

LEARN TO FLY



**FLUGSCHULE
AUS- UND WEITERBILDUNGEN
FÜR PRIVAT- UND BERUFSPILOTEN**

EASA CH.ATO.0298



Abkürzungen

A	Airplane (Flächenflugzeug)
AOC	Air Operator Certificate
ATO	Approved Training Organisation
ATPL	Air Transport Pilot License
AuLaV	Aussenlandeverordnung
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
CPL	Commercial Pilot License
EASA	European Aviation Safety Agency
FAA	Federal Aviation Administration
FCL	Flight Crew License
FFS	Full Flight Simulator
FSTD	Flight Simulation Training Device
FT	Flight Time
H	Helicopter
HESLO	Helicopter External Sling Load Operation
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules

IR	Instrument Rating
LP	Language Proficiency
LPC	License Proficiency Check
ME	Multi Engine
MFD	Multi Functions Display
MOU	Mountain
NIT	Night
PIC	Pilot in Command
PPL	Privat Pilot License
REGA	Rettungsflugwacht
RTT	Rotor Turning Time
SE	Single Engine
SFAR73	Special Federal Aviation Regulation Nr. 73
TR	Type Rating
TRS	Type Rating Single Engine
VFAL	Verordnung Finanzhilfen für Ausbildungen in der Luftfahrt

BERN-BELP GRENCHEN

Tel.: +41 31 819 60 30
Mail: info@mountainflyers.ch
Whatsapp: +41 79 964 21 11

Basis Bern-Belp
Flugplatzstrasse 9
3123 Belp

Basis Grenchen
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Broschüre ausschliesslich die männliche Form verwendet. Diese schliesst selbstverständlich alle Geschlechter gleichermassen mit ein.

© 2025, Mountain Flyers 80 Ltd. Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, Vervielfältigung oder Verbreitung – auch auszugsweise –
nur mit schriftlicher Genehmigung der Flugschule.



UNSERE FLUGSCHULE

Mountainflyers – Ihre Adresse für Helikopterpilotenausbildung auf höchstem Niveau

Seit 1980 steht Mountainflyers für exzellente Pilotenausbildung. Im Laufe der Jahre haben wir unser Ausbildungsangebot kontinuierlich erweitert und gehören heute zu den wenigen unabhängigen Helikopterunternehmen in der Schweiz, die sowohl eine umfassende Ausbildungseinrichtung als auch einen professionellen kommerziellen Flugbetrieb betreiben. Unsere Organisation ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sowie der europäischen Luftfahrtbehörde (EASA) für alle Helikopterlizenzstufen anerkannt und zertifiziert.

Innovation ist Teil unserer DNA. Als stolzer Launch Customer von Loft Dynamics setzen wir neue Massstäbe in der Pilotenausbildung – mit modernsten Virtual Reality Simulatoren in Kombination mit realen Helikoptern.

Ob Sie den Einstieg in die Helikopterfliegerei planen oder bereits eine Lizenz besitzen und sich weiterbilden möchten, wir bieten Ihnen individuell zugeschnittene und kosteneffiziente Ausbildungspakete – von der Grundausbildung über Typenberechtigungen bis hin zu Spezialisierungen wie Gebirgsflug, Aussenlast- oder Nachtflug.

Unsere erfahrenen Fluglehrer bereiten Sie kompetent und regelkonform auf alle Prüfungen vor. Ergänzend bieten wir sämtliche erforderlichen Theoriekurse an – vom PPL(H) bis zur ATPL/IR(H), der höchsten Lizenzstufe mit Instrumentenflugberechtigung.

Bei uns stehen die einzelnen Flugschüler im Mittelpunkt. Wir fördern gezielt und individuell – stets mit höchstem Sicherheitsanspruch.

Unsere Leidenschaft für die Helikopterfliegerei, eine moderne Flotte, ein familiäres Umfeld und eine transparente Kommunikation zeichnen uns aus. Überzeugen Sie sich selbst – wir freuen uns, Sie als zukünftigen Flugschüler bei Mountainflyers willkommen zu heissen oder Sie weiter auszubilden, um Sie auf Ihrem Weg zu Ihren persönlichen Zielen zu begleiten.



Inhaber und Geschäftsführer
Tobias Zumsteg



INHALTSVERZEICHNIS

WIE WERDE ICH HELIKOPTERPILOT?	1
ÜBERSICHT AUSBILDUNGSANGEBOTE	2
UNSERE FLOTTE	3
VIRTUAL REALITY SIMULATOREN	7
SCHNUPPERFLUG / PROBELEKTION	8
PRIVATPILOT PPL(H)	9
BERUFSPILLOT CPL(H) MODULAR	12
GEBIRGSFLUGAUSBILDUNG MOU(H)	17
TYPENBERECHTIGUNGEN TR (TYPE RATING)	18
NACHTFLUGAUSBILDUNG NIT(H)	20
UNTERLASTPILOTENAUSBILDUNG HESLO	21
FLUGLEHRER FI(H)	23
GEBIRGSFLUGLEHRER FI(H) MOU LIMITED TO 2'000 AMSL	25
GEBIRGSFLUGLEHRER FI(H) MOU	26
INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG IR(H)	27
KONVERTIERUNG VON LIZENZEN	29
AUSBILDUNGSPAKETE	31
FINANZIERUNGSMÖGLICHKEIT VFAL	33

WIE WERDE ICH HELIKOPTERPILOT?

Oft beginnt der Weg ins Cockpit mit einem Traum und führt Schritt für Schritt zur Karriere als Berufspilot. Ob Sie gerade erst Interesse am Fliegen entwickeln oder bereits konkrete Pläne verfolgen: Hier erhalten Sie einen Überblick über mögliche Ausbildungswege.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten und Kombinationen – gemeinsam finden wir den Ausbildungsweg, der am besten zu Ihnen passt. Die genauen Voraussetzungen, Berechtigungen und Ausbildungsinhalte pro Stufe werden in dieser Broschüre im Detail erklärt.

SCHNUPPERFLUG



Schnupperflug / Informationsgespräch

- Probelektion mit einem Fluglehrer und Eignungsabklärung
- Besprechung der Ausbildungsmöglichkeiten und individuelle Planung eines massgeschneiderten Ausbildungsweges

siehe Seite 8

Buchen Sie Ihren Schnupperflug.



PPL(H)



Privatpilotenlizenz PPL(H)

- Theorieausbildung: 9 Fächer, Prüfungen beim BAZL
- Grundkurs pro Helikoptertyp
- VFR-Kommunikation Kurs und Prüfung
- English Language Proficiency
- Medical Klasse 2 (Klasse 1, wenn Ziel CPL(H))
- Praxisausbildung (mind. 45 h RTT) und Skill Test

siehe Seite 9

Starten Sie Ihre fliegerische Laufbahn.



STUNDENAUFBAU



Stundenaufbau

- Um mit der CPL(H)-Ausbildung zu beginnen, sind 155 Stunden Erfahrung Voraussetzung. Diese können auf verschiedene Wege erreicht werden:
- Private Charterflüge
 - Typenumschulungen TR(H) auf andere Helikoptertypen siehe Seite 18
 - Gebirgsflugausbildung MOU(H) siehe Seite 17
 - Nachtflugausbildung NIT(H) siehe Seite 20

Ideen zum Stundenaufbau.



CPL(H)



Berufspilotenlizenz CPL(H)

- Theorieausbildung CPL(H) oder ATPL(H) IR/VFR: 13 Fächer, Prüfungen beim BAZL
- Nachtflugausbildung NIT(H) kann vor Beginn der CPL(H)-Ausbildung (mind. 15 h RTT) oder integriert (mind. 5 h RTT) stattfinden
- Praxisausbildung (mind. 30 h RTT) und Skill Test

siehe Seite 12

Machen Sie Ihre Leidenschaft zum Beruf.



ZUSATZAUSBILDUNG



Zusatzausbildungen

- Auch nach dem Erwerb der CPL(H) ist es sinnvoll, zusätzliche Ausbildungen zu absolvieren, um die fliegerischen Fähigkeiten zu erweitern und das Einsatzspektrum zu vergrössern.
- Gebirgsflug MOU(H), wenn nicht bereits nach PPL(H) Seite 17
 - Typenumschulungen TR(H) auf andere Helikoptertypen siehe Seite 18
 - Unterlastpilotenausbildung HESLO (Teil 1 und 2) siehe Seite 21
 - Fluglehrer FI(H) siehe Seite 23
 - Gebirgsfluglehrer FI(H) MOU siehe Seite 25

Erweitern Sie Ihre fliegerischen Fähigkeiten.





ÜBERSICHT AUSBILDUNGSANGEBOTE

ANGEBOT			VORAUS- SETZUNG	AUSBILDUNGSINHALT		
Kurs	Praxis	Theorie		Flugstunden ²	davon auf Simulator	Zeitaufwand Theorie
Privatpilot PPL(H)	•	•	Keine	45 h	5 h	Keine Vorgaben
Berufspilot CPL(H) modular	•	•	155 h	30 h	10 h	250 h ³
Berufspilot CPL(H) modular mit ATPL(H)/VFR Theorie	•	•	155 h	30 h	10 h	550 h ³
Berufspilot CPL(H) modular mit ATPL(H)/IR Theorie	•	•	155 h	30 h	10 h	650 h ³
Nachtflug NIT (auf Basis PPL)	•	•	100 h	15 h	10 h	5 h
Gebirgsflug MOU(H)	•	•	100 h	25 – 30 h		14 h
Type Rating TRS(H)	•	•	Mind. PPL(H)	3 – 12 h	Je nach Typ	Grundkurs
HESLO 1 & 2	•	•	CPL(H) & 300 h PIC	5 – 13 h		5 – 10 h
Fluglehrer FI(H)	•	•	250 h	30 h	5 h	125 h
Gebirgsfluglehrer FI MOU(H) bis 2'000 m	•	•	1'000 h	8 h		5 h
Gebirgsfluglehrer FI MOU(H) unrestricted	•	•	1'500 h	8 h		14 h
Konvertierung einer Drittstaaten- zu einer EASA-Lizenz	•	•	Je nach Lizenz	Nach Aufwand	Nach Aufwand	Nach Aufwand
Instrument Rating IR		•	50 h Cross Countryals PIC	55 h	40 h	150 h ³
VFR-Kommunikation / Voice (extern) ⁴						21-27 h
Grundkurs		•				Je nach Helityp
Pre-Entry Kurs Multi Engine		•				Nach Aufwand

¹ Die Angaben beziehen sich auf die Total Flight Time. Zusätzliche Anforderung werden pro Kapitel genauer erklärt.

