



**ROGERS  
DATA**

VFR charts | pilot accessories



# PARAGLEITER & VFR KARTEN

LUFTFAHRTRECHTLICHE BESTIMMUNGEN ZUR VERWENDUNG

AKTUELLER UND ZWECKDIENLICHER

VFR LUFTFAHRTKARTEN



[www.rogersdata.at](http://www.rogersdata.at)

**VORWORT** **Seite 03**

**STUFENBAU DER RECHTSORDNUNG** **Seite 05**

**AIRCREW REGULATION** **Seite 07**

**INTERNATIONALE BESTIMMUNGEN** **Seite 09**

Basic Regulation **Seite 09**

Air Operations Regulation **Seite 11**

SERA Standardised European Rules of the Air **Seite 14**

**NATIONALE BESTIMMUNGEN** **Seite 15**

LFG Luftfahrtgesetz **Seite 15**

LVR 2014 Luftverkehrsregeln **Seite 16**

ZLPV 2006 Zivilluftfahrt-Personalverordnung **Seite 17**

Bundesgesetzblatt Übertragung von Zuständigkeiten  
an den Österreichischen Aero Club **Seite 18**

Lehrplan Aero Club **Seite 19**

Erlass des BMVIT **Seite 21**

**SONSTIGES** **Seite 22**

AOPA Safety Letter **Seite 22**

## VORWORT

Im Zusammenhang mit der Ausbildung von Paragleitern und als grundlegende Anforderung bei der Ausübung der Tätigkeit sollen stets aktuelle und zweckdienliche Luftfahrtskarten Verwendung finden.

Dies ergibt sich in Zusammenschau der einschlägigen Vorschriften.

In der nachfolgenden Ausarbeitung stehen die relevanten Textstellen in gekürzter Form zur Verfügung und die wichtigen Passagen daraus sind in Farbe markiert.

Auf der Ebene der europäischen Gesetzgebung wäre zuerst die **Basic Regulation** 216/2008, zuletzt durch Verordnung (EU) 1139/2018 ersetzt, anzuführen. Diese schließt zwar die Paragleiter dezidiert aus, nach Einschätzung von Experten im Luftrecht ist jedoch bei den Inhalten der Basic Regulation die Analogie und Relevanz für Gruppe der Paragleiter durchaus herzustellen.

Jedenfalls auf Paragleiter anwendbar sind die Vorschriften, die sich auf Grund der Commission Implementing Regulation (EU) No 1387/2020 **Air Operations Regulation** und der Commission Implementing Regulation (EU) 1185/2016 **Standardised European Rules of the Air (SERA)** ergeben.

Auf nationaler Ebene sind es die Bestimmungen im **Luftfahrtgesetz (LFG)**, den **Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014)** und der **Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 (ZLPV 2006)** die Anwendung finden. Fest zu halten ist, dass Paragleiter Luftfahrzeuge im Sinne des §11 des Luftfahrtgesetz (LFG) sind. Daraus folgt auch, dass Benutzer solcher Geräte als Piloten im Sinne des LFGs anzusehen sind.

Für den Bereich der Ausbildung von Paragleitern sind die Unterrichtsziele für den Gegenstand **Luftrecht** im **Lehrplan des Aero-Clubs** definiert. Diese Lernziele, je nach Ausbildungsstufe, sind: Luftfahrtrecht, allgemeine Bestimmungen, Sichtflugregeln, Luftraumgliederung, ICAO-Klassifizierung, unterer- und oberer Luftraum, kontrollierte Lufträume, Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete, Kartenkunde und ICAO-Karten.

Für die Aufrechterhaltung der **Lehrberechtigung für Paragleiter** ist nachzuweisen, dass der Inhaber innerhalb der letzten drei Jahre einen von der zuständigen Behörde genehmigten entsprechenden Weiterbildungslehrgang für Fluglehrer an einer Zivilluftfahrerschule absolviert hat. Eine entsprechende Schwerpunkt-Setzung auf die Luftraumstruktur und deren Klassifizierung würde sich bei diesen Fortbildungsveranstaltungen anbieten, um über die Weitergabe des Wissens die erforderliche Breitenwirkung zu entfalten.

Ein alter **Erlass des Bundesministeriums für Verkehr** als Oberste Zivilluftfahrtbehörde enthielt einige Passagen die für Paragleiter von Interesse sind. Er soll daher in Auszügen in der Ausarbeitung Eingang finden.

Abschließend hat die **AOPA Germany** einen informativen Artikel im Internet publiziert, der zum Abschluss in gekürzter Fassung wiedergeben wird.

Die nachstehende Ausarbeitung steht als Information für alle Interessierten unter dem Link [www.rogersdata.at](http://www.rogersdata.at) unter der Voraussetzung zur Verfügung, dass die Quelle mit der Website [www.rogersdata.at](http://www.rogersdata.at) unter der das gegenständliche Dokument veröffentlicht wurde, weiterhin genannt wird. Alle nachstehenden Angaben ohne Gewähr.

## ÜBER DEN VERFASSER DER ZUSAMMENFASSUNG

Rogers Data GmbH

Inhaber/Geschäftsführung: Ing. Robert Gallmayer

Guglgasse 6 3/6/7, 1110 Wien, Österreich

Zweigniederlassung: Hanriederstrasse 13, 4061 Pasching, Österreich

E-Mail: office@rogersdata.at

www.rogersdata.at

Die Firma Rogers Data wurde im Jahr 2008 gegründet und bietet VFR Luftfahrtkarten – ICAO Karten für viele Staaten Europas gemäß den einschlägigen Bestimmungen des ICAO Annex 4 „Aeronautical Charts“ (Luftfahrtkarten), den neuesten Luftfahrtinformationen aus AIP (Aeronautical Information Publication, Luftfahrthandbuch) und deren Supplements der CAA (Civil Aviation Authority) sowie den relevanten EU-Verordnungen an. Darüber hinaus gibt es von der Rogers Data GmbH Skripten für den Theorieunterricht für das Modul „Luftraumstruktur“ und für den Unterrichtsgegenstand „Flugbetriebliche Verfahren“.

Fliegerische Ausbildung: Robert Gallmayer

Linienpilotschein Hubschrauber, Berufspilotschein Fläche, Fluglehrer (H) und (A), Senior Examiner (H)

Berufspilot, Fluglehrer, Flugprüfer und CEO Rogers Data GmbH

### ANMERKUNG ROGERS DATA GMBH:

In den Rogers Data VFR Luftfahrtkarten von Österreich im Maßstab 1:200.000 oder 1:500.000 sind, neben der leicht verständlich aufbereiteten Luftraumstruktur und den Gebieten mit fliegerischen Einschränkungen, alle Luftsportgebiete eingezeichnet. Rogers Data VFR Luftfahrtkarten gibt es als Faltkarten und in digitaler Version als Download in diversen Navigationsanwendungen und Apps unserer Kooperationspartner.

