
Lizenzwesen JAR und RFP für Flugzeuge

Vorwort

Die nachfolgenden Unterlagen wurden nach bestem Wissen zusammengestellt. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und rechtliche Verbindlichkeit. Sie sollen aber helfen, sich in den vielen existierenden Vorschriften zurechtzufinden. Deshalb sind auch überall, wo bekannt, die Verweise auf die Originalquellen angegeben. Stand der Angaben: 1.1.2008.

Ich bitte alle Leser, mir Unklarheiten oder Fehler per E-Mail mitzuteilen an karl.hunkeler@bluewin.ch.

Sobald mir irgendwelche Änderungen oder Fehler bekannt werden, werde ich diese einarbeiten.

[Kurzfassung](#) am Schluss des Dokuments!

Inhaltsverzeichnis

VORWORT	1
1 GRUNDLAGEN	2
2 LIZENZEN	3
2.1 ARTEN VON LIZENZEN	3
2.1.1 Die bisherigen ICAO-Lizenzen	3
2.1.2 Die Lizenzen nach JAR	3
2.1.3 Nationale Lizenzen	3
2.2 STUFEN VON LIZENZEN	3
2.3 ERWERB VON LIZENZEN	3
2.3.1 Lizenzen nach JAR/ICAO.....	3
2.3.2 Nationale Lizenzen (nach den Normen der ICAO).....	5
2.4 GÜLTIGKEIT VON LIZENZEN.....	5
2.5 VERLÄNGERUNG/ERNEUERUNG VON LIZENZEN.....	6
2.5.1 Grundsatz.....	6
2.5.2 Übungserlaubnis	6
3 RATINGS	6
3.1 DEFINITION VERLÄNGERUNG / ERNEUERUNG.....	6
3.2 CLASS RATING (JAR-FCL 1.215).....	6
3.2.1 Art und Gültigkeit.....	6
3.2.2 Erwerb eines Class Ratings	6
3.2.3 Verlängerung (JAR-FCL 1.245)	7
3.2.4 Erneuerung (JAR-FCL 1.245)	7
3.3 TYPE RATING (JAR-FCL 1.220).....	7
3.3.1 Art und Gültigkeit.....	7
3.3.2 Erwerb eines Type Ratings	7
3.3.3 Verlängerung (JAR-FCL 1.245)	8
3.3.4 Erneuerung (JAR-FCL 1.245)	8
3.4 INSTRUMENTENFLUG (JAR-FCL 1.175 BIS JAR-FCL 1.210).....	8
3.4.1 Art und Gültigkeit.....	8
3.4.2 Verlängerung (JAR-FCL 1.185 und JAR-FCL1.245).....	8
3.4.3 Erneuerung (JAR-FCL 1.245)	8
3.5 NACHTFLUG.....	8
3.5.1 Art und Gültigkeit.....	8
3.6 RADIOTELEFONIE	8
3.6.1 Art und Gültigkeit.....	8
3.7 KUNSTFLUG.....	8
3.7.1 Art und Gültigkeit.....	8
3.8 FLUGLEHRER (JAR-FCL 1.320 – 1.350)	9
3.8.1 Art und Gültigkeit.....	9
3.8.2 Verlängerung (JAR-FCL 1.355)	9
3.8.3 Erneuerung (JAR-FCL 1.355)	9
3.9 CLASS RATING INSTRUCTOR (JAR-FCL 1.375 – 1.380).....	9
3.9.1 Art und Gültigkeit.....	9
3.9.2 Verlängerung (JAR-FCL 1.385)	9
3.9.3 Erneuerung (JAR-FCL 1.385)	9
4 MEDICAL	9
4.1 MEDICAL KLASSE 1	9
4.1.1 Ersterwerb	9
4.1.2 Erneuerung.....	10

4.1.3	Gültigkeit.....	10
4.2	MEDICAL KLASSE 2	10
4.2.1	Ersterwerb	10
4.2.2	Erneuerung.....	10
4.2.3	Gültigkeit.....	10
	KURZFASSUNG.....	11
	ABKÜRZUNGEN	12

1 GRUNDLAGEN

Seit Mitte 2000 sind in der Schweiz für Motorflug-Lizenzen definitiv die JAR-Vorschriften in Kraft.

Die **Hierarchie** der Rechtsgrundlagen ist wie folgt:

- Schweizerische Bundesverfassung
- Luftrecht der Schweiz ([SR 748.0](#))
- Verordnung JAR ([SR 748.222.2](#))
- Reglement für Luftfahrtpersonal RFP ([SR 748.222.1](#))
- Änderung des Reglements für Luftfahrtpersonal ([SR 748.222.1 Änderung](#)) für die neue nationale Lizenz.
- Weisungen des BAZL
- Richtlinien des BAZL

Grundsätzlich gilt immer das höchste anwendbare Recht. Wenn etwas dort nicht geregelt ist, gilt das nächste untergeordnete Recht. Das bedeutet, dass dort, wo in den JAR-FCL nichts geregelt ist, weiterhin das RFP gültig ist (Beispiele: Segelflug, Kunstflug, nationale Ausweise).

Damit eine fliegerische Tätigkeit ausgeübt werden darf, müssen **gleichzeitig** drei Bedingungen erfüllt sein:

- Die [Lizenz](#) muss gültig sein
- Mindestens ein [Rating](#) muss gültig sein
- Das [Medical](#) muss für die ausgeübte Tätigkeit gültig sein

Für den [Erwerb](#) von Lizenzen und die [Verlängerung bzw. Erneuerung](#) von Lizenzen muss unterschieden werden zwischen [Lizenzen nach JAR/ICAO](#) und [nationalen Lizenzen](#).

