

# FAQ EASA-Pilotenlizenzen

Häufig gestellte Fragen zum Lizenzwesen bei Ballonfahrern  
Version 2.0 vom 10. Juni 2017  
ersetzt Version 1.0 vom 8. April 2017

## Ich besitze noch eine nationale Lizenz

### 1. Was muss ich tun, wenn ich noch eine nationale Lizenz besitze?

Nationale Lizenzen (schweizerische ICAO-Lizenzen) werden am 8. April 2018 ihre Gültigkeit verlieren und müssen daher vor diesem Termin in eine EASA-Lizenz (**Part-FCL BPL** oder **Part-FCL LAPL(B)**) umgewandelt werden. Die Beantragung der EASA-Lizenz kann jederzeit erfolgen. Der SBAV empfiehlt, die EASA-Lizenz frühzeitig zu beantragen. Die Thematik der Umwandlung der nationalen Lizenz ist dabei von der Thematik der Gültigkeit der neuen EASA-Lizenz zu unterscheiden: die Gültigkeit setzt das Erfüllen der Voraussetzungen an die fortlaufende Flugerfahrung (wozu eine Trainingsfahrt jeweils innert 24 Monaten gehört) voraus.

### 2. Was passiert, wenn ich es versäumt habe, die EASA-Lizenz rechtzeitig zu beantragen und nun mit einer abgelaufenen nationalen Lizenz dastehe?

Du darfst in diesem Fall erst wieder als Pilot Ballon fahren, wenn du die EASA-Lizenz neu erworben hast. Dazu musst du die **praktische Ballonprüfung** erneut bestehen (Anmeldung über eine anerkannte [Ballonfahrschule](#)). Gemäss Auskunft des BAZL wird die früher abgelegte theoretische Prüfung voll angerechnet (sog. Grandfather-Rights), muss also nicht wiederholt werden, auch wenn unter EASA der [Fächerkatalog](#) der theoretischen Ausbildung gegenüber ICAO erweitert ist.

### 3. Welche unterschiedlichen EASA Part-FCL-Lizenzen gibt es?

EASA Part-FCL unterscheidet zwischen der (regulären) Ballonpilotenlizenz (BPL) und der Leichtflugzeug-Pilotenlizenz für Ballone (LAPL(B)).

### 4. Wie unterscheidet sich die LAPL(B)-Lizenz von der BPL-Lizenz?

Für das Erlangen beider Lizenzarten liegt der Unterschied nur im dafür notwendigen Medical. Für eine LAPL(B)-Lizenz ist minimal ein Medical Certificate Class LAPL erforderlich, welches etwas weniger hohe medizinische Anforderungen stellt und während einer längeren Zeit Gültigkeit hat. Die LAPL(B)-Lizenz ist allerdings wie folgt eingeschränkt: (1) keine gewerblichen Fahrten (gemäss Definition EASA, siehe Fragen 18 und 23 unten), (2) maximal 4 Personen im Korb (PIC und maximal 3 Pax) und (3) maximale Ballongrösse von 3'400m<sup>3</sup> (bzw. bei Gasballonen von maximal 1'200m<sup>3</sup>). Aufgrund der eingeschränkten medizinischen Anforderungen entspricht die LAPL(B)-Lizenz nicht vollständig den internationalen Anforderungen, sondern ist eine rein europäische Leichtflugzeug-Pilotenlizenz. Die LAPL(B)-Lizenz ist daher nur für Fahrten in Europa mit Ballonen mit europäischer Immatrikulation anerkannt, hat also gegenüber der BPL-Lizenz keine weltweite Anerkennung.

Die einmal gewählte Lizenz bleibt für das künftige Erfüllen der medizinischen Anforderungen verpflichtend: es kann nicht zwischen einer LAPL(B)- und einer BPL-Lizenz gewechselt werden.

**5. Was benötige ich, um meine nationale Lizenz in eine EASA-Lizenz umwandeln zu können?**

Das BAZL benötigt für die **Umwandlung** der bestehenden nationalen Lizenz (ICAO-Lizenz) in eine EASA-Lizenz (BPL- oder LAPL(B)-Lizenz) das **Formular [FOCA Form 63.070 \(Application for Conversion\)](#)**. Die Umwandlung kann jederzeit beim BAZL beantragt werden, sofern (1) die nationale Lizenz zeitlich noch Gültigkeit hat und (2) folgende Nachweise erbracht werden:

- ein deinem Alter und den Anforderungen der gewünschten EASA-Lizenz entsprechendes **Medical Certificate** (Class 2 oder Class LAPL; siehe Fragen 4 oben und 6 unten), in Kopie beilegen,
- einen **Nachweis der Radiotelefonie** (entweder in der bisherigen Lizenz eingetragen oder als separates Dokument; siehe Frage 7 unten), in Kopie beilegen,
- die auf dem FOCA Form 63.070 aufgeführte **Bestätigung einer Flug- oder Fahrschule** (siehe Frage 8 unten) darüber, die relevanten Teile von EASA Part-FCL zu kennen, im Original.