² Minimale Vorgabe gem. EASA bei Abschluss der Lizenz in Rotor Turning Time RTT. Mountainflyers verrechnet Flight Time FT.

³ Davon sind mind. 10 % Präsenzunterricht obligatorisch.

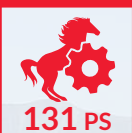
⁴ Die VFR-Kommunikation wird im Klassenzimmer mit simulierten Flügen erlernt.



Anzahl



Speed



Leistung

Leergewicht: 380 kg
Zuladung: 236 kg
Motor: Lycoming O-360
Hubraum: 5900 ccm
Zylinder: 4
Reichweite: 400 km
Herstellungsland: Robinson Helicopter Company, USA



ROBINSON R22 BETA II

Der Robinson R22 ist der am meisten genutzte Schulungshelikopter weltweit und ist der Einstieg in die Pilotenkarriere für unzählige Flugschüler. Der zweisitzige Helikopter mit einem Lycoming Kolbenmotor eignet sich hervorragend für die Grundausbildung. Die Flugschüler lernen während ihrer Ausbildung mit dem geringen Eigengewicht und der limitierten Leistung dieses Helikopters umzugehen. Dies wirkt sich bei einer Umschulung auf einen grösseren und leistungsstärkeren Helikoptertyp sowie bei der Gebirgsausbildung sehr vorteilhaft aus.

ROBINSON R44 RAVEN II



Anzahl



Speed



Leistung

Leergewicht: 662 kg
Zuladung: 427 kg
Motor: Lycoming IO-540
Hubraum: 8800 ccm
Zylinder: 6
Reichweite: 550 km
Herstellungsland: Robinson Helicopter Company, USA

Der viersitzige Helikopter mit einem Lycoming Kolbenmotor ist deutlich leistungsstärker als der R22. Für die Ausbildung von etwas grösser gewachsenen Piloten bietet der R44 das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Dank seines ruhigen Flugverhaltens und des leistungsstarken Motors, eignet sich der Robinson R44 sowohl für die Grundausbildung als auch für Zusatzausbildungen, beispielsweise das Fliegen im Gebirge. Wenn Sie nach der Pilotenausbildung den R44 für Rundflüge bei uns mieten, haben alle Passagiere stets einen Fensterplatz mit guter Rundumsicht. Seit seiner Einführung ist der Robinson R44 der meistverkaufte Helikopter weltweit!

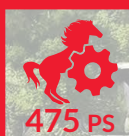




Anzahl



Speed



Leistung

Leergewicht: 1060 kg
 Zuladung: 600 kg
 Turbine: Turbomeca Arrius 2R
 Reichweite: 600 km
 Herstellungsland: Bell Textron, USA

BELL 505 JET RANGER X

Der Bell 505 Jet Ranger X ist ein fünfsitziger, einmotoriger Turbinenhelikopter, welcher 45 Jahre nach dem legendären Bell 206 Jet Ranger als dessen Nachfolger von Bell Helicopter zertifiziert wurde. Der Bell 505 ist mit seinem flachen Boden und dem vergrösserten Kabinenvolumen ideal für Rundflüge, Ausbildungen und Arbeitsflüge geeignet.

Ausgerüstet ist der neuste Helikopter von Bell mit einem Triebwerk vom Typ «Turbomeca Arrius 2R» inkl. einer komplett autonomen und voll automatischen Turbinensteuerung (Full Authority Digital Engine Control, FADEC). Zudem wurde mit dem Garmin 1000 ein vollumfängliches Glascockpit der neusten Generation integriert. Die grosszügige Kabine und die grossen Fenster garantieren eine grossartige Rundumsicht. Die fünf gleichwertigen Sitze tragen wesentlich zu maximalem Komfort bei.

BELL 407 GXI

Die dynamischen Fähigkeiten des Bell 407GX i haben ihm den Ruf eines zuverlässigen und vielseitigen Helikopters eingebracht. Er überzeugt besonders durch die schnelle Fluggeschwindigkeit, wobei er den ruhigen und stabilen Flugeigenschaften treu bleibt.

Der Bell 407 GX i verfügt über insgesamt 6 Passagiersitze und bietet eine hervorragende Rundumsicht. Bei Mountainflyers wird der Helikopter für Rund-, Taxi- und Transportflüge eingesetzt. Der Bell 407 GX i verfügt über eine komplett autonome digitale Turbinensteuerung (FADEC), welche den Workload des Piloten reduziert und das Risiko von Turbinenschäden auf ein Minimum beschränkt. Wie sein kleiner Bruder, der Bell 505, ist der Bell 407 GX i mit modernster Garmin 1000 Avionik ausgestattet. Das Garmin 1000 vereint Navigation, Flug- sowie Triebwerksparameter und Funkkommunikation auf zwei grossen Displays. Dies macht das Cockpit übersichtlich und erleichtert die Arbeit des Piloten.



Anzahl



Speed



Leistung

Leergewicht: 1200 kg
 Zuladung: 1060 kg
 Turbine: Rolls-Royce 250-C47-E/4
 Reichweite: 600 km
 Herstellungsland: Bell Textron, USA





Anzahl



Speed



Leistung

Leergewicht: 1290 kg

Zuladung: 960 kg

Turbine: Turbomeca

Arriel 2D

Reichweite: 660 km

Herstellungsland: Airbus Helicopter,
Frankreich

AIRBUS AS350B3E / H125 « ECUREUIL »

Der Airbus H125 kann vielseitig eingesetzt werden, was ihn international zu einem der wichtigsten Helikopter macht. Die «Ecoreuil»-Familie entstand in den 70er-Jahren beim französischen Hersteller Aerospatiale (später Eurocopter, heute Airbus Helicopters) und erfreut sich heute noch grosser Beliebtheit.

Der sechs- bis siebensitzige Helikopter mit einem Turbomeca Turbinentriebwerk, bekannt unter dem Namen «Ecoreuil», wird in der Schweizer Helikopterindustrie am meisten eingesetzt. Sein Einsatzspektrum deckt beinahe alle Bereiche der Helikopterfliegerei ab. Wir setzen das «Ecoreuil» im Bereich des Personentransports als auch für Unterlasttransporte ein. Wenn die Absicht besteht, bei einem Helikopterunternehmen angestellt zu werden, ist eine Typenberechtigung auf den H125 unumgänglich.







VIRTUAL REALITY SIMULATOREN

Innovation und Nachhaltigkeit liegen uns besonders am Herzen.

Unsere Kernkompetenz ist die Ausbildung – seit über 45 Jahren bilden wir mit grosser Freude zukünftige Helikopterpiloten über alle Lizenzstufen aus.

Mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit, Sicherheit, Effizienz, Reduktion von Lärm- und CO₂-Emissionen und einem State-of-the-Art-Training, verfügen wir als weltweit erstes Unternehmen über zwei Virtual Reality Simulatoren der Firma Loft Dynamics und integrieren diesen wichtigen Fortschritt frühzeitig in die Ausbildung. Die Simulatoren sind von der EASA (European Aviation Safety Agency) zertifiziert und zugelassen. Sie eignen sich hervorragend für erste Flugstunden sowie wetter- und zeitunabhängige, kostengünstige, umweltfreundliche und risikofreie Trainings. In enger Zusammenarbeit mit den europäischen und nationalen Behörden sowie der Herstellerfirma gestalten wir die Zukunft der Helikopterpilotenausbildung innovativ, nachhaltig und effizient.

Mit der VR-Brille tauchen Sie in die virtuelle Welt der Helikopterfliegerei ein und erleben mit der beweglichen Plattform ein unglaublich realistisches Flugverhalten. Damit trainieren Sie, unabhängig von Wetter und Tageszeit, umweltfreundlich und ohne Risiko selbst anspruchsvollste Flugverfahren. Dadurch erhöhen Sie Ihre Flugfertigkeiten markant. Je nach Lizenzstufe kann ein beträchtlicher Teil der vorgegebenen Flugstunden auf dem Simulator geflogen und an die Ausbildung angerechnet werden. Sie profitieren von einer qualitativ hochwertigen und zugleich erschwinglichen Ausbildung.



Entdecken Sie unsere
Simulatoren in Aktion!





SCHNUPPERFLUG / PROBELEKTION

Erfüllen Sie sich Ihren Traum und erleben Sie das einzigartige Gefühl, einen Helikopter selbst zu fliegen!

Während eines Schnupperfluges übernehmen Sie als Pilot das Steuer – selbstverständlich in Begleitung und unter Aufsicht eines erfahrenen Fluglehrers. Der Fluglehrer übergibt Ihnen zunehmend mehr Kontrolle über den Helikopter. Sie können verschiedene Flugmanöver wie Landungen und Schwebeflug selbst ausprobieren. Die Koordination aller Steuerungselemente ist hierbei eine grosse Herausforderung. Können Sie den Helikopter im Schwebeflug an Ort und Stelle halten? Nehmen Sie die Herausforderung an – ein Schnupperflug ist ein intensives und unvergessliches Erlebnis.