[zurück zu Inhalt](#)

2 LIZENZEN

2.1 ARTEN VON LIZENZEN

In der Schweiz existieren zurzeit drei verschiedene Arten von Lizenzen:

2.1.1 Die bisherigen ICAO-Lizenzen

Die bisherigen ICAO-Lizenzen können weiterhin vollumfänglich mit allen Rechten genutzt werden. Wer nur auf schweizerisch immatrikulierten Flugzeugen operieren will (unabhängig von der [Lizenzstufe](#)), benötigt keine neue Lizenz! Die bestehenden ICAO-Lizenzen können weiterhin [verlängert](#) oder [erneuert](#) werden, allerdings jetzt gemäss den Bedingungen der JAR-FCL.

Es können **keine neuen ICAO-Lizenzen** mehr ausgestellt werden. Die bisherigen ICAO-Lizenzen werden also verschwinden, sobald der letzte Inhaber einer ICAO-Lizenz diese abgegeben hat.

2.1.2 Die Lizenzen nach JAR

Die Lizenzen werden in einem gemäss JAR-Unterlagen als „Document“ bezeichneten Papier eingetragen.

Die nach JAR-FCL ausgestellten Lizenzen sind in allen der JAA angeschlossenen Staaten gültig, wie wenn dies ein einziger Staat wäre. Sie werden jeweils in einem JAA-Staat ausgestellt und müssen auch dort verlängert oder erneuert werden. Der **ausstellende Staat** führt die Dossiers und ist in der Lizenznummer vermerkt.

Sie entsprechen sowohl den Vorschriften der JAA als auch denjenigen der ICAO. Sie sind deshalb gültig für weltweite Operation auf allen in einem JAA-Staat immatrikulierten Flugzeugen. Für Operationen in einem nicht-JAA-Staat können die betreffenden Länder zusätzliche Bedingungen vorsehen.

2.1.3 Nationale Lizenzen

Ferner existieren [nationale Lizenzen](#). In der Schweiz sind dies die neue nationale Lizenz für Privatpiloten RPPL (siehe Änderung des Reglements für Luftfahrtpersonal [[SR 748.222.1 Änderung](#)]), die bisherige Lizenz für beschränkte Berufspiloten (neue Bezeichnung: RCPL), die Lizenz für Segelflugpiloten Glider.

Diese Lizenzen gelten nur für in der Schweiz immatrikulierte Flugzeuge, und nur im Luftraum der Schweiz (mit gewissen Ausnahmen für Segelflieger).

2.2 STUFEN VON LIZENZEN

Nach JAR und ICAO existieren nur die folgenden drei Lizenzstufen für Motorflug:

- PPL Lizenz für Privatpiloten
- CPL Lizenz für Berufspiloten
- ATPL Lizenz für Linienpiloten

Nur JAR: MPL Lizenz für Copiloten (Multipilot)

2.3 ERWERB VON LIZENZEN

2.3.1 Lizenzen nach JAR/ICAO

2.3.1.1 Allgemeines

Alle JAR-Lizenzen werden nach den Normen der ICAO ausgestellt. Für den Erwerb von Lizenzen, die in den JAR-Reglementen vorgesehen sind (zurzeit alle international gültigen Lizenzen für Motorflug, insbesondere alle gewerbsmässigen Lizenzen), gelten die JAR-FCL-Vorschriften im Rahmen der oben erwähnten Hierarchie der Rechtsgrundlagen. Die Lizenz muss grundsätzlich in dem Staat erworben werden, in welchem der Bewerber Wohnsitz hat. Aussteller der JAR-Lizenz ist die nationale Behörde (NAA, National Aviation Authority).

Eine **PPL** kann in einer **Registered Facility (RF)** oder in einer **Flight Training Organisation (FTO)** erworben werden.

Eine **CPL** oder eine **ATPL** kann **nur in einer FTO** erworben werden, und zwar im Rahmen einer modularen oder einer integrierten Ausbildung.

Liste der schweizerischen Ausbildungsstellen: [RF](#), [FTO](#), [TRTO](#), [Segelflug](#).

Mit jedem Erwerb einer Lizenz wird auch das zugehörige [Rating](#) erworben.

Für den Erwerb einer Lizenz muss immer auch ein [Medical](#) für die betreffende Stufe nachgewiesen werden.

2.3.1.2 Rechte der Lizenz

Eine JAR-Lizenz berechtigt zur Ausübung der berechtigten Tätigkeiten in allen Vertragsstaaten der JAA ohne weitere Formalitäten auf Flugzeugen, die in irgendeinem JAA-Staat registriert sind. Es sind also in einem JAA-Staat keine Validierungen notwendig. Jede JAR-Lizenz ist automatisch auch eine ICAO-Lizenz.

Eine ICAO-Lizenz berechtigt zur Ausübung der berechtigten Tätigkeiten weltweit auf Flugzeugen, die im Staat des Ausstellers registriert sind. Diese Lizenzen können in anderen ICAO-Staaten validiert werden. Für Flüge auf Flugzeugen, die in anderen JAA-Staaten registriert sind, ist eine JAR-Lizenz erforderlich.

Für die **Beförderung von Fluggästen** müssen innerhalb der vorangegangenen 90 Tage drei Starts und drei Landungen als allein steuernder Pilot eines Flugzeuges desselben **Musters (Type)** oder **derselben Klasse** (siehe Abschnitt [3, Ratings](#)) nachgewiesen werden.

2.3.1.3 Gültigkeit der Lizenz

Alle JAR-Lizenzen sind zeitlich unbeschränkt gültig, im Gegensatz zum [Document](#), den Ratings, den Medicals sowie den nationalen Lizenzen.