Auf dem Umwandlungsformular hat der Pilot in Eigenverantwortung zu bestätigen, dass er die Erfahrungsvoraussetzungen als PIC gemäss EASA Part-FCL.225.B für bestimmte Ballongrössengruppen (siehe Frage 0 unten) innerhalb der dem BAZL bereits aufgrund der ICAO-Lizenz des Betreffenden bereits bekannten Klassen erfüllt. Diese Klassen und Gruppen werden in der EASA-Lizenz eingetragen. Heute bestehende Rechte werden auch in der EASA-Lizenz eingetragen.

Entgegen dem Text auf dem FOCA Form 63.070 ist es nicht erforderlich, auch das Formular [FOCA Form 63.042 \(Erneuerungsgesuch\)](#), bestätigt durch eine schweizerische Flugplatzleitung, im Original, beizulegen. Das BAZL hat auch bestätigt, dass es (gleichwertig zur Bestätigung einer schweizerischen Flugplatzleitung) auf dem FOCA Form 63.042 auch die Bestätigung durch eine DTO anerkennt.

Für das Ausüben der mit der EASA-Lizenz verbundenen Rechte ist es allerdings erforderlich, neben einem gültigen Medical Certificate jederzeit vor einer Fahrt die erforderlichen Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung (sog. «24-Monate-Regel» und für Passagierfahrten zudem auch die sog. «180-Tage-Regel», siehe Fragen 13 und 17 unten) zu erfüllen. Das jederzeitige Erfüllen dieser Voraussetzung ist neu alleine in der Verantwortung des entsprechenden Piloten. Die Umwandlung der Lizenz alleine (ohne dass die Voraussetzungen der fortlaufenden Flugerfahrung erfüllt sind), erlaubt es also noch nicht, die Rechte unter der EASA-Lizenz auch auszuüben.

Der SBAV empfiehlt daher dringend, die erforderlichen Voraussetzungen der fortlaufenden Flugerfahrung (insbesondere die Trainingsfahrt) vor der Umwandlung der EASA-Lizenz zu erfüllen, um die neue EASA-Lizenz auch vom ersten Tag an ausüben zu dürfen.

Die Fristen für das Erfüllen der beiden vorgenannten Regeln (24-Monate-Regel und 180-Tage-Regel) beginnt erstmals am Tag der Ausstellung der EASA-Lizenz (und nicht am Tag der Trainingsfahrt, falls vorher absolviert) zu laufen.

#### **6. Wie erhalte ich ein Medical Certificate?**

Ein Medical Certificate (für die BPL-Lizenz ein Medical Certificate Class 2, und für die LAPL(B)-Lizenz mindestens ein Medical Certificate Class LAPL) erhältst du nach einer Untersuchung bei einem Aeromedical Center (AeMC) oder einem Fliegerarzt (AME). Eine Liste findest du auf der [Webseite des BAZL](#). Die zu erfüllenden Voraussetzungen und [Anforderungen](#) für die verschiedenen Medical Certificates sind in EASA Part-MED festgelegt.

#### **7. Wie erhalte ich den Nachweis der Radiotelefonie?**

Für die Umwandlung einer nationalen Lizenz in eine EASA-Lizenz ist zwingend eine Radiotelefonie-Berechtigung erforderlich. Allerdings müssen Ballonpiloten nicht die (für Flächenflugzeugpiloten in Part-FCL verlangte) periodische «Language Proficiency» nachweisen. Wenn du die Radiotelefonie-Berechtigung in der bisherigen Lizenz eingetragen hast, wird diese Berechtigung automatisch in die EASA-Lizenz übertragen. Hast du noch keine solche Berechtigung, so musst du für deren Erhalt eine Prüfung in der entsprechenden Sprache absolvieren (Nachweis der Kenntnisse der Standardphraseologie). Diese kann auf Englisch, Deutsch, Französisch oder Italienisch absolviert werden. Um keine Einschränkungen bezüglich Lufträumen und internationaler Geltung zu erfahren, empfiehlt der SBAV, die Prüfung auf Englisch zu absolvieren. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der [Webseite des SBAV](#).

#### **8. Wie erhalte ich die Bestätigung über die Einweisung in die neuen Lizenzvorschriften?**

Wer eine EASA-Lizenz beantragt, muss eine Einweisung in die neuen Lizenzvorschriften nachweisen. Die [Fahrlehrer](#) wurden vom BAZL beauftragt, diese Einweisung durchzuführen und auf dem FOCA Form 63.070 zu bescheinigen. Teilnehmer des SBAV-Sicherheitsseminars 2012 haben vom BAZL eine schriftliche Bestätigung über die Einweisung erhalten, diese kann dem Umwandlungsformular beigelegt werden; eine weitere Einweisung ist am Sicherheitsseminar 2017 geplant. Die Fahrschulen werden ausserdem gemeinsam mit dem SBAV Einweisungen durchführen. Über entsprechende Termine werden wir über unseren Newsletter informieren.

