen empfohlen sein.

<sup>2</sup> Ein Navigatorenlehrer ist berechtigt, die Ausbildung von Navigatorenanwärtern zu leiten und zu überwachen.

## H. Ausweise für Bordtechniker

### Art. 187

I. Provisorischer Bordtechniker-ausweis  
1. Voraussetzungen für die Erteilung

Für den Erwerb eines provisorischen Bordtechnikerausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen der Artikel 2–5 genügen und ausserdem einen vom BAZL anerkannten Ausbildungskurs für Bordtechniker besucht und die theoretische Prüfung bestanden haben.

### Art. 188<sup>318</sup>

2. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Bordtechnikers entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Betriebsverfahren;
- f. Grundlagen des Fluges;
- g. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

### Art. 189

3. Rechte des Trägers

<sup>1</sup> Der Träger eines provisorischen Bordtechnikerausweises ist berechtigt, die Funktionen eines Bordtechnikers unter der Aufsicht eines Lehrers auf den in seinem Ausweis eingetragenen Luftfahrzeugmustern auszuüben.

<sup>2</sup> Der provisorische Ausweis wird erneuert, wenn der Träger ein neues Arztzeugnis vorlegt.

<sup>318</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

### Art. 190

II. Bord-  
technikerausweis  
1. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung

Für den Erwerb eines Bordtechnikerausweises muss der Bewerber den allgemeinen Erfordernissen nach den Artikeln 2–5 genügen und ausserdem folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss die vorgeschriebene praktische Tätigkeit nachweisen.
- b. Er muss die praktische Prüfung bestanden haben.
- c. Er muss von einem Bordtechnikerlehrer empfohlen sein.

### Art. 191

2. Übungs-  
nachweis

Der Bewerber muss in den letzten 12 Monaten während wenigstens 50 Flugstunden auf einem Luftfahrzeug mit Turbopropeller oder Strahltriebwerk oder während wenigstens 150 Flugstunden auf einem Luftfahrzeug mit Kolbenmotoren, zu deren Besatzung ein Bordtechniker gehört, tätig gewesen sein.

### Art. 192

3. Praktische  
Prüfung

<sup>1</sup> Die praktische Prüfung wird während eines Fluges unter Aufsicht eines Sachverständigen durchgeführt; sie umfasst die gebräuchlichen Arbeitsmethoden des Bordtechnikers und die bei einer Panne anzuwendenden Notverfahren.

<sup>2</sup> Das BAZL kann gestatten, dass die Prüfung ganz oder teilweise am Boden auf einem von ihm anerkannten Übungsgerät durchgeführt wird.

### Art. 193

4. Rechte  
des Trägers

Der Träger eines Bordtechnikerausweises ist berechtigt,

- a. auf den in seinem Ausweis eingetragenen Luftfahrzeugmustern die Funktionen eines Bordtechnikers auszuüben, wenn er die Ausrüstung und die Betriebsvorschriften dieser Luftfahrzeuge kennt;
- b. auf den Luftfahrzeugmustern, um deren Eintrag er sich bewirbt, unter der Aufsicht eines Bordtechnikerlehrers die Funktionen eines Bordtechnikers auszuüben.

### Art. 194

5. Erneuerung

Für die Erneuerung muss der Bewerber ein neues Arztzeugnis vorlegen, in den letzten 12 Monaten während wenigstens 50 Flugstunden als Bordtechniker tätig gewesen sein und unter Aufsicht eines Sachverständigen einen Kontrollflug mit Erfolg ausgeführt haben.

III. Eintragung  
von Luftfahr-  
zeugmustern

### Art. 195

<sup>1</sup> Die erste Eintragung im Ausweis für Bordtechniker lautet auf das Luftfahrzeugmuster, auf welchem der Bewerber die erste theoretische und praktische Prüfung bestanden hat.