2.3.1.4 Umwandlung einer ICAO-Lizenz in eine JAR-Lizenz

Eine ICAO-Lizenz kann in eine JAR-Lizenz **umgewandelt** werden. Dazu muss eine Ausbildung in JAR-Vorschriften nachgewiesen werden. Ferner müssen je nach Lizenz weitere Bedingungen erfüllt werden (siehe Anhang 1 zu [JAR-FCL 1.005](#), Seite 15, und [BAZL](#) [Checklisten] für [single pilot Lizenzen](#) [Formular] und [für multi pilot Lizenzen](#) [Formular]). Für diese Umwandlung werden von diversen Flugschulen Kurse angeboten. Die Teilnahme an diesen Kursen wird dem Teilnehmer mit einem Zertifikat bestätigt, welches dieser dem Antrag zur Umwandlung der ICAO-Lizenz in eine JAR-Lizenz beilegen muss. Dieser Antrag soll nur zusammen mit einer normalen Verlängerung oder Erneuerung eingereicht werden.

2.3.1.5 Privatpilotenlizenz PPL

Gemäss JAR-FCL wird für die Grundausbildung keine Lizenz, sondern nur ein [Medical](#) verlangt. Gemäss dem schweizerischen Luftfahrtgesetz ([SR 748.0](#)) ist für jede fliegerische Tätigkeit eine persönliche Erlaubnis vorgeschrieben. Da im [RFP](#) für diesen Zweck ein **Lernausweis** vorgesehen ist, wird dieser auch für die neue Pilotenausbildung verwendet. Dieser Ausweis ist gemäss BAZL nach wie vor ab dem 21. Flug erforderlich. Das Medical muss spätestens für die Alleinflüge mitgeführt werden.

In **JAR-FCL** ist für den Beginn der Ausbildung kein **Mindestalter** festgelegt, für den ersten Alleinflug muss der Flugschüler mindestens 16 Jahre alt sein, für den Erwerb der PPL mindestens 17 Jahre.

Gemäss **RFP** (und BAZL) beträgt das [Mindestalter](#) für Motorflug 17 Jahre (Beginn Ausbildung und Erwerb Lizenz). Der Bewerber für eine PPL muss im Besitz eines gültigen Medicals Klasse 1 oder 2 sein.

Für die Ausübung der Rechte einer PPL ist ein gültiges Medical Klasse 1 oder 2 vorgeschrieben.

Für die Ausstellung der PPL müssen total 45 Stunden **Erfahrung** (experience) nachgewiesen werden. Davon sind auf Flugzeugen mindestens 25 Stunden **Ausbildung** am Doppelsteuer und 10 Stunden Ausbildung allein an Bord, wovon mindestens 5 Stunden im Überlandflug nachzuweisen, einschliesslich eines Fluges über eine Strecke von mindestens 270 km, bei dem Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind.

Die restlichen 10 Stunden können verwendet werden:

- Für weitere Ausbildung am Doppelsteuer oder allein an Bord, auf SEP oder TMG
- Für Ausbildung auf einem anerkannten Ausbildungsgerät (FTD, FNPT, maximal 5 Stunden anrechenbar)
- Für [Nachtflug](#)
- Für die Anrechnung von Erfahrungen auf anderen Geräten wie nachstehend beschrieben:

Inhaber von **Pilotenlizenzen** für Hubschrauber, für **aerodynamisch** gesteuerte Ultraleichtflugzeuge mit starren Tragflügeln, für Segelflugzeuge oder Motorsegler können 10% ihrer gesamten Flugzeit als **verantwortlicher** Pilot auf diesen Flugzeugen, jedoch nicht mehr als 10 Stunden, für die PPL anrechnen lassen. In diesem Fall sind mindestens 20 Stunden Ausbildung am Doppelsteuer auf SEP/TMG nachzuweisen. Falls die Flugprüfung auf einem SEP abgelegt wird, erwirbt der Kandidat das Class Rating SEP. Falls die Flugprüfung auf einem TMG abgelegt wird, erwirbt der Kandidat das Class Rating TMG. Für das jeweils andere Class Rating ist ein weiterer Skilltest notwendig.

Der Bewerber für eine PPL kann die Prüfung auch auf einem mehrmotorigen Flugzeug ablegen. Dabei sind mindestens 70 Stunden als PIC auf Flugzeugen nachzuweisen (JAR-FCL 1.260), wovon mindestens 6 Stunden auf mehrmotorigen Flugzeugen (JAR-FCL 1.261 (b)(2)).

2.3.1.6 Berufspilotenlizenz CPL

Mindestalter für den Erwerb einer CPL ist 18 Jahre. Der Bewerber für eine CPL muss im Besitz eines gültigen Medicals Klasse 1 sein. Die Lizenz kann im Rahmen einer modularen oder einer integrierten Ausbildung in einer FTO erworben werden.

Für die Ausübung der Rechte einer CPL ist ein gültiges Medical Klasse 1 vorgeschrieben.

Für die Ausstellung der CPL müssen in der **modularen** Ausbildung mindestens 200 Stunden **Erfahrung** (experience) nachgewiesen werden. Davon müssen auf Flugzeugen mindestens 100 Stunden als PIC, davon 20 Stunden Überlandflug als PIC nachgewiesen werden, einschliesslich eines Fluges über eine Strecke von mindestens 540 km, bei dem Landungen bis zum vollständigen Stillstand auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen durchzuführen sind. Ferner muss die Ausbildung für **Nachtflug** abgeschlossen sein.

