

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB / FAA

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12



Telefon: +43 1 718 72 97 | Fax: +43 1 718 72 97 - 17
www.aeroclub.at | faa@aeroclub.at

Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz
ZVR Zahl: 770691831

DTO Ausbildungsprogramm Segelflug (ohne TMG) für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher

(Lizenzinhaber gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011)

gemäß DTO.GEN.110 in Übereinstimmung mit
den Vorschriften gemäß VO (EU) Nr. 2018/1976 Anhang III („Teil-SFCL“)

Hinweis:

Das Vorliegende Dokument ist ein Standard-Ausbildungsprogramm gemäß AMC1 DTO.GEN.115(c) welches von der zuständigen Behörde Österreichischer Aero-Club/FAA zur Verwendung durch Segelflug-DTOs veröffentlicht wurde. Dieses kann, unbeschadet den unionsrechtlichen Bestimmungen (insbesondere Verordnung (EU) Nr. 2018/1976 Anhang 1 Teil-DEF & Anhang 2 Teil-SAO, VO (EU) Nr. 1178/2011 und VO (EU) Nr. 2018/1139) für die Ausbildung herangezogen werden. Lücken, ungeregelte oder auslegungsbedürftige Teile sind ausschließlich anhand der jeweils aktuell geltenden europäischen und nationalen Luftfahrtregularien zu interpretieren. Diese gehen auch den Inhalten im Standard-Ausbildungsprogramm vor. Die Verwendung eines Standard-Ausbildungsprogrammes entbindet die Flugschule nicht von der Pflicht, darin enthaltene Regelungen im Rahmen des Flugsicherheitsmanagements zu prüfen und gegebenenfalls weitere Einschränkungen festzulegen.

Es steht einer DTO frei, dieses Standard-Ausbildungsprogramm zu verwenden. Ein selbst entwickeltes Ausbildungsprogramm ist von der zuständigen Behörde, dem Österreichischen Aero-Club / FAA gemäß ARA.DTO.110 zu prüfen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beide Geschlechter.

© 2025 Österreichischer Aero-Club/FAA

Inhaltsverzeichnis

1	Revisionsübersicht	4
2	Allgemeines zum Ausbildungsprogramm Segelflug	4
2.1	Ziel der Ausbildung	4
2.2	Voraussetzungen	4
2.2.1	SPRACHKENNTNISSE:	4
2.2.2	MEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT	4
2.3	Anrechnung von Vorkenntnissen	5
2.3.1	Anrechnung von Flugzeit als PIC	5
2.3.2	Anrechnung von Theoriekenntnissen	5
2.4	Ausbildungsinhalte	6
2.5	Zeitplan	6
2.6	Beanspruchungszeiten und Ruhezeiten	7
2.7	Wetterminima	7
2.8	Aufzeichnungen	8
2.9	Flugsicherheit.....	9
2.9.1	Notverfahrensübungen / Flughandbuch.....	9
2.9.2	Unterschreiten der Mindestflughöhe	10
2.9.3	Durchstarten unterhalb der Mindestflughöhe	10
2.9.4	Außenlandungen	10
2.9.5	Mitnahme von Passagieren.....	10
2.9.6	Verwendung von Intercom/Headsets	10
2.10	Zwischentests und Prüfungen	11
2.10.1	Zwischentests.....	11
2.10.2	Antritt zur Theorieprüfung.....	11
2.10.3	Antritt zur praktischen Prüfung	11
2.11	Alleinflüge und Allein-Überlandflüge	12
3	Übungen im Luftfahrzeug	13
3.1	Umfang der Flugausbildung in den Startarten Winden- und Fahrzeugstart, Flugzeugschlepp, und Eigenstart:	13
3.2	Überblick über die Liste der Übungen am Luftfahrzeug	14
3.3	Integration der Theorieausbildung.....	15
3.4	Fortschrittsüberprüfungen	16
3.5	Antritt zur praktischen Prüfung	16
4	Theorieunterricht.....	17

4.1	Struktur und Unterrichtsmethoden	17
4.2	Unterrichtsmaterialien	17
4.3	Verwendung von CBT (Computer Based Training) Lernprogrammen / Selbststudium	17
5.	Anlagen und Formulare zum Download:	18

1 Revisionsübersicht

Folgend der gültige Revisionsstand dieses Handbuchs:

Revision Nr.	Grund der Revision	Datum	Freigabe durch
REV.: v00	Erstausgabe	30.01.2026	Ing. Walter Ochsenhofer

2 Allgemeines zum Ausbildungsprogramm Segelflug

2.1 Ziel der Ausbildung

Das vorliegende Standard-Ausbildungsprogramm regelt die Ausbildung zur Erlangung der Segelflugzeugpilotenlizenz SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011, gemäß den Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 2018/1976 auf Segelflugzeugen und eigenstartfähigen Segelflugzeugen.

2.2 Voraussetzungen

2.2.1 SPRACHKENNTNISSE:

Ausbildungskurse können in jeder Sprache abgehalten werden. Sollte die Unterrichtssprache nicht Deutsch sein, hat der Ausbildungsleiter sicherzustellen, dass dem Flugschüler die Inhalte dieses Ausbildungsprogramms in einer für ihn verständlichen Art und Weise erklärt werden.

