

2026.09.14

Welche Pflichten hat der Fluglehrer bei der Freigabe und Überwachung des Flugschülers beim First-Solo und beim ersten Navigationsflug?

Dr. iur. Benjamin Domenig

Einleitung

Dem Fluglehrer kommt beim ersten Alleinflug eine grosse Verantwortung für die Sicherheit des Flugschülers und anderer Luftverkehrsteilnehmer zu. Er darf den Schüler erst autorisieren, wenn dieser den vorgesehenen Flug sicher beherrscht, und muss eine angemessene Überwachung sicherstellen. Dieser Beitrag behandelt die PPL(A)-Ausbildung in der Schweiz. Mit dem ersten Navigationsflug ist nachfolgend der erste Alleinüberlandflug gemeint, nicht ein Navigationsflug mit Fluglehrer an Bord.

Die massgebenden Rechtsgrundlagen

Massgebend ist insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 in der über das Luftverkehrsabkommen Schweiz–EU übernommenen Fassung. Hinzu kommen schweizerisches Recht und die anwendbaren Ausbildungs- und Betriebsverfahren der Flugschule. Die EASA veröffentlicht dazu Acceptable Means of Compliance (AMC) als nicht verbindliche, anerkannte Nachweisverfahren sowie Guidance Material (GM) als Erläuterungen. Diese sind von verbindlichen Verordnungsbestimmungen zu unterscheiden. ^[1–3]

Nach FCL.020(a) darf ein Flugschüler nur allein fliegen, wenn er von einem Fluglehrer dazu autorisiert wurde und überwacht wird. Zusätzlich muss er bereits vor der Autorisierung die Kompetenz erworben haben, das betreffende Luftfahrzeug während des beabsichtigten Alleinflugs sicher zu betreiben. Diese Voraussetzungen gelten für jeden Alleinflug, nicht nur für den ersten. ^[2]

Der Alleinflug ist damit kein unbeaufsichtigter Flug. Die Aufsicht verlagert sich: Der Fluglehrer sitzt nicht mehr im Cockpit, bleibt aber für die sorgfältige Autorisierung, den klaren Flugauftrag und eine dem Flug entsprechende Überwachung verantwortlich. Die nachfolgenden praktischen Empfehlungen konkretisieren diese Aufgaben; nicht jeder Checklistenpunkt ist eine eigenständige gesetzliche Pflicht.

Obwohl der Flugschüler noch keine Pilotenlizenz besitzt, gilt er als einziger Luftfahrzeugführer an Bord nach Art. 3 Abs. 1 der schweizerischen Kommandantenverordnung als Kommandant. Er trägt die Verantwortung für die sichere Führung des Luftfahrzeuges und die Einhaltung der anwendbaren Vorschriften, etwa beim Einflug in eine CTR oder TMA. Daraus folgt keine automatische persönliche Haftung für jedes Ereignis. Die zivilrechtliche Haftung richtet sich gemäss Art. 21 nach dem Zivilrecht; straf- und verwaltungsrechtliche Folgen sind gesondert nach den jeweiligen Voraussetzungen zu beurteilen. ^[3]

Vor dem ersten Alleinflug

Vor dem ersten Alleinflug muss der Fluglehrer die Voraussetzungen und die Eignung für den konkreten Flug prüfen. Für die praktische Freigabeprüfung sind insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Formelle Voraussetzungen

Der Flugschüler muss mindestens 16 Jahre alt sein und das für die angestrebte Lizenz erforderliche gültige Tauglichkeitszeugnis besitzen; für PPL(A) ist mindestens Klasse 2 erforderlich. Massgebend sind FCL.020(b) und MED.A.030(a) sowie (c)(2). Ausbildungsstand und Mustervertrautheit müssen zum Flugauftrag passen. Der autorisierende Fluglehrer muss die erforderlichen gültigen Berechtigungen besitzen. Ein FI mit eingeschränkten Rechten nach FCL.910.FI darf weder den ersten Alleinflug noch den ersten Alleinüberlandflug autorisieren. ^[2]