#### **9. Muss ich vor der Umwandlung der Lizenz eine Trainingsfahrt im Rahmen der fortlaufenden Flugerfahrung durchgeführt haben?**

Für die Umwandlung selbst ist die Trainingsfahrt keine Voraussetzung (siehe Frage 5 oben). Um die mit der EASA-Part-FCL-Lizenz verbundenen Rechte jedoch ausüben zu können, müssen die Bedingungen an die fortlaufende Flugerfahrung (siehe Fragen 13 und 17 unten) allerdings jederzeit erfüllt sein. Sinnvollerweise ist daher bereits vor der Umwandlung eine Trainingsfahrt vorzunehmen, weil sonst die EASA-Lizenz trotz der Umwandlung nicht das Recht gibt, die damit verbundenen Rechte auszuüben. Die Durchführung einer Trainingsfahrt wird durch einen [Fahrlehrer](#) im Fahrtenbuch bestätigt.

**10. Was muss ich betreffend Ballonklassen und -gruppen beachten?**

EASA Part-FCL unterscheidet folgende Ballonklassen und -gruppen (Grössenangaben in m<sup>2</sup>):

GROUPS	CLASSES		
	Gas Balloons	Hot Air Balloons	Hot Air Airships
Group A Envelope capacity (m <sup>3</sup> )	Maximum 1,260	Maximum 3,400	Maximum 3,400
Group B Envelope capacity (m <sup>3</sup> )	More than 1,260	Between 3,401 and 6,000	Between 3,401 and 6,000
Group C Envelope capacity (m <sup>3</sup> )	--	Between 6,001 and 10,500	Between 6,001 and 10,500
Group D Envelope capacity (m <sup>3</sup> )	--	More than 10,500	More than 10,500

Das [EASA-Pilot Logbook](#) des SBAV berücksichtigt diese Unterteilung.

Du solltest vor der Beantragung sicherstellen, dass du die Anforderungen an die Klassen und -Gruppen bisher erfüllt hast und diese sowie allfällig vorhandene Erweiterungen in der neuen Lizenz eintragen lässt. Das Erfüllen der Voraussetzungen für die verschiedenen Klassen und Gruppen wird auf dem Umwandlungsformular vom Piloten in Eigenverantwortung bestätigt. Obschon die entsprechenden Fristen erst mit der Ausstellung der EASA-Lizenz zu laufen beginnen, empfehlen wir dir ausserdem, bereits mit der nationalen Lizenz die Eigenkontrolle betreffend der fortlaufenden Flugerfahrung (24-Monate-Regel) und Passagierbeförderung (180-Tage-Regel) zu führen.

**11. Um seine Rechte von der Gruppe A auf die Gruppe B innerhalb derselben Klasse zu erweitern (in der Praxis also um einen grösseren Heissluftballon fahren zu dürfen) benötigt man mit der BPL-Lizenz mindestens 100 Fahrstunden als PIC auf Ballonen und zwei Schulfahrten auf einem Ballon der entsprechenden Gruppe. Ist dies bei der Umwandlung auch der Fall?**

Nein, du musst zum Zeitpunkt der Umwandlung lediglich bestätigen, dass du die bisherigen Anforderungen erfüllt hast. Um die EASA-Lizenz jedoch auszuüben, musst du die Bedingungen der fortlaufenden Flugerfahrung erfüllen, also innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 6 Flugstunden als PIC und 10 Starts und Landungen, sowie eine Trainingsfahrt auf einem Ballon in der grössten von dir beantragten Gruppe durchgeführt haben. Zudem musst du die 180-Tage-Regel für Passagierfahrten erfüllen (siehe Frage 17 unten).

**12. Ich habe sowohl eine Heissluftballon-, als auch eine Gasballonlizenz, bzw. eine Heissluftballon- und eine Heissluft-Luftschifflizenz. Muss ich zur Umwandlung in beiden Klassen eine Trainingsfahrt machen?**

Nein, du musst (neben dem Erfüllen der übrigen Voraussetzungen gemäss Frage 5 oben) zur Umwandlung nur gegenwärtig gültige Lizenzen in beiden Klassen nachweisen und zudem die Trainingsfahrt in derjenigen Klasse vorweisen, in welcher du die Anforderungen von EASA Part-FCL.230.B (bzw. EASA Part-FCL.140.B) Ziffern 1. und 2. erfüllst, also in deiner hauptsächlichen Lizenzklasse. Das Analoge gilt für Inhaberinnen und Inhaber einer Heissluft-Luftschiff-Lizenz und einer Heissluftballonlizenz.

## Ich besitze bereits eine EASA-Lizenz

**13. Welche Bedingungen an die Flugerfahrung muss ich mit einer EASA Part-FCL-Lizenz erfüllen?**

Deine EASA Part-FCL-Lizenz hat neu kein Ablaufdatum mehr. Sie ist immer gültig, sofern zum Zeitpunkt der Ausübung die jeweiligen Gültigkeitsbedingungen erfüllt sind. Um die mit der Lizenz verbundenen Rechte ausüben zu können, müssen drei Bedingungen erfüllt respektive Unterlagen vorhanden sein:

1. Eine EASA Part-FCL-Lizenz (BPL oder LAPL(B)) muss vorhanden sein.
2. Die fortlaufende Flugerfahrung («Recency-Bedingungen») muss erfüllt sein.