<sup>2</sup> Will der Bewerber weitere Luftfahrzeugmuster eintragen lassen, so muss er:

- a. eine theoretische Prüfung über die technischen Besonderheiten dieser Muster bestanden haben;
- b. während wenigstens 50 Stunden unter Aufsicht auf diesen Mustern tätig gewesen sein und vor einem Sachverständigen die praktische Prüfung auf diesem Muster bestanden haben.

### Art. 196

IV. Erweiterung  
für Bord-  
technikerlehrer

1. Voraus-  
setzungen für  
die Erteilung

Für den Erwerb einer Erweiterung für Bordtechnikerlehrer muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a. Er muss seit wenigstens 2 Jahren Träger des Bordtechnikerausweises sein.
- b. Er muss während wenigstens 1000 Stunden als Bordtechniker tätig gewesen sein.
- c. Er muss von einem schweizerischen Flugbetriebsunternehmen empfohlen sein.

### Art. 197

2. Rechte  
des Trägers

<sup>1</sup> Ein Bordtechnikerlehrer ist berechtigt, im Rahmen eines Flugbetriebsunternehmens die Ausbildung von Bordtechnikern zu leiten und zu überwachen; dieses Recht gilt nur für Luftfahrzeugmuster, die in seinem Bordtechnikerausweis eingetragen sind und auf denen er während wenigstens 200 Stunden als selbständiger Bordtechniker tätig gewesen ist.

<sup>2</sup> Die praktische Tätigkeit von 200 Stunden kann durch die Teilnahme an einem vom BAZL anerkannten Kurs über ein bestimmtes Luftfahrzeugmuster ersetzt werden.

## I. Ausweise für Ballonfahrer

### Art. 198<sup>319</sup>

I. Gasballonfahrer-Ausweis  
1. Voraussetzungen für die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Gasballonfahrer-Ausweises muss der Bewerber die allgemeinen Voraussetzungen nach den Artikeln 2–5 erfüllen.

<sup>2</sup> Die medizinische Eignung von Gasballonfahrern wird aufgrund der Voraussetzungen der Klasse 2 gemäss JAR-FCL 3<sup>320</sup> geprüft.<sup>321</sup>

<sup>3</sup> Das BAZL kann im Einzelfall von der Erfüllung einzelner Voraussetzungen absehen, falls:

- a. die Flugsicherheit gewährleistet ist; und
- b. die Mindestanforderungen gemäss den Normen<sup>322</sup> der ICAO in Anhang I zum Chicago-Übereinkommen<sup>323</sup> erfüllt sind.

<sup>4</sup> Zudem muss der Bewerber:

- a. die Ausbildung nach Artikel 199 absolviert haben;
- b. die Bescheinigung eines Ballonfahrlehrers vorlegen, wonach er das Füllen, Ausrüsten, Entleeren und Verpacken eines Gasballons selbstständig leiten kann;
- c. die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

### Art. 199<sup>324</sup>

2. Ausbildungsnachweis

<sup>1</sup> Der Bewerber muss in den letzten 3 Jahren vor der Fahrprüfung wenigstens 12 Gasballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von 2 Stunden, wovon wenigstens eine Fahrt allein an Bord, sowie 20 Landungen nachweisen.<sup>325</sup>

<sup>2</sup> Die Ausbildung muss sich auf wenigstens 8 Tage verteilen; sie ist nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen.

<sup>319</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS **2009** 741).

<sup>320</sup> JAR-FCL 3 wird nicht in der AS publiziert und nicht übersetzt. Das Regelwerk kann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) eingesehen werden.

<sup>321</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1155).

<sup>322</sup> Diese Dokumente können im Buchhandel oder bei der ICAO ([www.icao.int](http://www.icao.int)) bestellt oder abonniert werden.

<sup>323</sup> SR **0.748.0**

<sup>324</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS **1985** 1908).

<sup>325</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

**Art. 200**<sup>326</sup>

3. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Ballonfahrers entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174 oder in einer Amtssprache nach Artikel 176.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3bis.