### ROGERS DATA DIGITALE VFR LUFTFAHRTKARTEN VERFÜGBAR BEI:



## STUFENBAU DER RECHTSORDNUNG

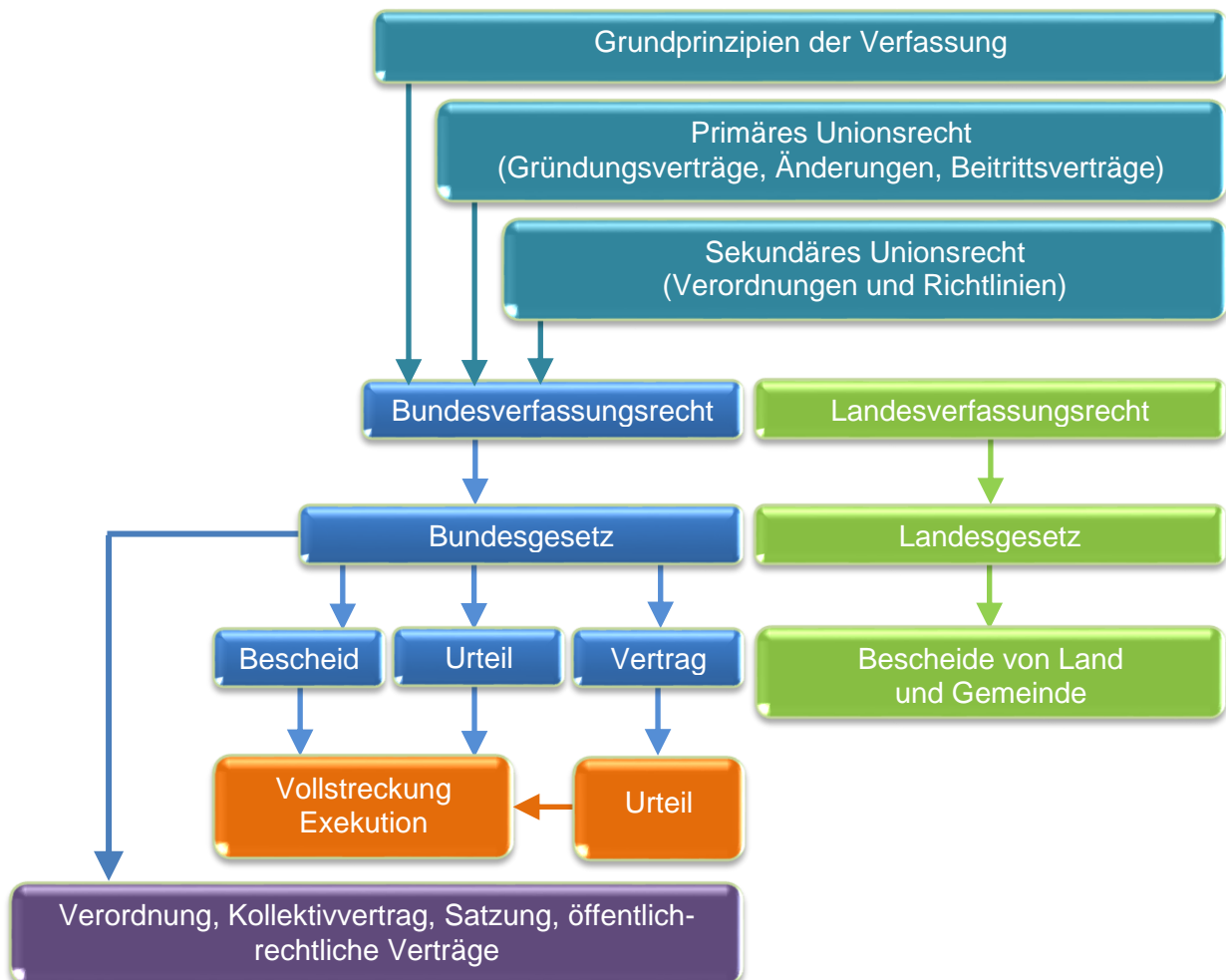
Norm	Erzeuger
<p><b>Leitende Verfassungsprinzipien</b> grundlegende Prinzipien der Verfassung, auch verfassungsrechtliche Grundordnung</p>	<p>Nationalrat; mit 2/3 Mehrheit bei mindestens der Hälfte Anwesenden und Volksabstimmung</p>
<p><b>Primäres Unionsrecht</b> Gründungs-, Revisions- und Beitrittsverträge Vertrag über die Europäische Union (EU-V), Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), Euratom-Vertrag und Protokolle</p>	<p>EU</p>
<p><b>Sekundäres Unionsrecht</b> das von den Organen der Europäischen Union nach Maßgabe des Primärrechts erlassene Recht (Verordnungen, Richtlinien, Beschlüsse, Empfehlungen, Stellungnahmen; Art. 288 AEUV)</p>	<p>EU</p>
<p><b>„Einfaches“ Bundesverfassungsrecht und Landesverfassungsrecht</b> alle Gesetze des österreichischen Bundes- bzw. Landesverfassungsgesetzgebers, die nicht leitende Prinzipien darstellen.</p>	<p>Nationalrat (Landtag); mit 2/3 Mehrheit bei mindestens der Hälfte Anwesenden</p>
<p><b>Bundesgesetz (Landesgesetz)</b> auch einfaches Bundes- bzw. Landesgesetz genannt (im Verhältnis zum Verfassungsgesetz); die in der Praxis wichtigste Norm</p>	<p>Nationalrat (Landtag); mit einfacher Mehrheit bei mindestens einem Drittel Anwesenden</p>
<p><b>Verordnung</b> erläutert oder ergänzt ein Gesetz (Aus- oder Durchführungsverordnung)</p>	<p>von Verwaltungsbehörden (hauptsächlich Ministerien) erlassen, basierend auf einer gesetzlichen Ermächtigung</p>
<p><b>Einzelfallentscheidung</b></p>	<p>Verwaltung: Bescheid Gericht: Urteil, Beschluss</p>

## STUFENBAU DER RECHTSORDNUNG

Die Regeln, die den Rechtsstaat aufrechterhalten und in welchem Verhältnis Normen zueinanderstehen (Stufenbau der Rechtsordnung).

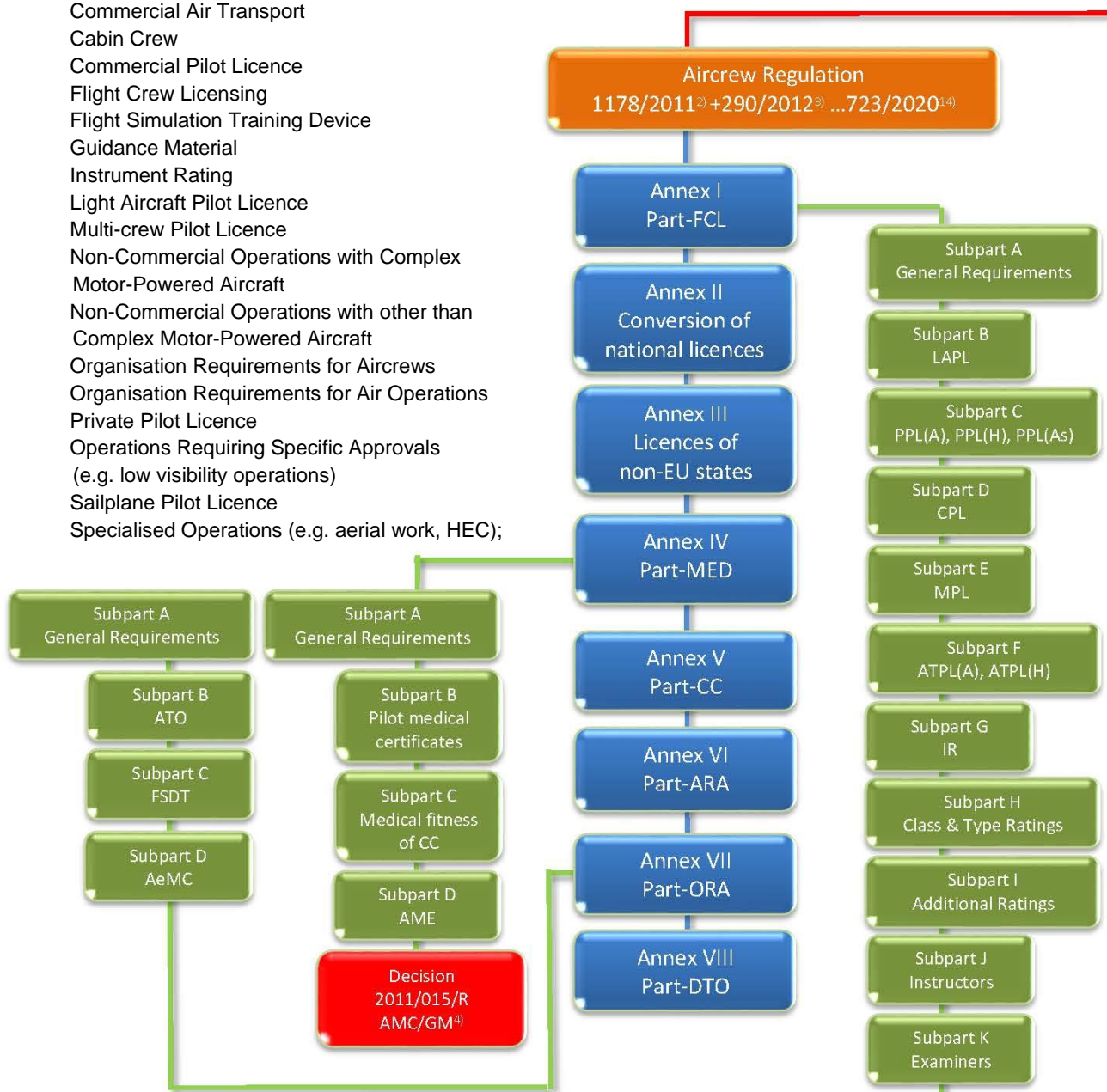
**Die Rechtsordnung** ist die Gesamtheit der Regeln, die für das Zusammenleben der Menschen in einer Rechtsgemeinschaft (z.B. Staat) gelten. Sie sind mit verbindlicher Wirkung ausgestattet, ihre Einhaltung kann durch Staatsorgane erzwungen werden.