EASA Part-FCL.230.B

«Inhaber einer BPL dürfen die mit ihrer Lizenz verbundenen Rechte nur ausüben, wenn sie in den letzten 24 Monaten in einer Ballonklasse mindestens Folgendes absolviert haben:

1. 6 Flugstunden als PIC, einschliesslich 10 Starts und Landungen, sowie
2. einen Schulungsflug mit einem Lehrberechtigten in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse und mit dem maximalen Hülleninhalte, für den sie Rechte besitzen;
3. ausserdem müssen Piloten, wenn sie qualifiziert sind, mehr als eine Ballonklasse zu fliegen, um ihre Rechte in der anderen Klasse ausüben zu können, innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Stunden Flugzeit in dieser anderen Klasse einschliesslich 3 Starts und Landungen absolviert haben.»

Hinweis: Für Inhaber einer LAPL(B)-Lizenz gelten gemäss EASA Part-FCL.140.B inhaltlich analoge Bedingungen hinsichtlich fortlaufender Flugerfahrung wie für eine BPL-Lizenz.

3. Gültiges Medical Certificate der entsprechenden Klasse

Achtung: Wenn du Passagiere beförderst, dann müssen zusätzlich auch bei jeder Fahrt die Bedingungen der 180-Tage-Regel erfüllt sein (siehe Frage 17 unten).

**14. Wie sehen die periodischen Trainingsfahrten aus?**

Die Trainingsfahrten (auch «Checkfahrten» oder «Überprüfungsfahrten» genannt; der SBAV wird diese Fahrten aber künftig einheitlich als «Trainingsfahrten» bezeichnen) sind Ballonfahrten, bei denen der Ballonpilot (in der Regel auf dem Ballon des Ballonpiloten) von einem Fahrlehrer begleitet wird. Wie in der übrigen Fliegerei, wird die Trainingsfahrt in der Regel einzeln absolviert (allenfalls auf einer regulären Passagierfahrt). Damit die Trainingsfahrt den höchstmöglichen Trainingseffekt hat und der Fahrlehrer auf die Bedürfnisse des Piloten optimal eingehen kann, empfiehlt der SBAV seinen Mitgliedern, wann immer möglich, die Trainingsfahrt einzeln zu absolvieren. Allerdings hat das BAZL aufgrund der spezifischen Gegebenheiten bei den Ballonen auch ausdrücklich genehmigt, dass die Trainingsfahrt in einer Kleingruppe von

mehreren Piloten (maximal drei Piloten) gemeinsam absolviert werden kann. Parallelfahrten mehrerer Ballone, bei denen der Fahrlehrer am Boden oder in einem der Ballone folgt, erfüllen die Bedingungen nicht.

Der SBAV empfiehlt, die Trainingsfahrten für gezielte Weiterbildungen und Übungen zu verwenden, wie beispielsweise die Kommunikation mit der Flugsicherung, Nutzung von neuen Internet-Services (Meteo-Briefing, Skybriefing), Repetitionen von Theoriewissen, Einreichen von Flugplänen oder für anspruchsvolle Fahrten ausserhalb des gewohnten Gebietes.

Das BAZL und der SBAV betonen die Bedeutung des Erfahrungsaustauschs und des Trainings bei diesen Fahrten. Auch bei einer Fahrt in einer Kleingruppe von Piloten (die vom SBAV als zweitbeste Variante angesehen wird, empfohlen wird die Einzelfahrt), muss daher jeder Pilot die Fahrt vollständig selbständig vorbereiten und jeder Pilot muss eine gesamte Fahrtsequenz (Start, Fahrt mit gewissen Übungen und Landung) als PIC absolvieren. Das Aufrüsten und Abrüsten kann gemeinsam gemacht werden. Im Anschluss an die Fahrt findet auf jeden Fall ein Debriefing statt.

Es ist hervorzuheben, dass es bei Piloten, die sowohl Heissluft- wie auch Gasballone fahren, genügt, in der hauptsächlichen Lizenzklasse eine Trainingsfahrt nachzuweisen (siehe Fragen 12 oben und 30 unten).

**15. Ich habe sowohl eine Heissluftballon-, als auch eine Gasballonlizenz bzw. eine Heissluftballon- und eine Heissluft-Luftschifflicenz. Welche Voraussetzungen muss ich zum Erfüllen des periodischen Erfahrungsnachweises erfüllen?**

Du musst die Voraussetzungen gemäss EASA Part-FCL.230.B Ziffern 1 und 2 (siehe Frage 13 oben) für eine der beiden Klassen erfüllen: d.h. du musst entweder auf dem Gasballon oder auf dem Heissluftballon minimal 6 Flugstunden als PIC und 10 Starts/Landungen nachweisen, sowie eine Trainingsfahrt (in der hauptsächlichen Lizenzklasse). In der anderen Klasse musst du nur EASA Part-FCL.230.B Ziffer 3 (siehe Frage 13 oben) erfüllen: d.h. du musst innerhalb der letzten 24 Monate 3 Flugstunden mit 3 Starts/Landungen nachweisen, aber keine zusätzliche Trainingsfahrt. Das Analoge gilt für Inhaber einer Heissluft-Luftschiff-Lizenz und einer Heissluftballonlizenz.