**Art. 201**<sup>327</sup>

b. Fahrprüfung

Die Fahrprüfung umfasst eine Fahrt mit einem Gasballon von wenigstens 2 Stunden Dauer mit einem Sachverständigen an Bord, bei welcher der Bewerber den Ballon selbständig führt und auch alle technischen Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten leitet.

**Art. 202**<sup>328</sup>

4. Rechte des Trägers

Der Träger des Gasballonfahrer-Ausweises darf Passagiere mitführen.

**Art. 203**<sup>329</sup>

5. Erneuerung

<sup>1</sup> Für die Erneuerung sind für die letzten 24 Monate wenigstens 5 Gasballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von 2 Stunden, nachzuweisen; 2 Fahrten müssen in den letzten 12 Monaten ausgeführt worden sein.

<sup>2</sup> Fahrten mit Heissluftballonen können bis zur Hälfte der verlangten Fahrleistung angerechnet werden.

<sup>326</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>327</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>328</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>329</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

**Art. 204**<sup>330</sup>

6. Berechtigung  
für Heissluft-  
ballone

<sup>1</sup> Im Gasballonfahrer-Ausweis wird die Berechtigung zum Führen von Heissluftballonen eingetragen, wenn der Bewerber nachweist, dass er unter Aufsicht eines hiezu berechtigten Fahrlehrers in den letzten 2 Jahren wenigstens 4 Heissluftballon-Fahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von einer Stunde sowie 6 Landungen durchgeführt hat.

<sup>2</sup> Die Ausbildung muss sich auf wenigstens 2 Tage verteilen und ist nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen.

<sup>3</sup> Der Fahrlehrer hat zu bescheinigen, dass der Bewerber das Füllen, Ausrüsten, Entleeren und Verpacken sowie das Fahren mit Heissluftballonen in Theorie und Praxis beherrscht.

<sup>4</sup> Der zum Führen von Heissluftballonen Berechtigte darf Passagiere mitführen.

**Art. 205**<sup>331</sup>

II. Heissluftbal-  
lonfahrer-Aus-  
weis  
1. Voraussetzun-  
gen für  
die Erteilung

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Heissluftballonfahrer-Ausweises muss der Bewerber die allgemeinen Voraussetzungen nach den Artikeln 2–5 erfüllen.

<sup>2</sup> Die medizinische Eignung von Heissluftballonfahrern wird aufgrund der Voraussetzungen der Klasse 2 gemäss JAR-FCL 3<sup>332</sup> geprüft.<sup>333</sup>

<sup>3</sup> Das BAZL kann im Einzelfall von der Erfüllung einzelner Voraussetzungen absehen, falls:

- a. die Flugsicherheit gewährleistet ist; und
- b. die Mindestanforderungen gemäss den Normen<sup>334</sup> der ICAO in Anhang I zum Chicago-Übereinkommen<sup>335</sup> erfüllt sind.

<sup>4</sup> Zudem muss der Bewerber

- a. die Ausbildung nach Artikel 206 absolviert haben;

<sup>330</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>331</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 16. Febr. 2009, in Kraft seit 1. März 2009 (AS 2009 741).

<sup>332</sup> JAR-FCL 3 wird nicht in der AS publiziert und nicht übersetzt. Das Regelwerk kann beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern ([www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)) eingesehen werden.

<sup>333</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS 2011 1155).

<sup>334</sup> Diese Dokumente können im Buchhandel oder bei der ICAO ([www.icao.int](http://www.icao.int)) bestellt oder abonniert werden.

<sup>335</sup> SR 0.748.0

- b. die Bescheinigung eines Ballonfahrlehrers vorlegen, wonach er das Füllen, Ausrüsten, Entleeren und Verpacken eines Heissluftballons selbstständig leiten kann;
- c. die Fähigkeitsprüfung bestanden haben.

