



Der Weg zum Xcitor – Piloten Ausbildungsweg / Kosten zur Solo- und Doppelsitzerlizenz

Neben der Ausbildung zum Rucksackmotor-Piloten hat sich immer mehr das Fliegen mit einem Motorschirm-Trike etabliert. Dieses gibt es einsitzig und doppelsitzig.

Es gibt das Trikefliegen als "leichtes" und "schweres" Trike. Was bedeutet das?

Das "leichte" Trike hat eine Rüstmasse bis 120 kg (Motor und Flugausrüstung, aber nicht der Pilot), während das "schwere" Trike eine Rüstmasse über 120 kg hat.

Nur beim schweren Trike ist ein "fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis" (Medical LAPL gem. § 16 LuftPersV) vorgeschrieben.

Dieses Tauglichkeitszeugnis ist bis zum Alter von 40 Jahren 5 Jahre und ab 41 Jahren 2 Jahre gültig. Der Luftfahrerschein für UL-Piloten wird unbefristet erteilt (§ 45 LuftPersV).

Nur der Pilot des schweren Trikes muss wie bisher zu jeder Zeit einer berechtigten Stelle (Beauftragter für Luftaufsicht, Luftamt) nachweisen, dass er in den letzten 24 Monaten vor der Kontrolle 12 Flugstunden, 24 Starts und Landungen durchgeführt hat und ein gültiges Tauglichkeitszeugnis (LAPL) besitzt. Ohne das Tauglichkeitszeugnis ist die Lizenz nicht gültig.

Das gilt sowohl für die Nutzung des schweren Trikes einsitzig als auch doppelsitzig.

Es gibt auch doppelsitzige Motorschirm-Trikes als leichte Trikes. Diese sind meistens etwas antriebsschwächer und haben eine größere Schirmfläche.

Wir bevorzugen für die Ausbildung und das doppelsitzige Fliegen den sogenannten Xcitor von Fresh Breeze, weil dieser am leistungsstärksten und schnellsten ist. Das setzt für dich lediglich den kleinen Umstand eines Medical voraus. Weitere Vorteile des Xcitor sind die formschöne Insassengondel mit einem innovativen Gleitschirm von nur 28 qm Größe, hohe passive Sicherheit sowie eine bisher nicht gekannte Verwindungssteuerung mit Drehmomenttrimmung.

Welches Gerät Du nach Deiner Ausbildung verwendest, bleibt Dir überlassen. Wir haben sowohl den Xcitor als auch leichte Trikes im Angebot.

Für die Ausbildung im Xcitor bevorzugen wir ruhige Windverhältnisse. Deshalb schulen wir speziell in den frühen Morgenstunden ab Sonnenaufgang und ab dem späten Nachmittag bis Sonnenuntergang.

Der Weg zur Passagierberechtigung führt zwangsläufig über die Sololizenz. Hast Du schon eine Gleitschirm- oder Motorschirm-Lizenz, verkürzt sich der Ausbildungsweg. Bist du noch Fußgänger, dann gibt es immer eine Vorausbildung, bis du Deinen ersten Alleinflug machst.

Wir schulen nahezu täglich, wenn die Wetterlage es zulässt. Theorie bieten wir in separaten, aber auch in Kombinationskursen (Theorie / Praxis) an. Und wenn Du Deine Motorlizenz hast, kannst Du nach 100 Starts und Landungen an 20 verschiedenen Tagen die Passagierberechtigung durch eine Zusatzausbildung erwerben.

So als Flugkapitän macht die Fliegerei gleich noch mehr Spaß. Frau, Freundin, Kinder, Verwandte und Bekannte wollen garantiert mitfliegen. Oder Du machst das, was die meisten "Flugkapitäne" auch machen, Du meldest ein Gewerbe an, um Fluggutscheine zu verkaufen und Passagiere mitzunehmen.

Ausbildungsvoraussetzungen gem. DULV / DAEC

- Voraussetzungen allgemein
 - **fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis (LAPL-Tauglichkeitszeugnis) nach § 16 LuftPersV.** Dieses Tauglichkeitszeugnis ist bis zum Alter von 40 Jahren 5 Jahre und ab 41 Jahren 2 Jahre gültig
 - **entfällt seit 1.1.2015** polizeiliches Führungszeugnis Belegart N
 - **entfällt seit 1.1.2015** Auskunft Kraftfahrtbundesamt
 - mindestens 16 Jahre (Scheinerteilung ab 17 Jahre)
- Erleichterungen
 - für Fußgänger keine
 - ULer / PPLer - verkürzte Theorie, sonst nix
 - Inhaber der Gleitschirmlizenz oder abgeschlossene Vorausbildung schnellere Einweisung zum 1. Alleinflug
- Erleichterungen für Motorschirmpiloten
 - **entfällt seit 1.1.2015** pol. Führungszeugnis
 - **entfällt seit 1.1.2015** Auskunft Kraftfahrtbundesamt
 - schulinterne Einweisung zur Solonutzung