Die **österreichische Rechtsordnung** ist wie viele andere moderne Rechtsordnungen durch den sogenannten **Stufenbau der Rechtsordnung** geprägt. Der Stufenbau der Rechtsordnung ist von der Vorstellung einer Normenhierarchie geprägt und basiert darauf, dass die jeweils nachgeordneten Regelungsstrukturen den höherrangigen Grundregeln entsprechen müssen. Alle Rechtsnormen im österreichischen Recht stehen daher zueinander in einem bestimmten Verhältnis. Wesentliche Leitlinien der österreichischen Rechtsordnung sind verfassungsgesetzlich festgelegt. Die einfachen Gesetze haben sodann diesen verfassungsgesetzlich geregelten Grundsätzen zu entsprechen. Gesetze können in der Folge durch Verordnungen konkretisiert werden.

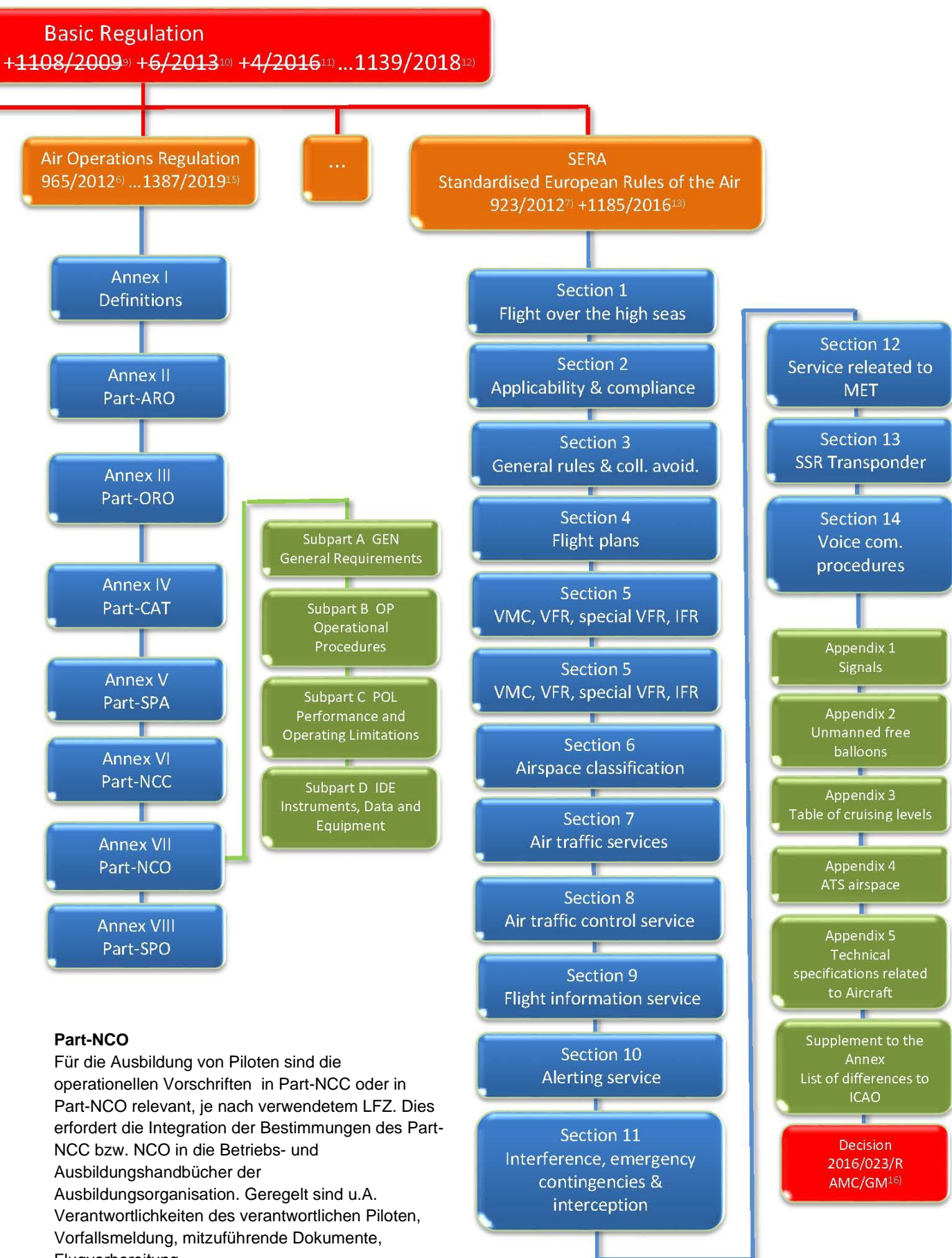


AeMC	Aero-medical Center
AMC	Acceptable Means of Compliance
AME	Aero-medical Examiner
ARA	Authority Requirements for Aircrew
ARO	Authority Requirements for Air Operations
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
BPL	Balloon Pilot Licence
CAT	Commercial Air Transport
CC	Cabin Crew
CPL	Commercial Pilot Licence
FCL	Flight Crew Licensing
FSTD	Flight Simulation Training Device
GM	Guidance Material
IR	Instrument Rating
LAPL	Light Aircraft Pilot Licence
MPL	Multi-crew Pilot Licence
NCC	Non-Commercial Operations with Complex Motor-Powered Aircraft
NCO	Non-Commercial Operations with other than Complex Motor-Powered Aircraft
ORA	Organisation Requirements for Aircrews
ORO	Organisation Requirements for Air Operations
PPL	Private Pilot Licence
SPA	Operations Requiring Specific Approvals (e.g. low visibility operations)
SPL	Sailplane Pilot Licence
SPO	Specialised Operations (e.g. aerial work, HEC);

216/2008<sup>1)</sup> + 690/2009<sup>8)</sup>



1) Regulation (EC) No 216/2008 (the Basic Regulation)  
 2) Commission Regulation (EC) No 1178/2011 on Aircrew  
 3) Commission Regulation (EU) No 290/2012 amends Regulation (EU) No 1178/2011  
 4) Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) of Part-MED (ED Decision 2011/015/R)  
 5) Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) of Part-FCL (ED Decision 2011/016/R)  
 6) Commission Regulation (EU) No 965/2012 Air Operations Regulation  
 7) Commission Implementing Regulation (EC) No 923/2012 SERA Standardised European rules of the Air  
 8) Regulation (EC) No 690/2009 amends Regulation (EU) No 216/2008  
 9) Regulation (EC) No 1108/2009 amends Regulation (EU) No 216/2008  
 10) Commission Regulation (EU) No 6/2013  
 11) Commission Regulation (EU) No 4/2016  
 12) Regulation (EU) No 1139/2018 (repealing the Basic Regulation)  
 13) Commission Implementing Regulation (EU) No 1185/2016 amends Regulation (EU) No 923/2012  
 14) Commission Implementing Regulation (EU) No 723/2020  
 15) Commission Implementing Regulation (EU) No 1387/2020  
 16) Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) of Part-FCL (ED Decision 2016/023/R)



**Part-NCO**

Für die Ausbildung von Piloten sind die operationellen Vorschriften in Part-NCC oder in Part-NCO relevant, je nach verwendetem LFZ. Dies erfordert die Integration der Bestimmungen des Part-NCC bzw. NCO in die Betriebs- und Ausbildungshandbücher der Ausbildungsorganisation. Geregelt sind u.A. Verantwortlichkeiten des verantwortlichen Piloten, Vorfalldmeldung, mitzuführende Dokumente, Flugvorbereitung...