Die Faszination des Fliegens wird Sie zweifelsohne fesseln. Vor der Entscheidung über den Beginn der Helikopter-pilotenausbildung empfehlen wir allen Interessenten eine Probelektion zu absolvieren. Bei diesem Flug erhalten Sie einen ersten Einblick über den späteren Ausbildungsablauf. Vorab gibt es eine theoretische Einführung. Dort erlernen Sie in kurzer Zeit wichtige und grundlegende Verhaltensweisen rund um den Helikopter. Falls Sie eine Helikopter-pilotenausbildung anstreben, wird die Flugzeit des Schnupperfluges voll an die Ausbildung angerechnet. Gerne können wir den Schnupperflug auch mit einem unverbindlichen Informationsgespräch verbinden, bei dem Sie einen Einblick in unsere Flugschule erhalten und kompetent durch unsere Fluglehrer beraten werden.





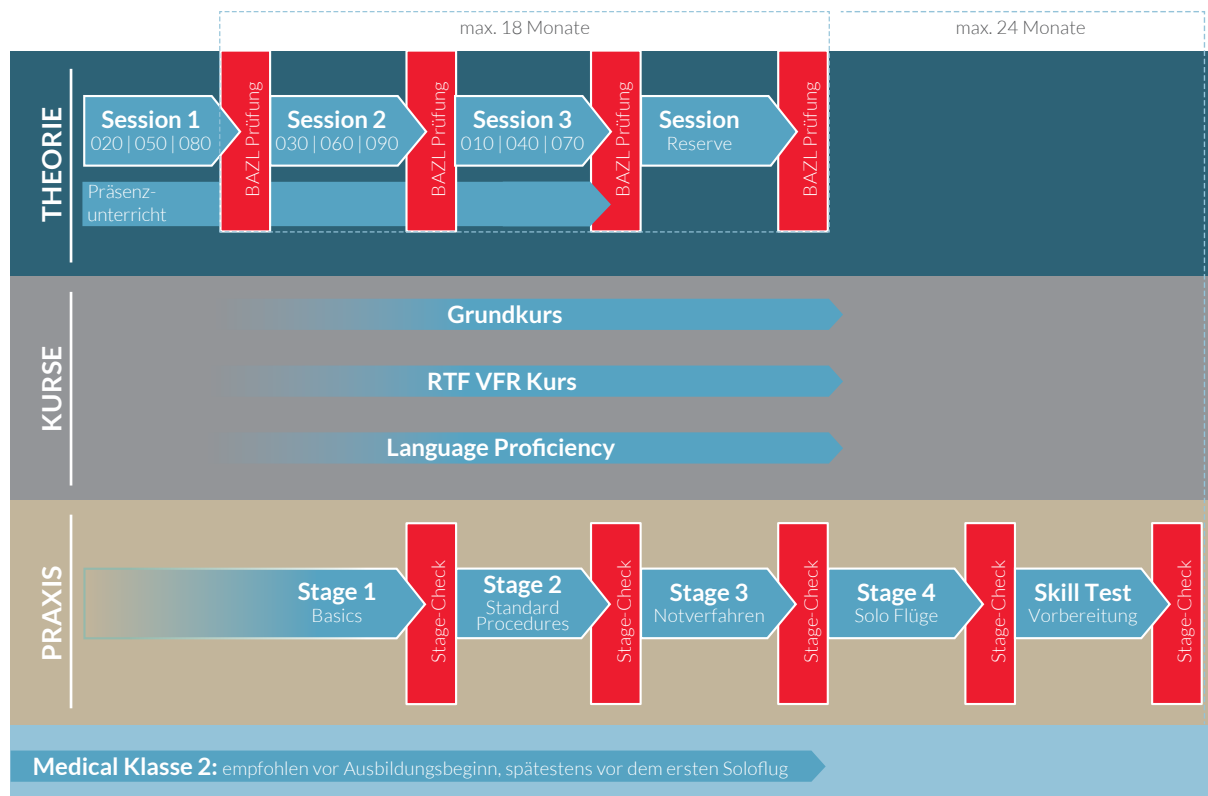
PRIVATPILOT PPL(H)

Die Privatpilotenausbildung kann jederzeit begonnen werden und dauert berufsbegleitend, je nach Intensität ca. 6 bis 12 Monate. Sie besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Mit dem Abschluss der PPL(H)-Lizenz ist der Inhaber berechtigt, private unentgeltliche Flüge durchzuführen. Die Eckpunkte der Ausbildung sind Landungen im Gelände, Navigationsflüge, Notverfahren, erster Soloflug und die Alpeinweisung.

VORAUSSETZUNGEN

Mindestalter	16 Jahre bei Beginn, 17 Jahre bei der Prüfung (mit Einverständnis des gesetzlichen Vertreters)
Medical	Klasse 2 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL

ABLAUF



THEORETISCHE AUSBILDUNG

Für den Erwerb einer Pilotenlizenz muss eine Theorieprüfung gemäss den Richtlinien der Europäischen Luftfahrtbehörde EASA absolviert werden. Die bestandene Theorieprüfung ist Voraussetzung für die Zulassung zur praktischen Prüfung. Die theoretische Ausbildung umfasst neun Hauptfächer. Sie teilen sich in fünf «allgemeine» und vier «helispezifische» Fächer auf. Die allgemeinen Fächer beinhalten das Basiswissen, welches für jegliche fliegerische Tätigkeit, egal ob angehender Helikopterpilot, Flächenflieger oder Ballonfahrer, identisch ist. Die «helispezifischen» Fächer beziehen sich auf die Grundlagen des Helikopters und gehen auf dessen Besonderheiten ein.

Fächer

Allgemeine Fächer

010	Luftrecht
040	Menschliches Leistungsvermögen
050	Meteorologie
060	Navigation
090	Kommunikation

Helispezifische Fächer

020	Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse/ Instrumentation
030	Flugleistung und Flugplanung
071	Betriebliche Verfahren
082	Grundlagen des Fluges

Theorieprüfungen

Jedes Theoriefach wird durch eine eigene Theorieprüfung abgeschlossen. Diese werden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL gemäss den Vorgaben der EASA abgenommen. Es können am gleichen Tag (eine Session) mehrere Theorieprüfungen geschrieben werden. Für die Stufe PPL(H) gibt es keine maximale Anzahl an Sessions. Jedes Fach kann jedoch maximal dreimal wiederholt werden.

Wir empfehlen alle Fächer auf drei Sessions zu verteilen. An der BAZL-Prüfung müssen mindestens 75% der Maximalpunktzahl pro Fach erreicht werden, um die Prüfung zu bestehen. Ab der ersten Prüfungssession beträgt der Zeitraum maximal 18 Monate, um alle Theoriefächer abzuschliessen. Ab dem letzten bestandenen Theoriefach muss die praktische Ausbildung innerhalb von 24 Monaten abgeschlossen werden.

Prüfungssprache

Auf PPL(H)-Stufe können Sie zwischen Deutsch, Französisch, Englisch und Italienisch wählen.

Präsenzunterricht

Bei der PPL(H) Grundausbildung sind 10 Stunden Theorieunterricht vor Ort oder virtuell über Teams obligatorisch.

Anrechenbare Theorie

- mit LAPL(H): alle Fächer
- mit PPL(A): allgemeine Fächer: 010, 040, 050, 060 und 090

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

7 h	Basisausbildung	Wissen rund um den Helikopter, Schweben, Lagefliegen / Grundlagen
15 h	Standardverfahren	Aussenlandungen, Navigationsflüge, Schräghanglandungen etc.
8 h	Notverfahren	Autorotationen, Triebwerksausfall, Schwebenotfall etc.
10 h	Soloflüge	Schweben, Lokale Flüge, Navigationsflüge
5 h	Prüfungsvorbereitung	Wiederholung aller Manöver

Von den 45 Stunden können für die Privatpilotenausbildung 5 Stunden auf unserem EASA-zertifizierten Simulator geflogen werden. Mehr Informationen dazu finden Sie im 5-Stunden-Starterpaket siehe Seite 31.

Anrechenbare Praxis

- mit PPL(A): Total 10 % der PIC (Pilot in Command) Zeit, jedoch max. 6 h

Grundkurs (pro Helikoptertyp) und Awareness Kurs

Der Grundkurs ist ein obligatorischer Bestandteil der PPL(H)-Grundausbildung sowie einer Umschulung auf einen neuen Helikoptertypen. Im Grundkurs werden die technischen Besonderheiten des entsprechenden Helikoptertypen ausführlich behandelt. Im Awareness Kurs werden die Eigenheiten eines Zweiblatt Rotorsystems geschult. Informationen zum Inhalt der Kurse finden Sie im Kapitel «Typenberechtigungen» siehe Seite 18.

VFR-Kommunikation

In der Luftfahrt wird über Funk vorwiegend in der englischen Sprache kommuniziert. Um eine reibungslose und korrekte Kommunikation mit der Flugverkehrsleitung sicher zu stellen, wird eine Berechtigung für die VFR-Kommunikation (Flugfunk / Voice) benötigt. Die Voice-Ausbildung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Die Theorie wird im Fach 090 (Kommunikation) vermittelt und wird, wie die anderen Theoriefächer, beim BAZL durch eine Theorieprüfung abgeschlossen. Die praktische Voice-Ausbildung findet in der Regel im Klassenzimmer statt. Dort werden verschiedene Flüge simuliert und die gängigsten Flugfunkverfahren geübt. Bei der praktischen Prüfung wird im Klassenzimmer ein simulierter Flug durchgespielt. Der Kandidat hat die Rolle des Piloten, während die Prüfer die Rollen verschiedener Flugverkehrsleitstellen (Tower, Ground, Information etc.) übernehmen. Die Anwärter müssen dabei zeigen, dass sie die Standard-Phraseologie der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sowie die geltenden Bestimmungen und Verfahren kennen und beherrschen.

Die praktische Voice-Ausbildung wird hauptsächlich für die englische Sprache angeboten. Bei Bedarf besteht die Möglichkeit die VFR-Kommunikation in deutscher Sprache abzuschliessen. Piloten mit einem deutschsprachigen Voice-Eintrag dürfen jedoch nur auf Flugplätzen landen und starten, welche auch mit einer deutschen Voice bedient werden.