2. Fliegerische Kompetenz

Dazu gehören sichere Starts, stabile Platzrunden und Anflüge, sichere Landungen innerhalb der festgelegten Seitenwindlimiten, Durchstarten, Luftraumbeobachtung, Kollisionsvermeidung und das Verhalten bei Störungen und Notfällen. AMC1 FCL.210 PPL(A)(b)(2) nennt vor dem ersten Alleinflug ausdrücklich die Beherrschung des Sprechfunks und der erforderlichen Systeme und Ausrüstung. Entscheidend ist die selbstständige Leistung ohne laufende Hinweise des Fluglehrers, einschliesslich rechtzeitiger sicherer Entscheidungen. ^[2, 4]

3. Tagesform und menschliche Faktoren

Es empfiehlt sich, Müdigkeit, Krankheit, Medikamenteneinflüsse, Stress und erkennbare Überforderung ausdrücklich anzusprechen. Ein gültiges Medical ersetzt diese Beurteilung nicht. Der Schüler soll den Alleinflug ohne Rechtfertigungsdruck verschieben dürfen. Erwartungen von Zuschauern, Zeitplan oder Kosten dürfen die Entscheidung nicht bestimmen. Im Briefing erklärt der Schüler kritische Abläufe in eigenen Worten, damit Verständnislücken erkennbar werden.

4. Konkrete Bedingungen

Eine Autorisierung bei ruhigem Wetter kann bei auffrischendem Wind, dichterem Verkehr oder abnehmender Sicht nicht mehr vertretbar sein. Wetter, Piste, Verkehr und Luftraum sind daher unmittelbar vor dem Flug erneut zu beurteilen. Beim Flugzeug sind Betriebsbereitschaft, Treibstoff beziehungsweise Energie, Reserven und die Solo-Konfiguration zu prüfen. Der Wegfall des Fluglehrers verändert Masse, Schwerpunkt und Flugleistungen; Sitzplatz-, Mindestmassen- oder Ballastvorgaben des Flughandbuchs sind zu beachten.

5. Begrenzter Flugauftrag

Beim ersten Alleinflug wird dieser regelmässig eine oder mehrere Platzrunden umfassen. Empfohlen sind konkrete Angaben zu Piste, Anzahl und Art der Landungen, Zeitfenster, maximaler Flugdauer, Wind samt Böen und Seitenwind, Sicht, Wolkenuntergrenze und Reserven. Zu besprechen sind Startabbruch, Durchstarten, Funkverlust, Triebwerksstörung, unerwarteter Verkehr und eine blockierte Piste. Am Boden gilt bei ungeklärten Zweifeln: nicht starten. Im Flug ist die zur tatsächlichen Lage passende sichere Massnahme zu treffen; eine pauschale Anweisung zum Landen oder Durchstarten genügt nicht.

Überwachung während des ersten Alleinflugs

AMC1 FCL.210 PPL(A), Übung 14, sieht ein Briefing, die Verwendung der erforderlichen Ausrüstung sowie die Beobachtung des Fluges und die Nachbesprechung durch den Fluglehrer vor. Für den ersten Platzrunden-Alleinflug empfiehlt sich deshalb, am Flugplatz an einer geeigneten Beobachungsposition zu bleiben, den Funk mitzuhören und Wetter sowie Verkehr weiter zu verfolgen. Eine Autorisierung durch den Fluglehrer ersetzt keine gegebenenfalls erforderliche Startfreigabe der Flugsicherung. ^[4]

Der Fluglehrer muss seine Tätigkeit so organisieren, dass er auf sicherheitsrelevante Entwicklungen reagieren kann, etwa durch rechtzeitige Funkhinweise, Koordination mit den zuständigen Stellen oder das Beenden des weiteren Solo-Programms. Gleichzeitige Aufgaben dürfen die erforderliche Überwachung nicht beeinträchtigen. Änderungen der Bedingungen sind Anlass, die Autorisierung neu zu beurteilen.

