

A-Z Checkliste

Liebe Fliegerkameraden!

Kapfenberg, März 2005

Um einen sicheren und zufriedenstellenden Flugbetrieb sicherstellen zu können, haben wir die A bis Z-Checkliste neu überarbeitet und an die aktuellen Bedingungen angepasst. Dabei sind einige Punkte dazugekommen und wir bitten Euch, diese Richtlinien zu lesen und zu beherzigen.

Die Checkliste erhebt keinen Anspruch an Vollständigkeit (Ergänzungen und weitere Ideen bitte an den Schriftführer weiterleiten), sie soll jedoch in einigen wichtigen Punkten einen Leitfaden für den laufenden Flugbetrieb darstellen.

Im unserem gemeinsamen Interesse müssen wir, wie bisher, stets bemüht sein, den Erfordernissen der Flugsicherheit, der Notwendigkeit der dauerhaften Pflege und Instandhaltung der Fluggeräte und anderen Einrichtungen, Rechnung zu tragen.

Nur durch unsere gemeinschaftliche Zusammenarbeit und die Mithilfe jedes Einzelnen kann unsere gemeinsame Freude am Segelflugsport erhalten werden.

Glück ab - gut Land

*Die Sektionsleitung
KSV - Segelflug*

A-Z Checkliste

Abstellen von Segelflugzeugen:

Alle Teilnehmer am Flugbetrieb müssen darauf achten, daß abgestellte Flugzeuge nicht in den Sicherheitsstreifen hineinragen, da diese im Sinne des Luftfahrtgesetzes ein Hindernis darstellen. Die gegen den Wind abgelegten Flächenenden sind immer mit einem Reifen zu beschweren. Bei Windsprung die Flächen anders ablegen. Abgestellte Flugzeuge nie alleine lassen, es soll jeweils ein Verantwortlicher (Startleiter) in unmittelbarer Nähe des Hangars sein. Hauben prinzipiell schließen, ggf. Bremsklappen ausfahren und Cockpits abdecken.

An- und Abflug:

Wir appellieren an alle Piloten unseres Vereines, die nachstehenden Verfahren genauestens einzuhalten, da diesbezügliche Vergehen auch vereinsintern geahndet werden können!

Start in Richtung 25: nach dem Abheben bei vorhandener Sicherheitshöhe ein leichter Schwenk nach rechts, d.h. in Richtung roter Mittelschule, keinesfalls jedoch ein geradliniger Abflug, da dieser bei leichter Abdrift genau über das Haus jenes Flugplatzgegners führen kann, der bereits außerhalb des Sektors liegt. Überdies muß in diesem Sektor wesentlich weiter über die Stadt hinausgeflogen werden, als bislang üblich, das gleiche gilt für den Anflug. Für die Segelfluglandung in Pistenrichtung 07 heißt dies, daß der Queranflug in Höhe Mittelschule in Richtung Mittelschule erfolgt, erst nach der Pistenverlängerung eingekurvt wird (Forstschule) und der Endanflug leicht schräg von NW erfolgt. Dies gilt natürlich NUR bei ausreichender Höhenreserve!

Weiters sind folgende Richtlinien zu beachten und einzuhalten:

- * prinzipiell, wenn es die Windverhältnisse erlauben, auf Piste 07 starten
Doppelsitzerstarts in Richtung 25 nur bei ausreichendem Gegenwind und guten Temperaturverhältnissen, dies gilt insbesondere für Dimonaschlepps. Die Entscheidung der Schlepp-Piloten ist in jedem Fall zu respektieren. Mit der DG 1000 im Zweifelsfall mit Morane schleppen lassen.
- * Schleppseile besonders gut kontrollieren!