Für den Erwerb der CPL wird eine **Ausbildung** am Doppelsteuer von mindestens 25 Stunden verlangt. Für Piloten **ohne IR** werden davon mindestens 10 Stunden Ausbildung im Instrumentenflug verlangt, davon höchstens 5 Stunden Instrumentenbodenzeit (FTD, FNPT). Von diesen total 25 Stunden müssen mindestens 5 Stunden auf einem Flugzeug mit mindestens 4 Plätzen und mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk absolviert werden.

Piloten mit einem **gültigen IR** müssen wenigstens 15 Stunden Sichtflug-Ausbildung am Doppelsteuer nachweisen.

Piloten **ohne Nachtflug** müssen **zusätzlich** die vorgeschriebene **Nachtflugausbildung** nachweisen.

2.3.1.7 Linienpilotenlizenz ATPL

Mindestalter für den Erwerb einer ATPL ist 21 Jahre. Der Bewerber für eine ATPL muss im Besitz eines gültigen Medicals Klasse 1 sein. Die Lizenz kann im Rahmen einer modularen oder einer integrierten Ausbildung in einer FTO erworben werden

Für die Ausübung der Rechte einer ATPL ist ein gültiges Medical Klasse 1 vorgeschrieben.

[zurück zu Inhalt](#)

2.3.2 Nationale Lizenzen (nach den Normen der ICAO)

Für den Erwerb von Lizenzen und Ratings, die in den JAR-Reglementen nicht vorgesehen sind (zurzeit Segelflug, Gleitschirme, Fallschirme, Militär, RPPL (nationale PPL), RCPL (beschränkter Berufspilot) sowie Kunstflug, Segelflug-Schlepp, Gebirgsflug, Absetz-Pilot usw.) gelten weiterhin die Bedingungen nach **RFP**.

Eine nationale Lizenz für **Privatpiloten (RPPL)** ist vorgesehen in der Änderung des Reglements für Luftfahrtpersonal ([SR 748.222.3, Änderung](#)) für die neue nationale Lizenz. Die neue nationale Lizenz kann als Einsteigerlizenz erworben werden, auf welcher aufgebaut werden kann für den Erwerb einer JAR-Lizenz. Die nationale Lizenz ist auch vorgesehen für alle diejenigen, welche eine ICAO-Lizenz ohne Erweiterung für Radionavigation (bisher: CVFR) besitzen. Diese Lizenz ist nur gültig auf HB-immatrikulierten Flugzeugen in den Lufträumen G und E im Gebiet der Schweiz, sowie in der CTR (Klasse D) des Ausbildungsflugplatzes.

Die Lizenz für **beschränkte Berufspiloten (RCPL)** kann nach wie vor gemäss RFP erworben werden. Es müssen alle Bedingungen (Theorie und Praxis) wie für die JAR-CPL erfüllt werden, ausser dass sie schon mit 100 Stunden erworben werden kann. Für die Erneuerung gelten nach wie vor die nationalen Bedingungen gemäss RFP.

Die nationalen Lizenzen oder Ratings werden als Annex zur ICAO- oder JAR-Lizenz ausgestellt, oder bei deren Fehlen als eigenständige nationale Lizenz.

[zurück zu Inhalt](#)

2.4 GÜLTIGKEIT VON LIZENZEN

Das **Dokument** für eine JAR-Lizenz oder eine ICAO-Lizenz wird grundsätzlich für eine Gültigkeit von **5 Jahren** ausgestellt. Mit dem erstmaligen Erwerb einer Lizenz ist auch immer der Erwerb eines Ratings verbunden. Auch bei jeder Neuausstellung wird das Dokument wieder für eine Gültigkeit von 5 Jahren ausgestellt.

Die **JAR-Lizenzen** sind grundsätzlich **unbeschränkt** gültig.

Für die Gültigkeit der **nationalen** Lizenzen gilt weiterhin das **RFP** inklusive der Änderung des Reglements für Luftfahrtpersonal ([SR 748.222.3, Änderung](#)) für die neue nationale Lizenz.

[zurück zu Inhalt](#)

2.5 VERLÄNGERUNG/ERNEUERUNG VON LIZENZEN

2.5.1 Grundsatz

Nicht die Lizenz wird [verlängert](#) oder [erneuert](#), sondern die in der Lizenz enthaltenen Ratings werden verlängert oder erneuert!

Es gibt **keine** lizenzabhängigen Bedingungen für die Verlängerung oder Erneuerung einer JAR- oder ICAO-Lizenz (z.B. Stunden für PPL, CPL, ATPL). **Ausnahme:** für die [RCPL](#) wird ein Nachweis von 48 Stunden in den letzten zwei Jahren verlangt, davon mind. 24 Stunden im letzten Jahr.

Eine Dokument muss nur dann neu ausgestellt werden, wenn ein neues Rating erworben wird, wenn eine Erneuerung eines Ratings notwendig wird, wenn der Platz für die Verlängerung von Ratings aufgebraucht ist, oder wenn die Gültigkeit eines Eintrages die Gültigkeitsdauer des Dokuments überschreiten würde.

Ferner wird das Dokument neu ausgestellt auf Antrag des Piloten, falls das alte Dokument verloren oder unansehnlich geworden ist. Das BAZL stellt das Dokument bei jeder Änderung einer Gültigkeit neu aus.

2.5.2 Übungserlaubnis

Es gibt keine Übungserlaubnisse mehr! Sobald ein [Rating](#) verfallen ist, muss auf jeden Fall eine Flugprüfung absolviert werden!

[zurück zu Inhalt](#)

3 RATINGS

Es gibt Class Ratings und Type Ratings. Damit die Rechte einer Lizenz ausgeübt werden können, muss mindestens ein gültiges [Class Rating](#) oder [Type Rating](#) vorhanden sein.

Ferner gibt es JAR-Ratings für Instrumentenflug (gültig 1 Jahr), Fluglehrer (3 Jahre), Radiotelefonie, Nachtflug (alle unbefristet), nationale Ratings für Kunstflug (unbefristet).