Der Ausbildungsleiter der DTO hat sicherzustellen, dass die Sprachkenntnisse des Flugschülers und der jeweils eingesetzten Fluglehrer ausreichen, um dem Flugunterricht und dem Theorieunterricht in der angebotenen Sprache folgen zu können. Fluglehrer müssen Sprachkenntnisse mindestens auf Level 4 in der Unterrichtssprache nachweisen.¹

Sofern nicht bereits offensichtlich ist, dass ein Flugschüler die Unterrichtssprache beherrscht, ist durch den Ausbildungsleiter vor Beginn der Ausbildung in einem Gespräch festzustellen, ob der Flugschüler dem Unterricht voraussichtlich wird folgen können.²

Die Ablegung einer Sprachkompetenzprüfung (Language Proficiency) ist für Flugschüler während der Ausbildung und während der Soloflüge nicht vorgeschrieben. Der Fluglehrer, welcher den Flugschüler zum erstmaligen Alleinflug freigibt muss sicherstellen, dass der Flugschüler in der Lage ist, erfolgreiche Funkkommunikation durchzuführen.

2.2.2 MEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT

Spätestens vor Antritt zum ersten Alleinflug ist die medizinische Tauglichkeit des Flugschülers mittels eines gemäß Teil-MED ausgestellten medizinischen Tauglichkeitszeugnisses mindestens der Klasse LAPL bei Ausbildung für SPL nachzuweisen.

¹ gemäß FCL.055, Language Proficiency mindestens Level 4 in Deutsch bei Deutsch als Unterrichtssprache

² zur Dokumentation steht Formblatt "Schülerakt SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher" **

** als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at zur Verfügung

OeAeC_FAU_DTO_SEG_040_v00_LAPL(A)_od_hoher_auf_segelflug.docx Rev. v00, 30.01.2026

Gedruckte Ausgaben unterliegen keinem Änderungsdienst.

Seite 4 von 18

2.3 Anrechnung von Vorkenntnissen

Vorkenntnisse in Theorie und Praxis können ausschließlich gemäß den in diesem Kapitel beschriebenen Verfahren durch die DTO angerechnet werden. Im Zweifelsfall ist die zuständige Behörde (Österreichischer Aero-Club/FAA) vor der Anrechnung zu konsultieren.

2.3.1 Anrechnung von Flugzeit als PIC

Von einem Piloten bereits vor Beginn der Ausbildung zum SPL absolvierte Flugzeiten auf einer anderen Flugzeugklasse als PIC, ausgenommen Lizenzen und Ausbildung für Ballonfahrer, können von der DTO in folgendem Ausmaß angerechnet werden:

- **10% bereits absolvierte Flugzeit als PIC**
(Beispiel: bei 50h als PIC werden nur 5h angerechnet, es sind mind. 10h auszubilden)
- die Gesamtausbildungszeit kann höchstens von mind. 15 Stunden auf **mind. 8 Stunden** gekürzt werden (d.h. Kürzung auf 8h bei mind. 70h LAPL(A), PPL(A) oder höher als PIC)
- Es dürfen **keine Kürzungen** bei der **Alleinflugzeit unter Aufsicht** erfolgen (**mind. 2 Stunden**)
- Der **Allein-Überlandflug** in einem Segelflugzeug von mindestens 50 km oder ein Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 100 km (auch mit einem TMG möglich) **kann nicht angerechnet** werden.
- Es sind **mindestens 35 Starts** und Landungen durchzuführen, wobei die Bedingungen zum Erwerb der Startarten zu beachten sind.

2.3.2 Anrechnung von Theoriekenntnissen

In den folgenden Fällen kann die theoretische Ausbildung zum Erwerb der SPL Lizenz verkürzt werden: Inhaber einer Lizenz nach Part-FCL³ haben die theoretische Ausbildung und Prüfung ausschließlich in den folgenden Fächern abzulegen:

- Aerodynamik
- Betriebliche Verfahren
- Flugleistung und Planung für Segelflugzeuge
- Allgemeine Luftfahrzeugkunde insbesondere für Segelflugzeuge
- Navigation

Weitere Anrechnungen von theoretischen Kenntnissen (z.B. Anrechnung von Meteorologie für einen Meteorologen, Flugzeugkunde für einen Luftfahrzeugtechniker usw.) sind gesetzlich nicht vorgesehen.

³ Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

OeAeC_FAAC_DTO_SEG_040_v00_LAPL(A)_od_hoher_auf_segelflug.docx Rev. v00, 30.01.2026
Gedruckte Ausgaben unterliegen keinem Änderungsdienst.

Seite 5 von 18

2.4 Ausbildungsinhalte

Die Ausbildung zum SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011 in den Startarten Winden- und Fahrzeugstart, Flugzeugschlepp, Eigenstart und Gummiseilstart umfasst 5 theoretische Fachgebiete und den nach Punkt 2.3.2 „Anrechnung von Flugzeit als PIC“ errechneten Stunden Flugausbildung.

Umfang der Ausbildung:

- Flugunterricht sowie Theorieunterricht für SPL in Segelflugzeugen
- Ausbildung im Hinblick auf zusätzliche Startarten⁴

Inhalte:

- i. Flugvorbereitung, einschließlich Bestimmung von Masse und Schwerpunktlage, Kontrolle und Instandhaltung des Flugzeuges in Bezug auf die Ausbildung als Luftfahrer, Lufträume und Wetterbriefing
- ii. Montage des Segelflugzeugs, Vorflugkontrolle, Kontrolle der Steueranschlüsse
- iii. Flugplatzverfahren, Verfahren und Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung von Zusammenstößen
- iv. Führen des Flugzeuges mit Sicht nach außen
- v. Grenzflugzustände im unteren Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von beginnenden und voll überzogenen Flugzuständen
- vi. Grenzflugzustände im oberen Geschwindigkeitsbereich, Erkennen und Beenden von Trudeln und Spiralsturz
- vii. Starts mit und ohne Seitenwind in der in der Ausbildung gewählten Startarten für Segelflugzeuge.
- viii. Landungen mit und ohne Seitenwind
- ix. Landungen unter Berücksichtigung der Hindernisfreiheit und Landungen auf kurzen Segelflugfeldern oder Pisten. Für die gewählten Startarten und deren spezifischen Gefahren und die Verfahren bei Startabbrüchen und Seilrissen in allen Startphasen.
- x. Überlandflüge und verfügbare Navigationshilfen
- xi. Segelflugtechniken je nach verfügbaren Bedingungen am Trainingsflugplatz & Umgebung
- xii. Notverfahren, einschließlich simulierter Ausfälle der Flugzeugausrüstung
- xiii. Segelfliegen in großen Höhen
- xiv. Einhaltung von Flugverkehrsverfahren, Sprechfunkverkehr und Sprechgruppen im Bezug auf Segelflug