Englischkenntnisse (Language Proficiency)

Im fliegerischen Alltag gibt es Kommunikationsfälle, welche nicht durch die Standard-Phraseologie abgedeckt sind. Um in solchen Situationen eine ausreichende Verständigung zwischen den Fluglotsen und dem Piloten zu gewährleisten, müssen hinreichende Englischkenntnisse vorhanden sein. Diese Sprachkenntnisse müssen in einer sogenannten «Language Proficiency (LP)»-Prüfung nachgewiesen werden. Um an der Prüfung teilzunehmen, muss die Voice-Ausbildung vorgängig abgeschlossen sein. Die initiale LP-Prüfung besteht aus einem schriftlichen und einem mündlichen Test. Die Prüfung gilt als bestanden, wenn auf einer Bewertungsskala von 1 bis 6 mindestens das Level 4 erreicht wird. Bei einem Level 4, muss dieses alle vier Jahre durch einen mündlichen Check bestätigt werden. Wie bei der praktischen VFR-Kommunikation-Prüfung besteht auch hier die Möglichkeit, eine Deutsche Language Proficiency zu erlangen. Es gelten dann dieselben Einschränkungen wie beim Abschluss einer deutschsprachigen Voice (siehe oben).

BERECHTIGUNG UND GÜLTIGKEIT

Berechtigung nach Abschluss der PPL(H)-Ausbildung

Ein Privatpilot darf im Rahmen seiner PPL(H) Lizenz unentgeltlich mit Passagieren fliegen und Aussenlandungen, unter Berücksichtigung der Schweizer Aussenlandeverordnung (AuLaV), machen.

Aufrechterhaltung der Lizenz

Die Lizenz verfällt nie, nur die Type Ratings und das Medical. Jedes erworbene Type Rating (Typenberechtigung) ist in der Lizenz eingetragen und muss entsprechend aufrechterhalten und/oder erneuert werden:

- mind. 2 h RTT pro Helikoptertyp innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit
> jährlicher License Proficiency Check LPC gemäss Type Rating-Eintrag in der Lizenz mit einem BAZL-Examiner
- oder mind. 6 h RTT PIC pro Helikoptertyp innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit
> jährlicher Trainingsflug mit Fluglehrer FI(H)
- gültiges Medical Klasse 2





BERUFSPILLOT CPL(H) MODULAR

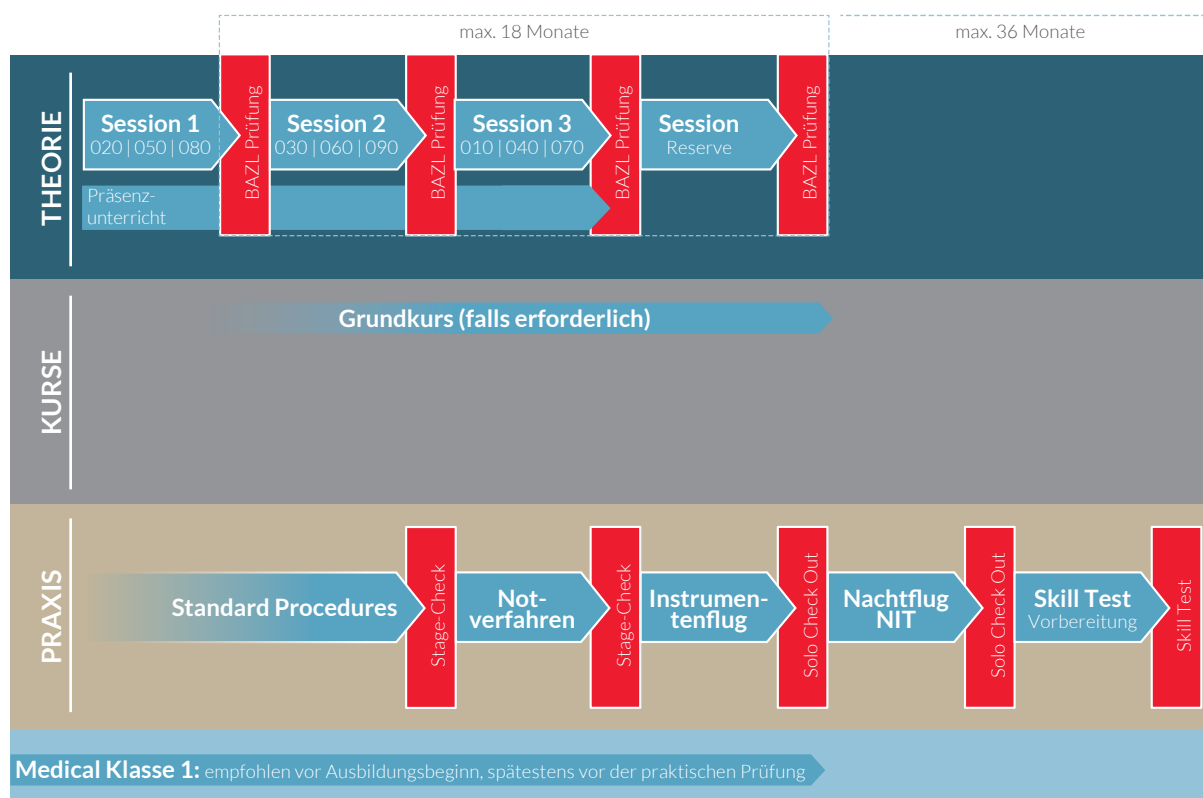
Die Berufspilotenlizenz ist für viele ein Traum. Mit der CPL(H) Ausbildung öffnen sich Türen in verschiedene Bereiche der Helikopterfliegerei.

VORAUSSETZUNGEN

Mindestalter	18 Jahre bei der Prüfung
Medical	Klasse 1 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Flugerfahrung	155 Stunden Total Flugzeit, davon 50 h PIC und 10 h Cross Country bei Beginn der Ausbildung*
Lizenz	Gültige PPL(H) Lizenz bei Beginn der Ausbildung
Standortbestimmung	Eignungstest in folgenden Fachgebieten: Mathematik, Geografie, Englisch, Physik, Trigonometrie, Logik

* Anrechenbare Flugerfahrung:
mit PPL(A): 20 h | mit CPL(A): 50 h | mit Segelfuglizenz: 10 h

ABLAUF



THEORETISCHE AUSBILDUNG

Bei der theoretischen Ausbildung wird zwischen der **CPL(H)** und der **ATPL(H)VFR/IR** unterschieden. Beide Varianten erfüllen die Bedingungen zum Abschluss einer Berufspilotenlizenz.

CPL(H) | Commercial Pilot License (Helicopter)

Die Berufspilotenlizenz mit CPL(H)-Theorie berechtigt, kommerzielle Flüge in der Schweiz durchzuführen.

Diese Theoriestufe ist ausreichend, um in der Schweiz beruflich zu fliegen ohne Ambitionen auf grössere Helikopter zu wechseln oder den Instrumentenflug zu inkludieren.

ATPL(H)/VFR | Air Transport Pilot License (Helicopter) / Sichtflug

Nach bestandener ATPL/VFR(H)-Theorie und abgeschlossener praktischer CPL(H)-Prüfung, erhält der Kandidat ein sogenanntes «frozen ATPL». Die ATPL/VFR(H)-Lizenz wird erst dann ausgestellt, wenn folgende Kriterien innerhalb von sieben Jahren erfüllt sind: 1000 Stunden Flugerfahrung inkl. 350 Stunden auf Multi Crew Helikopter sowie 100 Stunden Nachtflug-Erfahrung und 30 Stunden Instrumentenflug. Wenn diese Kriterien nicht innerhalb der vorgegebenen Frist erfüllt werden, heisst der Lizenz-Eintrag «CPL(H) mit ATPL(H)VFR-Theorie».

ATPL(H)/IR | Air Transport Pilot License (Helicopter) / Instrumentenflug

Grundsätzlich gelten dieselben Bestimmungen wie bei der ATPL(H)/VFR-Theorie. Bei der ATPL(H)/IR-Variante ist zusätzlich noch eine praktische IR(H)-Ausbildung notwendig. Die IR(H)-Theorie bleibt nach bestandener Theorieprüfung drei Jahre gültig. Innerhalb dieser Zeit muss die praktische IR(H)-Ausbildung absolviert werden. Ansonsten verfällt die IR(H)-Theorie und der Lizenzstatus wechselt zu einem ATPL(H)/VFR.

- > Es empfiehlt sich der Erwerb der höheren Theoriestufe ATPL(H). Eine abgeschlossene ATPL-Theorie wird heute bei vielen Helikopterunternehmen als Einstellungsbedingung oder zumindest als vorteilhafte Kompetenz aufgeführt – so auch bei der schweizerischen Rettungsflugwacht REGA. Im Vergleich zu der CPL(H) Theorie, erfordert die ATPL(H) Theorie nur einen verhältnismässig geringen Mehraufwand.

Fächer

Allgemeine Fächer

010 Air Law
 031 Mass & Balance
 033 Flight Planning
 040 Human Performance & Limitations
 050 Meteorology
 061 General Navigation
 062 Radio Navigation
 090 Communication

Helispezifische Fächer

021 Aircraft General Knowledge
 022 Instrumentation
 034 Performance
 070 Operational Procedures
 082 Principles of Flight

Theorieprüfungen

Jedes Theoriefach wird durch eine eigene Theorieprüfung abgeschlossen. Diese werden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, gemäss den Vorgaben der EASA, abgenommen. Es können pro Session mehrere Theorieprüfungen geschrieben werden. Jedes Fach kann maximal dreimal wiederholt werden. Für die Stufen CPL(H) und ATPL(H) können maximal sechs Prüfungssessionen besucht werden, um alle Fächer zu bestehen.