## INTERNATIONALE BESTIMMUNGEN

(Basic Regulation - deutsche Fassung)

VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 20. Februar 2008

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

mittlerweile aufgehoben und ersetzt durch 1139/2018

VERORDNUNG (EU) 2018/1139 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 4. Juli 2018

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates

BASIC REGULATION ehemals 216/2008 in der aktuellen Fassung

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1139>

### ANHANG IV

#### Grundlegende Anforderungen an das fliegende Personal

##### 1. PILOTENAUSBILDUNG

###### 1.1. Allgemeines

Wer sich zum Führen eines Luftfahrzeuges ausbilden lässt, muss vom Bildungsstand sowie von der körperlichen und geistigen Verfassung her die notwendigen Voraussetzungen aufweisen, um die entsprechenden theoretischen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten zu erwerben, aufrechtzuerhalten und nachzuweisen.

###### 1.2. Theoretische Kenntnisse

Ein Pilot muss einen Kenntnisstand erlangen und aufrechterhalten, der den im Luftfahrzeug ausgeübten Aufgaben entspricht und den mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiken angemessen ist. Diese Kenntnisse müssen mindestens Folgendes umfassen:

- a) Luftrecht;
- b) allgemeine Luftfahrzeugkunde;
- c) technische Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugkategorie;
- d) Flugleistung und Flugplanung;
- e) menschliches Leistungsvermögen und dessen Grenzen;
- f) Meteorologie;
- g) Navigation;
- h) betriebliche Verfahren einschließlich Ressourcenmanagement;
- i) Grundlagen des Fliegens;
- j) Kommunikation; und
- k) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern

###### 1.4. Praktische Fertigkeiten

Ein Pilot muss die praktischen Fertigkeiten erwerben und aufrechterhalten, die der Ausübung seiner Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechen. Diese Fertigkeiten müssen in einem angemessenen Verhältnis zu dem mit der Art der Tätigkeit verbundenen Risiko stehen und — den Aufgaben im Luftfahrzeug entsprechend — gegebenenfalls Folgendes umfassen:

- a) Flugvorbereitung und -durchführung, einschließlich Luftfahrzeuggestaltung, Bestimmung von Masse und Schwerpunkt, Kontrolle und Wartung des Luftfahrzeugs, Kraftstoff-/Energieplanung, Wetterbeurteilung, Streckenplanung, Luftraumbeschränkungen und Verfügbarkeit der Start- und Landebahn;
- b) Flugplatzbetrieb und Platzrundenverfahren;
- c) Vermeidung von Zusammenstößen und Vorsichtsmaßnahmen;
- d) Führen des Luftfahrzeugs nach Sichtmerkmalen;

- e) Flugmanöver, einschließlich kritischer Situationen und damit zusammenhängender „Upset“-Manöver, soweit technisch durchführbar;
- f) Starts und Landungen mit und ohne Seitenwind;
- g) Führen des Luftfahrzeugs ausschließlich nach Instrumenten, entsprechend der Art der Tätigkeit;
- h) Betriebsverfahren, einschließlich Teamfähigkeit und Ressourcenmanagement, je nach Art des Betriebs (Alleinbetrieb oder Flugbesatzung mit mehreren Mitgliedern);
- i) **Navigation und Anwendung der Luftverkehrsregeln und verwandter Verfahren nach Sichtmerkmalen oder unter Einsatz von Navigationshilfen;**
- j) außergewöhnliche und Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Luftfahrzeugausrüstung;
- k) Einhaltung von Flugverkehrs- und Sprechfunkverkehrsverfahren;
- l) Besonderheiten der Luftfahrzeugmuster oder Luftfahrzeugklassen;
- m) zusätzliche Schulung praktischer Fertigkeiten, die gegebenenfalls zur Minderung der Risiken bei bestimmten Tätigkeiten erforderlich sind, und
- n) nichttechnische Fertigkeiten einschließlich Erkennung und Bewältigung von Gefahrenlagen und Fehlern; dabei sind geeignete Bewertungsmethoden in Verbindung mit der Bewertung der technischen Fertigkeiten anzuwenden.

## ANHANG V

### Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb

#### 1. ALLGEMEINES

1.1. Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die **Besatzungsmitglieder** und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den **anwendbaren Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind**, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten.

**1.5. Alle Daten, Dokumente, Unterlagen und Informationen, die zur Aufzeichnung der Einhaltung der in Abschnitt 5.3 genannten Bedingungen benötigt werden, sind für jeden Flug aufzubewahren, gegen unbefugte Änderungen zu schützen und für einen der Art des Betriebs angemessenen Mindestzeitraum zur Verfügung zu halten.**

#### 2. FLUGVORBEREITUNG

**Ein Flug darf nur angetreten werden, wenn mit nach vernünftigem Ermessen verfügbaren Mitteln festgestellt worden ist, dass alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:**

- a) Für die Durchführung des Fluges sind unter Berücksichtigung der vorhandenen **AIS-Unterlagen** des Flugberatungsdienstes **(Aeronautical Information Services)** alle geeigneten Einrichtungen vorhanden, die unmittelbar für den Flug und für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs erforderlich sind, einschließlich Sprechfunkeinrichtungen und Navigationshilfen;

#### 5. INSTRUMENTE, DATEN UND AUSRÜSTUNG

5.1. Ein Luftfahrzeug muss unter Berücksichtigung der für die jeweilige Flugphase geltenden Luftverkehrsregeln und Luftverkehrsvorschriften mit allen für den beabsichtigten Flug notwendigen Navigations-, Kommunikations- und sonstiger Ausrüstung ausgestattet sein.

5.2. Gegebenenfalls muss ein Luftfahrzeug unter Berücksichtigung der mit den Fluggebieten, den zu fliegenden Strecken, der Flughöhe und der Flugdauer verbundenen Risiken mit aller erforderlicher medizinischer Ausrüstung sowie Sicherheits-, Räumungs- und Überlebensausrüstung ausgestattet sein.

**5.3. Alle für die Durchführung des Fluges durch die Besatzung erforderlichen Daten müssen unter Berücksichtigung der geltenden Luftverkehrsvorschriften, Luftverkehrsregeln, Flughöhen und Fluggebiete auf dem neuesten Stand und an Bord des Luftfahrzeugs verfügbar sein.**

## INTERNATIONALE BESTIMMUNGEN

(Air Operations Regulation - deutsche Fassung)

(Acceptable Means of Compliance AMC's – englische Originalfassung)

### VERORDNUNG (EU) Nr. 965/2012 DER KOMMISSION

vom 5. Oktober 2012

zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

(ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1)

### ANHANG VII

#### NICHTGEWERBLICHER FLUGBETRIEB MIT ANDEREN ALS TECHNISCH KOMPLIZIERTEN MOTORGETRIEBENEN LUFTFAHRZEUGEN

#### [TEIL-NCO]

#### TEILABSCHNITT A

#### ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

#### NCO.GEN.105 Pflichten und Befugnisse des verantwortlichen Piloten

a) Der verantwortliche Pilot

1. ist für die Sicherheit des Luftfahrzeugs und aller Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Fracht an Bord während des Betriebs des Luftfahrzeugs gemäß Absatz 1 Buchstabe c von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 verantwortlich;

AMC2 NCO.GEN.105 Pilot-in-command responsibilities and authority  
ED Decision 2016/018/R

.....

