

2026.02.20

Welche Flug Erfahrung muss ein Fluglehrer nachweisen, damit er mit einem Flugschüler legal schulen kann?

RA Stefan Hinnners, Hamburg

1. Vorliegen einer gültigen Muster- oder Klassenberechtigung

Grundvoraussetzung für eine Tätigkeit als Fluglehrer ist zunächst, dass der FI eine gültige Muster- oder Klassenberechtigung für das verwendete Luftfahrzeug besitzt. Nach der [EU VO 1178/2011 FCL.010](#) bezeichnet die Flugzeugklasse eine Kategorisierung von Flugzeugen mit einem Piloten, für die keine Musterberechtigung erforderlich ist. Ein Luftfahrzeugmuster bezeichnet dagegen eine Kategorisierung von Luftfahrzeugen, für die eine Musterberechtigung entsprechend den betrieblichen Eignungsdaten erforderlich ist und die alle Luftfahrzeuge derselben grundsätzlichen Bauweise einschliesslich aller Änderungen hieran mit Ausnahme derjenigen umfasst, die zu einer Änderung der Handhabungs- oder Flugcharakteristiken führen.

Bei der Musterberechtigung ergibt sich die Gültigkeit direkt aus der Lizenz. Die Musterberechtigung muss allerdings gemäss FCL.710 lit. d) erneuert werden, wenn das Muster zwei Jahre nicht geflogen wurde. Bei der Klassenberechtigung ist zu beachten, dass ein Pilot für das konkrete Luftfahrzeugmuster eine Unterschiedsschulung (Difference-Training) oder ein Vertrautmachen (Familiarization-Training) absolviert haben muss. Eine Unterschiedsschulung ist erforderlich, wenn das Luftfahrzeug gemäss [GM1 FCL.700](#) eines der nachfolgenden Merkmale aufweist:

- Verstellpropeller (Variable Pitch Propellers, VP)
- Einziehfahrwerk (Retractable Undercarriage, RU)
- Turboladernmotor oder Kompressormotor (Turbo/Super-charged Engines, T)
- Druckkabine (Cabin Pressurisation, P)
- Spornradflugzeuge (Tail-Wheel, TW)
- Glascockpit (Electronic Flight Instrument Systems, EFIS)
- Einhebelbedienung (Single Lever Power Control, SLPC)

Für Flugzeuge mit Einhebelbedienung ist keine Unterschiedsschulung vorgeschrieben, solange das Flugzeug innerhalb derselben Klassenberechtigung (z. B. SEP Land) bleibt und keines der oben genannten Systeme (z.B. VP oder EFIS) hinzukommt.

Für Helikopter gibt es keine Klassenberechtigungen wie z.B. SEP/MEP bei den Flächenflugzeugen. Für jedes Muster ist ein Type Rating erforderlich, wobei es innerhalb eines Typen Varianten geben kann. Das Difference-Training gem. FCL.710 ist in den jeweiligen Operational Suitability (OSD) beschrieben. Die Voraussetzungen finden sich in [AMC2 FCL.725\(a\)](#).

2. Nachweis fortlaufender Flugerfahrung

Ein Pilot darf gemäss FCL.060 ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben, sofern er in den vorangegangenen 90 Tagen mindestens drei Starts, Landeanflüge und Landungen in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, als steuernder Pilot absolviert hat. Damit stellt sich die Frage, ob der Fluglehrer, wenn er als FI tätig werden will, auch diese Voraussetzungen der fortlaufenden Erfahrung (sog. recent experience) erfüllen muss.

Flugschüler gelten als Crewmitglieder und nicht als Passagiere (vgl. dazu [FFAC-Antwort 044](#) und [FFAC-Antwort 065](#)). Damit liegt im Schulbetrieb keine Beförderung von Fluggästen vor, wie dies von FCL.060 vorausgesetzt wird.

Flugschulen sind zwar Gewerbebetriebe und Fluglehrer unterstehen deshalb den Arbeitszeitvorschriften des Arbeitsgesetzes, doch üben Fluglehrer bei der Flugschulung keine werbmassige Beförderung aus (vgl. dazu das [Gutachten zu den Arbeitszeitvorschriften von Fluglehrern](#)).

Damit ist klargestellt, dass die Voraussetzungen der fortlaufenden Flugerfahrung gemäss FLC.060 zunächst nur für Flüge im Rahmen eines Luftbetreiberzeugnisses gelten oder wenn Passagiere befördert werden, nicht jedoch beim normalen Schulbetrieb.

Die 90-Tage Regelung soll sicherstellen, dass ein Pilot eine gewisse Erfahrung hat, wenn er mit Passagieren fliegt, die sich ihm anvertrauen. Bei einem Schüler-Lehrerverhältnis besteht eine völlig andere Verbindung bzw. die Schulung wird in einem völlig anderen Umfeld durchgeführt.