FCL.020 schreibt weder einen ununterbrochenen Funkkontakt bei sämtlichen Alleinflügen noch eine durchgehende optische Verfolgung jedes Überlandflugs ausdrücklich vor. Die Überwachung muss dem Ausbildungsstand und dem vorgesehenen Flug angemessen organisiert sein. Strengere Vorgaben der Flugschule oder der zuständigen Behörde bleiben vorbehalten. Funkhinweise vom Boden erlauben keine tatsächliche Übernahme der Steuerung und ersetzen weder die Verantwortung des Kommandanten noch Anweisungen der Flugsicherung. ^[2]

Besonderheiten des ersten Alleinüberlandflugs

Vor dem ersten Alleinüberlandflug muss sich der Fluglehrer zusätzlich von der für diese Aufgabe erforderlichen Navigationskompetenz überzeugen. Er prüft mit dem Schüler Route, Gelände und Mindesthöhen, Lufträume und Freigaben, NOTAM, Wetter entlang der gesamten Route, Flugplätze, Treibstoff beziehungsweise Energie samt Reserven sowie geeignete Ausweichmöglichkeiten. Zur Vorbereitung gehören Verfahren bei Orientierungsverlust, Funk- oder Navigationsausfall und klare Kriterien für Umkehr, Ausweichen oder Abbruch. Eine sichere Ausweichlandung darf nicht als Misserfolg behandelt werden.

Für die Überwachung empfiehlt sich ein klar benannter verantwortlicher Fluglehrer mit vereinbarten Kontaktwegen, Meldungen und Zeiten. Vorab sind die späteste Rückmeldung sowie das Vorgehen bei überfälligem Flug und die Alarmierung festzulegen. Eine Übergabe an einen anderen entsprechend berechtigten Fluglehrer muss ausdrücklich erfolgen und Ausbildungsstand, Flugauftrag, Limiten und Zuständigkeiten umfassen. Nach Zwischenlandungen sind geänderte Bedingungen nach dem Verfahren der Flugschule erneut zu beurteilen. Unmittelbar notwendige Sicherheitsmassnahmen dürfen nicht vom Erreichen des Fluglehrers abhängig gemacht werden.

Bei jedem Alleinüberlandflug muss der Flugschüler nach FCL.045(d) einen Nachweis der Autorisierung nach FCL.020(a)(1) mitführen. Ein nur in der Flugschule abgelegter Nachweis genügt dafür nicht. Zweckmässig ist ein unterschriebener Flugauftrag mit Datum, Luftfahrzeug, Route, Flugplätzen, Limiten, Auflagen und autorisierendem FI. Ein elektronischer Nachweis kommt nur in Betracht, wenn er nach dem anwendbaren Verfahren zulässig und unterwegs zuverlässig verfügbar ist. ^[2]

Nach dem Alleinflug

Nach dem Flug soll eine sorgfältige Nachbesprechung stattfinden. Sie umfasst den Flugverlauf und die Frage, wie der Schüler Entscheidungen getroffen, Situationen eingeschätzt und Risiken wahrgenommen hat. Seine eigene Wahrnehmung, unerwartete Belastungen und Gründe für Abweichungen gehören dazu. Bei sicherheitsrelevanten Ereignissen sind die anwendbaren Meldeverfahren zu beachten.

Dies entspricht den Lehrkompetenzen nach FCL.920: Leistungen beurteilen, Fortschritte überwachen und Ausbildungssitzungen auswerten. Für das First Solo nennt auch AMC1 FCL.210 PPL(A), Übung 14, das Debriefing. Flugzeiten sind nach FCL.050 zu erfassen. Zusätzlich empfiehlt es sich, Autorisierung, Entscheidungsgrundlagen, Limiten, Beobachtungen und Konsequenzen für die nächste Ausbildungsphase nachvollziehbar in der Ausbildungsakte festzuhalten. ^[2, 4]

Für die vorgeschriebenen Ausbildungsaufzeichnungen gelten unterschiedliche Fristanknüpfungen: Eine ATO bewahrt sie nach ORA.ATO.120 während des Lehrgangs und drei Jahre nach Abschluss der Ausbildung auf; eine DTO nach DTO.GEN.220 während des Lehrgangs und drei Jahre nach Abschluss der letzten Ausbildungseinheit. Weitergehende anwendbare Aufbewahrungspflichten bleiben vorbehalten. ^[5]