Wir empfehlen alle Fächer auf vier Sessionen zu verteilen. Somit verbleiben noch zwei Sessionen für allfällige Wiederholungen nichtbestandener Fächer. An der BAZL-Prüfung müssen mindestens 75% der Maximalpunktzahl pro Fach erreicht werden, um die Prüfung zu bestehen. Ab der ersten Prüfungssession beträgt der Zeitraum maximal 18 Monate, um alle Theoriefächer abzuschliessen. Ab dem letzten bestandenen Theoriefach muss die praktische Ausbildung innerhalb von 36 Monaten abgeschlossen werden.

Prüfungssprache

Die Prüfungssprache auf Stufe CPL(H) und ATPL(H) ist Englisch.

Präsenzunterricht

In Abhängigkeit der entsprechenden Theorieausbildung sind 35 bis 65 Stunden Präsenzunterricht (vor Ort oder virtuell) vorgeschrieben.

Anrechenbare Theorie

- Für CPL(H):
 - > mit CPL(A): allgemeine Fächer 010 / 031 / 033 / 040 / 050 / 060 / 090
- Für ATPL(H):
 - > mit ATPL(A): allgemeine Fächer 010 / 031 / 033 / 040 / 050 / 060 / 090
 - > mit CPL(H): Fächer 082 / 090

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Die Praktische Ausbildung beinhaltet mind. **30 Stunden Rotor Turning Time RTT** im Helikopter, davon ungefähr:

10 h	Visual: Standardverfahren	Aussenlandungen, Navigationsflüge, Szenarien basierte Übungen
8 h	Visual: Notverfahren	Autorotationen, Triebwerksausfall, Schwebenotfälle, Notverfahren
10 h	Instrumentenflug	Instrumentenflug Basis
2 h	Prüfungsvorbereitung	Wiederholung aller Manöver
5 h	Nachtflug*	Aussenlandungen, Navigation, Notverfahren

*Falls nicht vorher schon absolviert

Von den 30 Stunden können für die Berufspilotenausbildung 10 Stunden auf unserem EASA-zertifizierten Simulator geflogen werden.

Anrechenbare Praxis

- mit IR(H): 10 h Instrumentenflug
- mit IR(A): 5 h Instrumentenflug

Technische Kurse

Wenn mit der CPL(H) Ausbildung eine neue Typenberechtigung erworben wird, gehört der technische Grundkurs (pro Helikoptertyp) mit zur praktischen Ausbildung. Informationen dazu finden Sie im Kapitel TR(H), siehe Seite 18.

BERECHTIGUNG UND GÜLTIGKEIT

Berechtigung nach Abschluss der CPL(H)-Ausbildung

Ein Berufspilot darf im Rahmen seiner CPL(H) Lizenz gegen Entgelt für eine zertifizierte Helikopterfirma fliegen und Aussenlandungen, unter Berücksichtigung der Schweizer Aussenlandeverordnung (AuLaV), machen.

Aufrechterhaltung der Lizenz

Die Lizenz verfällt nie, nur die Type Ratings und das Medical. Jedes erworbene Type Rating (Typenberechtigung) ist in der Lizenz eingetragen und muss entsprechend aufrechterhalten und/oder erneuert werden:

- mind. 2 h RTT pro Helikoptertyp innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit
 - > jährlicher License Proficiency Check LPC gemäss Type Rating-Eintrag in der Lizenz mit einem BAZL-Examiner
- oder mind. 6 h RTT PIC pro Helikoptertyp innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit
 - > jährlicher Trainingsflug mit Fluglehrer FI(H)
- gültiges Medical Klasse 1









GEBIRGSFLUGAUSBILDUNG MOU(H)

Die Gebirgsausbildung MOU(H) ist die herausforderndste und für viele Piloten die schönste Ausbildung in der Helikopterfliegerei. Die Gebirgsfliegerei stellt eine besondere Herausforderung dar: Flugtaktik, wechselhafte Wetterbedingungen, frühzeitiges Erkennen der Leistungsgrenze des Helikopters, Einfluss der Höhe auf den Piloten, Verfahren und vieles mehr. All diese Punkte werden dem zukünftigen MOU(H)-Piloten von unseren erfahrenen und kompetenten Fluglehrern vermittelt. Diese anspruchsvolle Ausbildung wird nur in der Schweiz so umfassend und detailliert angeboten.

VORAUSSETZUNGEN

Flugerfahrung	100 Stunden Total Flugzeit bei Abschluss der Ausbildung
Lizenz	Gültige PPL(H) Lizenz bei Beginn der Ausbildung
Rating	Gültiges Type Rating bei Abschluss der Ausbildung

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Ein Teil der Gebirgsflugausbildung besteht aus Theorie, die 10 Stunden Präsenzunterricht umfasst. Grundlage des Unterrichts ist das Gebirgshandbuch der Swiss Helicopter Association.

Themen der Theorieausbildung

- Nationale Gesetzgebung
- Flugleistungen und Flugplanung
- Menschliches Leistungsvermögen
- Meteorologie / Aerologie
- Normal-, Spezial- & Notverfahren

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Die Ausbildung beginnt mit Gebirgslandungen in voralpinen Regionen bis 2000 m. Dabei werden Anflugtaktiken und Landungen im schwierigen Gelände als Vorbereitung für die höheren Landplätze geübt. Anschliessend werden offizielle Gebirgslandeplätze im Hochgebirge (bis 4100 m) angefliegen. Der Fokus liegt hierbei auf der verminderten Triebwerksleistung aufgrund der geringeren Luftdichte sowie auf den oft anspruchsvollen Wetterverhältnissen.

Der Aufwand für die Gebirgsflugausbildung beträgt ca. 25 bis 30 Flugstunden und beinhaltet:

- mind. 50 Landungen < 2'000 m.ü.M.
- mind. 150 Landungen auf 20 verschiedenen offiziellen Gebirgslandeplätzen
> davon mind. 50 Landungen auf 10 verschiedenen Plätzen >2'700 m.ü.M.

BERECHTIGUNG UND GÜLTIGKEIT

Berechtigung nach Abschluss der MOU(H)-Ausbildung

Nach der bestandenen BAZL-Prüfung erlangt der Kandidat einen MOU-Eintrag in einer nationalen Lizenz. Dieser Eintrag ist weltweit einzigartig und zeugt von einer fundierten Weiterbildung jedes Piloten. Für einen CPL(H)-Piloten in der Schweiz ist diese Ausbildung unabdingbar. Nach absolvierter Ausbildung ist der Pilot berechtigt, bei Arbeitsflügen Landungen auf jeglichen Höhen durchzuführen und bei touristischen Flügen wie Heliskiing alle Gebirgslandeplätze in der Schweiz anzufliegen.

Gültigkeit

Der Lizenzeintrag MOU verfällt nie. Damit die Berechtigung für Passagierflüge mit Landungen im Gebirge bestehen bleibt, muss der Pilot innerhalb der letzten 12 Monaten 50 Gebirgslandungen nachweisen oder einen jährlichen MOR (Mountain Recurrency Check) mit einem MOU(H)-Fluglehrer absolvieren.

TYPENBERECHTIGUNGEN TR (TYPE RATING)

Die Umschulung auf zusätzliche Helikoptertypen verbessert das fliegerische Niveau, erweitert das Einsatzspektrum und erhöht die Flugsicherheit. Ausgebildete Piloten können eine Umschulung auf allen unseren Helikoptertypen absolvieren. Anschliessend besteht die Möglichkeit, den jeweiligen Helikopter für die Durchführung von privaten Flügen zu mieten.

UNTERSCHIEDUNG IN ITR UND ATR

Bei Typenumschulungen wird zwischen «initial» und «additional» Type Ratings unterschieden.

Initial Type Rating ITR

Bei einem «Initial Type Rating ITR» absolvieren die Kandidaten ein erstes Type Rating auf einem Helikopter einer bestimmten Triebwerkart (Kolbenmotor oder Turbine). Dabei kann es sich beispielsweise um Piloten handeln, welche die Erstausbildung (Privatpilotenlizenz) auf einem Robinson R22 (Kolbenmotor) absolviert haben und nun auf einen Bell 505 (Turbine) umschulen.

Additional Type Rating ATR

Ein «Additional Type Rating ATR» beschreibt die Umschulung auf einen anderen Helikoptertyp mit der gleichen Triebwerkart (z.B. vom Robinson R22 auf den Robinson R44, beide mit Kolbenmotor). Im direkten Vergleich zum ITR ist das ATR weniger aufwendig und daher von kleinerem Umfang.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	Gültige Lizenz, mind. Stufe PPL(H)
Medical	Klasse 2 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Abschlussfrist	Die Ausbildung muss innert 6 Monaten abgeschlossen sein.

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Der theoretische Teil einer Typenberechtigung ist der Grundkurs und ggf. Awareness Kurs und muss pro Helikoptertyp gemacht werden. Der Kurs wird mit einer schriftlichen Prüfung abgeschlossen.

Grundkurs pro Helikoptertyp

Der Grundkurs ist ein obligatorischer Bestandteil einer PPL(H)-Grundausbildung sowie einer Umschulung auf einen neuen Helikoptertypen. Im Grundkurs werden die technischen Besonderheiten des entsprechenden Helikoptertypen ausführlich behandelt.

Die Grundlage dieses Kurses ist das Handbuch des Herstellers (Pilot Operating Handbook). Folgende Themenbereiche werden innerhalb von ca. 12–54 Stunden, je nach Komplexität des Systems, im Klassenunterricht erarbeitet:

- General Information
- Limitations
- Emergency Procedures
- Normal Procedures
- Performance
- Weight & Balance
- System Description
- Pre-flight-check



Awareness Kurs

Im Awareness Kurs werden gemäss SFAR 73 (Special Federal Aviation Regulation No. 73 der Federal Aviation Administration FAA) die Eigenheiten eines Zweiblatt-Rotorsystems geschult. Für Piloten, die einen Helikopter mit einem Zweiblatt-Rotorsystem fliegen, ist dieser Kurs sehr empfehlenswert. Für Robinson Piloten ist der Awareness Kurs obligatorisch und muss vor dem ersten Soloflug abgeschlossen werden. Im Klassenunterricht werden folgende Themenbereiche erarbeitet:

- Energy Management
- Mast Bumping
- Low Rotor RPM / Blade Stall
- Low G Hazards
- Rotor RPM decay

Der Awareness Kurs ist Bestandteil des Grundkurses und anschliessend für jeden Helikopter mit einem Zweiblatt-Rotorsystem anwendbar.