Erfolgt die Schulung im Rahmen einer ATO oder DTO, hat die Schule in ihren Betriebsanhandbüchern Regelungen zu schaffen, welche Voraussetzungen sie für das Tätigwerden des Fluglehrers für notwendig erachtet.

Erfolgt die Schulung ausserhalb einer ATO/DTO, besteht grundsätzlich ein Näheverhältnis, denn der Schüler muss den Lehrer ausgewählt und beauftragt haben. Er hatte damit aber alle Möglichkeiten, die Qualifikation des Lehrers zu hinterfragen. Dies unterscheidet die Situation eklatant von einem Passagier, der möglicherweise vorher zu dem Piloten noch nie Kontakt hatte und der keine Fachkenntnis dahingehend hat, welche Erfahrung ein Pilot haben muss oder sollte.

3. Spezialfall Nachtflugausbildung

Gemäss FCL.060 lit. b Ziff. 2 darf ein Pilot im gewerblichen Luftverkehr ein Luftfahrzeug zum Transport von Fluggästen nur als Kommandant (PIC) bei Nacht betreiben, wenn er in den letzten 90 Tagen mindestens einen Start, einen Landeanflug und eine Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse oder in einem FFS (Full Flight Simulator) absolviert hat, der dieses Muster oder diese Klasse nachbildet, oder wenn er eine gültige Instrumentenflug-Erweiterung (IR) besitzt.

Auch diese Bestimmung setzt einen gewerblichen Luftverkehr und die Beförderung von Passagieren voraus. Beide Punkte sind bei einer Nachtflugschulung nicht erfüllt. Doch für diesen Fall schreibt [FCL.905. FI FI - Privileges and conditions](#) unter (f) (3) ausdrücklich vor, dass der Fluglehrer die Anforderungen an die Nachtflugerfahrung gemäss FCL.060(b)(2) erfüllen muss. Folglich muss ein Fluglehrer in den letzten 90 Tagen vor der Nachtflugschulung mindestens einen Start und eine Landung bei Nacht als Pilot in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert haben oder eine gültige IR-

Erweiterung besitzen, um die Schulung legal durchzuführen (vgl. dazu auch die [FFAC-Antwort 012](#) zu den Nachtflugvoraussetzungen). Dies gilt sowohl für Fluglehrer von Flächenflugzeugen als auch von Helikoptern.

Umgekehrt darf ein Pilot zur Auffrischung seiner Nachtflugerfahrung jederzeit einen Schulflug mit einem Fluglehrer absolvieren, und zwar unabhängig vom aktuellen Erfahrungsstand des Flugschülers. Dies wird in AMC1 FCL.060(b)(1) unter Verweis auf ED Decision 2011/016/R ausdrücklich festgehalten: "When a pilot needs to carry out one or more flights with an instructor or an examiner to comply with the requirement of FCL.060(b)(1) before the pilot can carry passengers, the instructor or examiner on board those flights will not be considered as a passenger."

Fazit betreffend die Anforderungen an die Flugerfahrung von Fluglehrern:

- Wenn ein Fluglehrer als FI tätig werden will, muss er eine gültige Muster- oder Klassenberechtigung für das Luftfahrzeug haben, auf dem die Schulung durchgeführt werden soll.
- Bei der Klassenberechtigung muss der Fluglehrer mit dem konkreten Muster vertraut sein und gegebenenfalls eine Unterschiedsschulung absolviert haben.
- Die Bestimmung von FCL.060 bezüglich "recent experience" regelt die Voraussetzungen für gewerbsmässigen Transport von Fluggästen und ist grundsätzlich auf die Flugschulung nicht anwendbar, da Flugschüler Crewmitglieder und keine Passagiere sind und die Flugschulung keine gewerbsmässige Beförderung darstellt.
- Fluglehrer müssen demnach in den letzten 90 Tagen vor dem Schulflug nicht mindestens drei Starts und drei Landungen auf einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert haben; die Flugschule kann aber in ihrem Operations Manual (OM) konkrete Voraussetzungen für Fluglehrer vorgeben auch bezüglich fortlaufender Flugerfahrung.
- Für die Nachtflugschulung ist die von FCL.060 geforderte Flugerfahrung jedoch auch für Fluglehrer vorgeschrieben; auch der Fluglehrer muss demnach vor der Nachtflugschulung in den letzten 90 Tagen vor der Nachtflugschulung mindestens einen Start und eine Landung bei Nacht absolviert haben oder eine gültige IR-Erweiterung besitzen, um die Nachtflugschulung legal durchzuführen.

Dies ist eine sorgfältige Zusammenfassung der FFAC, welche auf den aktuell verfügbaren Informationen beruht; die Flugschulen und Fluglehrer sind aber selbst verantwortlich, die für sie anwendbaren Vorschriften zu prüfen.