3.1 DEFINITION VERLÄNGERUNG / ERNEUERUNG

Solange ein Rating noch gültig ist, spricht man von Verlängerung / Revalidation. Sobald ein Rating verfallen ist, spricht man von einer Erneuerung / Renewal.

3.2 CLASS RATING (JAR-FCL 1.215)

3.2.1 Art und Gültigkeit

Ein Class Rating ist ein zusammenfassender Eintrag für eine Klasse von Flugzeugen. Es gibt folgende Klassen für Landflugzeuge mit **einem Piloten**:

- SEP(L) single engine piston (land) gültig 2 Jahre
- TMG Touring Motor Glider gültig 2 Jahre
- SET(L) single engine turboprop (land) gültig 2 Jahre
- MEP(L) multi engine piston (land) gültig 1 Jahr

Alle Ratings für Landflugzeuge gibt es auch in einer Version für Wasserflugzeuge.

Das class rating **SEP** beinhaltet (fast) alle **einmotorigen** Flugzeuge mit **Kolbenmotoren** und einer Masse bis zu **5700 kg**. Ausnahmen sind die Piper Malibu und die Extra 400, welche eigenständige [Typen](#) sind.

Alle **Varianten** (Verstellpropeller VAR, Einziehfahrwerk RU, Heckrad TW, Turbolader TC, Druckkabine P) sind im class rating enthalten und werden nicht in der Lizenz eingetragen, sondern im Flugbuch oder in einem separaten Beiblatt. Flaps sind keine Varianten! Für jede Variante ist eine **Ausbildung** mit einem FI oder einem CRI erforderlich, welcher die erfolgreiche Ausbildung im Flugbuch bestätigen muss.

Das class rating **TMG** beinhaltet alle Motorsegler mit fix eingebautem Motor (nicht klappbar) und fix eingebautem Propeller (nicht klappbar, ev. aber verstellbar).

Das class rating **MEP** ist nur für **mehrmotorige** Flugzeuge mit **Kolbenmotoren** bis zu einer Masse von 5700 kg gültig.

Die Einteilung in Klassen und Typen findet sich im Dokument [Licensing Class and Type Ratings - List of Aeroplanes](#).

3.2.2 Erwerb eines Class Ratings

Mit dem **Erwerb einer Lizenz** auf einem SEP oder TMG wird auch das **zugehörige** class rating erworben.

Die **class ratings SEP** und **TMG** können einzeln und unabhängig voneinander erworben werden. Es ist also möglich, eine Lizenz zu erwerben, die nur das Rating TMG enthält! Der TMG ist also nicht mehr nur eine Erweiterung zu einer Segelflug- oder Motorflug-Lizenz, sondern eine eigenständige Klasse innerhalb der Motorfluglizenz.

Der Erwerb eines class ratings bedingt eine theoretische und praktische Ausbildung, welche dem Rating angemessen ist. Das Rating wird erworben durch das Bestehen eines **Skilltests**.

Ausbildungslehrgänge für das class rating SEP oder TMG können auch von einem FI oder CRI durchgeführt werden. Es besteht für diese Ausbildung kein Schulzwang (JAR-FCL 1.261 (c)(3)). Damit sind auch Schulungen für Varianten inbegriffen. Für alle anderen class oder type ratings besteht **Schulzwang!**

3.2.3 Verlängerung (JAR-FCL 1.245)

Die **Class Ratings SEP** und **TMG** können mit **Stundennachweis** verlängert werden. Im zweiten Jahr der Gültigkeit sind 12 Stunden mit 12 Starts und Landungen **auf SEP oder TMG** nachzuweisen, davon 6 Stunden als PIC (pilot in command, Kommandant). Stunden von SEP und TMG können gegenseitig angerechnet werden. Für das Class Rating SEP können also auch 12 Stunden TMG angerechnet werden und umgekehrt. **Flugstunden auf MEP oder auf Typen (siehe [Type Rating](#)) können nicht angerechnet werden!**

Ferner muss in diesen 12 Stunden ein **Ausbildungsflug** mit einem Fluglehrer (FI, flight instructor) oder einem Umschulungsberechtigten (CRI, class rating instructor) enthalten sein. Dieser Ausbildungsflug kann durch **jeden** proficiency **check** oder skill test für ein class rating oder ein type rating **ersetzt** werden (JAR-FCL 1.245 (c)(1)(ii)(B)), also zum Beispiel durch einen Proficiency Check IR/multi (interessant für Inhaber einer CPL/IR/multi) oder durch den IR-Check auf einem Airliner als Copi.

Falls die obigen Bedingungen nicht erfüllt sind, kann für die Verlängerung innerhalb der letzten drei Monate vor Verfall ein **Proficiency Check** absolviert werden. Dies ist ein **Überprüfungsflug**, welcher mit einem Experten absolviert werden muss. Das Programm wird vom Prüfer festgelegt und entspricht dem bisherigen Flug mit Fluglehrer (RFP), welcher anstelle des Stundennachweises möglich war.

Die Bedingungen für Wasserflugzeuge werden von der Behörde festgelegt.

Für **alle übrigen Class Ratings** (MEP, SET) gilt, dass sie **nur** mit einem **proficiency check** (Überprüfungsflug) verlängert oder erneuert werden können. Für die Verlängerung dieser Ratings sind zudem 10 Streckenabschnitte als Pilot, oder ein Streckenabschnitt als Pilot in Begleitung eines Prüfers (Examiners) nachzuweisen. Für jedes dieser Ratings ist ein **separater proficiency check** nötig!