Achtung: Wenn du Passagiere beförderst, dann müssen zusätzlich auch bei jeder Fahrt die Bedingungen der 180-Tage-Regel erfüllt sein (siehe Frage 17 unten).

**16. Ich erfülle die Anforderungen der fortlaufenden Flugerfahrung nicht. Was muss ich tun?**

Wenn die Trainingsfahrt länger als 24 Monate zurückliegt, musst du eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfungsexperten in der relevanten Klasse und Gruppe absolvieren oder die für das Erfüllen der Bedingungen an die Flugerfahrung (24-Monate-Regel und/oder 180-Tage-Regel) erforderlichen Fahrten unter Aufsicht eines Fahrlehrers nachholen.

EASA Part-FCL.230.B

«Inhaber einer BPL, die die Anforderungen [...] nicht erfüllen, müssen, bevor sie ihre Rechte wieder ausüben dürfen,

1. eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer in einem Ballon innerhalb der entsprechenden Klasse und mit dem maximalen Hülleninhalte, für den sie Rechte besitzen, absolviert haben oder

2. die weiteren Flugzeiten oder Starts und Landungen absolvieren, wobei sie mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten fliegen, um die Anforderungen [...] zu erfüllen.»

**Hinweis:** Für Inhaber einer LAPL(B)-Lizenz gelten gemäss EASA Part-FCL.140.B inhaltlich analoge Bedingungen hinsichtlich Wiederherstellung der mit der Lizenz verbundenen Rechte wie für eine BPL-Lizenz.

### 17. Wann darf ich Passagiere befördern?

Du darfst nur Passagiere befördern, sofern du zum Zeitpunkt der entsprechenden Passagierfahrt die sogenannte «180-Tage-Regel» erfüllst.

#### EASA Part-FCL.060

«Ein Pilot darf einen Ballon im gewerblichen Luftverkehr oder zur Beförderung von Fluggästen nur betreiben, wenn er in den letzten 180 Tagen Folgendes absolviert hat:

1. mindestens 3 Fahrten als steuernder Pilot in einem Ballon, davon mindestens eine Fahrt in einem Ballon der entsprechenden Klasse und Gruppe, oder
2. eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse und -gruppe unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten [...].»

Wenn du die 180-Tage-Regel für eine Klasse oder Gruppe nicht erfüllst, dann musst du entweder die minimale Anzahl Fahrten ohne Passagiere absolvieren oder eine Fahrt unter Aufsicht eines Fahrlehrers absolvieren.

### 18. Wann darf ich gewerblich Passagieren befördern?

Gemäss EASA-Part-FCL benötigt ein Pilot für den gewerblichen Betrieb eine Lizenserweiterung, wobei der Begriff "Gewerbsmässigkeit" in der Schweiz abweichend von der Definition der EASA oder von Nachbarländern eigenständig definiert bleibt (siehe Frage 23 unten).

#### EASA Part-FCL.205.B

«b) Inhaber einer BPL dürfen nur ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb tätig sein, solange sie nicht

1. das Alter von 18 Jahren erreicht haben,
2. 50 Fahrstunden und 50 Starts und Landungen als PIC auf Ballonen absolviert haben,
3. eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer auf einem Ballon in der entsprechenden Klasse abgelegt haben.»

Hast du bereits eine gewerbliche Lizenz, wird dir diese Erweiterung bei der Umwandlung automatisch auch eingetragen.

### 19. Wann darf ich Nachtfahrten machen?

Du darfst Nachtfahrten durchführen, wenn du die Schritte des [Ausbildungsprogramms](#) durchgeführt hast. Das Ausbildungsprogramm erfüllt die Anforderungen gemäss EASA.

#### EASA Part-FCL.810

«Wenn die Rechte einer LAPL(B) oder einer BPL unter VFR-Bedingungen bei Nacht ausgeübt werden sollen, müssen Bewerber mindestens 2 Schulungsflüge bei Nacht von mindestens jeweils einer Stunde Dauer absolvieren.»

Es bestehen keine Vorschriften über die Aufrechterhaltung der Flugerfahrung für die Nachtfahrt-Erweiterung. Hast du bereits eine Erweiterung für Nachtfahrten, dann wird dir diese Erweiterung bei der Umwandlung der Lizenz eingetragen. Dies kannst du bei der Umwandlung der Lizenz durch einen handschriftlichen Vermerk auf dem Formular beantragen.

### 20. Wann darf ich Fesselaufstiege machen?

Du darfst Fesseln, wenn du die Schritte des [Ausbildungsprogramms](#) durchgeführt hast. Das Ausbildungsprogramm erfüllt die Anforderungen gemäss EASA.

EASA Part-FCL.130.B respektive FCL.220.B

- a) «Die Rechte [...] sind auf ungefesselte Flüge beschränkt. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot mindestens 3 Ausbildungaufstiege in Fesselballonen absolviert hat.
- b) Die Absolvierung der zusätzlichen Ausbildung muss in das Bordbuch eingetragen und vom Lehrberechtigten unterzeichnet werden.
- c) Zur Aufrechterhaltung dieses Rechts müssen Piloten während der letzten 24 Monate mindestens 2 Flüge in Fesselballonen absolviert haben.
- d) Wenn der Pilot die Anforderung gemäss Buchstabe c nicht erfüllt, muss er die zusätzliche Zahl der Flüge in Fesselballonen in einem Flug mit Fluglehrer oder alleine unter der Aufsicht eines Lehrberechtigten absolvieren, um die Rechte zu erneuern.»

