

Häufig gestellte Fragen/FAQs zu Seminaren und Reisen mit Oliver Rössel und Fredegar Tommek

Stand: Januar 2012

Was bringt mir ein Seminar oder eine Reise mit Oliver Rössel?

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 „weltklasse“ Erfahrung von Olly zu profitieren. Bei Olly bleibt keine Frage unbeantwortet. Versprochen!

Wie sieht ein Seminar oder eine Reise mit Oliver Rössel aus?

Wir bemühen uns, die richtige Mischung zwischen „Fliegen und Weiterbildung“ und 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 und gemeinsamer Auffahrt zum Startplatz. Je nach Wetter oder vorhandenen Räumlichkeiten briefen wir die Gruppe im Gelände oder im Seminarraum. Unser Flugtag endet in der Regel erst dann, wenn er ausgiebig genutzt wurde. Meist treffen wir uns nach einer kurzen Verschnaufpause anschließend zum gemeinsamen Abendessen oder Kochen und besprechen dabei bis lange in den Abend den Flugtag. Da wir beide sehr naturverbunden sind, ziehen wir eine selbst-organisierte Grillparty an der Socca einem Abendessen in einer verrauchten Pinte gerne vor!

Wann bin ich Einsteiger, 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 und ihm weitere Trainingsmöglichkeiten empfehlen. Grundsätzlich definieren wir XC-Einsteiger etwa so: Du bist eher Gelegenheits-Pilot 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. Als „Fortgeschrittener“ besitzt Du 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.

Theoretische Einweisung in das (neue) Fluggebiet

Bevor wir gemeinsam zum Startplatz fahren, geben wir Euch immer eine theoretische Einweisung in das Gebiet und beispielsweise zum Landeplatz. Diese theoretische Einweisung findet in Abhängigkeit des aktuellen Wetters direkt vor Ort im Fluggebiet, oder aber in einem geeigneten Raum (meist mit Beamer und wenn möglich mit Google Earth) statt.

Wir haben in den letzten Jahren festgestellt, dass es für Teilnehmer oft leichter ist, eine ausführliche, theoretische Einführung erst nach dem ersten oder zweiten Flugtag zu machen. Die Orientierung per Karte oder Google Earth fällt dann deutlich leichter.

Transport zum Startplatz im Fluggebiet

Der Transport zum Startplatz kann auf mehrere Arten erfolgen (Bergbahn, lokaler Shuttledienst, eigene Organisation in der Gruppe) und wird meist vom Gebiet vorgegeben. Grundsätzlich versuchen wir die möglichst sinnvollste und 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 (siehe auch „Rückholung“)!

Bergbahn-Ticket, Landegebühr und 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) und mögliche Gruppenrabatte auszuhandeln.

Beispiel Oberstdorf: Da die Tageskarte der Nebelhornbahn (www.nebelhorn.de) nicht gerade günstig ist (31,- Euro), können wir bei absehbarem, gutem Flugwetter den „Vier Gipfel Paß“ empfehlen. Er kostet 61,- Euro für sieben aufeinander folgende Tage.

Alternativ gibt es das „GUT-Ticket“ zu bestimmten Jahres/Saisonzeiten. Es kostet für sieben Tage 80,- Euro (14 Tage kosten 114,- Euro).

Die Landegebühr im Fluggebiet Nebelhorn beträgt 2,50 Euro pro Tag (Jahreskarte 25,- Euro). Für unsere Seminare bieten wir an, drei Tage zu zahlen (7,50 Euro) und fünf zu Tage fliegen.

Wann brauche ich einen B-Schein?

Grundsätzlich empfiehlt sich der Erwerb des B-Scheins/unbeschränkter Luftfahrerschein 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).

Da wir immer wieder Anfragen von Teilnehmern haben, die mit A-Schein erste Thermik- oder Streckenfliegerfahrung sammeln möchten, um dann den B-Schein zu machen, bieten wir für diese Teilnehmer spezielle Einsteiger-Seminare an. Die Fluggebiete und Flugaufgaben werden dementsprechend so gewählt, dass sie auch nur mit dem A-Schein erfolgen werden können.

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 einen Einflug- und Einstiegstag bei Seminaren in Oberstdorf?

Für Piloten, die eine längere Flugpause hinter sich haben oder das Fluggebiet Oberstdorf nicht kennen, besteht die Möglichkeit eines Einflugtages. Hier machen wir mit der Betreuung durch Fredegar in aller Ruhe die ersten Starts und lassen den Einstieg ins Fluggebiet entspannt angehen.