#### DATABASE CURRENCY

(b) The database validity (current AIRAC cycle) should be checked before the flight.

(c) Navigation databases should be current for the duration of the flight. If the AIRAC cycle is due to change during flight, the pilot-in-command should follow procedures established by the pilot-in-command to ensure the accuracy of navigation data, including the suitability of navigation facilities used to define the routes and procedures for the flight.

(d) An expired database may only be used if the following conditions are satisfied:

(1) the pilot-in-command has confirmed that the parts of the database which are intended to be used during the flight and any contingencies that are reasonable to expect are not changed in the current version;

(2) any NOTAMs associated with the navigational data are taken into account;

(3) maps and charts corresponding to those parts of the flight are current and have not been amended since the last cycle;

(4) any MEL limitations, where available, are observed; and (5) the database has expired by no more than 28 days.

#### NCO.GEN.110 Einhaltung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren

a) Der verantwortliche Pilot hat die Gesetze, Vorschriften und Verfahren der Staaten einzuhalten, in denen der Flugbetrieb durchgeführt wird.

b) Der verantwortliche Pilot muss gemäß Absatz 1 Buchstabe a von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren, die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben maßgebend sind und die für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze oder Einsatzorte und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten, vertraut sein.

**NCO.GEN.135 Mitzuführende Dokumente, Handbücher und Unterlagen**

a) Auf jedem Flug sind die folgenden Dokumente, Handbücher und Informationen im Original oder als Kopie mitzuführen, sofern nicht etwas anderes angegeben ist:

1. das Flughandbuch (AFM) oder gleichwertige(s) Dokument(e);
2. das Original des Eintragungsscheins,
3. das Original des Lufttüchtigkeitszeugnisses (Certificate Of Airworthiness, CofA),
4. das Lärmzeugnis, soweit zutreffend;
5. das Verzeichnis der Sondergenehmigungen, soweit zutreffend;
6. die Lizenz zum Betreiben einer Flugfunkstelle, soweit zutreffend;
7. der Haftpflichtversicherungsschein/die Haftpflichtversicherungsscheine,
8. das Bordbuch oder ein gleichwertiges Dokument für das Luftfahrzeug,
9. Einzelheiten des bei den Flugverkehrsdiensten aufgegebenen Flugplans (ATS-Flugplan), soweit zutreffend,
10. **aktuelle und zweckdienliche Luftfahrkarten für die vorgesehene Flugstrecke das vorgesehene Gebiet und alle Strecken, von denen sinnvollerweise anzunehmen ist, dass der Flug auf diese umgeleitet werden könnte,**
11. Informationen über Verfahren und optische Signale zur Verwendung durch abfangende und abgefangene Luftfahrzeuge,
12. die MEL oder CDL, soweit zutreffend, und
13. sonstige Unterlagen, die zum Flug gehören oder von den Staaten, die vom Flug betroffen sind, verlangt werden.

b) Ungeachtet Buchstabe a können auf Flügen,

1. bei denen auf demselben Flugplatz/an demselben Einsatzort gestartet oder gelandet werden soll, oder
2. die nicht über eine Entfernung oder ein Gebiet, die/das von der zuständigen Behörde festgelegt wurde, hinausgehen,

die Dokumente und Informationen von Buchstabe a Nummer 2 bis Buchstabe a Nummer 8 stattdessen am Flugplatz oder Einsatzort aufbewahrt werden.

AMC1 NCO.GEN.135(a)(3) Documents, manuals and information to be carried

ED Decision 2014/016/R

**CURRENT AND SUITABLE AERONAUTICAL CHARTS**

(a) The **aeronautical charts carried should contain data appropriate** to the applicable air traffic regulations, rules of the air, flight altitudes, area/route and nature of the operation. Due consideration should be given to carriage of textual and graphic representations of:

- (1) aeronautical data, including, as appropriate for the nature of the operation:
  - (i) **airspace structure;**
  - (ii) significant points, navigation aids (navaids) and air traffic services (ATS) routes;
  - (iii) navigation and communication frequencies;
  - (iv) **prohibited, restricted and danger areas;** and

- (v) sites of other relevant activities that may hazard the flight; and
- (2) topographical data, including terrain and obstacle data.
- (b) A combination of different charts and textual data may be used to provide adequate and current data.
- (c) The **aeronautical data** should be appropriate for the current aeronautical information regulation and control (AIRAC) cycle.
- (d) The topographical data should be reasonably recent, having regard to the nature of the planned operation.

**NCO.POL.110 Flugleistung — Allgemeines**

Der verantwortliche Pilot darf das Luftfahrzeug nur betreiben, wenn unter Berücksichtigung der **Genauigkeit verwendeter Sichtflugkarten und Kartografie** die Flugleistungen für die Einhaltung der **entsprechenden Luftverkehrsregeln** und sonstiger für den Flug, die benutzten **Lufträume, Flugplätze** oder Einsatzorte geltender Beschränkungen ausreichend sind.

## INTERNATIONALE BESTIMMUNGEN

(SERA Standardised European Rules of the Air - deutsche Fassung)

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. **923/2012** DER KOMMISSION  
vom 26. September 2012

zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) **2016/1185** DER KOMMISSION  
vom 20. Juli 2016

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 hinsichtlich der Aktualisierung und Vervollständigung der gemeinsamen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (SERA Teil C) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 730/2006

### SERA.2005 Einhaltung der Luftverkehrsregeln

*Der Betrieb eines Luftfahrzeugs entweder im Flug, auf der Bewegungsfläche eines Flugplatzes oder an einem Einsatzort hat zu erfolgen unter Einhaltung der allgemeinen Regeln, der anwendbaren örtlichen Bestimmungen und darüber hinaus im Flug entweder mit*

- a) den **Sichtflugregeln** oder
- b) den **Instrumentenflugregeln**.

### SERA.2010 Verantwortlichkeiten

#### a) Verantwortlichkeit des verantwortlichen Piloten

*Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs ist, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bedient, für den Betrieb des Luftfahrzeugs im Einklang mit dieser Verordnung verantwortlich, wobei er von diesen Regeln abweichen darf, wenn die Umstände eine solche Abweichung im Interesse der Sicherheit absolut notwendig machen.*

#### b) Flugvorbereitung

*Vor Beginn eines Flugs hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.*

## NATIONALE BESTIMMUNGEN

### (LFG Luftfahrtgesetz)

Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Luftfahrtgesetz, Fassung vom 16.08.2020  
Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG).

#### 2. Teil

#### Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät, Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge

##### 1. Abschnitt

##### Luftfahrzeuge

##### Begriffsbestimmung

#### § 11.

(1) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, **Hänge- oder Paragleiter**, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind. Für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge sind die Begriffsbestimmungen gemäß den §§ 24c, 24f und 24g anzuwenden.

(3) Als im Fluge befindlich gilt:

a) ein Luftfahrzeug schwerer als Luft von dem Zeitpunkt an, in dem Kraft für die eigentliche Abflugbewegung verwendet wird, bis zur Beendigung der eigentlichen Landungsbewegung,

#### Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge

#### § 12.

(1) Soweit in den §§ 7, 18, 20 und 132 nichts anderes bestimmt ist, darf ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn von der Austro Control GmbH oder von einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde durch eine öffentliche Urkunde bestätigt worden ist, daß es

1. die österreichische Staatszugehörigkeit (§ 15) besitzt,
2. für die jeweilige Verwendung lufttüchtig (§ 17) und technisch so ausgerüstet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt, und
3. entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, oder entsprechend dem § 164 versichert ist.

(2) Für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter entfällt die Voraussetzung gemäß Abs. 1 Z 1.

(3) **Die näheren Voraussetzungen für die Verwendung im Fluge sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu regeln. Dabei können Sonderbestimmungen für Ultraleichtflugzeuge, motorisierte Hänge- und Paragleiter, Fallschirme, **Hänge- und Paragleiter festgesetzt werden**,** soweit dadurch nicht die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt wird.

