



Zivilluftfahrtpersonal-Hinweis

ZPH OeAeC 028

Anrechnung von Flugerfahrung zur Aufrechterhaltung von TMG-Rechten und Schleppberechtigungen gemäß SFCL.205 - AltMoC

Revisionsverzeichnis

Rev. Nr.	Datum	Änderungen	Erstellt von
Rev. 0	15.06.2026	Erstausgabe	erstellt: Mag. Sandra Wechselberger

1. Anlass

Im Rahmen dieses ZPH macht die Zivilluftfahrtbehörde des Österreichischen Aero-Clubs als gemäß § 57a Abs 5 LFG (Luftfahrtgesetz, BGBl 253/1957 idgF) zuständige Behörde von ihrem Recht gemäß Verordnung (EU) 1178/2011, Anhang VI (Teil-ARA), ARA.GEN.120 Abs e Gebrauch, alternative Nachweisverfahren anzuwenden. Mit dem vorliegenden AltMoC wird der Umgang mit auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen („UL/A“) absolvierten Flugstunden in Bezug auf die Anrechnung auf gemäß Teil-SFCL erforderliche Flugerfahrung geregelt.

Annehmbare Nachweisverfahren („*Acceptable Means of Compliance*“, AMC) sind von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) festgelegte unverbindliche Standards, die veranschaulichen, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann.

Alternative Nachweisverfahren („*Alternative Means of Compliance*“, AltMoC) bezeichnen Nachweisverfahren, die eine Alternative zu bestehenden AMC darstellen oder neue Verfahren vorschlagen.

2. Bestehende Anrechnungsmöglichkeiten

Die gemäß AMC1 SFCL.160 vorgesehene Anrechnung von Flugzeiten auf bestimmten „Annex-I“ Segelflugzeugen und Reisemotorseglern – wie in ZPH OeAeC 002 Kapitel 4.3.6 beschrieben – bleibt durch die gegenständliche Regelung unberührt und weiterhin aufrecht.

3. Anrechnungsmöglichkeiten für Flugzeiten gemäß diesem ZPH

Zusätzlich zu den in AMC1 SFCL.160 beschriebenen Anrechnungsmöglichkeiten wird Inhabern einer vom Österreichischen Aero-Club als zuständiger Zivilluftfahrtbehörde ausgestellten Segelfluggpilotenlizenz mit Rechten zum Betrieb von Reisemotorseglern (TMG) die Anrechnung von:

- a) gemäß SFCL.160 (b)(1) / (b)(1)(i) erforderlicher **Flugzeit** („flight time“),
- b) gemäß SFCL.160 (b)(1)(ii) oder (e)(2) erforderlichen **Starts** („take-offs“),
- c) gemäß SFCL.160 (b)(1)(ii) oder (e)(2) erforderlichen **Landungen** („landings“) und
- d) gemäß SFCL.205 (f) erforderlichen **Schleppflügen** („tows“)

auf jenen Annex-I Luftfahrzeugen gestattet, die in Kapitel 4 dieses ZPH aufgelistet sind.

4. Annex-I Luftfahrzeuge, für die eine Anrechnung gemäß Kapitel 3 gewährt wird

Hinweis: Bestimmte Luftfahrzeuge sind vom Geltungsbereich der „EASA Grundverordnung“ (Verordnung (EU) 2018/1139) gemäß dem Anhang I („Annex-I“) jener Verordnung ausgenommen. Ebenso verfügen die EU-Mitgliedsstaaten gemäß Artikel 2 Abs 8 jener Verordnung über die Möglichkeit, Luftfahrzeuge bis zu einer gewissen Gewichtsgrenze von der Anwendung gewisser EASA-Regelungen zu befreien („600kg-Klasse“).

Eine Anrechnung gemäß Kapitel 3 dieses ZPH ist möglich, sofern die anzurechnenden Flugstunden, Starts, Landungen oder Schleppflüge auf einem Luftfahrzeug absolviert wurden, welches die folgenden Bedingungen erfüllt:

- a) Das Luftfahrzeug ist ein Annex-I Luftfahrzeug und erfüllt die Definition und Kriterien um sinngemäß als „Reisemotorsegler“ zu gelten:
 - ein Luftfahrzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an den festen Auftriebsflächen in der Luft gehalten wird, wobei es im Gleitflug nicht von einem Triebwerk abhängig ist,
 - ausgestattet mit einem Triebwerk, wobei die Betriebsanweisungen es erlauben, das Triebwerk im Flug abzuschalten um Segelflüge durchzuführen,
 - das Triebwerk ist fest montiert und nicht einziehbar und
 - der Propeller ist nicht versenkbar.
- b) Das Luftfahrzeug ist ein Annex-I Luftfahrzeug und erfüllt die Definition und Kriterien um sinngemäß als „SEP(land) Flugzeug“ zu gelten:
 - Starrflügelflugzeug schwerer als Luft, das durch die dynamische Reaktion der Luft an seinen Tragflächen in der Luft gehalten wird,
 - einmotoriges Flugzeug mit einem Piloten, und
 - zentrale Antriebseinheit mit einem einzigen Schubregler, angetrieben von einem der Motortypen gemäß Verordnung (EU) 1178/2011, Artikel 2 (8c)

Hinweis: Aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge gemäß ZLLV 2010 („UL/A“) erfüllen die obige Definition unter b).

5. Schulungsflüge und Schleppflüge am Doppelsteuer

Sofern:

- Ausbildungs- oder Prüfungsflüge gemäß Teil-SFCL, insbesondere:
 - Schulungsflüge gemäß SFCL.160 (b)(1)(iii) oder
 - fehlende Schleppflüge gemäß SFCL.205 (f) am Doppelsteuer mit einem hierzu berechtigten Fluglehrer
- durchgeführt werden,

haben diese in jedem Fall auf einem Reisemotorsegler (TMG) zu erfolgen, welcher entweder:

- der Verordnung (EU) 2018/1139 entspricht („EASA-Luftfahrzeug“) entspricht oder
- in eine der folgenden Kategorien von Annex-I Luftfahrzeugen fällt und eine Bewilligung zur Verwendung für Ausbildungsflüge gemäß ORA.ATO.135¹ oder DTO.GEN.240² vorliegt:
 - historische Reisemotorsegler gemäß Annex-I Absatz (a)
 - speziell für Forschungszwecke, Versuchszwecke oder wissenschaftliche Zwecke konstruierte oder veränderte Reisemotorsegler gemäß Annex-I Absatz (b)
 - Eigenbau-Reisemotorsegler gemäß Annex-I Absatz (c)
 - Militärische Reisemotorsegler gemäß Annex-I Absatz (d).

6. Landungen gemäß SFCL.160 (e) – „90-Tagel-Regel“

Hinweis: Aus der in Kapitel 3 beschriebenen Anrechnung von Starts und Landungen ergibt sich auch eine Anrechnung auf die gemäß SFCL.160 (e)(2) erforderlichen 3 Starts und Landungen innerhalb der letzten 90 Tage, sofern Passagiere transportiert werden sollen.

7. Inkrafttreten

Diese Regelung tritt mit dem 15.06.2026 in Kraft.

Revisionen treten an dem im Revisionsverzeichnis (Punkt 1) genannten Datum in Kraft.

¹ Verordnung (EU) 1178/2011, Anhang VII (Teil-ORA), ORA.ATO.135

² Verordnung (EU) 1178/2011, Anhang VIII (Teil-DTO), DTO.GEN.240