***Landeanflüge sollen prinzipiell nicht zu flach sein, d.h. ein steilerer Anflugwinkel (zumindest $\frac{3}{4}$ -Klappen) mit ausreichender Überfahrt erhöhen die Sicherheit. Wir rufen in Erinnerung, daß beim Anflug in Pistenrichtung 25 über der Straße in etwa Turmhöhe als minimale Sicherheitshöhe unbedingt einzuhalten sind!**

Anhänger:

Obwohl die Anhänger (außer für Fahrten zu Fliegerlagern) Gott sei Dank selten gebraucht werden, stellen diese einen äußerst wichtigen Bestandteil der Geräte dar. Die vorbeugende Instandhaltung und Pflege der Anhänger ist unumgänglich und ist in erster Linie von jenen Teams, deren Flugzeuge den jeweiligen Hängern zugeordnet sind, zu veranlassen bzw. durchzuführen. Insbesondere die Kunststoffhänger müssen zweimal pro Jahr mit dem

Kunststoffpflegemittel eingelassen werden. Die anderen Hänger sind laufend zu kontrollieren und ggf. instanzzusetzen und nachzustreichen.

Bitte die Geschwindigkeitsbeschränkungen unbedingt einhalten! Insbesondere bei Seitenwind oder böigen Wind ist die Geschwindigkeit anzupassen. Prinzipiell dürfen 80 km/h nicht überschritten werden. Gewicht des Zugfahrzeuges sollte 1.200 kp nicht unterschreiten. Achtung auf das maximale Gesamtgewicht beim Ziehen der DG 1000!

Anschlagtafeln:

Auf den Anschlagtafeln der einzelnen Flugzeuge sind die wichtigsten Hinweise betreffend den Wartungszustand der Flugzeuge angebracht. Bitte beachtet insbesondere die laufzeitbegrenzten Teile. Die Bordpapiere sind aus den Fächern unter den Anschlagtafeln zu entnehmen, im Fluge mitzuführen und nach **Eintragung des Fluges** (der Flüge) wieder zurückzulegen. Falls Störungs- bzw. Wartungstafel von jemandem auf das Flugzeug gehängt werden, bitte unbedingt einen Zettel mit Namen und Grund der Beanstandung hinterlegen!

Arbeitsstunden:

Jährlich sind Arbeitsstunden im Ausmaß von 15 Stunden zu erbringen. Nicht erbrachte Stunden werden zu festgelegten Sätzen (Gebührenblatt) vom Verein verrechnet. Es ist im allgemeinen Interesse des Vereines, daß der festgelegte Mindestarbeitseinsatz tatsächlich abgeleistet wird, da eventuelle Mängel um wesentlich höhere Kosten von Dritten behoben werden müssen. Vor dem ersten Start sind 5 Stunden zu leisten. Das entspricht der Anwesenheit bei einem der beiden Frühjahrshangarreinigungen. Eine Übersicht über erforderliche Tätigkeiten liegen im Hangar bzw. bei Sepp Hammerl auf. Der obligatorische Startleiterdienst wird bei den Arbeitsstunden nicht berücksichtigt.

Aufkommen von Gewittern, kritische Wetterlagen:

Bei kritischen Wetterlagen (z.B. flache Druckverteilung, labile Schichtung, Frontannäherung, Föhn, Windlagen) muß der Startleiter darauf achten, daß die im Platzbereich fliegenden Flugzeuge zeitgerecht über Funk über die Situation aufgeklärt werden, um gestaffeltes Landen und rechtzeitiges Einräumen sicherzustellen. Die Entscheidung über den Zeitpunkt und den Ort einer sicheren Landung trägt immer der Pilot. Achtung bei Südlagen, Rotoren im Anflug möglich, nötige Fahrtreserve einkalkulieren. Der Startleiter hat insbesondere auf Windsprünge zu achten und die abgestellten Flugzeuge rechtzeitig in den Wind zu drehen sowie deren Flächenenden mit einem Reifen zu beschweren.

ACHTUNG: Das Einräumen kann bis zu einer Stunde in Anspruch nehmen!

Aus- und Einräumen:

Beim Aus- und Einräumen sollen mindestens 3 Mann (ideal 4 Mann) mithelfen. Segelflugschüler dürfen nur unter Aufsicht eines Fluglehrers oder eines erfahrenen Piloten aus- oder einräumen. Während des Ausräumens ist bei jedem Flugzeug der Reifendruck optisch zu kontrollieren und ggf. nachzufüllen. Das Einräumen soll eng - jedoch so überlegt erfolgen, dass z.B. bei Luftverlust von Reifen nicht Beschädigungen durch Absinken des Flugzeuges

auftreten können. Zu Hauben, Endleisten, Winglets und bei Flächen unter Rümpfen sind entsprechende Sicherheitsabstände zu wahren. Beschädigungen beim Aus- oder Einräumen müssen sofort einem Segelflugehrer oder Wart bzw. dem Vorstand gemeldet werden.