Hast du bereits die Erfahrung mit Fesselaufstiegen und möchtest die Erweiterung eingetragen haben, genügt es, diese bei der Umwandlung der Lizenz zu beantragen. Diese Erweiterung wird dann in die neue Lizenz eingetragen.

**21. Was muss ich tun, um meine Rechte auf eine andere Klasse zu erweitern (Beispiel: Gasballonfahren)?**

Du darfst Gasballonfahren, wenn du die Schritte des [Ausbildungsprogramms](#) durchgeführt hast. Das Ausbildungsprogramm erfüllt die Anforderungen gemäss EASA.

EASA Part-FCL.135.B respektive FCL.225.B

«Die Rechte [...] sind auf die Ballonklasse beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot in einer anderen Klasse bei einer ATO mindestens Folgendes absolviert hat:

- 1. 5 Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten oder
- 2. im Falle einer LAPL(B), wenn er seine Rechte auf Heissluft-Luftschiffe erweitern möchte, 5 Stunden Fahrausbildung mit einem Fluglehrer sowie
- 3. eine praktische Prüfung, bei der der Bewerber gegenüber dem Prüfer auch einen angemessenen Stand der theoretischen Kenntnisse in der anderen Klasse [...] nachweisen muss.»

**22. Was muss ich tun, um meine Rechte auf eine andere Gruppe innerhalb derselben Klasse zu erweitern (Beispiel: grösseren Heissluftballon fahren)?**

Du musst zwei Schulungsfahrten auf einem Ballon der entsprechenden Gruppe mit einem Lehrberechtigten machen, der selber über die Rechte für diese Gruppe verfügt, und dann musst du die nachfolgend aufgeführten Flugstunden als PIC nachweisen. Eine Ausbildungsfahrt auf einem Ballon einer grösseren Gruppe kann zugleich als Trainingsfahrt (im Rahmen des Erfüllens der fortlaufenden Flugerfahrung) anerkannt werden (siehe Frage 14 oben). Zudem musst du die Schritte des [Ausbildungsprogramms](#) durchgeführt haben. Das Ausbildungsprogramm erfüllt die Anforderungen gemäss EASA.

EASA Part-FCL.225.B

«Die Rechte einer BPL sind auf die Ballonklasse und -gruppe beschränkt, in der die praktische Prüfung absolviert wurde. Diese Beschränkung kann aufgehoben werden, wenn der Pilot

- a) [...]
- b) im Falle einer Erweiterung auf eine andere Gruppe innerhalb derselben Klasse von Ballonen mindestens Folgendes absolviert hat:
  - 1. 2 Schulungsflüge auf einem Ballon der betreffenden Gruppe sowie
  - 2. die folgenden Flugstunden als PIC auf Ballonen:
    - i. für Ballone mit einem Hülleninhalt zwischen 3'401 m<sup>3</sup> und 6'000 m<sup>3</sup> mindestens 100 Stunden;
    - ii. für Ballone mit einem Hülleninhalt zwischen 6'001 m<sup>3</sup> und 10'500 m<sup>3</sup> mindestens 200 Stunden;
    - iii. für Ballone mit einem Hülleninhalt über 10'500 m<sup>3</sup> mindestens 300 Stunden;
    - iv. für Gasballone mit einem Hülleninhalt über 1'260 m<sup>3</sup> mindestens 50 Stunden.»



## Spezielles zur Umsetzung in der Schweiz

### 23. Wie ist die Gewerbsmässigkeit in der Schweiz geregelt?

Mit Einführung der EASA-Grundlagenverordnung ([EU-Verordnung 216/2008](#)) ist seit 20. Januar 2011 auch in der Schweiz die Definition der «gewerblichen Tätigkeit» in der Luftfahrt wie folgt gültig: «Gewerbliche Tätigkeit bezeichnet den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.»

Das [BAZL](#) hat jedoch festgehalten, dass [Art. 100 LFV](#) weiterhin gilt und die folgende [Auslegung](#) Anwendung findet: Unter **Entgelt** fällt nur, was die bisher in [Art. 100 Abs. 1 LFV](#) aufgeführten Sachkosten übersteigt. Als Entgelt wird also nur eine geldwerte Leistung erachtet, die höher ist als die Kosten für Luftfahrzeugmiete, Treibstoff sowie Flugplatz- und Flugsicherungsgebühren. Von einem **Vertrag** geht das BAZL erst dann aus, wenn keine enge freund- oder verwandtschaftliche Beziehung zwischen dem Fluganbieter und dem Passagier besteht. **Kontrolle** hat ein Passagier gegenüber dem Fluganbieter dann, wenn es sich bei diesem um eine Gesellschaft oder einen Verein handelt und der Passagier stimmberechtigter Teilhaber (etwa Aktionär mit Stimmrecht bei der AG; Stammanteilsinhaber bei der GmbH) oder stimmberechtigtes Mitglied eines Vereines ist.