2.5 Zeitplan

Die Festlegung eines geeigneten zeitlichen Ablaufes obliegt der DTO. Ein Ruhen der Ausbildung über längere Zeiträume hinweg wird entsprechende Nachschulungen bzw. die Wiederholung von Ausbildungsschnitten notwendig machen.

Die Abhaltung des theoretischen Teiles der Ausbildung ist sowohl in der Form von Wochenend-, Abend- oder Blockkursen als auch als Einzelunterricht zulässig.

⁴ siehe SFCL.155

DTO Ausbildungsprogramm Segelflug für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher
gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

Der Antritt zur theoretischen Prüfung hat innerhalb von 12 Monaten nach Ausstellung der Empfehlung zum Antritt zur theoretischen Prüfung durch die DTO zu erfolgen. (Unterschrift auf dem Formblatt "Dokumentation der Theorieausbildung" zur Bestätigung der abgeschlossenen Theorieausbildung)

Die praktische Prüfung hat innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss der praktischen Ausbildung und spätestens 24 Monate nach Bestehen der Theorieprüfung zu erfolgen.

2.6 Beanspruchungszeiten und Ruhezeiten

Eine Überbeanspruchung von Fluglehrern als auch von Flugschülern ist jedenfalls zu vermeiden. Als Beanspruchung gelten alle mit der Ausbildung verbundenen Aktivitäten wie Flugausbildung, Flugvor- und -nachbereitung und theoretische Schulungen.

Bei der Absolvierung von Flügen und theoretischem Unterricht sollen sich Lehrer als auch Schüler in einem körperlichen und geistigen Zustand befinden, insbesondere frei von Ermüdung, welcher die Sicherheit der Luftfahrt keinesfalls beeinträchtigt und den bestmöglichen Trainingserfolg ermöglicht. Bei der Beurteilung der Arbeitsbelastung sind auch Beanspruchungen außerhalb der Verwendung als Fluglehrer mitzubetrachten.

Mit Ausnahme von Überlandflügen sollten die praktischen Übungen bei Flügen in Thermik oder im Hangaufwind nicht länger als jeweils ca. 40 - 60 Minuten dauern.

Dies beinhaltet nicht die Dauer der jedenfalls durchzuführenden Briefings und De-Briefings vor bzw. nach dem Flug.

2.7 Wetterminima

Fluglehrer haben auf die Einhaltung der VFR-Wetterminima zu achten. Hierbei ist auf den jeweiligen Ausbildungsstand der Flugschüler insofern Bedacht zu nehmen, als der Trainingserfolg durch die herrschenden Wetterverhältnisse (starker Wind, geringe Sichtweiten, niedrige Wolkenuntergrenzen) nicht in Frage gestellt werden darf.

Für Alleinflüge von Flugschülern im Flugplatzbereich hat die Wolkenuntergrenze mindestens 1000 ft oberhalb der Ausklinkhöhe, bei eigenstartfähigen Segelflugzeugen oberhalb der Platzrundenhöhe zu liegen und die Sichtweite 10 km oder mehr zu betragen.

Die Durchführung von Alleinflügen als Sondersichtflüge (Special VFR) ist nicht erlaubt.

Allein-Überlandflüge dürfen nur begonnen werden, wenn aus den Wettermeldungen entlang der Flugstrecke Sichtweiten von 10 km oder mehr, eine Wolkenuntergrenze von mindestens 1000 ft über dem höchsten Punkt entlang des jeweiligen Streckenabschnittes hervorgehen und auf der vorgesehenen Flugstrecke keine außergewöhnlichen meteorologischen Gefahren wie z.B. Gewitter, Starkregen, starker Wind (insbesondere Föhn), etc. auftreten können.

2.8 Aufzeichnungen

Über alle durchgeführten Ausbildungen (Theoriekurse, Flugstunden, Flugschüler) sind Aufzeichnungen zu führen und während der Ausbildung sowie mindestens 3 Jahre nach Ende der Ausbildung aufzubewahren.