3.2.4 Erneuerung (JAR-FCL 1.245)

Falls ein Class Rating für **SEP/TMG verfallen** ist, muss zwingend eine Flugprüfung (**skill test**) wie beim Abschluss der Ausbildung für dieses Rating absolviert werden. Die Anmeldung zum Skilltest muss über eine berechnete **Schule** (RF oder FTO) erfolgen.

Falls ein **anderes Class Rating verfallen** ist, muss ein **Proficiency Check** absolviert werden. Die Anmeldung muss über eine berechnete Schule erfolgen. Zudem sind 10 Streckenabschnitte als Pilot, oder ein Streckenabschnitt als Pilot in Begleitung eines Prüfers (Examiners) nachzuweisen. Für jedes dieser Ratings ist ein **separater proficiency check** nötig!

[zurück zu Inhalt](#)

3.3 TYPE RATING (JAR-FCL 1.220)

3.3.1 Art und Gültigkeit

Ein Type Rating ist ein Eintrag für einen einzelnen Typ. Für alle Flugzeugmuster, welche nicht mit einem Class Rating geflogen werden können, wird ein Type Rating benötigt. Darin eingeschlossen sind alle Flugzeugmuster, für welche gemäss Musterzulassung zwei Piloten benötigt werden, ferner alle mehrmotorigen Flugzeugmuster mit einem Piloten und Propellerturbinenantrieb oder Strahltriebwerke, sowie alle einmotorigen Flugzeugmuster mit einem Piloten mit Strahltriebwerke. Ein Type Rating kann für eine Gruppe von nahe verwandten Flugzeugtypen ausgestellt werden (z.B. Airbus 319/320/320 ist ein Typ).

Jedes Type Rating ist ein Jahr lang gültig.

Die Definition der Flugzeugtypen findet sich im Dokument [Licensing Class and Type Ratings - List of Aeroplanes..](#)

3.3.2 Erwerb eines Type Ratings

Für jeden Erwerb eines Type Ratings sind eine theoretische und praktische Ausbildung sowie eine theoretische und praktische Prüfung vorgeschrieben.

3.3.3 Verlängerung (JAR-FCL 1.245)

Für die Verlängerung eines Type Ratings muss innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung ein proficiency check bestanden werden, sowie 10 Streckenabschnitte als Pilot, oder ein Streckenabschnitt als Pilot in Begleitung eines Prüfers (Examiners) nachgewiesen werden.

3.3.4 Erneuerung (JAR-FCL 1.245)

Für die Erneuerung eines abgelaufenen Type Ratings müssen alle Bedingungen der Verlängerung erfüllt werden, sowie zusätzlich alle von der Behörde festgelegten Anforderungen bezüglich Auffrischungsschulungen.

[zurück zu Inhalt](#)

3.4 INSTRUMENTENFLUG (JAR-FCL 1.175 BIS JAR-FCL 1.210)

3.4.1 Art und Gültigkeit

Instrumentenflugberechtigung IR(A) für **einmotorige** Flugzeuge, für Kategorie I (Entscheidungshöhe 200 ft), nur gültig für einmotorige Flugzeuge.

Instrumentenflugberechtigung IR(A) für **mehrmotorige** Flugzeuge, für Kategorie I (Entscheidungshöhe 200 ft), gültig für ein- und mehrmotorige Flugzeuge.

Die Gültigkeitsdauer einer Instrumentenflugberechtigung IR(A) beträgt ein Jahr.

3.4.2 Verlängerung (JAR-FCL 1.185 und JAR-FCL 1.245)

Für die Verlängerung einer IR(A) für alle Flugzeuge mit **einem Pilot** muss innerhalb der letzten drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Berechtigung ein proficiency check auf einem SPA (single pilot aircraft) oder auf einem MPA (multi pilot aircraft) bestanden werden.

Der proficiency check für IR(A) soll grundsätzlich mit einem check für ein class oder type rating verbunden werden. Dieser Check kann für den einstündigen Ausbildungsflug für das class rating SEP angerechnet werden! (siehe Abschnitt [Verlängerung \(JAR-FCL 1.245\)](#) Absatz 2).

Ist die IR(A) auf den Flugbetrieb mit **zwei Piloten** beschränkt, ist der proficiency check für die Verlängerung auf Flugzeugen unter diesen Betriebsbedingungen durchzuführen. Gilt die IR(A) für Flugzeuge mit einem Piloten, ist der proficiency check für die Verlängerung auf Flugzeugen mit einem oder zwei Piloten durchzuführen.

3.4.3 Erneuerung (JAR-FCL 1.245)

Für die Erneuerung einer IR(A) müssen alle für die Verlängerung nötigen Bedingungen sowie alle weiteren, von der Behörde festgelegten Anforderungen erfüllt werden.

3.5 NACHTFLUG

3.5.1 Art und Gültigkeit

Die Ausbildung muss mindestens 5 Stunden für Eintrag in Lizenz, davon mindestens 3 Stunden Ausbildung am Doppelsteuer, inbegriffen ein Überlandflug von mindestens 1 Stunde Dauer, 5 Solo-Landungen bis zum vollständigen Stillstand (keine Touch and go's) umfassen. Die Ausbildung muss im Rahmen einer RF oder einer FTO erfolgen und mit dem [Formular 60.211](#) dem BAZL gemeldet werden.

Der Nachtflug ist unbeschränkt gültig.

Für die Mitnahme von Passagieren mindestens ein Start und eine Landung innerhalb der letzten 90 Tage bei Nacht durchgeführt worden sein. Diese Bedingung entfällt, sofern ein gültiges IR vorhanden ist.