### 24. Wie sieht die Zukunft der Ballonfahrschulen in der Schweiz unter EASA aus?

Die theoretische und praktische Ausbildung/Weiterbildung muss in einer ATO (Approved Training Organisation) oder [DTO](#) (Declared Training Organisation) erfolgen. Für dich als Ballonpilotin oder Ballonpilot ergeben sich hier kaum Veränderungen. Du findest die in der Schweiz zugelassenen Ballonfahrschulen unter [www.sbav.ch](http://www.sbav.ch).

### 25. Was sind Refresher?

Die Refresherkurse stehen nicht im eigentlichen Zusammenhang mit EASA, sondern sind eine Weiterbildungsmaßnahme. Die Refresherkurse werden durch die [Ballonfahrschulen](#) durchgeführt, wobei das BAZL bestimmte Themen vorgeben kann. Die Refresherkurse finden ergänzend zum Sicherheitsseminar statt. Der SBAV wird zu diesem Thema weiter informieren.

## Offene Punkte der Umsetzung

### 26. Sind für uns Ballonpiloten sämtliche offenen Punkte geklärt?

Nein, denn die Einführung der EASA-Regulierungen ist ein laufender Prozess. Das BAZL arbeitet gemeinsam mit dem Aero-Club der Schweiz und dem SBAV daran, die allfällig noch offenen Fragen zu klären und Antworten auf neu auftauchende Themen zu finden.

So sind auch gewisse Informationen, die in der auf der Website des BAZL aufgeführten [Präsentation](#) enthalten sind, nicht mehr vollständig aktuell.

Zudem arbeitet die EASA bereits an der nächste Revision der Bestimmungen, die insbesondere auch für Ballone bei der Lizenzierung, der Zulassung und im Betrieb Erleichterungen bringen sollen (sog. [General Aviation Road Map](#)).

Der SBAV wird an dieser Stelle informieren, sobald weitere Informationen vorliegen.

## Fragen von Mitgliedern

Wir haben bisher die folgenden Fragen von Mitgliedern erhalten, und geben hier unsere Antworten und Abklärungen wieder.

**27. Ich darf derzeit keine Passagiere fahren, weil ich die 180-Tage-Regel nicht erfülle. Darf ich aber andere Piloten mit an Bord nehmen?**

Es ist unerheblich, ob ein Passagier eine Ballonlizenz hat, oder nicht – er bleibt ein Passagier, und der Pilot ist der PIC. Es gibt pro Ballon nur einen PIC, und die Verantwortlichkeiten zur Führung des Luftfahrzeugs sind unteilbar. Wenn du nicht berechtigt bist, Passagiere zu fahren, dann darfst du auch keine anderen Piloten als Passagiere mitnehmen, bis du die Bedingungen der 180-Tage-Regel wieder erfüllst (siehe Frage 16 oben).

**28. Unter der Annahme, dass ich in den Gruppen A und B fahren will und ich die Bedingung für Gruppe B erfülle (z.B. 10 Stunden und 20 Starts/Landungen, Trainingsfahrt in Gruppe B), jedoch nicht diejenigen für Gruppe A (z.B. nur 2 Stunden und 1 Start/Landung): darf ich dann (mindestens vorübergehend) nicht mehr in der Gruppe A fahren (d.h. nur noch mit den grösseren Ballonen)?**

Wer die fortlaufende Flugerfahrung auf einer grösseren Gruppe (siehe Frage 0 oben) erfüllt, darf automatisch auch die kleineren Gruppen fahren. Mit anderen Worten: wenn du die Recency-Bedingungen auf einem Gruppe B-Ballon erfüllst, dann darfst du auch Gruppe-A-Ballone fahren.

Diese Auffassung leitet sich aus dem Wortlaut von EASA Part-FCL.230.B ab, der ausdrücklich von «one class of balloons» spricht, in denen die Bedingungen der fortlaufenden Flugerfahrung zu erfüllen sind. Die Einschränkung unter EASA Part-FCL.230.B BPL(a)(3) ist in Analogie zu EASA Part-FCL.230.B BPL(c) so zu verstehen, dass dies nur eine Einschränkung nach oben, aber nicht nach unten in den Ballongrössengruppen bedeutet.

Achtung: Wenn du Passagiere beförderst, dann müssen zusätzlich auch bei jeder Fahrt die Bedingungen der 180-Tage-Regel erfüllt sein (siehe Frage 17 unten).

**29. Welche Unterschiede gibt es zwischen einer Ausbildungsfahrt und einer Trainingsfahrt?**

Eine Ausbildungsfahrt ist eine Fahrt im Rahmen der Ausbildung zum Erlangen einer Lizenz oder einer Lizenzerweiterung. Der Inhalt richtet sich nach dem Ausbildungsprogramm, entsprechend dem Ausbildungsstand des Schülers. Die Trainingsfahrt für die Aufrechterhaltung verfolgt einen anderen Zweck: sie dient zum Überprüfen des Wissens des Piloten, zum Wissens- und Erfahrungstransfer und zum Festigen der Erfahrung des (lizenzierten) Piloten.