Im Akt des Schülers⁵ sind zu verzeichnen:

- Der Name des Schülers, sowie Geburtsdatum und Ort
- Kopie der bisherigen Lizenz(en) des Schülers, sofern vorhanden, Kopien aller während der Ausbildung gültigen Medizinischen Tauglichkeitszeugnisse des Schülers inkl. etwaigen Einschränkungen wie z.B. Brille, Kopie des Funkerzeugnisses
- Dokumentation über angerechnete Vorkenntnisse
- Sonstige persönliche Daten nach Ermessen der Schule (Adresse, Telefonnummer, Beruf, ...)
- Notfallkontaktadresse (Name und Telefonnummer)

Aufzeichnungen über die Theorieausbildung werden in der Form von Anwesenheitslisten⁶ geführt und enthalten mindestens:

- Datum, Ort und Dauer des Unterrichtes bzw. der Übungen
- Details der durchgenommenen Lehrinhalte
- den Namen und die Unterschrift des/der Vortragenden
- den Namen und die Unterschrift der Schüler

Die DTO hat chronologische Aufzeichnungen über alle durchgeführten Schulungsflüge (mit Fluglehrer am Doppelsteuer als auch Alleinflüge) zu führen, welche mindestens in AMC1 SFCL.050 geforderten Angaben enthalten. (Flugbuch)

Des Weiteren sind folgende Angaben zu dokumentieren⁷:

- die durchgeführten Übungen gemäß Lehrplan und
- eine Beurteilung dahingehend, ob die durchgeführten Übungen bereits ausreichend beherrscht werden:
 - „BELOW STANDARD“ **BS** (Unterdurchschnittlich) – diese Übung muss jedenfalls wiederholt werden / sie wurde im Vergleich zur bisherigen Dauer der Ausbildung noch nicht ausreichend beherrscht; Es ist anzunehmen, dass der Flugschüler zusätzliche Ausbildungsstunden benötigen wird.
 - „STANDARD“ **S** (Durchschnitt) – die Übung wird beherrscht / der bisherige Fortschritt entspricht der Dauer der Ausbildung; Ein Abschluss der Ausbildung in Regeldauer ist wahrscheinlich.
 - „ABOVE STANDARD“ **AS** (Überdurchschnittlich) – die Übung wurde überdurchschnittlich schnell und/oder gut beherrscht; Der gute Ausbildungsfortschritt lässt es zu, dass der Flugschüler möglicherweise zusätzliche Soloflüge während der Ausbildung durchführt.
- Wurde ein Schüler mit „BELOW STANDARD“ bewertet, ist Anmerkung des Fluglehrers beizufügen, welche Fertigkeiten in den kommenden Flugstunden verbessert werden sollten.

⁵ zur Dokumentation steht Formblatt "Schülerakt SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher" **

⁶ zur Dokumentation steht Formblatt "Theoriekurs Anwesenheitsliste" **

⁷ zur Dokumentation steht Formblatt "Beurteilung eines Ausbildungsfuges" **

DTO Ausbildungsprogramm Segelflug für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher
gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

Für andere Fluglehrer soll zu jedem Zeitpunkt leicht erkennbar sein, welches Programm in der nächsten Übungseinheit durchzuführen wäre und in welchem Ausmaß bereits erlangte Fertigkeiten vorausgesetzt werden können.

Obige Aufzeichnungen dürfen nicht bei den Flugschülern verbleiben, sind dem Flugschülern jedoch durch Nachbesprechungen zur Kenntnis zu bringen (Unterschrift auch Flugschüler).

Der Ausbildungsleiter der DTO trägt die Verantwortung für die korrekte Führung und Aufbewahrung der Schulungsnachweise.

Es sind Startlisten⁸ für den Schulbetrieb zu führen. Diese haben zu enthalten:

- a) den Namen des Fluglehrers und Flugschülers,
- b) das Baumuster des Luftfahrzeuges,
- c) das Kennzeichen des Luftfahrzeuges,
- d) den Startort und Landeort mit Datum und Uhrzeit sowie
- e) den Zweck des Fluges.

Eine derartige Startliste ist für jeden Flugschüler zu führen und sollte die obigen Angaben in chronologischer Reihenfolge enthalten.

Die chronologischen Aufzeichnungen über die Ausbildungsflüge, Bewertungen und Notizen, die Startliste und die Kopie des Flugbuches des Schülers können gesammelt in einem elektronischen Aufzeichnungssystem geführt werden, wenn die oben geforderten Auswertungen in einfacher Weise zugänglich sind.

Die Flugbucheintragungen der Flugschüler sind in regelmäßigen Abständen, spätestens jedoch vor dem ersten Alleinflug und vor Abschluss der Ausbildung, auf Richtigkeit und Vollständigkeit zu kontrollieren. Alleinflüge sind im Flugbuch des Flugschülers vom Fluglehrer zu bestätigen.

Über jedes Betriebsjahr (ist gleich Kalenderjahr) der DTO ist spätestens bis 15. Februar des Folgejahres ein Betriebsbericht⁹ an den Österreichischen Aero-Club / FAA zu übermitteln. Die Aufzeichnungen der DTO sollten zu jedem Zeitpunkt eine einfache Nachvollziehung der im Betriebsbericht getätigten Angaben erlauben.

2.9 Flugsicherheit

2.9.1 Notverfahrensübungen / Flughandbuch

Bei der Simulation von Notverfahren und abnormalen Verfahren ist gemäß den im verwendeten Ausbildungsflugzeuges beschriebenen Verfahren des Flug- und Betriebshandbuch i.d.g.F. vorzugehen. Das Deaktivieren von elektrischen Ausrüstungsgegenständen durch „Ziehen“ von Sicherungen ist nicht erlaubt.

Während der Simulation von Notverfahren und abnormalen Verfahren dürfen sich außer dem Fluglehrer und dem am Steuer befindlichen Flugschüler keine weiteren Personen an Bord des Luftfahrzeuges befinden.¹⁰

⁸ zur Dokumentation steht Formblatt "Startkladde" **

⁹ Betriebsbericht Segelflug **

** als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at zur Verfügung

¹⁰ siehe VO (EU) 2018/1139, Anhang V, 8.12

OeAeC_FAU_DTO_SEG_040_v00_LAPL(A)_od_hoher_auf_segelflug.docx Rev. v00, 30.01.2026

Gedruckte Ausgaben unterliegen keinem Änderungsdienst.