Multi Engine Pre-Entry Kurs

Damit ein Type Rating auf einen zweimotorigen Helikopter gemacht werden kann, ist ein Theorieabschluss gewisser Fächer auf Stufe ATPL(H) Voraussetzung. Mit abgeschlossener ATPL(H) Theorie ist dies erfüllt. Alternativ kann ein Multi Engine Pre-Entry Kurs absolviert werden. Diesen bieten wir im Selbststudium mit einigen Stunden Präsenzunterricht an.

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Die praktische Ausbildung beinhaltet, je nach Vorerfahrung und Komplexität des Systems, ca. 5 – 15 Flugstunden:

- Lagefliegen, Anflüge im Gelände, Notverfahren
- Soloflug
- Prüfungsvorbereitung
- Optional: Gebirgsflug, Flug mit maximalem Abfluggewicht

BERECHTIGUNG UND GÜLTIGKEIT

Berechtigung nach Abschluss von Typenberechtigungen/Type Ratings

Nach Abschluss der Typenberechtigung wird der entsprechende Helikoptertyp in die Lizenz eingetragen und darf somit geflogen werden.

Aufrechterhaltung der Lizenz

Die Lizenz verfällt nie, nur die Type Ratings und das Medical. Jedes erworbene Type Rating (Typenberechtigung) ist in der Lizenz eingetragen und muss entsprechend aufrechterhalten und/oder erneuert werden:

- mind. 2 h RTT pro Helikoptertyp innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit
 - > jährlicher License Proficiency Check LPC gemäss Type Rating-Eintrag in der Lizenz mit einem BAZL-Examiner
- oder mind. 6 h RTT PIC pro Helikoptertyp innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der Gültigkeit
 - > jährlicher Trainingsflug mit Fluglehrer FI(H)
- gültiges Medical Klasse 2



NACHTFLUGAUSBILDUNG NIT(H)

Mit dem Nachtflugeintrag in der Pilotenlizenz sind Flüge in der Nacht möglich, was sensationelle Erlebnisse garantiert. Besonders die eingeschränkte Sicht macht die Ausbildung zu einer spannenden Herausforderung.

In der Schweiz ist die Nachtflugausbildung nur während dem Winterhalbjahr möglich. Dank unseres EASA-zertifizierten Simulators können wir sowohl preislich interessante als auch umweltfreundliche Ausbildungsprogramme zusammenstellen.

Die Nachtflugausbildung ist eine Voraussetzung für den Erwerb der CPL(H)-Lizenz und kann entweder vor Beginn oder im Rahmen der CPL(H)-Ausbildung absolviert werden.

VORAUSSETZUNGEN

Flugerfahrung	100 Stunden Total Flugzeit nach PPL(H) bei Abschluss der Ausbildung 60 Stunden PIC 20 h Cross-Country-Flüge
Abschlussfrist	Die Ausbildung muss innert 6 Monaten abgeschlossen sein

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Die Nachtflugausbildung beinhaltet einen theoretischen Teil, welcher 5 Stunden Präsenzunterricht umfasst.

Themen der Theorieausbildung

- Nacht-Sichtflugregeln und physiologische Eigenschaften
- Wetterverhalten und Gefahren in der Nacht
- Instrumentierung
- Navigation und Beleuchtung
- Spezifische Faktoren

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Die ersten Stunden der Ausbildung können auch bei Tageslicht geflogen werden. Dabei wird der Instrumentenflug und die Radionavigation geschult. Anschliessend werden spezifische Nachteinsätze, Platzrunden und Notfälle trainiert:

5 h	Nachtflug	Aussenlandungen, Navigationsflüge, Notverfahren inklusive 5 Platzrunden im Soloflug
10 h*	Bei Tag oder Nacht	Instrumentenflug und Radionavigation, davon max. 5 h im Simulator

*Die 10 h Instrumentenflug und Radionavigation entfallen, wenn die NIT(H) mit der CPL(H) Ausbildung kombiniert wird.

BERECHTIGUNG UND GÜLTIGKEIT

Berechtigung nach Abschluss der NIT(H)-Ausbildung

Nach der bestandenen BAZL-Prüfung erlangt der Kandidat einen NIT-Eintrag in der Lizenz. Damit dürfen Nachtflüge ohne Aussenlandungen durchgeführt werden.

Gültigkeit

Der Lizenzeintrag NIT verfällt nie. Damit die Berechtigung ausgeübt werden darf, muss eine gültige Typenberechtigung vorliegen. Ausserdem muss der Pilot in den letzten 90 Tagen 3 Starts und Landungen nachweisen, davon mind. ein Start/ eine Landung in der Nacht.



UNTERLASTPILOTENAUSBILDUNG HESLO

Die HESLO (Helicopter External Sling Load Operations) Ausbildung ist eine Grundvoraussetzung für eine Arbeitsstelle als Transportpilot. Wir bieten die Ausbildung mit Fluglehrern an, die langjährige Transportflugerfahrung mitbringen. Die Ausbildung kann innert zwei bis drei Tagen abgeschlossen werden. Der erste Teil der Ausbildung (HESLO 1) berechtigt zur Durchführung von Transportflügen mit einer Leine von max. 20 Metern. Die weiterführende HESLO 2 Ausbildung hebt die Beschränkung der Leinenlänge auf.

HESLO 1

Bei der HESLO 1 Ausbildung wird der Umgang mit kurzer Leine bis max. 20 Meter erlernt und trainiert.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	Abgeschlossenes CPL(H) oder ATPL(H)
Flugerfahrung	mind. 300 h PIC, davon mind. 10 h PIC on type

Theoretische Ausbildung

Der theoretische Teil der Ausbildung umfasst ca. 8 Stunden. Es werden unter anderem folgende Themen bearbeitet:

- Flugverfahren
- Gefahren und Notfälle
- Vorbereitung der Lasten

Praktische Ausbildung

Die Flüge mit Spiegel und Vertical Reference werden mit folgenden Lasten ausgeübt: Baumstämme, Paletten, Netze, Big Bags etc.

Neben der Flugzeit ist bei der praktischen Ausbildung auch die Benützung des Materials und der Infrastruktur, sowie der Einsatz von zwei Flughelfern (nach Bedarf) inkludiert.

Teil 1	Training am Doppelsteuer	5 Stunden / 60 Rotationen
Teil 2	PIC unter Beaufsichtigung	3 Stunden / 40 Rotationen in 5 Missionen

Berechtigung

Nach Abschluss der Basisausbildung HESLO 1 Ausbildung ist der Pilot berechtigt, kommerzielle Transportflüge mit Unterlasten bis zu einer Maximalleinenlänge von 20 Metern durchzuführen.

HESLO 2

Nach Abschluss der HESLO 1, kann direkt mit der HESLO 2 Ausbildung begonnen werden. Dabei wird die Leinenlänge von 20 Metern auf unlimitierte Länge erweitert.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	Abgeschlossenes CPL(H) oder ATPL(H)
Flugerfahrung	mind. 300 h PIC, davon mind. 10 h PIC on type
Ausbildungen	Abgeschlossene HESLO 1 Ausbildung und mindestens 100 HESLO Rotationen

Theoretische Ausbildung

Der theoretische Teil der Ausbildung umfasst ca. 5 Stunden. Es werden unter anderem folgende Themen bearbeitet:

- Flugverfahren
- Gefahren und Notfälle
- Vorbereitung der Lasten

Praktische Ausbildung

Die Flüge mit Spiegel und Vertical Reference werden mit folgenden Lasten ausgeübt: Baumstämme, Paletten, Netze, Big Bags etc. mit Seillängen über 20 m.

Neben der Flugzeit ist bei der praktischen Ausbildung auch die Benützung des Materials und der Infrastruktur, sowie der Einsatz von zwei Flughelfern (nach Bedarf) inkludiert.

Teil 1	Training am Doppelsteuer	2 Stunden / 20 Rotationen
Teil 2	PIC unter Beaufsichtigung	3 Stunden / 30 Rotationen in 5 Missionen

Berechtigung

Nach Abschluss der HESLO 2 Ausbildung ist der Pilot berechtigt, kommerzielle Transportflüge mit Unterlasten ohne Längenbegrenzung der Leine durchzuführen.





FLUGLEHRER FI(H)

Fluglehrer bilden die Piloten von morgen aus und formen somit die Zukunft der Helikopterfliegerei.

Der Kurs ist nach den Anforderungen von EASA-FCL (Flight Crew Licence) aufgebaut und beinhaltet sowohl einen theoretischen als auch einen praktischen Teil.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	PPL(H) mit CPL(H)-Theorie oder CPL(H) Lizenz
Medical	Klasse 1 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Flugerfahrung	250 h Total Flugzeit auf Helikopter 100 h RTT (Rotor Turning Time) als PIC (Pilot in Command) 10 h Instrumentenflug, davon max. 5 h im Simulator 20 h VFR Cross Country
Pre-Entry Checkflug	Mit dem Head of Training oder Chief Flight Instructor

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Der theoretische Teil der Ausbildung ist aufgeteilt in einen «Teaching & Learning» Kurs und in Theorieunterricht.

Teaching & Learning

Beim Teaching & Learning Kurs wird mit einer Fachperson didaktische, methodische und pädagogische Bereiche erarbeitet, vertieft und mit Präsentationen abgeschlossen (25 h).

