

FAQ

Stand: Oktober 2015

Was bringt mir ein Seminar oder eine Reise mit den Zugvögeln?

Unser Anspruch ist es, interessierten Piloten die großartigen Möglichkeiten des Streckenfliegens nahezubringen! Dabei geht es nicht in erster Linie darum, die persönliche Bestleistung des einzelnen Teilnehmers zu toppen. Vielmehr soll sicher, überlegt und mit Unterstützung der Gruppe das Machbare des Tages erfliegen werden. Erfahrungsgemäß erreichen viele Teilnehmer so automatisch ihre persönlichen Bestleistungen in Sachen Entfernung und Flugzeit. Immer wieder hören wir von Teilnehmern, dass sie aus einem unserer XC-Seminare reichlich Input mitnehmen, um es in den folgenden Monaten in Ruhe aufzuarbeiten. Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit von der jahrelangen „Weltklasseerfahrung“ von Oli sowie den hilfreichen Tipps von Profifluglehrer & Performancetrainer Stefan zu profitieren.

Bei uns bleibt keine Frage unbeantwortet. Versprochen!

Wie sieht ein Seminar mit den Zugvögeln aus?

Wir bemühen uns, die richtige Mischung zwischen „Fliegen und Weiterbildung“ & gemütlichem Erleben in der Gruppe zu erreichen. Du wirst fliegerisch gefordert, aber nicht überfordert, damit mögliche Ängste und Bedenken schrittweise abgebaut werden können.

Der Flugtag beginnt meist mit einem gemütlichen Frühstück & gemeinsamer Auffahrt zum Startplatz. Je nach Wetter oder vorhandenen Räumlichkeiten briefen wir Euch im Gelände oder im Seminarraum. Wir warten auf den optimalen Startzeitpunkt, um das Maximum der vorherrschenden Bedingungen ausnützen zu können.

Als erstes wird Oli in die Luft gehen um die Bedingungen abzuchecken & eine Einschätzung der Situation vor Ort zu geben. Normalerweise hilft Stefan dann den Teilnehmern beim Schirmauslegen, gibt Feedback zum passenden Startzeitpunkt & korrigiert gegebenenfalls den Start über Funk. Wir legen viel Wert auf Eure Sicherheit, nicht nur in der Luft! Oli hilft derweil den einzelnen Teilnehmern den Einstieg in die Thermik zu finden, spiralt eventuell zu Euch herunter, so dass jeder möglichst schnell nach oben kommt. Sobald Stefan mit in der Luft ist, hilft er ebenso.

Haben möglichst alle Teilnehmer Abflughöhe erreicht, werdet ihr über die weitere Flugplanung informiert. Oli fliegt Voraus & übernimmt die Vorhut, während Stefan sich um diejenigen Piloten kümmert, die etwas länger brauchen. Sollten wir feststellen, dass die Gruppe unterschiedlich stark ist, kann es sein, dass wir die Gruppe teilen. So kommt jeder auf seine Kosten! Ihr seid während des ganzen Fluges von erfahrenen Profis begleitet, die Euch mit Rat & Tat zur Seite stehen!

Solltet ihr wider Erwarten doch einmal früher auf dem Boden stehen, gibt es natürlich die Möglichkeit mit der Bahn oder dem Auto wieder nach oben zu kommen, um Euch wieder in die Gruppe einzufügen. Denn meistens kommen wir dort wieder vorbeigeflogen.

Unser Flugtag endet in der Regel erst dann, wenn er ausgiebig genutzt wurde. In der Regel treffen wir uns nach einer kurzen Verschnaufpause anschließend zum gemeinsamen Abendessen oder Kochen & besprechen dabei bis lange in den Abend den Flugtag. Da wir alle sehr naturverbunden sind, ziehen wir eine selbst organisierte Grillparty an der Soca einem Abendessen in einer verrauchten Pinte gerne vor!

Wann bin ich Gelegenheitspilot, wann Streckenflieger, wann Fortgeschrittener?

Da die Vergleichsmöglichkeiten innerhalb unseres Sports grundsätzlich schwierig sind, ist auch die Einteilung im Vorfeld eines Seminars nicht einfach. Wir bemühen uns trotzdem um die Einteilung homogener Gruppen. Erfahrungsgemäß wird es aber immer Ausreißer nach oben und unten geben, was der Gruppe aber nicht schadet. Spätestens nach einer ersten Teilnahme können wir den einzelnen Piloten sehr konkret beurteilen & ihm weitere Trainingsmöglichkeiten bzw. Anschlussseminare empfehlen.

Grundsätzlich definieren wir XC-Einsteiger etwa so: Du bist eher **Gelegenheitspilot** und fliegst nicht regelmäßig weiter als 25 Kilometer oder zwei Stunden. Du traust Dich bislang noch nicht, alleine in fremde Gebiete zu fliegen, möchtest dies aber angehen. Du erwartest vor allem Hinweise zu Deinem Flug- und Thermikdrehen-Stil.