**Art. 206**<sup>336</sup>

2. Ausbildungsnachweis

<sup>1</sup> Der Bewerber muss in den letzten 3 Jahren vor der Fahrprüfung wenigstens 16 Heissluftballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von einer Stunde, wovon wenigstens eine Fahrt allein an Bord, sowie 20 Landungen nachweisen.<sup>337</sup>

<sup>2</sup> Die Ausbildung muss sich auf wenigstens 10 Tage verteilen und ist nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen.

**Art. 207**<sup>338</sup>

3. Fähigkeitsprüfung  
a. Theoretische Prüfung

<sup>1</sup> Die theoretische Prüfung umfasst folgende Fächer mit einem der Tätigkeit eines Heissluftballonfahrers entsprechenden Schwierigkeitsgrad:

- a. Luftrecht;
- b. allgemeine Luftfahrzeugkenntnis;
- c. Flugleistungen und Flugplanung;
- d. menschliches Leistungsvermögen;
- e. Meteorologie;
- f. Navigation;
- g. Betriebsverfahren;
- h. Grundlagen des Fluges;
- i. Radiotelefonie international (UIT) nach Artikel 174 oder in einer Amtssprache nach Artikel 176.

<sup>2</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 3<sup>bis</sup>.

<sup>336</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>337</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>338</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 208**<sup>339</sup>

- b. Fahrprüfung Die Fahrprüfung umfasst eine Fahrt mit einem Heissluftballon von wenigstens einer Stunde Dauer mit einem Sachverständigen an Bord, bei welcher der Bewerber den Ballon selbständig führt und auch alle technischen Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten leitet.

**Art. 209**<sup>340</sup>

4. Rechte des Trägers Der Träger des Heissluftballonfahrer-Ausweises darf Passagiere mitführen.

**Art. 210**<sup>341</sup>

5. Erneuerung 1 Für die Erneuerung sind für die letzten 24 Monate wenigstens 10 Heissluftballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von einer Stunde nachzuweisen; 5 Fahrten müssen in den letzten 12 Monaten ausgeführt worden sein.
- 2 Fahrten mit Gasballonen können bis zur Hälfte der verlangten Fahrleistung angerechnet werden.

**Art. 211**<sup>342</sup>

6. Berechtigung für Gasballone 1 Im Heissluftballonfahrer-Ausweis wird die Berechtigung zum Führen von Gasballonen eingetragen, wenn der Bewerber nachweist, dass er unter der Aufsicht eines hierzu berechtigten Fahrlehrers in den letzten 2 Jahren wenigstens 4 Gasballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von 2 Stunden sowie 6 Landungen durchgeführt hat.
- 2 Die Ausbildung muss sich auf wenigstens 2 Tage verteilen; sie ist nach den Weisungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durchzuführen.
- 3 Der Fahrlehrer hat zu bescheinigen, dass der Bewerber das Füllen, Ausrüsten, Entleeren und Verpacken sowie das Fahren mit Gasballonen in Theorie und Praxis beherrscht.
- 4 Der zum Führen von Gasballonen Berechtigte darf Passagiere mitführen.

<sup>339</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>340</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>341</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>342</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

**Art. 212**<sup>343</sup>

III. Erweiterung  
1. Nachfahrten  
a. Voraussetzungen für die Erteilung

Für den Erwerb einer Erweiterung für Nachfahrten muss der Bewerber seit Erwerb des Ballonfahrerausweises wenigstens 2 Fahrten mit einem Gas- oder Heissluftballon bei Nacht unter Aufsicht eines zum Nachfahren berechtigten Ballonfahrers ausgeführt und dabei den Ballon jedes Mal während wenigstens einer Stunde selbständig geführt und den Standort richtig bestimmt haben.

**Art. 213**<sup>344</sup>

b. Rechte des Trägers

Der Träger der Erweiterung für Nachfahrten ist berechtigt, selbständig Fahrten bei Nacht auszuführen.