Verantwortung der Flugschule

Die Verantwortung des Fluglehrers entlastet die Ausbildungsorganisation nicht. Der Ausbildungsleiter verantwortet die regelkonforme Ausbildung und die Überwachung des Schülerfortschritts. In einer DTO ist der benannte Vertreter zusätzlich für die Einhaltung der Anforderungen, die Sicherheitspolitik und ausreichende Ressourcen zuständig. Die Schule muss Autorisierung, Überwachung, Vertretung und Dokumentation in ihren Verfahren klar zuordnen. Massgebend sind ORA.ATO.110 beziehungsweise DTO.GEN.210. ^[5]

Zusammenfassung

Der erste Alleinflug und der erste Alleinüberlandflug sind keine Routinefreigaben. Der Fluglehrer muss vorab prüfen, ob der Schüler die formellen Voraussetzungen erfüllt, den konkreten Flug sicher beherrscht und unter den aktuellen Bedingungen verantwortbar allein fliegen kann. Flugauftrag, Überwachung und Nachbereitung müssen zusammenpassen.

Beim Alleinüberlandflug sind zusätzlich eine sichere Streckenplanung und passende Kontaktverfahren erforderlich. Der Schüler muss den Nachweis der Autorisierung mitführen. Die Checklisten unterstützen die Umsetzung; die einschlägigen Vorgaben der Flugschule, des Flughandbuchs und des Flugplatzes bleiben massgebend.

Ein Fehler oder Regelverstoss des Flugschülers begründet nicht automatisch eine Verantwortlichkeit des Fluglehrers. Massgebend sind dessen eigene Pflichten und die Voraussetzungen der jeweils anwendbaren Haftungs- oder Sanktionsnorm. Eine sorgfältige, nachvollziehbar dokumentierte Vorbereitung und Überwachung ist deshalb wesentlich; eine allgemeine Garantie der Haftungsfreiheit lässt sich daraus nicht ableiten.

Fazit betreffend Pflicht eines Fluglehrers

- Flugschüler dürfen nur mit ausdrücklicher Erlaubnis und unter Überwachung eines Fluglehrers allein fliegen.
- Der Fluglehrer trägt die Verantwortung für die umfassende Vorbereitung des Flugschülers, einschliesslich der Vermittlung theoretischer und praktischer Fähigkeiten.
- Der Fluglehrer muss vor und nach den Flügen ein Briefing mit dem Flugschüler durchführen.
- Der Fluglehrer ist gut beraten, die nachstehende Checkliste vor dem First Solo zu konsultieren; zusätzlich sind allfällige weitere Vorgaben der Flugschule zu berücksichtigen.

Checkliste für den ersten Alleinflug

1. Formelle Voraussetzungen

- ☐ Schüler mindestens 16 Jahre alt; gültiges Medical mindestens Klasse 2, allfällige Auflagen berücksichtigt.
- ☐ Erforderlicher Ausbildungsstand und Vertrautheit mit dem eingesetzten Flugzeug nachgewiesen.
- ☐ Autorisierender FI besitzt die erforderlichen gültigen Berechtigungen; keine Einschränkung nach FCL.910.FI, die die Autorisierung des ersten Alleinflugs ausschliesst.

2. Fachliche Bereitschaft

- ☐ Vorflugkontrolle, Cockpitvorbereitung, Checklisten, Rollen, Bremsen und Funk am Boden selbstständig beherrscht.
- ☐ Start, Steigflug, Einflug in die Platzrunde, Platzrundeneinteilung und sichere Abstände beherrscht.
- ☐ Luftraumbeobachtung und Kollisionsvermeidung sowie örtliche Lufträume, Verfahren und Grenzen verstanden.
- ☐ Funk mit Flugsicherung, AFIS oder anderem Verkehr sowie erforderliche Systeme und Ausrüstung beherrscht.
- ☐ Anflugplanung, stabilisierter Endanflug, normale Landung und Seitenwindlandung innerhalb der vorgesehenen Limiten beherrscht.
- ☐ Durchstarten rechtzeitig selbstständig entschieden und sicher ausgeführt.
- ☐ Verhalten bei Funkproblemen, technischen Störungen und Triebwerksausfall im Platzrundenbereich vorbereitet und überprüft.
- ☐ Leistung wiederholt ohne laufende Hinweise des FI ausreichend; Prioritäten und Entscheidungen bei erhöhter Arbeitsbelastung angemessen.