Als **Streckenflieger** besitzt Du mindestens seit zwei Jahren den B-Schein, kommst auf mindestens 30 Flüge im Jahr (davon regelmäßig weiter als 25 km und länger als 2-3 Stunden), du startest sicher vor- wie rückwärts.

Als Teilnehmer der Kategorie **Fortgeschrittener** verfügst Du bereits über gute Grundkenntnisse der XC-Fliegerei. Längere Flüge, auch über vier Stunden und 50 Km hinaus stellen für Dich keine Probleme dar. Du traust Dir auch Landungen auf anspruchsvollen, kleineren Landeplätzen zu. Der Gedanke der „Flugoptimierung“ ist Dir nicht fremd und Du kannst Dir auch vorstellen, einmal einen kleinen Wettkampf mitzufliegen.

Transport zum Startplatz im Fluggebiet

Der Transport zum Startplatz kann auf mehrere Arten erfolgen (Bergbahn, lokaler Shuttledienst, eigene Organisation in der Gruppe) & wird meist vom Gebiet vorgegeben. Grundsätzlich versuchen wir die möglichst sinnvollste & preislich günstigste Variante zu organisieren. Bitte habt Verständnis dafür, dass wir in Einzelfällen (Beispiel Außenlandung einzelner Piloten) keine Kapazitäten haben, um individuell abzuholen oder wieder zum SP zu shutteln! Ein angemessenes Maß an Eigeninitiative gehört selbstverständlich zum XC-Fliegen dazu & macht erfahrungsgemäß keine Probleme (siehe auch „Rückholung“)!

Bergbahn-Ticket, Landegebühr & sonstige Unkosten: Je nach Fluggebiet können oben genannte Unkosten für den Teilnehmer anfallen. Wir versuchen diese weitestmöglich im Vorfeld zu klären (siehe Reisebeschreibung auf der Homepage) & mögliche Gruppenrabatte auszuhandeln.

Brauche ich einen B-Schein?

Ja. Der Besitz des B-Scheins ist grundsätzlich Pflicht bei allen unseren Seminaren.

Der Erwerb des B-Scheins/unbeschränkter Luftfahrerscheines empfiehlt sich für jeden Piloten, der XC- oder Streckenflüge machen möchte. In Deutschland und den meisten anderen Ländern ist er gesetzlich vorgeschrieben! Zudem gibt es einige Startplätze, die nur B-Schein-Piloten vorbehalten sind (z.B. Nebelhorn Gipfel). Fazit: Machen!

Wann und warum brauche ich eine IPPI Card?

Der DHV empfiehlt jedem Piloten der außerhalb Deutschlands fliegt, die Ausfertigung einer IPPI Card (International Pilot Proficiency Information Card). Informationen dazu unter: <http://www.dhv.de/web/piloteninfos/ausbildung/luftrecht/fliegen-im-ausland/>

Wir weisen darauf hin, dass die Gültigkeit und Rechtswirksamkeit der IPPI Card im Ausland scheinbar nicht allgemein geklärt und überall anerkannt ist. So gibt es unserer Information nach keinen aktuellen, verbindlichen Stand für die Gleitschirmfliegerei ausländischer Piloten in Italien.

Unser Tipp: Die einmalige Gebühr von ca. 15,- Euro für die Ausstellung der IPPI Card sollte man investieren, wenn öfter im Ausland geflogen wird. Auch wenn möglicherweise keine gesetzliche Grundlage besteht, kann erfahrungsgemäß gerade bei Ordnungshütern im Ausland ein „Dokument“ die möglicherweise erhitzten Gemüter bei einem Zwischenfall (Außenlandung, Unfall, Sachschaden) vorab etwas beruhigen.

Warum ist ein Funkgerät wichtig?

Für den Kontakt untereinander, bzw. von Oli & Stefan zu den Teilnehmern, ist es wichtig, dass jeder Teilnehmer ein PMR Funkgerät (möglichst mit Ohrhörer-Lösung) mit sich führt. In der Luft bekommt ihr Tipps zu Eurem Flugstil, Informationen zur gewählten Flugroute, Einschätzung der Wetterbedingungen, Hinweise auf mögliche Gefahrenstellen sowie allerlei sonstiger Tipps & Tricks.

Wer kein Funkgerät besitzt, bekommt eines von uns gestellt.

Was sollte ich an meiner Ausrüstung vor dem Seminar kontrollieren?

Bitte checkt Eure komplette Ausrüstung! Wir gehen davon aus und checken es ggfs., dass Schirm, Gurtzeug, Rettung, Helm und sonstiges Equipment gewartet & den Vorgaben entsprechen! Bitte schließt in Eurem eigenen Interesse Probleme mit Eurem Versicherungsschutz aus und achtet auf Gütesiegel, Kompatibilität zwischen Gurtzeug, Pilot & Rettungsgerät, Schirmcheck & Aktualität der Versicherungen!