2.9.2 Unterschreiten der Mindestflughöhe

Die Unterschreitung der gesetzlichen Mindestflughöhe darf, während der SPL Ausbildung mit Startart Eigenstart oder TMG außerhalb von Flugplätzen ausschließlich dann erfolgen, wenn sie im Rahmen von Übungsanflügen zum Zwecke einer simulierten Sicherheits- oder Notlandung geschieht. Es ist durch die DTO gemäß den jeweiligen nationalen Vorschriften eine Bewilligung zur Unterschreitung der Mindestflughöhe einzuholen, welche vom Ausbildungsleiter an die durchführenden Fluglehrer zur Kenntnis zu bringen ist.

Übungsanflüge mit Segelflugzeugen mit ausgefahrenem Klapptriebwerk oder TMG zu simulierten Sicherheits- bzw. Notlandungen sollten nicht erst in Bodennähe, sondern in einer Höhe abgebrochen werden, in der sichersteht, ob der Schüler das geplante Landefeld erreicht hätte oder nicht.

Die Konfiguration, mit der simulierte Sicherheits- bzw. Notlandungen, als auch simulierte Außenlandungen mit Segelflugzeugen auf Flugfeldern und Flugplätzen, durchgeführt werden, sollte sich an den ungünstigsten angenommenen Bedingungen (z.B. technische Ausfälle, nicht ausfahrbare oder einziehbare Störklappen, o.Ä.) orientieren.

Die potentiellen Landeflächen, die im Rahmen der Übungsanflüge zu Notlandeübungen angeflogen werden, müssen vom Ausbildungsleiter auf ihre Eignung hin überprüft werden. Alle Fluglehrer der Ausbildungsorganisation sind nachweislich auf die ausgewählten Landefelder einzuweisen.

Andere geeignete Notlandefelder dürfen zu Trainingszwecken nicht angeflogen werden.

2.9.3 Durchstarten unterhalb der Mindestflughöhe

Grundsätzlich sollte bei der Konzeption des Ablaufs einer simulierten Notlandung bzw. simulierten Sicherheitslandungen stets auch eine reale Notlandung aufgrund eines Mangels an Triebkraft oder Auftriebskraft während des Durchstartmanövers in Betracht gezogen werden.

2.9.4 Außenlandungen

Während der SPL Ausbildung sind keine Landungen von Segelflugzeugen außerhalb von dafür zugelassenen Flugplätzen vorgesehen.

2.9.5 Mitnahme von Passagieren

Die Mitnahme von Passagieren auf Ausbildungsflügen ist nicht zulässig.

2.9.6 Verwendung von Intercom/Headsets

Die Nichtverwendung von Kopfhörern (Headsets) mit Intercom im Cockpit von eigenstartfähigen Segelflugzeugen und TMG erhöht bei Ausbildungsflügen das Stressniveau, damit die Fehlerwahrscheinlichkeit, behindert Lerneffekte, erschwert die Verständigung im Luftfahrzeug und kann dadurch z.B. auch zu Missverständnissen zwischen den Besatzungsmitgliedern führen.

Alle Ausbildungsflüge mit eigenstartfähigen Segelflugzeugen während der Laufzeit des Motors und Ausbildungsflüge mit Touringmotorgliders sind unter Verwendung von Kopfhörern (Headsets) und Intercom durchzuführen.¹¹

11 siehe NCO.IDE.A.135

OeAeC_FAU_DTO_SEG_040_v00_LAPL(A)_od_hoher_auf_segelflug.docx Rev. v00, 30.01.2026
Gedruckte Ausgaben unterliegen keinem Änderungsdienst.

Seite 10 von 18

2.10 Zwischentests und Prüfungen

2.10.1 Zwischentests

Der Fortschritt des Schülers wird während der Ausbildung in Theorie und Praxis laufend überwacht.¹²

Dies erfolgt durch:

- Fortschrittsüberprüfungen (am Flugzeug)
- Zwischentests (in der theoretischen Ausbildung)

Sofern hierbei ein unterdurchschnittlicher Ausbildungsfortschritt festgestellt wird, ist der Schüler hierüber zu informieren und es sind vom Ausbildungsleiter geeignete Nachschulungsmaßnahmen zu veranlassen.

Die Ergebnisse aller Zwischentests sind in der Akte des Schülers zu dokumentieren.

2.10.2 Antritt zur Theorieprüfung

Der Schüler darf nur zur behördlichen Prüfung antreten, wenn der Ausbildungsleiter der DTO eine Empfehlung hierfür ausspricht, nachdem er sichergestellt hat, dass die entsprechenden theoretischen Unterrichtsteile der Ausbildung auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen wurden. Die Überprüfung des Ausbildungsniveaus erfolgt durch einen schriftlichen Vortest (siehe Kapitel 5.4).

Die Theorieprüfung wird bei der zuständigen Behörde Österreichischer Aero-Club/FAA abgelegt. Ein entsprechender Terminkalender befindet sich im Downloadbereich Behörde auf der Homepage des Österreichischen Aero-Club.

Die Empfehlung zur Ablegung der Theorieprüfung bleibt 12 Monate lang gültig, innerhalb welcher der Schüler die Prüfung in den relevanten Gegenständen bestehen muss.¹³

Für nicht innerhalb der 12 Monate positiv absolvierten Prüfungsgegenstände ist vor Aussprache einer neuerlichen Empfehlung durch die DTO zu prüfen, ob ein Nachschulungsbedarf besteht.¹⁴ Dies findet über schriftliche Überprüfungen statt und ist in der Akte des Schülers zu dokumentieren.¹⁵

2.10.3 Antritt zur praktischen Prüfung

Der Schüler darf nur zur praktischen Prüfung antreten, wenn:

- die theoretische Prüfung bereits bestanden wurde
- das Bestehen der theoretischen Prüfung nicht länger als 24 Monate zurückliegt
- die praktische Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wurde und
- die DTO den Schüler für die Ablegung der praktischen Prüfung empfiehlt.