Kosten: 40,- Euro pro Teilnehmer. Interessenten bitte frühzeitig (3-4 Wochen vor dem Seminar) melden!

Warum ist ein Funkgerät wichtig?

Für den Kontakt untereinander, bzw. von Olly zu den Teilnehmern, ist es wichtig, dass jeder Teilnehmer ein LPD Funkgerät (möglichst mit Ohrhörer-Lösung) mit sich führt. Wer kein Funkgerät besitzt, kann dies gegen eine Leihgebühr (7,- Euro für alle Tage) von uns erhalten. Bitte rechtzeitig anmelden!

Der Einsatz der Funkgeräte hat sich bei den vergangenen Seminaren als sehr hilfreich auf Strecke erwiesen. So manch knifflige Stelle wird mit dem richtigen Hinweis per Funk doch noch gemeistert.

Was und warum 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 sind und den Vorgaben entsprechen! Bitte schließt in eurem eigenen Interesse, im Falle des Falles, Probleme mit eurem Versicherungsschutz aus und achtet auf Gütesiegel, Kompatibilität zwischen Gurtzeug und Retter, Schirmcheck und 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 und wieviel Theorie?

In der Regel wird Olly drei bis vier Theorie-Blöcke innerhalb eines 5-6 tägigen Seminars machen, hinzu kommen Nachbesprechungen und Flugauswertungen je nach Bedarf.

Der Schwerpunkt liegt in der Regel auf der Erklärung der lokalen Gebietseigenschaften via Bilder, Karten oder Google Earth. Darüber hinaus gängige Inhalte: Talwindsysteme verstehen, Streckenplanung, Wetteranalyse, Flugoptimierung, erste Tipps zum Wettkampffliegen usw.

Brauche ich Infos zum Fluggebiet oder Kartenmaterial?

Selbstverständlich ist Kartenmaterial des Fluggebiets zu Einsicht vorhanden. Trotzdem empfiehlt es sich, zumindest eine geeignete Karte auch beim Flug bei sich zu haben. Gerade bei Außenlandungen in schwer zugängigem 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) und nach örtlichen Gegebenheiten kann dies auf verschiedene Arten erfolgen (Abholung der Gruppe, Vereinbarung von markanten Treffpunkten, eigene (Teil-)Rückkehr per Autostopp, Bus und Bahn.

Bitte habt Verständnis, dass wir nicht zu jeder Zeit und für jede Entfernung eine Rückholung bewerkstelligen können, da dafür ein dritter Helfer und möglicherweise ein angemietetes Fahrzeug nötig wäre! Dies würde die Kosten des Seminars erheblich steigern. 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. Erfahrungsgemäß reisen die meisten Teilnehmer individuell an und behalten sich die Möglichkeit vor, auf dem Campingplatz oder im eigenen WoMo unterzukommen. Da uns daran liegt, dass die Gruppe auch nach dem Flug beisammen ist und den erlebten Flugtag teilt, bieten wir in der Regel geeignete Campingplätze oder Pensionen an, die aber vom Teilnehmer individuell gebucht werden. Selbstverständlich ist dies keine Pflicht, ebenso ist die Teilnahme an abendlichen Nachbesprechungen bei Grillwurst und Bier immer freiwillig!

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 und schlagen evtl. einen Ausweichtermin vor. Im Regen abwarten und Theorie in die Länge kauen gehört nicht zu unserer Philosophie! In der Vergangenheit haben wir bereits mehrfach Seminare bei aussichtsloser Wettervorhersage abgesagt und selbstverständlich die Teilnahmegebühren rückerstattet. Sollte es Aussicht auf angemessene Flüge geben, nutzen wir häufig die Möglichkeiten in einem zumutbaren Rahmen flexibel Ort, Zeit und Dauer des Seminars auch kurzfristig zu ändern. Selbstverständlich immer in Absprache mit den Teilnehmern. Bitte habt Verständnis dafür, dass es einzelnen Teilnehmern nicht möglich ist, selber zu bestimmen, wann ein Seminar angesetzt wird und wann nicht. Wir wünschen uns alle „optimale Bedingungen“, anerkennen aber auch, dass sich diese nicht zu 100% planen und terminieren lassen. Weitere Infos dazu findet Ihr in unseren AGBs.

In den gut fünf Jahren, seitdem wir unsere Seminare und Reisen anbieten, konnten wir feststellen, dass bereits über 65% der Teilnehmer zum „Wiederholungstäter“ wurden und ein weiteres Seminar buchten. Wir sind darauf ein wenig stolz und natürlich bemüht, am positiven Feedback weiter zu arbeiten!