theoretischer und praktischer Ausbildungsweg

- Grundübungen allgemein
 - theoretische Einweisung
 - Sicherheitsvorkehrungen (Propeller frei / Rettung aktiv)
 - Triebwerk starten /ausschalten (E-Starter / Seilzug)
 - Rollübungen
 - Schirmvorbereitung, Leinenkontrolle, Schnellpackmethode
 - Helminstallation, Funk, Intercom
 - Pflege / Wartung
- Praxis für Fußgänger, Gleitschirmflieger und PPLer / ULer
 - Aufziehübungen, rollen mit offenem Schirm, Schirm ablegen
 - Start / Landung / Steuern mit Fluglehrer bis zum Alleinflug
 - 30 Alleinstarts- und Landungen
 - 3 Überlandflüge mit Zwischenlandung an anderen Flugplätzen (nur 1 Überlandflug für PPLer/ULer)
- Praxis Motorschirmpiloten
 - Aufziehübungen, rollen mit offenem Schirm, Schirm ablegen
 - Start / Landung / Steuern mit Fluglehrer bis zum Alleinflug
 - Alleinstarts- und Landungen nach Bedarf
- Theorie
 - Fußgänger 30 Theorieeinheiten
 - Inhaber Gleitschirmschein nur 20 Unterrichtseinheiten (A-Schein) bzw. 14 UE (B-Schein)
 - PPLer/ULer nur Motorschirm Technik & Verhalten

Ausbildungsgebühren

- Theorie
 - 290.- € (30 Stunden)
 - 150 € wenn Gleitsegellizenz oder A-Theorie vorhanden
 - 150.- € PPLer / ULer ohne GS-Vorausbildung
- Praxis inklusive Gerätecharter (zum Kursbeginn ist eine Anzahlung i.H.v. 500 € zu leisten)
 - 1990.- € Inhaber GS-Lizenz
 - 1090.- € bei eigenem Gerät

- 1990.- € für PPLer / Uler mit GS Lizenz
 - 1090.- € bei eigenem Gerät
- 1490.- € für Motorschirmpiloten (schulinterne Einweisung)
 - 690.- € bei eigenem Gerät
- für Fußgänger: Komplettausbildung
 - 2880.- € inkl. Leihhausrüstung
 - Vorausbildung: 4 Flugstunden mit Fluglehrer
 - alle Bodenübungen
 - selbstständiges Aufziehen des Schirms und Rollen, Steuern, Ablegen
 - Mehrstunden in Absprache mit Dir, bis Du Dich zum ersten Alleinflug fit fühlst
 - Mehrpreis je Flugstunde für Charter mit Fluglehrer - egal ob an Bord oder von Außen über Funk führend - 180.- € (3.- € pro Minute)

Diverses

- Benzin in der Ausbildungsgebühr nicht enthalten - Sprit ca. 16 Liter pro Stunde
- Mehrstunden in Absprache mit Dir, bis Du Dich zum ersten Alleinflug fit fühlst
- Mehrpreis je Flugstunde 180 für Charter mit Fluglehrer - egal ob an Bord oder von Außen über Funk - (3.- € pro Minute) Benzin in der Ausbildungsgebühr nicht enthalten
- Theorie - Lehrmaterialien ca. 120.- €
- Schäden gehen zu Lasten des verursachenden Piloten (leider keine Vollkaskoversicherung beim XCitor möglich)

Prüfungen

- Prüfung
 - Theorie und Praxis durch DULV - Prüfungsrat
 - MS-Piloten durch Ausbildungsleiter der Flugschule selbst (gilt nicht für Passagierausbildung)

Gültigkeit und Verlängerung der Lizenz

- **ab 01.01.2015** dauerhaft in Verbindung mit einem gültigen Tauglichkeitszeugnis (Fliegerarzt) nach § 24d LuftVZO
- mindestens 12 Flugstunden auf Motorschirm-Trike innerhalb der letzten 24 Monate, davon mindestens 6 Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer mit 12 Starts und 12 Landungen (gilt auch für die Lizenzverlängerung)

Passagierberechtigung

- eine separate Ausbildung zum Passagierpiloten ist laut DULV nicht vorgeschrieben
- Vorauswahl - Eignungsprüfung durch Soloflug 90.- €
- schulinterne Theorieausbildung und Prüfung 120.- €
- wer bereits Xcitor-Pilot ist, kann nach 100 Starts und Landungen an mindestens 20 verschiedenen Flugtagen zur Prüfung zugelassen werden
- wer noch kein Xcitor-Pilot ist, macht die Ausbildung wie oben beschrieben
- wer Motorschirmpilot mit mindestens 100 Starts-/Landungen an 20 verschiedenen Tagen ist, das Vorauswahlverfahren und Theorieprüfung bestanden hat, macht gleich die Prüfung zum Passagierpiloten
- Prüfungsvorbereitung zur Passagierberechtigung mit Fluglehrer (bedarfsorientiert) Kosten pro Flugstunde 180.- €
- **vorgeschrieben:** Pyrotechnik - Theorieausbildung/Prüfung schulintern 50.- €



Fliegen ist geil!