

2026.03.19

Sind UL- und LSA-Flugstunden für höhere Lizenzen in der Aviatik voll anrechenbar?

1. Duales System mit unterschiedlicher Anrechnung

Die Antwort ist abhängig von der Lizenzart, dem Regime (EASA oder national) und der Art des Luftfahrzeugs. In der Schweiz gilt nämlich für Piloten und Pilotinnen ein duales System:

- EASA-Lizenzen: PPL(A), CPL(A), ATPL(A), LAPL(A)
- Nationale Lizenzen: insbesondere UL / ULM (Trike, Dreiechser), Paramotor, etc.

Ultraleichtflugzeuge (UL/ULM) sind keine EASA-Luftfahrzeuge, deshalb werden ihre Flugstunden für EASA-Lizenzen grundsätzlich nicht angerechnet.

Anders ist die Rechtslage bei LSA (Light Sport Aircraft). LSA-Flugstunden sind für PPL(A), CPL(A) und ATPL(A) voll anrechenbar, sofern:

- eingetragen als EASA Category: LSA (gemäß CS-LSA)
- Flug durch einen EASA-Piloten geführt
- im Flugbuch als Single Engine Piston (SEP) Land geführt

Diese LSA gelten lizenzrechtlich als SEP und sind damit voll ICAO-kompatibel.

2. Übersicht

Die folgende Übersicht soll helfen, die Anrechenbarkeit der Flugstunden von UL und LSA zu ermitteln:

Kategorie	ICAO-konform?	EASA-Lfz?	Anrechenbar für PPL(A) und höher?
UL (CH national)	✗ Nein	✗ Nein	✗ Nicht anrechenbar
LSA (CH national)	✗ Nein	✗ Nein	✗ Nicht anrechenbar
LSA (EASA CS-LSA)	✓ Ja	✓ Ja	✓ Voll anrechenbar

3. Praxisbeispiele

Beurteilung folgender Flugstunden:

- Bristell B23 (CS-23) → anrechenbar
- Pipistrel Virus SW (UL, national) → nicht anrechenbar
- Pipistrel Alpha Trainer (UL) → nicht anrechenbar
- Cessna 162 Skycatcher (kein EASA-LSA) → in CH/EASA nicht anrechenbar

4. Rechtsgrundlagen in der Schweiz

Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK), SR 748.941

- **Art. 1 Abs. 2 lit. c VLK**
UL/Lfz besonderer Kategorien unterstehen dieser Verordnung und nicht dem EASA-Regime.
- **Art. 2 Abs. 1 VLK**
Definition der UL- und Sonderkategorien, Grundlage der fehlenden Anrechenbarkeit.
- **Art. 4 ff. VLK**
Nationale Bewilligungen und Betriebsregeln, explizit nicht ICAO-kompatibel.

5. Rechtsgrundlagen in der EU

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – Part-FCL

- FCL.010 (Begriffsbestimmungen)
Definition Flugzeuge, SP und SEP; UL sind nicht erfasst.
- FCL.210.A PPL(A) – Anforderungen
Mindestflugzeiten müssen auf Luftfahrzeugen gemäss Part-FCL erfolgen, UL sind ausgeschlossen.
- FCL.235 – Flugerfahrung und Anrechnung
Nur Flugzeit auf Luftfahrzeugen der entsprechenden Klasse oder Kategorie ist anrechenbar.
- FCL.300 ff. CPL(A)
Auch hier: nur anrechenbare ICAO- und EASA-Lfz.

Fazit betreffend Anrechnung von UL- und LSA Flugstunden

- Flugstunden auf UL (CH national) sind nicht anrechenbar, da UL weder ICAO-konforme noch EASA-zertifizierte Luftfahrzeuge sind.
- Nationale LSA der Schweiz sind ebenfalls nicht anrechenbar, weil sie wie UL nicht unter Part-FCL und nicht unter ICAO Annex 1 fallen.
- EASA-LSA (CS-LSA) sind voll anrechenbar, da sie als EASA-Luftfahrzeuge gelten und ICAO-konform sind.
- Für PPL(A), CPL(A), ATPL(A) dürfen nur Flugzeiten auf ICAO-konformen Luftfahrzeugen verwendet werden, d. h. auf EASA-zertifizierten Kategorien wie SEP, TMG oder CS-LSA.
- Flugschulen können keine individuellen Anrechnungen vornehmen, sondern sind an die rechtlichen Vorgaben gebunden.

Dies ist eine sorgfältige Zusammenfassung der FFAC, welche auf den aktuell verfügbaren Informationen beruht; die Piloten sind aber selbst verantwortlich, die für ihr Luftfahrzeug anwendbaren Vorschriften zu prüfen.