12 siehe DTO.GEN.215 (a) (2.)

13 siehe SFCL.135 (b)(2); Als Empfehlung zur Theoretischen Prüfung gilt die Bestätigung der Theoretischen Ausbildung durch die DTO

14 siehe SFCL.135 (b)(3)

15 zur Dokumentation steht Formblatt "Schülerakt SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher" als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at zur Verfügung

DTO Ausbildungsprogramm Segelflug für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher
gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

Diese Empfehlung darf vom Ausbildungsleiter oder dessen Stellvertreter nur dann ausgesprochen werden, wenn dieser sichergestellt hat, dass alle Teile der Ausbildung durchgeführt (dies umfasst insbesondere eine Kontrolle von: Absolvierung aller Flugübungen, positive Bewertung und Abschluss aller Flugübungen, Erfüllung der Mindestflugstundenanzahl gemäß Kapitel 3.1, Abschluss der Theorieausbildung und Erfolgreiche Ablegung der Theorieprüfung, Erfüllung aller weiteren Anforderungen die durch dieses Ausbildungsprogramm oder die DTO festgelegt wurden und die Praktische Ausbildung auf einem zufrieden stellenden Niveau abgeschlossen wurde.¹⁶

Die Überprüfung des Ausbildungsniveaus erfolgt durch die positive Ablegung des Fortschrittsüberprüfungen „C“¹⁷ sowie der bestätigte erfolgreiche Abschluss des/der Allein-Überlandflüge oder Überlandflüge mit Lehrer im Schülerakt.¹⁸

Die Schulungsaufzeichnungen müssen dem Flugprüfer zur Einsichtnahme vorgelegt werden.

2.11 Alleinflüge und Allein-Überlandflüge

Flugschüler dürfen nur allein fliegen, wenn sie von einem Fluglehrer der DTO hierzu ermächtigt wurden und von einem Fluglehrer überwacht werden.

Maßnahmen dieser Überwachung stellen dar:

- Erreichbarkeit über Funk und
- Visueller Kontakt bei Start und Landung am Heimatflugplatz.

Für Alleinflüge ist ein schriftlicher Flugauftrag zu erstellen.

Als Beweis der Ermächtigung zum Alleinflug ist auf allen Allein-Überlandflügen ein schriftlicher Flugauftrag mitzuführen.¹⁹

¹⁶ siehe SFCL.130

¹⁷ Zur Dokumentation steht Formblatt „Segelflug SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher Fortschrittsüberprüfung Ausbildungsphasen Segelflug“ **

¹⁸ zur Dokumentation steht Formblatt "Schülerakt SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher " **

¹⁹ Zur Dokumentation steht Formblatt „Flugauftrag Alleinflug“ **

** als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at zur Verfügung

OeAeC_FAU_DTO_SEG_040_v00_LAPL(A)_od_hoher_auf_segelflug.docx Rev. v00, 30.01.2026

Gedruckte Ausgaben unterliegen keinem Änderungsdienst.

3 Übungen im Luftfahrzeug

3.1 Umfang der Flugausbildung in den Startarten **Winden- und Fahrzeugstart, Flugzeugschlepp, und Eigenstart:**

Die praktische SPL Ausbildung in der DTO hat auf die Anforderungen der zu erwerbenden Berechtigung zu erfüllen. Das Training umfasst für Inhaber eines gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011 LAPL(A), PPL(A) oder höher, in allen Fällen die in Punkt 2.3.2 „Anrechnung von Flugzeit als PIC“ enthaltenen Bedingungen:

- **10% bereits absolvierte Flugzeit als PIC** können angerechnet werden
(Beispiel: bei 50h als PIC werden nur 5h angerechnet, es sind mind. 10h auszubilden)
- die Gesamtausbildungszeit kann höchstens von mind. 15 Stunden auf **mind. 8 Stunden** gekürzt werden (d.h. Antragsteller hat **mind. 70 Stunden** als **PIC** im LAPL(A), PPL(A) oder höher)
- **Alleinflug** im Segelflugzeug (**kein TMG**) unter Aufsicht **mind. 2 Stunden**
- 1 Allein-Überlandflug von 50 km unter Aufsicht eines Fluglehrers
oder 100 km mit Lehrer im Segelflugzeug *oder* 100 km mit Lehrer im TMG,
- **mindestens 35 Starts und Landungen.**

Grundsätzlich dürfen in Segelflugzeugen nur Übungen durchgeführt werden, für die das verwendete Segelflugzeug auch zugelassen ist. Als Beispiel darf Trudeln nur mit einem Segelflugzeug geübt werden, wenn dies im Flug- und Betriebshandbuch des verwendeten Segelflugzeug als Verfahren beschrieben wurde.

Ausbildungsflüge auf einem synthetischen Flugübungsgerät sind nicht vorgesehen. Werden solche Ausbildungsflüge durchgeführt, werden sie nicht auf die oben genannten Flugstundenerfordernisse angerechnet.