**Art. 214**<sup>345</sup>

2. Gasballon-Fahrlehrer. Voraussetzungen für die Erteilung und Rechte des Trägers

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Gasballonfahrlehrer-Ausweises muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:<sup>346</sup>

- a. Er muss seit wenigstens 2 Jahren Träger des Gasballonfahrer-Ausweises sein.
- b. Er muss seit Erwerb des Gasballonfahrer-Ausweises wenigstens 20 Gasballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von 2 Stunden als verantwortlicher Pilot nachweisen.
- c. Er muss von einem Ballonfahrlehrer empfohlen sein
- d. Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralregister vorlegen.
- e. Er muss von einer Ballonfahrerschule angemeldet sein.
- f. Er muss sich in einer Fähigkeitsprüfung über eingehende Kenntnisse in den Fächern der theoretischen Prüfung ausgewiesen haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–d müssen im Zeitpunkt der Anmeldung erfüllt sein.

<sup>3</sup> Träger des Heissluftballonfahrlehrer-Ausweises erhalten den Gasballonfahrlehrer-Ausweis, wenn sie die Voraussetzung nach Absatz 1 Buchstabe b erfüllen.<sup>347</sup>

<sup>343</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>344</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>345</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>346</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>347</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>4</sup> Der Träger eines Gasballonfahrlehrer-Ausweises ist berechtigt, Gasballon-Fahrschüler auszubilden.<sup>348</sup>

**Art. 215**<sup>349</sup>

3. Heissluftballon-Fahrlehrer.  
Voraussetzungen  
für die Erteilung  
und Rechte des  
Trägers

<sup>1</sup> Für den Erwerb eines Heissluftballonfahrlehrer-Ausweises muss der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllen:<sup>350</sup>

- a. Er muss seit wenigstens 2 Jahren Träger des Heissluftballonfahrlehrer-Ausweises sein.
- b. Er muss seit Erwerb des Heissluftballonfahrlehrer-Ausweises wenigstens 50 Heissluftballonfahrten mit einer durchschnittlichen Dauer von einer Stunde als verantwortlicher Pilot nachweisen.
- c. Er muss von einem Ballonfahrlehrer empfohlen sein.
- d. Er muss einen Auszug aus dem schweizerischen Zentralstrafregister vorlegen.
- e. Er muss von einer Ballonfahrschule angemeldet sein.
- f. Er muss sich in einer Fähigkeitsprüfung über eingehende Kenntnisse in den Fächern der theoretischen Prüfung ausgewiesen haben.

<sup>2</sup> Die Voraussetzungen nach Absatz 1 Buchstaben a–d müssen im Zeitpunkt der Anmeldung erfüllt sein.

<sup>3</sup> Träger des Gasballonfahrlehrer-Ausweises erhalten den Heissluftballonfahrlehrer-Ausweis, wenn sie die Voraussetzung nach Absatz 1 Buchstabe b erfüllen.<sup>351</sup>

<sup>4</sup> Der Träger eines Heissluftballonfahrlehrer-Ausweises ist berechtigt, Heissluftballon-Fahrschüler auszubilden.<sup>352</sup>

**Art. 215a**<sup>353</sup>

4. Erneuerung

Für die Erneuerung des Ballonfahrlehrer-Ausweises muss der Träger an einem vom BAZL durchgeführten oder anerkannten Weiterbildungskurs mit Erfolg teilgenommen haben.

<sup>348</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>349</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, in Kraft seit 1. Jan. 1986 (AS 1985 1908).

<sup>350</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>351</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>352</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

<sup>353</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS 1997 1393).

**Art. 216**

IV. Luftschiffe Die Voraussetzungen zur Führung von Luftschiffen legt das BAZL im Einzelfall fest.

**K. Strafbestimmung**<sup>354</sup>**Art. 217**<sup>355</sup>

Wer eine Pflicht nach den Artikeln 34 und 35 dieser Verordnung verletzt, wird nach Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe i des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 bestraft.