#### Fachliche Befähigung, Zivilluftfahrerprüfung

#### § 36.

(1) Die für die Erteilung eines Zivilluftfahrerscheines erforderliche fachliche Befähigung (§ 30 Abs. 1 lit. a) ist nach der entsprechenden Ausbildung bei einer Zivilluftfahrerschule (§ 44) durch die Ablegung einer Prüfung nachzuweisen, die aus einem theoretischen und einem praktischen Teil zu bestehen hat (theoretische und praktische Zivilluftfahrerprüfung).

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und dem jeweiligen Stande der Wissenschaft entsprechend für die einzelnen Zivilluftfahrerscheine einschließlich der damit verbundenen Berechtigungen (§ 29 Abs. 2) die an die Ausbildung und fachliche Befähigung zu stellenden Anforderungen festzulegen.

(3) Über **die fachliche Befähigung** zum Segelflieger, zum Fallschirmspringer, zum Piloten von Hänge- und Paragleitern sowie motorisierten Hänge- und Paragleitern ist von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde ein schriftliches Gutachten zweier Zivilfluglehrer, welches auf Grund einer theoretischen und praktischen Prüfung des Bewerbers zu erstellen ist, einzuholen.

## Luftverkehrsregeln

### § 124.

(1) Im Luftverkehr ist jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf eine sichere und rasche Abwicklung des Luftverkehrs und zur Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren die in § 119 bezeichneten Aufgaben der **Flugsicherung** und das Verhalten im Luftverkehr, insbesondere

1. die Bewegungen der **Luftfahrzeuge** im Luftraum und am Boden,
2. die beim Flug einzuhaltenden Flughöhen sowie
3. die anzuwendenden Signale und Zeichen

durch Verordnung zu regeln. Soweit unionsrechtliche Bestimmungen über gemeinsame Luftverkehrsregeln in der **Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012** \* festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Die auf Grund dieser Bestimmungen zulässigen nationalen Übergangsbestimmungen und begleitenden oder ausführenden Regelungen können vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festgelegt werden.

\*Durchführungsverordnung EU 923/2012 = SERA

## NATIONALE BESTIMMUNGEN

(LVR 2014 Luftverkehrsregeln)

### Flüge mit Hänge- und Paragleitern

#### § 14.

(1) Hänge- und Paragleiter dürfen keinesfalls in Betrieb genommen werden, wenn dadurch die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt werden könnte. Vor der Inbetriebnahme ist vom Piloten der Luftraum zu beobachten; wenn sich ein anderes Luftfahrzeug nähert, ist die Inbetriebnahme jedenfalls zu unterlassen.

(2) Der Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs ist nur zulässig, wenn bei kontrollierten Flugplätzen die Flugplatzkontrollstelle, bei nicht kontrollierten Zivilflugplätzen der Flugplatzbetriebsleiter, zugestimmt hat.

(3) Die Bestimmungen des Abs. 2 gelten für den Betrieb von Hänge- und Paragleitern im Bereich des Flugplatzverkehrs von Militärflugplätzen, ausgenommen im Falle einer Mitbenutzung gemäß § 62 Abs. 3 LFG, mit der Maßgabe, dass dieser nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Militärflugleitung zulässig ist.

(4) Die Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen in Übungsgeländen (§ 119 Abs. 2 Z 1 der Zivilluftfahrt-Personalverordnung 2006 – ZLPV 2006, **BGBl. II Nr. 205/2006** idgF) von Zivilluftfahrerschulen für Hänge- und Paragleiter und diesen Zivilluftfahrerschulen zur Verfügung stehenden Übungsbereichen eines Zivilflugplatzes ist nur unter Bedachtnahme auf den Ausbildungsbetrieb und unter besonderer Rücksichtnahme auf die Flugschüler zulässig. Die Lage und die Grenzen der bewilligten Übungsgelände und Übungsbereiche sind vom Österreichischen Aeroclub unverzüglich nach Erteilung der Bewilligung im Internet auf dessen Homepage zu veröffentlichen.

(5) Zustimmungen gemäß Abs. 2 und 3 dürfen nur erteilt werden, wenn durch den Betrieb von Hänge- und Paragleitern das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird. Sie sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie sind zu widerrufen, wenn eine der Zustimmungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.



### **Besondere Ausweichregeln für Segelflugzeuge, Hänge- und Paragleiter**

#### **§ 14a.**

(1) Wird mit einem Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in ein thermisches Aufwindgebiet eingeflogen, in dem sich bereits ein oder mehrere Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter befinden, so ist mit dem einfliegenden Segelflugzeug, Hänge- oder Paragleiter in derselben Richtung zu kreisen, wie mit den bereits in diesem Aufwindgebiet befindlichen Segelflugzeugen, Hänge- oder Paragleitern gekreist wird.

(2) Einem im thermischen Aufwindgebiet kreisenden Hänge- bzw. Paragleiter oder Segelflugzeug ist auszuweichen.

(3) Jeder Pilot hat sich, insbesondere beim Hangsegelflug, vor Einleitung einer Kurve zu vergewissern, dass der Luftraum im geplanten Flugweg frei ist.

## **NATIONALE BESTIMMUNGEN**

### **(ZLPV 2006 Zivilluftfahrt-Personalverordnung)**

#### **Überlandberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter**

##### **§ 84.**

(1) Die Überlandberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter berechtigt zur Durchführung von Streckenflügen.

(2) Der Bewerber für eine Überlandberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter hat über eine gültige Grundberechtigung gemäß § 79 für die jeweilige Startart zu verfügen und die Absolvierung von 20 Höhenflügen mit einem Höhenunterschied von mindestens 300 m, davon mindestens zehn mit einem Höhenunterschied von mehr als 500 m und mindestens zehn mit einer Flugdauer von wenigstens je einer halben Stunde nachzuweisen. Mindestens zehn der Flüge haben in einer Zivilluftfahrerschule unter unmittelbarer Aufsicht und Anleitung eines berechtigten Fluglehrers stattzufinden, wobei entsprechende im Lehrplan vorgesehene Flugübungen durchzuführen sind. Die Flüge sind auf zumindest zwei verschiedenen Fluggeländen durchzuführen.

(3) Gegenstände der theoretischen Ausbildung und Prüfung für eine Überlandberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter sind insbesondere:

1. Navigation,
2. Geographie,
3. Meteorologie,
4. Luftrecht.

(4) Bei der praktischen Prüfung für eine Überlandberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter hat der Bewerber einen einwandfreien Streckenflug mit einer Länge von mindestens zehn Kilometer auf einer festgelegten Übungsstrecke einer berechtigten Zivilluftfahrerschule durchzuführen.

(5) Wird eine Überlandberechtigung auf einem Paragleiter erworben, berechtigt diese unter Beachtung der sonstigen Erfordernisse auch zu Streckenflügen mit Hängegleitern. Wird eine Überlandberechtigung auf einem Hängegleiter erworben, berechtigt diese unter Beachtung der sonstigen Erfordernisse auch zu Streckenflügen mit Paragleitern.

#### **Lehrberechtigung für Hänge- beziehungsweise Paragleiter**

##### **§ 89.**

(9) Für die Aufrechterhaltung der Lehrberechtigung für Hänge- bzw. Paragleiter ist nachzuweisen, dass der Inhaber innerhalb der letzten drei Jahre einen von der zuständigen Behörde genehmigten entsprechenden Weiterbildungslehrgang für Fluglehrer an einer Zivilluftfahrerschule absolviert hat, widrigenfalls Ruhen der Lehrberechtigung eintritt.