3.2 Überblick über die Liste der Übungen am Luftfahrzeug

3.2.1 Ausbildung Segelflug in den Startarten Windenstart, Fahrzeugstart, Flugzeugschlepp, Eigenstart und Gummiseilstart:

In den Übungen soll die Startart angewendet werden, in der die praktische Prüfung stattfinden wird.
 In der Ausbildung beträgt das Minimum an Starts: ²⁰

Startmethoden	Doppelsteuer mit Fluglehrer	Alleinflug unter Aufsicht des Fluglehrer
Windenstart	10 Starts und Landungen	5 Starts und Landungen
Fahrzeugstart	10 Starts und Landungen	5 Starts und Landungen
Flugzeugschlepp	5 Starts und Landungen	5 Starts und Landungen
Eigenstart	5 Starts und Landungen (auch in TMG)	5 Starts und Landungen (nur in „Eigenstarter“)
Gummiseilstart	3 Starts und Landungen mit Lehrer oder Alleine	

Folgende Flugübungen sind während der Ausbildung durchzuführen:

Übung Nr.	SPL
1	Kennenlernen des Segelflugzeuges
2	Verfahren bei Notfällen
3	Flug Vor- und Nachbereitung
4	Erste Flugerfahrungen
5	Auswirkung der Steuerung
6	Rollübungen
7	Geradeausflug
8	Kurvenflug
9a	Langsamflug
9b	Strömungsabriß
10	Erkennen und Vermeiden von Trudeln und Spiralsturz
11a	Windenstart
11b	F-Schlepp
11c	Eigenstart
11d	Fahrzeugstart
11e	Gummiseilstart
12	Platzrunde, Anflug und Landung
13	Erster Alleinflug
14	Fortgeschrittenes Kurvenflug
15a	Thermikflug
15b	Hangflug
15c	Wellenflug
16	Außenlandeübung
17a	Flugplanung
17b	Navigation im Flug
17c	Überlandflugtechniken

²⁰ siehe SFCL.155 SPL-Startmethoden

DTO Ausbildungsprogramm Segelflug für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

Eine genaue Beschreibung aller im Rahmen der Flugübungen durchzuführenden Manöver befindet sich in der Anlage 8 „Flugübungen am Segelflugzeug“ in dessen Kapitel 2.2 als Download zu diesem Ausbildungsprogramm.²¹

3.3 Integration der Theorieausbildung

Die SPL Ausbildung ist in mehrere Ausbildungsphasen (Fortschrittsüberprüfungen) unterteilt. Vor Antritt von Flügen in bestimmten Ausbildungsphasen ist die vorherige Absolvierung bestimmter Fächer des Theoriekurses erforderlich:

Erforderliche Theoriekenntnisse zu Beginn:

- keine

Ausbildungsphase A

Flugübungen: 1 - 12 Flüge mit Fluglehrer

Kennenlernen des Segelflugzeuges; Verfahren bei Notfällen; Flug Vor- und Nachbereitung; Erste Flugerfahrungen; Auswirkung der Steuerung; Rollübungen; Geradeausflug; Kurvenflug; Langsamflug; Strömungsabriß; Erkennen und Vermeiden von Trudeln; Winden- und Fahrzeugstart; F-Schlepp; Eigenstart; Gummiseilstart; Start & Landung; Platzrunde, Anflug und Landung

Erforderliche Theoriekenntnisse:

- Aerodynamik
- Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
- Kenntnisse des Flug- & Betriebshandbuch des (der) eingesetzten Luftfahrzeuge

Fortschrittsüberprüfung Ausbildungsphase A: Alleinflugreife im Platzbereich

Ausbildungsphase B

Flugübungen: 13 – 17 Erster Alleinflug im Übungsbereich; Fortgeschrittener Kurvenflug; Thermik; Hangflug; Wellenflug; Außenlandeübung; Flugplanung; Navigation im Flug; Überlandflugtechniken

Erforderliche Theoriekenntnisse:

- Flugbetriebliche Verfahren
- Flugleistung und Planung
- Navigation

Fortschrittsüberprüfung Ausbildungsphase B: Alleinflugreife Überland

Gesamter Theoriekurs abgeschlossen!

Ausbildungsphase C

ÜBERLANDFLÜGE:

Segelflugausbildung Startarten Winden- und Fahrzeugstart, Flugzeugschlepp, Eigenstart, Gummiseilstart:

- Allein-Überlandflug von mindestens 50 km unter Aufsicht eines Fluglehrers oder ein Überlandflug mit Fluglehrer von mindestens 100 km (auch mit TMG möglich)

Fortschrittsüberprüfung Ausbildungsphase C: Prüfungsreife

²¹ Als Anlage 8 zum Ausbildungsprogramm "Flugübungen am Segelflugzeug" als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at zur Verfügung

3.4 Fortschrittsüberprüfungen

Fortschrittsüberprüfungen sind unabhängige Überprüfungen des Ausbildungsstandes des Schülers während der praktischen Ausbildung. Sie dienen der Sicherstellung der Ausbildungsqualität, Früherkennung von Schwächen des Schülers und der Feststellung der Reife für den ersten Alleinflug, Allein-Überlandflug und Prüfungsreife.

Die SPL Ausbildung enthält insgesamt 3 Fortschrittsüberprüfungen:

- **A:** Ausbildung zur Alleinflugreife Platzbereich
- **B:** Ausbildung zur Alleinflugreife Überland
- **C:** Prüfungsreife

Ein Fluglehrer, der so wenig wie möglich an der Ausbildung des Flugschülers beteiligt war, soll die Fortschrittsüberprüfung durchführen und im jeweiligen Formblatt dokumentieren und dem Schülerakt beizulegen.²²

3.5 Antritt zur praktischen Prüfung

Der Schüler darf nur zur Praktischen Prüfung antreten, wenn:

- die Theoretische Prüfung bereits bestanden wurde
- das Bestehen der Theoretischen Prüfung nicht länger als 24 Monate zurückliegt
- die Praktische Ausbildung erfolgreich abgeschlossen wurde und
- die DTO den Schüler für die Ablegung der Praktischen Prüfung empfiehlt.