**Art. 218–227**<sup>356</sup>**L. Schlussbestimmungen****Art. 228**

I. Aufhebung bisherigen Rechtes Das Reglement vom 11. Dezember 1969<sup>357</sup> über die Ausweise für Flugpersonal wird aufgehoben.

**Art. 229**<sup>358</sup>

II. Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Die Durchführung der Fähigkeitsprüfungen wird wie folgt geregelt:

- a. Bis zum 31. Dezember 1997 werden alle Fähigkeitsprüfungen für den Erwerb, die Erweiterung oder die Erneuerung eines Ausweises nach bisherigem Recht abgelegt.
- b. Ab 1. Januar 1998 werden alle Fähigkeitsprüfungen nach neuem Recht abgelegt, mit Ausnahme der nach Buchstabe a abgelegten und nicht bestandenen Prüfungen oder Teilprüfungen, die bis längstens am 30. Juni 1998 nach bisherigem Recht wiederholt werden können.

<sup>354</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1155).

<sup>355</sup> Fassung gemäss Ziff. I 5 der V des UVEK vom 4. März 2011, in Kraft seit 1. April 2011 (AS **2011** 1155).

<sup>356</sup> Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 11. Nov. 1985, mit Wirkung seit 1. Jan. 1986 (AS **1985** 1908).

<sup>357</sup> [AS **1969** 1143, **1972** 1607]

<sup>358</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 14. April 1997, in Kraft seit 1. Juli 1997 (AS **1997** 1393).

- c. Nach bisherigem Recht bestandene theoretische Prüfungen behalten ihre Gültigkeit gemäss Artikel 32, wobei jedoch fehlende Prüfungsfächer ab 1. Juli 1998 nach neuem Recht nachgeholt werden müssen.
- d. Nach bisherigem Recht bestandene praktische Prüfungen behalten ihre Gültigkeit nach Artikel 32, jedoch längstens bis zum 30. Juni 1998.

<sup>1bis</sup> Ausbildungen für den Erwerb von JAR-FCL-Lizenzen, die bei Flugzeugpiloten vor dem 1. Juli 1999 und bei Hubschrauberpiloten vor dem 1. Januar 2007 begonnen wurden, unterliegen dieser Verordnung, sofern sie bis am 30. Juni 2002 beziehungsweise bis am 31. Dezember 2009 abgeschlossen werden können.<sup>359</sup>

<sup>2</sup> Unter Vorbehalt der Bestimmungen von Absatz 1 ist bisheriges Recht anwendbar:

- a. bis zum 30. Juni 1998, für den Erwerb jeglichen fliegerischen Ausweises, mit Ausnahme des Berufspilotenausweises 1. Klasse, der nicht mehr erteilt wird, wenn die Ausbildung vor dem 31. Dezember 1997 nach bisherigen Ausbildungsrichtlinien begonnen wurde;
- b. bis zum 30. Juni 1999:
  - 1. auf die bei den verschiedenen Fluglehrerausweisen erforderlichen Erneuerungsbedingungen (vorgeschriebener Weiterbildungs- oder Wiederholungskurs),
  - 2. auf die in Artikel 17 Absätze 4 und 5 festgelegten Alterslimiten für die Träger einer Berechtigung zur Durchführung von Umschulungen und Einweisungen sowie einer Berechtigung, Piloten in der Gebirgslandetechnik (Flugzeug) auszubilden.