## NATIONALE BESTIMMUNGEN

(Bundesgesetzblatt Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club)

# BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2003

Ausgegeben am 12. September 2003

Teil II

**426. Verordnung: Änderung der Verordnung betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club**

### **426. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Verordnung betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club geändert wird**

Auf Grund § 140b des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 65/2002 wird verordnet:

Die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Übertragung von Zuständigkeiten an den Österreichischen Aero Club, BGBl. Nr. 394/1994, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 213/1998, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

„§ 1. (1) Die Zuständigkeit für die Durchführung von Verwaltungsverfahren einschließlich der Entscheidungsbefugnis für die

1. Ausstellung von Flugschülerausweisen (§ 1 der Zivilluftfahrt-Personalverordnung – ZLPV),
2. Ausstellung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen für Segelflieger, Fallschirmspringer, Freiballonfahrer und Sonderpiloten für **Hänge- und Paragleiter** (§ 1 ZLPV) sowie Widerruf und Untersagung in Bezug auf diese Ausweise (§ 40 des Luftfahrtgesetzes – LFG),
3. Anerkennung ausländischer Zivilluftfahrerscheine für die in Z 2 genannten Kategorien (§ 39 LFG),
4. Verlängerung der in Z 2 genannten Kategorien (§ 11 ZLPV),
5. Erneuerung ruhender Berechtigungen für die in Z 2 genannten Kategorien (§ 13 ZLPV),
6. Ausstellung der Lehrberechtigung für die in Z 2 genannten Kategorien,
7. Bildung der Prüfungskommissionen und Ernennung der Prüfer für die in den Z 2 und 6 genannten Kategorien (§§ 35 und 36 LFG),
8. Erteilung der Ausbildungsbewilligung und der Betriebsaufnahalebewilligung für Zivilluftfahrerschulen, Untersagung des Ausbildungsbetriebes und Widerruf der Ausbildungsbewilligung jeweils für **Hänge- und Paragleiter**, Fallschirme und Freiballone (§§ 42, 44, 45 und 46 LFG),
9. Führung des Luftfahrzeugregisters für Segelflugzeuge, Freiballone, Ultraleichtflugzeuge und motorisierte **Hänge- und Paragleiter** (§ 16 LFG),

10. Beurkundung der Lufttüchtigkeit für Hänge-, **Paragleiter und Fallschirme** (§ 30 Abs. 3 Z 1 der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 1999 – ZLLV 1999),
11. Anerkennung ausländischer Stückprüfungen für Fallschirme, **Hänge- und Paragleiter** (§ 39 ZLLV 1999),
12. periodische Nachprüfung von Tandemfallschirmen und **Hänge- und Paragleitern** (§ 40 Abs. 1 Z 5 ZLLV 1999),
13. Erteilung von Erprobungsbewilligungen für Fallschirme, **Hänge- und Paragleiter** (§ 42 Abs. 1 ZLLV 1999), 14. Musterprüfung von Hänge- und Paragleitern und Tandemfallschirmen (§ 32 ZLLV 1999),

## NATIONALE BESTIMMUNGEN

(Lehrplan Aero Club)

**ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB / FAA**

1030 Wien, Blattgasse 6

Tel.: +43 1 718 72 97 / Fax: +43 1 718 72 97 – 17

[faa@aeroclub.at](mailto:faa@aeroclub.at) / [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at)



Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz

ZVR Zahl: 770691831

### LEHRPLAN für die Ausbildung von PARAGLEITERN Stand Dez 2013

[https://aeroclub.at/uploads/download/OeAeC\\_FAA\\_ato\\_HGPG\\_001\\_i01\\_lehrplan\\_pg.pdf](https://aeroclub.at/uploads/download/OeAeC_FAA_ato_HGPG_001_i01_lehrplan_pg.pdf)

#### I. ALLGEMEIN

1. Ausbildungsstufen Die Ausbildung zum PARAGLEITER gliedert sich in:
  - a) eine Einweisung, die die Erlangung einer Schulbestätigung zum Ziel hat.
  - b) Ausbildung zur Grundberechtigung, die den Besitz einer Schulbestätigung voraussetzt und die Erlangung eines Paragleiterscheines zum Ziel hat.
  - c) eine Weiterbildung, die den Besitz eines Paragleiterscheines oder einer gleichwertigen ausländischen Berechtigung (DHV, SHV, etc.) voraussetzt und die Erlangung einer Überlandberechtigung zum Ziel hat.
  - d) eine Weiterbildung, die den Besitz eines Paragleiterscheines oder einer gleichwertigen ausländischen Berechtigung (DHV, SHV, etc.) voraussetzt und die eine spezielle Erweiterung (z. B. Doppelsitzerberechtigung) oder Vertiefung der Kenntnisse (z.B. Thermikkurs, Sicherheitstraining) zum Ziel hat.
  - e) eine Weiterbildung, die den Besitz eines Paragleiterscheines mit einer Erweiterung voraussetzt, bei jener die Frist zur Überprüfung des Fortbestandes der fachlichen Befähigung abgelaufen und eine entsprechende Nachschulung erforderlich ist.
2. Unterricht Der Unterricht in den einzelnen Gegenständen wird im Allgemeinen von den Fluglehrern und Fluglehrerassistenten der Zivilluftfahrerschule (Schule) abgehalten. Es können jedoch auch einzelne Theoriegegenstände durch Fachkräfte (Arzt, Meteorologe, usw.) unterrichtet werden. Der theoretische und der praktische Unterricht sind bestmöglich aufeinander abzustimmen. Die Schulung zu pflicht- und verantwortungsbewussten Luftfahrern ist oberste Priorität.

#### II. EINWEISUNG FÜR PARAGLEITER

1. Die Einweisung umfasst:
  - einen theoretischen Teil (T),
  - einen praktischen Teil (P)

und endet mit der Absolvierung von fünf Höhenflügen über 300 m sowie einer Überprüfung der theoretischen Kenntnisse durch die Schule gemäß der ZLPV idgF.

2. Der theoretische Teil umfasst nachstehende Gegenstände und Unterrichtsstunden:  
Gegenstände Unterrichtsstunden (ca. 45 min)

- T.1. Paragleiterkunde 2
- T.2. Flugpraxis und Umweltaspekte 4
- T.3. Aerodynamik 1
- T.4. Flugwetterkunde 3
- T.5. Luftfahrtrecht 2

.....

#### T.5. Luftfahrtrecht

- T.5.1. Luftfahrtbehörden: Übersicht und Wirkungsbereich
- T.5.2. Luftfahrtrechtsvorschriften: Übersicht und Bestimmungen für Paragleiter
- T.5.4. Luftverkehrsregeln: Ausweich- und Vorrangregeln, Allgemeine Bestimmungen, Sichtflugregeln
- T.5.5. ZLLV 7.Teil Sonderbestimmungen für Hänge- Paragleiter betreffend Lufttüchtigkeit
- T.5.6. Versicherungsrechtliche Vorschriften
- T.5.7. Unfall- und Störungsmeldung
- T.5.8. Paragleiterschein, Überlandberechtigung, Erfordernisse, Ausbildungsverlauf

.....

### III: AUSBILDUNG ZUM PARAGLEITERSCHEIN

Ausbildung zur Erlangung des Paragleiterscheines

1. Die Ausbildung umfasst:
  - einen theoretischen Teil (T)
  - einen praktischen Teil (P) und endet mit der Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung gemäß ZLPV 2006 idgF.

2. Der theoretische Teil umfasst nachstehende Gegenstände und Unterrichtsstunden:

Gegenstände Unterrichtsstunden (ca. 45 min)

- T.1. Paragleiterkunde 2
- T.2. Flugpraxis einschließlich Geländekunde & Umweltschutz 5
- T.3. Aerodynamik 2
- T.4. Flugwetterkunde 6
- T.5. Luftfahrtrecht 3
- T.6. Erste Hilfe und Flugmedizin 1 .....
- T.5. Luftfahrtrecht
  - T.5.1. Luftfahrtbehörden: Übersicht und Wirkungsbereich, Luftfahrtinformation
  - T.5.2. Luftfahrtrechtsvorschriften: LFG, ZLPV, Übersicht und Bestimmungen für Paragleiter, Luftraumgliederung, Beschränkungsgebiete
  - T.5.3. Luftverkehrsregeln: Ausweich- und Vorrangregeln, Allgemeine Bestimmungen, Sichtflugregeln
  - T.5.4. ZLLV 7.Teil Sonderbestimmungen für Hänge- Paragleiter betreffend Lufttüchtigkeit
  - T.5.5. Versicherungsrechtliche Vorschriften
  - T.5.6. Unfall- und Störungsmeldung
  - T.5.7. Luftfahrtrechtliche Bestimmungen in Deutschland

.....