3.6 RADIOTELEFONIE

3.6.1 Art und Gültigkeit

Die nationale Telefonie in einer Landessprache ist nur für die PPL und für Flüge in der Schweiz gültig. Sie ist zeitlich unbeschränkt gültig.

Die internationale Telefonie (RTI) ist für alle Lizenzen gültig. Für IR muss eine Zusatzprüfung absolviert werden. Die RTI ist zeitlich unbeschränkt gültig.

3.7 KUNSTFLUG

3.7.1 Art und Gültigkeit

Kunstflug ist ein nationales Rating gemäss RFP. Es ist zeitlich unbeschränkt gültig. Für Flüge mit Passagieren gelten Einschränkungen gemäss RFP.

3.8 FLUGLEHRER (JAR-FCL 1.320 – 1.350)

3.8.1 Art und Gültigkeit

FI ist ein JAR-Rating, ausgestellt auf eine Klasse von Flugzeugen. Es ist drei Jahre gültig. Der FI berechtigt automatisch zur Schulung für das Class Rating SEP oder TMG, sofern der FI die entsprechenden Ratings besitzt. Für die Schulung für das Class Rating MEP muss ein spezieller [CRI-Kurs](#) bestanden werden.

3.8.2 Verlängerung (JAR-FCL 1.355)

Für die Verlängerung des FI müssen zwei von drei Bedingungen erfüllt sein:

1. 50 Stunden Ausbildung, davon 15 Stunden im letzten Jahr
2. Besuch eines bewilligten Refreshers von mindestens zwei Tagen Dauer
3. Bestehen eines [Proficiency Checks für FI](#), bestehend aus einem Longbriefing und einem Ausbildungsflug mit einem FIE (Flight Instructor Examiner).

Mindestens bei jeder zweiten Verlängerung muss ein [Proficiency Check](#) bestanden werden.

Das Erfüllen der Bedingungen wird mit dem Formular 60.732 nachgewiesen. Dieses Formular ist [hier](#) erhältlich.

3.8.3 Erneuerung (JAR-FCL 1.355)

Falls das Rating verfallen ist, müssen die obigen Bedingungen 2 und 3 innerhalb der letzten 12 Monate vor der Erneuerung erfüllt sein.

3.9 CLASS RATING INSTRUCTOR (JAR-FCL 1.375 – 1.380)

3.9.1 Art und Gültigkeit

CRI ist ein JAR-Rating, ausgestellt auf eine Klasse von Flugzeugen. Es ist drei Jahre gültig. Der CRI berechtigt automatisch zur Schulung für das Class Rating SEP oder TMG, sofern der CRI die entsprechenden Ratings besitzt. Für die Schulung für das Class Rating MEP muss ein zusätzlicher CRI-Kurs bestanden werden.

3.9.2 Verlängerung (JAR-FCL 1.385)

Für die Verlängerung des CRI muss eine Ausbildungstätigkeit von mindestens 10 Stunden im letzten Jahr der Gültigkeit oder der Besuch eines genehmigten Refresher-Trainings nachgewiesen werden.

3.9.3 Erneuerung (JAR-FCL 1.385)

Falls das Rating CRI verfallen ist, müssen ein genehmigtes Refresher-Training und ein bestandener Proficiency Check nachgewiesen werden.

[zurück zu Inhalt](#)

4 MEDICAL

Die Vorschriften für Medicals sind in den [JAR-FCL3](#) zusammengefasst.

Ein Medical kann für Klasse I (gewerbsmässig) oder Klasse 2 (nicht gewerbsmässig) ausgestellt werden. Das Medical muss grundsätzlich in dem Staat erworben werden, in dem auch die Lizenz beantragt wird. Auch die Erneuerungen müssen jeweils in dem Staat erfolgen, welcher die Lizenz ausgestellt hat. Ferner muss die Erneuerung des Medicals grundsätzlich jeweils beim gleichen Arzt erfolgen.

Liste der Vertrauensärzte in der Schweiz: [Vertrauensärzte](#)

Der Arzt übergibt dem Piloten nach der Untersuchung einen Ausdruck des Medicals. Die elektronische Kopie geht an die nationale Behörde.

Innerhalb der JAR-Staaten besteht ein Informationssystem. Falls ein Arzt das Ausstellen eines Medicals verweigert hat, muss er dies der nationalen Luftfahrtbehörde mit den Gründen der Verweigerung melden. Damit soll ein „Medical-Tourismus“ unterbunden werden.

Die Details zum zur Gültigkeit eines Medicals und zum Vorgehen für die Erneuerung nach Verfall sind geregelt im Appendix 1 zu [JAR-FCL 3.105](#)

4.1 MEDICAL KLASSE 1

4.1.1 Ersterwerb

Für gewerbsmässige fliegerische Tätigkeit wird ein Medical Klasse 1 benötigt. Die erste Ausstellung dieses Medicals kann nur bei einem AMC (Aeronautical Medical Center, flugmedizinisches Zentrum) erfolgen.

4.1.2 Erneuerung

Die Erneuerung des Medicals Klasse 1 kann bei jedem AMC erfolgen, oder bei einem AME (Aeronautical Medical Examiner, Fliegerarzt, flugmedizinischer Sachverständiger), welcher für gewerbsmässige Untersuchungen zugelassen ist.

4.1.3 Gültigkeit

Für gewerbsmässige fliegerische Tätigkeit ist das Medical Klasse 1 wie folgt gültig:

Bis 40 Jahre:	1 Jahr für single pilot Operation
Bis 60 Jahre:	1 Jahr für Multipilot Operation
Über 60 Jahre:	6 Monate

Für nicht gewerbsmässige fliegerische Tätigkeit gelten die Termine gemäss Klasse 2.