Diese Empfehlung darf vom Ausbildungsleiter nur dann ausgesprochen werden, wenn er sichergestellt hat, dass alle Teile der Praktischen Ausbildung auf einem zufriedenstellenden Niveau abgeschlossen wurden.²³

Die Ausbildungsaufzeichnungen müssen dem Flugprüfer zur Einsichtnahme vorgelegt werden.²⁴

²² zur Dokumentation steht Formblatt „Segelflug SPL für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher Fortschrittsüberprüfung Ausbildungsphasen Segelflug“ als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at zur Verfügung

²³ siehe SFCL.030

²⁴ siehe SFCL.030

4 Theorieunterricht

4.1 Struktur und Unterrichtsmethoden

Die SPL-Theorieausbildung umfasst die nachstehenden Unterrichtsgegenstände für die Startarten Winden- und Fahrzeugstart, Flugzeugschleppstart, Eigenstart und Gummiseilstart.

Spezifische Gegenstände

Diese sind spezifisch für den Erwerb der SPL Lizenz zu unterrichten:

Gegenstand:	Segelflug ²⁵ mind. Erfordernis
Aerodynamik	2 h
Flugbetriebliche Verfahren	4 h
Flugleistungen und Flugplanung	4 h
Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse	3 h
Navigation	3 h

Der Ausbildungsleiter oder ein von ihm beauftragter Fluglehrer kann mit einem **schriftlichen Vortest** den **Wissensstand** des Schülers **feststellen**²⁶, um in den mindestens erforderlichen Stunden je Fach die „segelflugspezifischen“ Inhalte zu unterrichten.

4.2 Unterrichtsmaterialien

Den Schülern sind entsprechende Bücher bzw. Skripten, die den gesamten Stoffumfang abdecken, sowie Unterrichtsbehelfe wie Kartenmaterial, Navigationsrechner, Kursdreieck etc. zur Verfügung zu stellen. Zusätzliche sind diese Unterrichtsmaterialien, erweitert um geeignete Anschauungsmaterialien für den Theorieunterricht, auch in den Räumlichkeiten der DTO bereitzuhalten. Die Aktualität der Unterrichtsmaterialien ist vom Ausbildungsleiter sicherzustellen.

4.3 Verwendung von CBT (Computer Based Training) Lernprogrammen / Selbststudium

CBT Lernprogramme (computer based training = computerunterstützte multimediale Lernprogramme) dürfen dann als Ersatz für Unterrichte im Klassenzimmer eingesetzt werden, wenn die DTO sicherstellt, dass alle Unterrichtsinhalte dem Schüler vermittelt werden.

Grundsätzlich darf die Hälfte der erforderlichen Stunden im Selbststudium erlernt werden.

Die Beurteilung, welche Inhalte über CBT oder im Selbststudium und welche Inhalte im Klassenzimmer vermittelt werden, hat durch die DTO zu erfolgen. Jene Fluglehrer, die Theorieunterricht erteilen, müssen auch mit den Inhalten der CBT Lernprogramme in dem jeweiligen Fach vertraut sein.

Vor dem Einsatz eines neuen oder wesentlich geänderten CBT-Lernprogramms muss durch die DTO entschieden werden, welche Inhalte im Klassenzimmer und welche über das CBT-Lernprogramm vermittelt werden bzw. im Selbststudium erlernt werden können.²⁷

²⁵ für die Startarten Winden- und Fahrzeugstart, Flugzeugschlepp, Eigenstart, Gummiseilstart

²⁶ der schriftliche Test ist in der Schülerakte abzulegen!

²⁷ zur Dokumentation der Entscheidung steht das Formblatt "CBT-Teile / Selbststudium Theorieunterricht für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher" zur Verfügung

DTO Ausbildungsprogramm Segelflug für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher
gem. Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011

Die Überprüfung des Ausbildungsniveaus erfolgt durch einen schriftlichen Vortest. Dieser Vortest kann alternativ auch mit Hilfe eines Computerprogrammes (als Multiple-Choice Test) durchgeführt werden, wenn das Ergebnis dieses Tests in der Akte des Schülers gespeichert oder zur Dokumentation ausgedruckt wird.²⁸

5. Anlagen und Formulare zum Download:

** als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at stehen zur Verfügung:

Anlage 7 "Flugübungen am Segelflugzeug für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher

Anlage 8 "Syllabus Theorieunterricht SPL für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher "

Anlage 12.5 bis 12.9 „Detailsyllabus Theorieunterricht“ (je Fach)

Formblätter zur Verfügung gestellt als Download in der Rubrik „Behörde“ unter www.aeroclub.at

- Formblatt 41 "Schülerakt SPL für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher"
- Formblatt 5 "Startkladde"
- Formblatt 6 „Beurteilung eines Ausbildungsfluges“ (ohne TMG)
- Formblatt 47 „Fortschrittsüberprüfung Ausbildungsphasen Segelflug für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher“
- Formblatt 45 "Theoriekurs Anwesenheitsliste SPL für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher "
- Formblatt 46 „CBT-Teile / Selbststudium Theorieunterricht für Inhaber eines LAPL(A), PPL(A) oder höher“
- Formblatt 49 "Dokumentation der Theorieausbildung für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher
- Formblatt 11 "Flugauftrag Alleinflug"

²⁸ zur Dokumentation steht Formblatt "Dokumentation der Theorieausbildung für Inhaber LAPL(A), PPL(A) oder höher" als Download zur Verfügung*