### IV. WEITERBILDUNG (VORAUSSETZUNG PILOTENSCHHEIN)

Weiterbildung zur Erlangung der Überlandberechtigung

1. Die Weiterausbildung umfasst:
  - einen theoretischen Teil (T)
  - einen praktischen Teil (P) und endet mit der Ablegung der theoretischen und praktischen Prüfung gemäß ZLPV idgF

2. Der theoretische Teil umfasst nachstehende

Gegenstände und Unterrichtsstunden (ca. 45 min):

- Luftfahrtrecht 3
- Navigation /Geografie 3

Meteorologie 5  
 Flugpraxis/Gefahreneinweisung 3

**T.1. Luftfahrtrecht**

T.1.1. Schwerpunktmäßige Wiederholung und Zusammenfassung Einweisung, Grundberechtigung

T.1.2. Luftraumgliederung : ICAO- Klassifizierung, unterer/ obere Luftraum, kontrollierte/ unkontrollierte Lufträume, (C-G) Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete (LO-R, D), SRA, Segelflugbeschränkungsgebiete, militärisches Tiefflugsystem, ICAO-Karte, Höhenmessereinstellung, Beratungsstellen, Luftgebietsverletzung

T.1.3. Flugbetrieb: Sichtflugregeln im kontrollierten und unkontrollierten Luftraum, Sicherheitsmindesthöhen- und Abstände, Wolkenflüge, Vorflugregeln, Notsignale,

T.1.4. Luftfahrtrechtliche Bestimmungen in anderen Staaten insbesondere in Deutschland .....

**T.2. Navigation und Geografie**

T.2.1. Kartenkunde: ICAO-Karte, topografische Karten, Projektionsarten, Maßstab, Kartenzeichen

## NATIONALE BESTIMMUNGEN

(Erlass des BMVIT)

### Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr/Oberste Zivilluftfahrtbehörde

vom 24. September 1974, ZL. 38.570/23-I/6-74, in der Fassung vom 25. Mai 1976, ZL. 38.570/72-I/3-76, vom 10. Mai 1984, ZL. 38.534/238-I/3-84, vom 20. November 1986, Zl. 38.534/263-I/5-86, vom 1. Juli 1991, ZL. 38.534/20-6/91, vom 28. Jänner 1992, Pr. Zl. 58.534/1-6/92 und vom 21. Dezember 1995, Pr. Zl. 58.534/14-7/95 und vom 27. Oktober 1997, GZ. 58.534/4-Z7/97

#### über „Hängegleiter“ und „Paragleiter“

##### 1. Ausgangsbasis und Entwicklung

1.1 „Hängegleiter“ oder „Gleitflügel“ (die Bezeichnung „Drachen“ oder „Flugdrachen“ für freifliegende Geräte ist unzutreffend) und „Paragleiter“ oder „Gleitschirme“ sind Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 des Luftfahrtgesetzes (LFG) BGBl. Nr. 253/1957. Daraus folgt, daß Benutzer solcher Geräte als Piloten im Sinne des LFG (Sonderpiloten im Sinne der Zivilluftfahrt-Personalverordnung [ZLPV], BGBl. Nr. 219/1958) anzusehen...

... Weiters hervorzuheben sind die allgemeinen Bestimmungen über Verantwortlichkeiten (§ 4 LVR) oder Flugvorbereitung (§ 5 LVR). Neben den allgemeinen Ausweichregeln (§§ 11 ff LVR) gelten für Hängegleiter und Paragleiter die besonderen Ausweichregeln für Segelflugzeuge (§ 53 LVR), wie für Flüge mit Hängegleitern und Paragleitern überhaupt grundsätzlich dieselben Bestimmungen wie für Segelflüge gelten (§ 51 LVR).....

**2.3 Flüge mit Hängegleitern und Paragleitern außerhalb von gemäß 2.2.1.3 festgelegten Schul- und Übungsbereichen unterliegen voll den luftfahrtrechtlichen Vorschriften (Punkt 1.1).**

Entscheidungstext VfGH Beschluss 01.03.1994 V 8/94

I. Mit dem auf Art139 (Abs1 letzter Satz) B-VG gestützten Antrag begehren die Einschreiter, den Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr/Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 24. September 1974, Zl. 38.570/23-I/6/74, in der Fassung vom 25. Mai 1976, Zl. 38.570/72-I/3-76, vom 10. Mai 1984, Zl. 38.534/238-I/3-84, und vom 20. November 1986, Zl. 38.534/263-I/5-86, über "Hängegleiter" und "Paragleiter" als gesetzwidrig aufzuheben. Ihr Antrag erweist sich jedoch als nicht zulässig.

II. Diese Entscheidung wurde in sinngemäßer Anwendung des §19 Abs3 Z2 litc VerfGG ohne weiteres Verfahren getroffen.

## SONSTIGES

AOPA Safety Letter; Auszug daraus

[https://aopa.de/wp-content/uploads/24\\_ASL\\_VFR-Luftfahrtkarten.pdf](https://aopa.de/wp-content/uploads/24_ASL_VFR-Luftfahrtkarten.pdf)

AOPA Safety Letter Nr. 24, April 2016

Ob in Papier oder digital, Luftfahrtkarten sind weiterhin das wichtigste Mittel zur Flugplanung und Navigation, vom Start bis zur Landung. Das gilt auch heute noch im Zeitalter von GPS und Navigationsdatenbanken. Karten enthalten eine Fülle von Informationen, insbesondere Daten zur Geographie und Geländestruktur, Lage der Flugplätze, Luftraumorganisation und Flugsicherungsverfahren. Alle diese Informationen muss man lesen und richtig interpretieren können.

Dieser AOPA Safety Letter will anregen, sich nochmals mit einigen wesentlichen Karteninformationen zu beschäftigen. Dabei liegt der Schwerpunkt insbesondere auf den sicherheitsrelevanten Informationen. Übrigens, zur Sicherheit gehört auch, dass man **nur mit aktuellen Karten fliegt**.

Luftfahrtkarten gibt es seit langem nicht mehr nur in Papier sondern auch digital, meist in Verbindung mit GPS-Navigationssystemen. Es stellt sich bei digitalen bzw. elektronischen VFR-Karten allerdings die Frage, ob diese als alleiniges Kartenmaterial im Cockpit ausreichend sind, insbesondere wenn sie auf einem Tablet-PC und nicht in einem fest eingebauten Gerät verwendet werden.

Die Luftfahrtbehörde von Berlin und Brandenburg bezweifelt, dass Geräte wie ein Tablet-PC eine ausreichende betriebliche Zuverlässigkeit aufweisen und fordert daher weiterhin das **Mitführen von Papierkarten als „Back-up“**. Unabhängig davon wird der Einzug von digitalem Kartenmaterial im Cockpit weiter voranschreiten. Inwieweit zusätzlich Papierkarten mitgeführt werden sollten, ist unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften (im In- und Ausland) von jedem einzelnen Piloten selbst zu entscheiden (siehe auch „Papier oder digital“, AOPA Letter 3/2015).

### Zusammenfassung

Piloten müssen für jede Phase des Fluges geeignete Luftfahrtkarten dabei haben.

Komplexe Luftraumstruktur erfordert ein eingehendes Kartenstudium, schon vor dem Flug.

Piloten dürfen nur mit **aktuellen Luftfahrtkarten** fliegen. Zusätzliche Ergänzungen zu Karten und NOTAM müssen beachtet werden.



# ROGERS DATA

VFR charts | pilot accessories



Follow us on Social Media

Rogers Data GmbH  
Guglgasse 6 3/6/7  
1110 Vienna, Austria  
[www.rogersdata.at](http://www.rogersdata.at)