3. Tagesform und Flugzeug

- ☐ Tagesform, Stress und erkennbare Überforderung besprochen; Schüler will den Alleinflug ohne äusseren Druck durchführen.
- ☐ Flugzeug betriebsbereit; Treibstoff beziehungsweise Energie samt Reserven ausreichend.
- ☐ Solo-Konfiguration, Masse, Schwerpunkt, Flugleistungen und allfällige Sitzplatz-, Mindestmassen- oder Ballastvorgaben des Flughandbuchs überprüft.

4. Briefing und konkrete Fluglimiten

- ☐ Wetter, Piste, Verkehr und Luftraum unmittelbar vor der Autorisierung nochmals beurteilt.
- ☐ Rollwege, Haltepunkte, Funk, Startabbruch- und Durchstartkriterien sowie Verhalten bei instabilem Anflug besprochen.
- ☐ Unerwarteter Verkehr, blockierte Piste, Funkverlust und technische Störungen einschliesslich sicherer Ausweichmöglichkeiten besprochen.
- ☐ Schüler erklärt die kritischen Abläufe und Grenzen in eigenen Worten. Vorgehen bei Verschlechterung der Bedingungen geklärt; sichere Massnahmen nicht vom Erreichen des FI abhängig.

5. Überwachung und Autorisierung

- ☐ Beobachtung des Fluges, Mithören des Funks und Verfolgen von Wetter und Verkehr sichergestellt; keine beeinträchtigenden Parallelaufgaben.
- ☐ Vorgehen bei Unterstützungsbedarf festgelegt; weitere Alleinflüge bei ungeeigneten Bedingungen beendet beziehungsweise neu beurteilt.

6. Debriefing und Dokumentation

- ☐ Flugverlauf, Start, Platzrunde, Anflug, Landung und Funk gemeinsam ausgewertet.
- ☐ Situationsbewusstsein, Entscheidungen, Arbeitsbelastung und Sicht des Schülers besprochen.
- ☐ Auffälligkeiten und Folgemaassnahmen dokumentiert; gegebenenfalls Meldeverfahren eingeleitet; Flugbuch und Ausbildungsnachweis ergänzt.

Zusatzcheckliste für den ersten Alleinüberlandflug

1. Vorbereitung und Kompetenz

- ☐ Navigationskompetenz für die gesamte Aufgabe nachgewiesen; autorisierender FI nicht durch FCL.910.FI für den ersten Alleinüberlandflug eingeschränkt.
- ☐ Route, Zwischenlandeplätze, Ausweichplätze, Gelände, Mindesthöhen, Lufträume, Aktivierungszeiten und erforderliche Freigaben geprüft; NOTAM, Flugplatzverfahren, Öffnungszeiten und PPR berücksichtigt.
- ☐ Wetter auf der gesamten Route und an Ausweichflugplätzen geprüft; konkrete Wetter- und Windlimiten sowie Umkehr-, Ausweich- und Abbruchkriterien vereinbart.
- ☐ Flugleistungen, Treibstoff beziehungsweise Energie und Reserven für den Flug und erforderliche Ausweichmöglichkeiten geprüft.
- ☐ Allfällig notwendige Betankungen auf Zwischenlandeplätzen festgelegt und besprochen.
- ☐ Zahlungsfähigkeit für Landetaxen und Treibstoff sichergestellt.
- ☐ Orientierungsverlust, Funk- und Navigationsausfall einschliesslich elektronischer Hilfsmittel besprochen; unabhängige Rückfallebene verfügbar.
- ☐ Flugplanpflicht und gegebenenfalls Aufgabe, Aktivierung sowie Schliessung des Flugplans geklärt.