Falls das Medical innerhalb der letzten 45 Tage der Gültigkeitsdauer erneuert wird, läuft die neue Gültigkeit ab Ablauf. Falls das Medical nach Ablauf der Gültigkeit erneuert wird, läuft die neue Gültigkeit ab Untersuch.

[.zurück zu Inhalt](#)

4.2 MEDICAL KLASSE 2

4.2.1 Ersterwerb

Für nicht-gewerbsmässige fliegerische Tätigkeit wird ein Medical Klasse 1 oder Klasse 2 benötigt.

4.2.2 Erneuerung

Die Erneuerung des Medicals Klasse 2 kann bei jedem AMC oder bei jedem AME (Aeronautical Medical Examiner, Fliegerarzt, flugmedizinischer Sachverständiger) erfolgen.

4.2.3 Gültigkeit

Für nicht gewerbsmässige fliegerische Tätigkeit ist das Medical Klasse 1 oder Klasse 2 wie folgt gültig:

Bis 40 Jahre:	maximal 5 Jahre
40 – 49 Jahre:	2 Jahre
über 50 Jahre:	1 Jahr

Falls das Medical im Alter zwischen 37 und 40 Jahren erworben oder verlängert wird, ist es also längstens bis zum Ende des 42. Lebensjahres gültig.

Falls das Medical innerhalb der letzten 45 Tage der Gültigkeitsdauer erneuert wird, läuft die neue Gültigkeit ab Ablauf. Falls das Medical nach Ablauf der Gültigkeit erneuert wird, läuft die neue Gültigkeit ab Untersuch.

[zurück zu Inhalt](#)

[zurück zum Inhaltsverzeichnis Dokumente](#)

Kurzfassung

Für die Ausübung einer fliegerischen Tätigkeit müssen eine **Lizenz**, ein **Rating** (eingetragen in der Lizenz) und ein **Medical** (separates Dokument) gültig sein. Diese drei Dokumente haben voneinander **unabhängige Verfalldaten**. Es ist die Aufgabe des Piloten, dafür zu sorgen, dass immer alle **Bedingungen erfüllt** sind!

Die **Lizenz** (Dokument) ist **5 Jahre gültig**. Sie wird nur ersetzt, wenn eine neue Lizenzstufe oder ein neues Rating erworben wird, wenn eine Erneuerung eines Ratings nötig wird, wenn kein Platz für weitere Eintragungen vorhanden ist, oder wenn die Gültigkeit eines Eintrages die Gültigkeitsdauer der Lizenz überschreiten würde.

Die **Ratings** haben eine Gültigkeitsdauer von **1, 2 oder 3 Jahren** je nach Rating. Die Bedingungen für die Verlängerung müssen vor Ablauf erfüllt sein, das Gesuch muss vor Ablauf eingereicht werden (frühestens 90 Tage vor Ablauf für eine nahtlose Verlängerung).

SEP: Wenn das Rating SEP mit Stundennachweis verlängert wird, kann das Gesuch sofort nach Erreichen der nötigen 12 Stunden im zweiten Jahr eingereicht werden, das Rating wird trotzdem **ab Verfall** um weitere 2 Jahre verlängert.

Ist ein Rating verfallen, muss auf jeden Fall eine neue praktische Prüfung mit einem Experten abgelegt werden.

Das **Medical** hat je nach **Klasse** des Medicals und Alter des Piloten eine Gültigkeitsdauer von **6 Monaten bis 5 Jahren**. Das Medical muss jeweils für die ausgeübte Tätigkeit gültig sein. Ist ein Medical verfallen, muss vor Aufnahme einer Flugtätigkeit wieder ein neues Medical beschafft werden (Fliegerarzt).

Beispiel 1:

Ein Privatpilot mit Rating SEP und CRI, Alter 50 Jahre oder mehr, hat ein Medical mit einer Gültigkeit von 1 Jahr und ein Class Rating mit einer Gültigkeit von 2 Jahren, sowie ein CRI mit einer Gültigkeit von 3 Jahren.

Hier verfällt zuerst das Medical, dann das Rating SEP (Verlängerung mit Stundennachweis möglich), dann das Rating CRI (Ausbildungstätigkeit muss nachgewiesen werden).

Beispiel 2:

Ein Privatpilot mit Rating SEP und MEP, Alter 22 Jahre, hat ein Medical mit einer Gültigkeit von 5 Jahren, ein Class Rating SEP mit einer Gültigkeit von 2 Jahren, und ein Class Rating MEP mit einer Gültigkeit von 1 Jahr.

Hier verfällt zuerst das Rating MEP (Verlängerung nur mit proficiency check, gilt auch als Ausbildungsflug für SEP), dann das Rating SEP (Verlängerung entweder mit proficiency check SEP; oder mit Proficiency check MEP oder Ausbildungsflug, sowie mit Stundennachweis).

Beispiel 3:

Ein Berufspilot mit Rating MEP und IR, Alter unter 60 Jahre, hat ein Medical, ein class rating MEP und ein rating IR mit je einer Gültigkeit von 1 Jahr, aber wahrscheinlich mit unterschiedlichen Verfalldaten.

Hier ist die Verlängerung MEP und IR mit **einem** proficiency check möglich und empfohlen.

[zurück zu Inhalt](#)

[zurück zum Inhaltsverzeichnis Dokumente](#)

Abkürzungen

ACR		
AMC		
AMC		
AME		
ATPL		
CPL		
CRI		
CVFR		
FCL		
FI		
FNPT		
FTD		
ICAO		
IR		
JAR		
MEP		
MPA		
NAA		
NIT		
P		
PPL		
RCPL		
RFP		
RPPL		
RTI		
RU		
SEJ		
SEP		
SET		
SPA		
SR		
TC		
TMG		
TW		
VAR		