<sup>3</sup> Nach dem 30. Juni 1999 erhält der Inhaber eines nach bisherigem Recht ausgestellten Privatpilotenausweises einen beschränkten Privatpilotenausweis, sofern er im Zeitpunkt der Erneuerung nicht nachweisen kann, dass er:

- a. einen Ausweis für Bordradiotelefonisten nach den Artikeln 169–173 besitzt oder eine Radiotelefonieprüfung nach den Artikeln 174–176b bestanden hat; und
- b. eine zusätzliche Radionavigationsausbildung gemäss dem neuen Ausbildungsprogramm für Privatpiloten oder eine ähnliche Ausbildung durchlaufen hat.<sup>360</sup>

<sup>359</sup> Eingefügt durch Art. 13 der V des UVEK vom 14. April 1999 über die JAR-FCL-Lizenzen zum Führen von Flugzeugen und Hubschraubern (AS 1999 1449). Fassung gemäss Ziff. II der V des UVEK vom 7. Dez. 2006 (AS 2006 5369).

<sup>360</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>3bis</sup> Nach dem 30. Juni 1999 darf der Inhaber eines nach bisherigem Recht ausgestellten Privatpilotenausweises (Hubschrauber), welcher im Zeitpunkt der Erneuerung nicht nachweisen kann, dass er:

- a. einen Ausweis für Bordradiotelefonisten nach den Artikeln 169–173 besitzt oder eine Radiotelefonieprüfung nach den Artikeln 174–176b bestanden hat; und
- b. eine zusätzliche Radionavigationsausbildung gemäss dem neuen Ausbildungsprogramm für Privatpiloten oder eine ähnliche Ausbildung durchlaufen hat,

nur noch nichtgewerbsmässige Flüge innerhalb der Schweiz in den Lufträumen E, F und G sowie An- und Abflüge auf und von Flugplätzen innerhalb von Kontrollzonen der Luftraumklasse D durchführen, sofern er über eine Bewilligung der zuständigen Flugverkehrsleitstelle des betroffenen Flugplatzes verfügt.<sup>361</sup>

<sup>4</sup> Die Berufspilotenausweise 1. Klasse bleiben bis zu ihrem Verfall, jedoch längstens bis zum 30. Juni 1998 gültig. Sie werden bei der ersten Erneuerung umgetauscht:

- a. gegen einen eingeschränkten Linienpilotenausweis, wenn der Träger die theoretische Prüfung für Linienpiloten nicht bestanden hat, aber die Berechtigung besitzt, ein mehrmotoriges Flugzeugmuster, das für den Betrieb mit einer Mehrmannbesatzung zugelassen ist, als verantwortlicher Pilot zu führen;
- b. gegen einen nicht eingeschränkten Linienpilotenausweis, wenn der Träger die Berechtigung besitzt, ein mehrmotoriges Flugzeugmuster, das für den Betrieb mit einer Mehrmannbesatzung zugelassen ist, als verantwortlicher Pilot oder als zweiter Pilot zu führen, sofern er die theoretische Prüfung für Linienpiloten bestanden hat und die vorgeschriebene Mindestübung nach Artikel 109 nachweisen kann;
- c. gegen einen Berufspilotenausweis, wenn die Bedingungen nach den Buchstaben a oder b nicht erfüllt sind.

<sup>5</sup> Eine Berechtigung, die auf einem für den Betrieb mit einer Mehrmannbesatzung zugelassenen mehrmotorigen Flugzeugmuster nach bisherigem Recht erworben worden ist, bleibt gültig. Der Träger kann auf weitere Flugzeugmuster umschulen, die ein ähnliches Gewicht und eine ähnliche Ausrüstung besitzen wie dasjenige, das in seinem Führerausweis eingetragen ist, ohne die nach Artikel 87 Absatz 1 vorgeschriebene theoretische Prüfung für Linienpiloten vorgängig bestehen zu müssen.

<sup>361</sup> Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 18. April 2000, in Kraft seit 1. Mai 2000 (AS 2000 1435).

<sup>6</sup> Zur Vermeidung von Härtefällen kann das BAZL in Einzelfällen abweichende oder ergänzende Übergangsbestimmungen festlegen.

**Art. 230**

III. Inkrafttreten Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1975 in Kraft.