Theorieunterricht (Fachwissen)

Im theoretischen Teil (100 h) wird das Unterrichten der folgenden Fächer erlernt:

- Training Administration
- Operational Procedures
- Aircraft General Knowledge
- Air Law
- Principles of flight
- Navigation
- Air Law
- Flight Performance & Planning
- Meteorology

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Der praktische Teil der Ausbildung zum Fluglehrer beinhaltet 32 verschiedene Flugübungen gemäss EASA-FCL auf Basis einer PPL(H)-Ausbildung. Hier geht es hauptsächlich darum, das exakte Fliegen mit sämtlichen Checks und Briefings einem Flugschüler «step-by-step» zu vermitteln.

5 h	Stage 1	Grundlagen, Schwebeflug
10 h	Stage 2	Volten, Anflüge und Landungen, Navigation
13 h	Stage 3	Radionavigation, Instrumentenflug-Grundlagen, Notverfahren
Indiv.	NIT & Typenspezifisch	Nachtflug, Typenspezifische Verfahren
2 h	Prüfungsvorbereitung	

BERECHTIGUNG UND VORAUSSETZUNGEN

Berechtigungen nach Abschluss des FI(H) Kurses

Nach erfolgreichem Abschluss der Fluglehrerausbildung sind Sie berechtigt, zukünftige Helikopterpiloten in einer EASA-FCL (Flight Crew Licence) anerkannten Flugschule auszubilden.

VORAUSSETZUNG FLUGERFAHRUNG PRO TYP

Robinson Helicopter	Wer auf einem Robinson schulen möchte, muss mind. 50 Stunden Robinson-Flugerfahrung vorweisen können (Special Federal Aviation Regulation Nr. 73, SFAR73)
Andere Helikoptertypen	Es sind mind. 15 Stunden Flugerfahrung pro Typ vorgeschrieben oder ein Assessment of Competence mit einem BAZL Experten





GEBIRGSFLUGLEHRER FI(H) MOU LIMITED TO 2'000 AMSL

Die erste Stufe der kompletten Gebirgsfluglehrausbildung berechtigt, Gebirgslandungen bis 2'000 m.ü.M. zu unterrichten und ist eine grossartige Vorbereitung für die Gebirgsfluglehrer-Lizenz ohne Höhenbegrenzung FI(H) MOU «unrestricted».

Der Kurs wird individuell angeboten und kann intensiv oder blockweise absolviert werden. Während dieser Ausbildung kann der zukünftige MOU-Fluglehrer von der Erfahrung des Instructors profitieren und diese im weiteren Verlauf des Kurses selbst als «Instructor» anwenden. Der erfahrene Gebirgsfluglehrer simuliert im Rahmen des Kurses den Schüler.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	PPL(H) mit CPL(H)-Theorie oder CPL(H)-EASA Lizenz • mit FI(H) und MOU-Eintrag
Medical	Klasse 1 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Flugerfahrung	1'000 h Total Flugzeit auf Helikopter 500 Landungen > 1'100 m.ü.M 200 h als Fluglehrer

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Beim theoretischen Teil des Lehrgangs (ca. 5 Stunden) wird hauptsächlich auf die Besonderheiten des Fliegens in grosser Höhe sowie die Navigation im Gebirge eingegangen. Es werden folgende Themenbereiche behandelt:

- Meteorology
- Performance & Flight Planning
- Standard Procedures
- Human Performance
- Emergency Procedures
- Legal Aspects

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Beim praktischen Teil der Ausbildung simuliert der erfahrene Gebirgsfluglehrer den Schüler, wodurch die FI-Kenntnisse gefestigt werden. Die Flüge beinhalten mind. 50 Landungen im Gebirge (<2'000 m.ü.M.), spezifische Gebirgs-Flugverfahren und ausgeprägte Briefings/Debriefings.

BERECHTIGUNG

Als Gebirgsfluglehrer FI(H) MOU limited to 2'000 AMSL dürfen Gebirgslandungen bis max. 2'000 m.ü.M. unterrichtet werden.

GEBIRGSFLUGLEHRER FI(H) MOU

Dieser Kurs hebt die Restriktionen vom Gebirgsfluglehrer FI(H) MOU limited to 2'000 AMSL auf. Sie sind nach Abschluss berechtigt, alle erforderlichen Stufen der «MOU-Ausbildung» zu unterrichten. Dieser Kurs ist geeignet für erfahrene Fluglehrer mit umfassender Gebirgsflugerfahrung.

Der Kurs wird individuell angeboten und kann intensiv oder blockweise absolviert werden. Es muss mit ca. einer Woche Ausbildungszeit gerechnet werden. Während dieser Ausbildung kann der zukünftige MOU-Fluglehrer von der Erfahrung des Instructors profitieren und diese im weiteren Verlauf des Kurses selbst als «Instructor» anwenden. Der erfahrene Gebirgsfluglehrer simuliert anschliessend im Rahmen des Kurses den Schüler.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	PPL(H) mit CPL(H)-Theorie oder CPL(H)-EASA Lizenz > mit FI(H) und MOU-Eintrag & FI(H) MOU restricted
Medical	Klasse 1 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Flugerfahrung	1'500 h Total Flugzeit auf Helikopter 1'500 Landungen > 1'100 m.ü.M. • davon mind. 300 Landungen > 2'700 m.ü.M. 200 h als Fluglehrer
Erfolgreich absolvierter Checkflug	Mit dem Head of Training oder Chief Flight Instructor

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Der theoretische Teil der Ausbildung beträgt ca. 14 Stunden und wird meist im Einzelunterricht individuell gestaltet. Es werden folgende Themenbereiche vertieft:

- National Law
- Aerology & Performance
- Aeronautical Decision Making
- Emergencies (high altitude)
- Survival, Search & Rescue Systems
- Flight Planning & Performance
- MOU Procedures

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Die praktische Ausbildung beinhaltet folgende Bereiche:

- mind. 8-10 Flugstunden
- verschiedene MOU-spezifische Übungen
- Anwendung der Theorie-Themen
- ausgeprägte Briefings/Debriefings
- mind. 60 Anflüge und Landungen > 1'100 m.ü.M.
– davon mind. 40 Landungen > 2'000 m.ü.M.
– davon mind. 20 Landungen > 2'700 m.ü.M.
- Abschlussprüfung in Form eines Assessment of Competence durch das BAZL

BERECHTIGUNG

Als Gebirgsfluglehrer FI(H) MOU dürfen Gebirgsflüge und -landungen vollumfassend ohne jegliche Einschränkungen geschult werden.





INSTRUMENTENFLUGBERECHTIGUNG IR(H)

Die Instrumentenflug-Ausbildung IR(H) ermöglicht es Piloten, einen entsprechend zugelassenen Helikopter auch bei schlechter Sicht zu operieren. Aktuell bieten wir nur den theoretischen Teil der IR(H) Ausbildung an.

VORAUSSETZUNGEN

Lizenz	Gültige EASA-Lizenz
Typenberechtigung	Gültige Typenberechtigung (kann separat erworben werden)
Flugerfahrung	mind. 50 h Cross-Country als PIC

THEORETISCHE AUSBILDUNG

Je nach Ausbildungsstand müssen verschiedene IR-Spezifische Theoriefächer im Selbststudium (100-150 h) als auch im Präsenzunterricht (10–15 h) bearbeitet werden.

Fächer

010 Air Law	040 Human Performance & Limitations
022 Instrumentation	050 Meteorology
033 Flight Planning and Monitoring	062 Radio Navigation
(Total 100–150 h, davon 10–15 h Präsenzunterricht, Rest Selbststudium)	090 Communication

PRAKTISCHE AUSBILDUNG

Die Praktische Ausbildung beinhaltet mind. 55 Stunden Rotor Turning Time RTT Instrumentenflugzeit, davon:

- mind. 10 Stunden in einem IFR-zertifizierten Helikopter
- max. 20 Stunden in einem FNTP I Simulator oder max. 40 Stunden in einem FTD 2/3, FNPT II/III oder FFS

BERECHTIGUNG UND GÜLTIGKEIT

Berechtigung nach Abschluss der IR(H)-Ausbildung

Mit dem Instrument Rating ist der Pilot berechtigt, IFR-zertifizierte Helikopter unter IMC-Konditionen zu fliegen.





KONVERTIERUNG VON LIZENZEN

Umwandlung von ICAO Lizenzen aus Drittstaaten (z.B. FAA / TC / CAA UK) in EASA Part FCL Lizenzen

Sie haben eine ICAO-basierte Lizenz von einer ausländischen Behörde (3rd Country, ausserhalb der EASA) und möchten diese gerne in eine EASA-Lizenz umwandeln? Als erfahrener Ansprechpartner für Lizenzumschreibungen begleiten wir internationale Schüler kompetent auf dem Weg zur EASA Part FCL Lizenz. Die Konvertierung beinhaltet jeweils einen theoretischen als auch einen praktischen Teil inklusive Skill Test mit einem Experten der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde.