**30. Wenn ein Pilot sowohl die Heissluftballon- als auch die Gasballon-Lizenz hält, wie verhält es sich mit der Trainingsfahrt beim laufenden Erfahrungsnachweis: Reicht eine Trainingsfahrt (entweder Heissluft- oder Gasballon), oder muss die Trainingsfahrt jeweils in beiden Klassen abgelegt werden?**

Gemäss ausdrücklicher Auskunft des BAZL genügt es, die Trainingsfahrt in einer der beiden Klassen (in der hauptsächlichen Lizenzklasse) abzulegen, auch wenn ein Pilot in beiden Klassen lizenziert ist. Diese Auslegung leitet sich gemäss BAZL direkt aus dem Wortlaut von EASA Part-FCL.230.B Ziffer 3 (bzw. für LAPL(B)-Lizenzen aus EASA Part-FCL-140.B Ziffer 3) ab (siehe Frage 13 oben).

**31. Kann ich die Trainingsfahrt auf einem Ballon irgendeiner Gruppe absolvieren?**

Es ist grundsätzlich zulässig, die Trainingsfahrt auf einem Ballon irgendeiner Ballongrössengruppe (siehe Frage 0 oben) zu absolvieren. Absolviert man jedoch die Trainingsfahrt auf einem Ballon, der einer kleineren Gruppe angehört, als die grösste, für die man selbst lizenziert ist, so gilt diese Trainingsfahrt nur als Nachweis für die entsprechende Gruppe (und alle kleineren); man erfüllt somit die Recency-Bedingungen für die grösseren Gruppen nicht. Absolviert man hingegen eine Ausbildungsfahrt auf einem Ballon einer grösseren Gruppe, als diejenige, für die man bereits lizenziert ist (siehe Frage 22 oben), so gilt diese Ausbildungsfahrt zugleich als Trainingsfahrt auch für die kleineren Gruppen.

**32. Muss es sich beim verwendeten Ballon bei einer Trainingsfahrt um einen Schulballon handeln?**

Grundsätzlich sind alle Fahrlehrer aufgrund ihrer Lizenz berechtigt, eine Trainingsfahrt (in den Gruppen, für die sie selbst lizenziert sind) abzunehmen und gegenüber einem Piloten zu bestätigen, dies auch ausserhalb der Regelungen und Dokumentationsanfordernisse einer DTO. Da bei einer Trainingsfahrt jedoch in jedem Fall gemäss Art. 3 Abs. 3 Kommandantenverordnung (SR 748.225.1) der Fahrlehrer als PIC angesehen werden kann, rät das BAZL ausdrücklich dazu, bei Trainingsfahrten den betreffenden privaten Ballon in einer DTO als Schulballon zu registrieren (wenn auch nur temporär) und so die Haftung des Fahrlehrers versicherungsmässig zu decken. Als (gemäss BAZL nicht unerwünschte) Konsequenz führt das dann auch dazu, dass sich der Fahrlehrer an die Vorgaben der entsprechenden DTO betreffend der Durchführung (Checklisten, Beurteilungsgrundlagen) und Dokumentation einer Trainingsfahrt zu halten hat, was bei allfälligen, späteren Unfalluntersuchungen auch für den betreffenden Piloten von Vorteil sein kann. Das BAZL begrüsst es, wenn die DTO entsprechende Grundlagen – mit Unterstützung des SBAV – schaffen.

**33. Was passiert, wenn bei einer Trainingsfahrt Mängel festgestellt werden?**

Zeigen sich auf einer Trainingsfahrt erhebliche Mängel beim Piloten, die aus Sicht des Fahrlehrers sicherheitsrelevant sind, so ist er berechtigt, die Bestätigung über die Durchführung der Trainingsfahrt nicht auszustellen. Sinnvollerweise wird daraufhin zur Behebung der Erfahrungsmängel eine Ausbildungsfahrt vereinbart oder die Trainingsfahrt neu angesetzt. Der Fahrlehrer ist darüber hinaus aufgrund der Vorschriften über das obligatorische Meldewesen ([Verordnung \(EU\) 376/2014](#)) allenfalls sogar verpflichtet, das BAZL zu orientieren.

## Weitere Fragen

Weitere Fragen können gerne an [info@sbav.ch](mailto:info@sbav.ch) gerichtet werden. Wir werden die Beantwortung der Fragen in die Wege leiten. Sofern die Antwort für weitere Mitglieder relevant ist, wird dieses FAQ um ergänzt. Der SBAV hat die Informationen sorgfältig zusammengestellt, übernimmt für die Richtigkeit der Angaben jedoch keine Haftung. Fehler können ebenfalls direkt an [info@sbav.ch](mailto:info@sbav.ch) gerichtet werden.

## Quellen

- [BAZL](#)
- [EASA](#)
- [EUR-Lex](#)
  - [EASA Part-FCL](#)
  - [EASA Part-MED \(Annex IV zur EU Verordnung \(EU\) Nr. 1178/2011\)](#)
  - [Verordnung \(EU\) 376/2014](#)