2. Überwachung und Rückmeldungen

- ☐ Zuständigkeit bis zur Rückmeldung geklärt; allfällige Übergabe ausdrücklich bestätigt.
- ☐ Verfahren nach Zwischenlandungen und bei geänderten Bedingungen vereinbart. Sicherheit hat Vorrang vor Rückkehrplan und Rücksprache mit dem Fl.
- ☐ Verfahren nach Zwischenlandungen und bei geänderten Bedingungen vereinbart. Sicherheit hat Vorrang vor Rückkehrplan und Rücksprache mit dem Fl.

3. Autorisierung und Abschluss

- ☐ Nachweis der Autorisierung nach FCL.045(d) wird mitgeführt; Form und Verfügbarkeit geprüft. Route, Flugzeug, Zeitfenster, Limiten und Auflagen sind eindeutig.
- ☐ Nach Landung Rückmeldung erfolgt und allfälliger Flugplan geschlossen; Debriefing, Ausbildungsdokumentation und nächste Schritte erledigt.

Rechtsgrundlagen und Quellen

Prüfstand 14. September 2026. Die Verweise im Text beziehen sich auf die nachstehenden Quellen. Verbindlich sind die amtlichen Rechtstexte in der für die Schweiz anwendbaren Fassung. Die EASA Easy Access Rules erleichtern den Zugang, ersetzen jedoch nicht die amtlichen Veröffentlichungen.

[1] Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr, SR 0.748.127.192.68, insbesondere Art. 1 und Anhang mit den übernommenen Rechtsakten. [Fedlex Luftverkehrsabkommen](#)

[2] Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, insbesondere Art. 2 Nr. 14; Anhang I (Part-FCL), FCL.020, FCL.045(d), FCL.050, FCL.910.FI und FCL.920; Anhang IV (Part-MED), MED.A.030(a) und (c)(2). Die ausdrückliche Kompetenzvoraussetzung in FCL.020(a) und der angepasste Verweis in FCL.045(d) stammen aus der Verordnung (EU) 2024/2076, Anhang I Nr. 2 und 5. [EUR-Lex Verordnung 1178/2011](#) | [EUR-Lex Änderung 2024/2076](#)

[3] Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960, SR 748.225.1, insbesondere Art. 1–3, 6, 7 und 21. Die Aussagen zur Kommandantenstellung und Haftung sind im jeweiligen Anwendungsbereich dieser Verordnung zu verstehen. [Fedlex Kommandantenverordnung](#)

[4] AMC1 FCL.210 PPL(A), Training course, Fassung gemäss ED Decision 2025/002/R, insbesondere (b)(1) und (b)(2) sowie (c)(2)(xviii), Exercise 14 First solo. Herangezogen: EASA Easy Access Rules for Aircrew, Revision November 2025. [EASA Easy Access Rules](#)

[5] Verordnung (EU) Nr. 1178/2011, Anhang VII (Part-ORA), ORA.ATO.110 und ORA.ATO.120; Anhang VIII (Part-DTO), DTO.GEN.210 und DTO.GEN.220. Die konkreten schulischen Verfahren und individuellen Ausbildungsakten wurden für diesen allgemeinen Beitrag nicht geprüft. [EASA konsolidierte Regeltexte als PDF](#)

Aktualitätsabgleich: Das EASA-Regelverzeichnis führt nach der Easy-Access-Revision unter anderem die Verordnung (EU) 2026/781 und AMC & GM zu Part-FCL, Amendment 15 vom 15. Juli 2026. Die hier behandelten Kernanforderungen an die erste Solo-Autorisierung bleiben davon unberührt. Die Übernahme neuer EU-Rechtsakte in das Luftverkehrsabkommen ist jeweils gesondert zu prüfen. [EASA Aircrew Regelverzeichnis](#)

Anwendung der Checklisten

Die Checklisten sind praktische Arbeitshilfen und keine behördlich genehmigten Standardformulare. Flugschulen sollten sie in ihre Ausbildungs- und Betriebsverfahren einordnen und um flugplatz-, flugzeug- und schülerspezifische Vorgaben ergänzen. Numerische Limiten sind bewusst offengelassen: Sie sind vor der Autorisierung für den konkreten Flug festzulegen.

Für andere Lizenzarten und Luftfahrzeugkategorien ist die rechtliche und operative Eignung gesondert zu prüfen.