PPL(H) CONVERSION

Folgende Bedingungen müssen erfüllt sein:

Lizenz	Gültige 3rd Country Lizenz inkl. Medical
Medical	Klasse 2 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Theorie	Abschluss der Fächer 010 / 040 (Fernstudium möglich, kein obligatorischer Präsenzunterricht)
Kommunikation	Lizenzeintrag Radiotelefonie
Englisch	mind. Language Proficiency Level 4
Flugerfahrung	mind. 100 Stunden Total davon 10 h Cross Country und 10 h PIC
Skill Test	mit einem BAZL-Experten

CPL(H) CONVERSION

Folgende Bedingungen müssen erfüllt sein:

Lizenz	Gültige 3rd Country Lizenz inkl. Medical
Medical	Klasse 1 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Theorie	Abschluss der CPL(H) oder ATPL(H) Theorie
Kommunikation	Lizenzeintrag Radiotelefonie
Englisch	mind. Language Proficiency Level 4
Flugerfahrung	mind. 185 Stunden Total - davon 50 h PIC - gültiger Nachtflug Eintrag in 3rd Country Lizenz (kann auch nachträglich im Rahmen der Conversion erfolgen)
Skill Test	mit einem BAZL-Experten

ATPL(H) CONVERSION

Folgende Bedingungen müssen erfüllt sein:

Lizenz	Gültige 3rd Country Lizenz inkl. Medical
Medical	Klasse 1 / Fliegerärztliche Untersuchung bei einem Vertrauensarzt des BAZL
Theorie	Abschluss der ATPL(H) Theorie
Kommunikation	Lizenzeintrag Radiotelefonie
Englisch	mind. Language Proficiency Level 4
Flugerfahrung	mind. 1'000 Stunden Total davon 350 h MCC, 250 h PIC, 200 h Cross country, 100 h night und 30 h Instrument time
Skill Test	mit einem BAZL-Experten

KONVERTIERUNG VON RATINGS

Type Rating	Type Ratings können konvertiert werden, sofern mehr als 100 Stunden Erfahrung auf dem Typen nachgewiesen werden können. Für die Konvertierung ist ein Skill Test mit einem BAZL-Examiner erforderlich.
Fluglehrer FI	Die Fluglehrerberechtigung kann nicht konvertiert werden. Es muss die gesamte EASA-Fluglehrerausbildung absolviert werden.
Nachtflug NIT	Der NIT-Eintrag wird bei einer Lizenzkonvertierung in die EASA-Lizenz übernommen.
Gebirgsflug MOU	Mit entsprechend nachgewiesener Erfahrung in der Gebirgsfliegerei ist eine Verkürzung der Gebirgsflugausbildung in Absprache mit dem BAZL möglich.

VALIDATION

Die Validation stellt eine auf ein Jahr befristete Umschreibung einer 3rd-Country-ICAO-Lizenz in eine EASA-Lizenz dar. Eine Verlängerung um ein weiteres Jahr ist möglich, wenn ein laufender Conversion-Kurs nachgewiesen wird, der im folgenden Jahr abgeschlossen wird. Für die Validation ist nur ein praktischer Skill Test mit einem BAZL-Examiner notwendig.





AUSBILDUNGSPAKETE

5 STUNDEN PPL(H) STARTPAKET SIMULATOR

Starten Sie Ihre Helikopterpilotenkarriere mit fünf Stunden auf unserem EASA-zertifizierten Simulator – nachhaltig, sicher und zu einem attraktiven Preis.

Bereits bei der ersten Flugstunde im Simulator haben Sie alle Hände und Füße voll zu tun. In der Anfangsphase der Ausbildung im realen Helikopter wird viel Zeit für das Training der anspruchsvollen Hand-Fuss-Koordination aufgewendet. Wir sind überzeugt: Mit Hilfe unserer modernen Simulatoren lässt sich dieser Lernprozess deutlich effektiver und kostengünstiger gestalten. Unter Anleitung erfahrener Fluglehrer erlernen Sie die grundlegenden Fähigkeiten zur sicheren Helikopterbeherrschung strukturiert und entspannt.

Unsere Simulatoren sind von der EASA zertifiziert, sodass die fünf Stunden Simulator Training vollumfänglich an eine spätere Ausbildung angerechnet werden können.

Ausbildungsinhalte

- 5 Stunden auf dem Virtual-Reality-Simulator inkl. Fluglehrer
- 3 Stunden Theorie
- Starten und Ausschalten des Helikopters nach Checkliste
- Horizontalflug, Kurven, Steig- und Sinkflug
- Diverse Schwebübungen
- Abheben und Aufsetzen
- Bedienen und Interpretieren der Avionik und Instrumente
- An- und Abflüge am Flughafen Belp auf offiziellen Flugrouten

Ihre Vorteile

- Preiswert, strukturiert und hocheffektiv
- Beitrag an die klimafreundliche Gestaltung der Ausbildung
- Wetterunabhängig an sieben Tagen pro Woche
- Fundierter Einblick in die Welt des Helikopterfliegens
- Fünf vollumfänglich anrechenbare Stunden für die zukünftige Privatpilotenausbildung
- Direkte Übertragbarkeit des Erlernten auf den realen Helikopter



CPL(H) MIT AIRBUS H125 TYPE RATING – IN KOMBINATION MIT DEM SIMULATOR

Absolvieren Sie Ihre Berufspilotenausbildung auf dem weltweit meistgenutzten Arbeitshelikopter – effizient, nachhaltig, praxisnah und zu einem attraktiven Preis.

Viele Berufspilotenausbildungen erfolgen aus Kostengründen auf kleinen Trainingshelikoptern wie dem Robinson R22. Für kommerzielle Einsätze – etwa Hochgebirgsflüge, Frachttransporte, Filmflüge oder Starts und Landungen in anspruchsvollen Gebieten (Confined Areas) – wird jedoch überwiegend der Airbus H125 eingesetzt.

Dafür haben wir ein massgeschneidertes Ausbildungsprogramm entwickelt, das alle Anforderungen an einen Berufspiloten erfüllt. Dazu gehören Turbinenstunden und das Airbus H125 Type Rating. Sie schliessen Ihre CPL(H)-Ausbildung bei uns somit kostengünstig inkl. anerkanntem Type Rating auf dem Airbus H125 ab.

Ausbildungsinhalte

- CPL(H) Ausbildung gem. siehe Seite 12
- 30 h RTT Flugtraining, davon:
 - 10 h im Robinson R22
 - 10 h im Airbus H125 Simulator
- 10 h im Airbus H125

Ihre Vorteile

- Abgeschlossene Berufspilotenlizenz mit Airbus H125 Type Rating – Grundlage für den Einstieg in die kommerzielle Fliegerei zum unschlagbaren Preis
- Beitrag an möglichst klimafreundliche Gestaltung der Ausbildung
- Wetterunabhängiges Training an sieben Tagen pro Woche
- Ausbildung auf dem weltweit meisteingesetzten Arbeitshelikopter





FINANZIERUNGSMÖGLICHKEIT VFAL

Der Bund unterstützt gemäss der Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL) die Ausbildung von qualifiziertem Fachpersonal in der Luftfahrt. Berufsbezogene Ausbildungen können dabei mit bis zu 50 % der Kosten gefördert werden.

Voraussetzungen:

- Absichtserklärung eines Schweizer Luftfahrtbetriebs für eine Anstellung nach Abschluss der Ausbildung oder Anstellung innerhalb eines Jahres nach Ausbildungsende bei einem Schweizer Luftfahrtbetrieb
- Die gesamte Ausbildung muss in der Schweiz absolviert werden
- Vorteilhaft: Empfehlung durch SPHAIR, alternativ VFAL-Screening
- Gesuch muss vor Beginn der Ausbildung eingereicht werden

Die Möglichkeit der Finanzierungsunterstützung besteht auch für Personen, welche keine Schweizer Staatsangehörigkeit besitzen, sofern sie eine Anstellung bei einem Schweizer Luftfahrtbetrieb nachweisen können.

Gerne unterstützen wir Sie bei der Vorbereitung des VFAL-Gesuches. Die Eingabe muss durch den Kandidaten erfolgen.

KUNDEN-FEEDBACK

RANDHIR SINGH PRIVATPILOT PPL(H) (CONVERSION)

« Seit 2022 habe ich in meiner Heimatstadt Kapstadt in Südafrika mit der Flugausbildung begonnen. Bald darauf wusste ich, dass ich gerne eine EASA-Lizenz erwerben würde, da diese sehr wertvoll und weltweit anerkannt ist. Und wo könnte man die Ausbildung dafür besser absolvieren als in der Schweiz? Ich habe mich an Mountainflyers gewandt und innerhalb von nur sechs Wochen meine EASA-PPL-Umschulung abgeschlossen. Der Prozess war schnell, einfach und effizient. Obwohl ich aus einem englischsprachigen Land komme, war das Verständnis überhaupt kein Problem.

Tolle Fluglehrer, eine beeindruckende Flotte, die mit der neuesten Avionik-Technologie ausgestattet sind – insgesamt einfach ein grossartiges Umfeld, in dem man sich wohlfühlt. »



FABIENNE SCHEIDEGGER PRIVATPILOTIN PPL(H)

« Ich habe meine PPL-Ausbildung im Jahr 2024 bei den Mountainflyers abgeschlossen. Direkt von Anfang an habe ich mich sehr gut aufgehoben gefühlt. Bei Fragen oder Schwierigkeiten wird sehr persönlich abgestimmt geantwortet und ein Lösungsweg gefunden, egal ob in Praxis oder Theorie.

Das Team ist sehr hilfsbereit, familiär, kompetent und flexibel. Bei dieser anspruchsvollen Ausbildung finde ich es sehr wichtig, seinem Ausbilder vertrauen zu können. Dies trifft für mich eindeutig bei den Mountainflyers zu. So werde ich künftig sicher auch weitere Ausbildungsschritte bei ihnen absolvieren. »



UELI BURKHALTER PILOT & FLUGLEHRER

REGA, Luftrettung | Mountain Flyers 80 Ltd.

« Nach einigen Jahren als Berufspilot auf Flächenflugzeugen spielte ich um das Jahr 2006 mit dem Gedanken, zusätzlich die Ausbildung zum Helikopter-Berufspiloten zu absolvieren. Zu dieser Zeit schenkte mir ein Bekannter einen Schnupperflug-Gutschein von Mountainflyers. Mit der Flugschule Mountainflyers und dem Team fand ich einen zuverlässigen und ehrlichen Partner. Ich absolvierte bei Mountainflyers die PPL(H)-, CPL(H)-, MOU- und Nachtflug-Ausbildung und anschliessend den Fluglehrer-Kurs beim BAZL. Sieben Jahre später flog ich für die REGA, wo ich heute noch im Einsatz stehe. »



BERN-BELP GRENCHE

Basis Bern-Belp
Flugplatzstrasse 9
3123 Belp

Basis Grenchen
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen

Tel.: +41 31 819 60 30
Mail: info@mountainflyers.ch
Whatsapp: +41 79 964 21 11