Vario, Funk und GPS sollten zumindest in den gängigen Funktionen zügig bedient werden können! „Langatmiges Hantieren“ mit den Geräten kann zu Stress und Unsicherheit vor und während des Fluges führen!

Warum & wie viel Theorie?

In der Regel wird Oli zwei Theorie-Blöcke innerhalb eines Seminars geben. Hinzu kommen Nachbesprechungen und Flugauswertungen je nach Bedarf. Der Schwerpunkt liegt in der Regel auf der Erklärung der lokalen Gebietseigenschaften via Google Earth, Bilder & Kartenmaterial.

Inhalte der Theorie: Talwindssysteme verstehen, Streckenplanung, Wetteranalyse, Thermik- & Flugtechnik, Flugoptimierung, erste Tipps zum Wettkampffliegen usw.

Brauche ich Infos zum Fluggebiet oder Kartenmaterial?

Selbstverständlich ist Kartenmaterial des Fluggebiets zur Einsicht vorhanden. Trotzdem empfiehlt es sich, zumindest eine geeignete Karte auch beim Flug bei sich zu haben. Gerade bei Außenlandungen in schwer zugänglichem Gebiet und im Ausland ein absolutes MUSS!

Wie ist die Rückholung organisiert?

Als Veranstalter sind wir immer bemüht, die Rückholung der Gruppe oder auch einzelner Piloten im Vorfeld miteinzuplanen. Je nach Art der Aufgabe (freie Strecke, Dreieck) & nach örtlichen Gegebenheiten kann dies auf verschiedene Arten erfolgen: Abholung der Gruppe, Vereinbarung von markanten Treffpunkten, eigene (Teil-)Rückkehr per Autostopp, Bus & Bahn. Bitte habt Verständnis, dass wir nicht zu jeder Zeit & für jede Entfernung eine Rückholung bewerkstelligen können. Wir sehen unsere Seminare nicht in erster Linie als „Rekord-Jagd“ einzelner Piloten, sondern versuchen vielmehr das Optimum des Tages für den Großteil der Gruppe zu erreichen. Trotzdem sind bislang alle Teilnehmer gut und zeitig zum Abendessen wieder zurückgekommen...

Wie ist die Unterkunft organisiert?

Grundsätzlich ist die Leistung „Unterkunft“ nicht in unseren Preisen inkludiert.

Wir erstreben grundsätzlich eine gemeinsame Unterkunft. Deshalb empfehlen wir der Gruppe eine für das Seminar geeignete Unterkunft, in der wir im Regelfall auch untergebracht sind. Die Unterbringung in der von uns empfohlenen Unterkunft wird von Euch selbst gebucht, wir sind aber gerne bei der Organisation behilflich!

Selbstverständlich ist dies keine Pflicht, ihr könnt Euch genauso gut im Camper oder auf einem nahegelegenen Campingplatz übernachten.

Gibt es Mitfahrgelegenheiten unter den Teilnehmern?

Oftmals ergeben sich unter den Seminarteilnehmern Mitfahrgelegenheiten von ganz Deutschland aus. Wir unterstützen dies vor allem vor umweltverträglichem Hintergrund und vermitteln gerne den Kontakt. Bitte trifft alle Vereinbarungen wie Treffpunkt, Rückfahrt, Kostenbeteiligung usw. direkt untereinander!

Wann wird ein Seminar abgesagt, wann ausgewichen?

Sollte für den geplanten Zeitraum eindeutig kein Flugwetter vorausgesagt sein, sagen wir das Seminar frühestmöglich ab & schlagen evtl. einen Ausweichtermin vor. Im Regen abwarten & Theorie in die Länge kauen gehört nicht zu unserer Philosophie!

Wir behalten uns vor, den Seminarort kurzfristig zu verlegen, sollten die Wetterprognosen für

Bitte habt Verständnis dafür, dass es einzelnen Teilnehmern nicht möglich ist, selber zu bestimmen, wann ein Seminar angesetzt wird & wann nicht.

Auch bei der Auswahl des alternativen Fluggebiets versuchen wir selbstverständlich die verschiedenen Interessen zu berücksichtigen. Trotzdem behalten wir uns aber letztendlich die Entscheidung vor & setzen sie für alle Teilnehmer als verbindlich voraus!

Wir wünschen uns alle „optimale Bedingungen“, anerkennen aber auch, dass sich diese nicht zu 100% planen und terminieren lassen. „Das Beste daraus machen...“ ist dann unser Ziel, auch wenn das bedeuten kann, dass ein Seminar frühzeitig beendet und mit Rückzahlungen oder Gutschriften vergütet wird.

Weitere Infos dazu findet Ihr in unseren AGBs.

In den neun Jahren, seitdem wir unsere Seminare anbieten, konnten wir feststellen, dass bereits über 80% der Teilnehmer zu „Wiederholungstütern“ wurden & ein weiteres Seminar buchten. Wir sind darauf ein wenig stolz und natürlich bemüht, am positiven Feedback weiter zu arbeiten!