Außenlandungen:

Nach einer Außenlandung ist prinzipiell der Flugplatz (Betriebsleiter, Startleiter Segelflug) sofort zu informieren. Für den Rückholer ist (vor dem Streckenflug) selbst zu sorgen, der Hänger muß in der Früh für eine etwaige Rückholung vorbereitet sein (Reifendruck, Papiere, ..). Außengeländete Flugzeuge wenn möglich nur kurz alleine lassen, Inhalt (Logger, ..) ggf. in einer Tasche mitnehmen, Flugzeug ggf. verzurren.

Batterien, Akkus:

Nach dem Flugbetrieb sind die Bleigelbatterien bei der Ladestation anzuschließen. Bitte dem Vorstand melden, wenn eine Batterie schwach wird, um rechtzeitig die Beschaffung einer neuen Batterie vorzunehmen. Im Winter sind die Batterien warm zu lagern.

Beginn und Ende eines Flugtages:

Der Startleiterdienst beginnt spätestens um 8 Uhr, an Streckenflugtagen ist ein früheres Kommen sinnvoll. Streckenflieger müssen prinzipiell vor 8 Uhr Lokalzeit am Flugplatz sein. Andernfalls kann eine etwaige Reservierung nicht aufrecht erhalten bleiben.

Besonders nach späten Landungen ist das Flugzeug umgehend zum Einräumen klar zu machen. Berichte über den Flug an die Fliegerkameraden, Auslesen des Loggers und Analyse des Fluges können im Anschluß erfolgen.

Ende eines Flugtages ist nach dem Einräumen. Abrechnen, Notfrequenzabhören usw. Dann kann der Flugtag im Fliegerbeisl fortgesetzt werden.

Bücher und Unterlagen:

Der Verein besitzt einige Bücher, CD-s und Videos und andere wertvolle Unterlagen wie z.B. Außenlandekataloge, Betriebsanleitungen usw.

Diese dürfen nur nach Rücksprache mit dem Obmann oder seinem Stellvertreter für höchstens 1-2 Tage entliehen werden.

Eine Sammlung von alten Flugsportzeitungen mit Siegerberichten liegt ebenfalls auf und ist insbesondere den Streckenflugpiloten zu empfehlen.

Checkliste:

Eine Hilfestellung für Außenchecks, Flugvorbereitung und Startcheck ist unumgänglich und ist in Form von selbsterstellten Checklisten am besten gelöst. Vorlagen gibt es bei den internen Streckenflugschulungen.

Crash-Sender (ELT):

Der Crashsender sollte im Hangar und bei Rückholungen und anderen Transporten im Hänger ausgeschaltet sein, um das unbeabsichtigte Auslösen durch Stöße zu vermeiden. Beim Vorbereiten einer Maschine für den Flugbetrieb wird der Crashsender in die Stellung AUTO gebracht. Der Crashsender darf nur in Notfällen manuell eingeschaltet werden (ON-Stellung) oder für Testzwecke während der ersten 5 Minuten nach der vollen Stunde kurz auf seine Funktion überprüft werden.

Nach dem Flugbetrieb überprüft der Startleiter durch kurzes Abhören des Funks auf 121,5 MHz einen eventuell laufenden Crashsender. Nach Außenlandungen ist der Crashsender vor dem Transport in jedem Fall abzuschalten! Für eventuelle Kosten, die auf Grund eines nicht durch einen begründeten Notfall ausgelösten ELT dem KSV Segelflug angelastet werden, ist der schuldtragende Pilot ersatzpflichtig!

Einhalten von Verfahren:

Die An- und Abflugverfahren sind im normalen Flugbetrieb in jedem Fall einzuhalten. Die jeweiligen Anflugverfahren sind von den Fluglehrern bzw. von der Flugplatzleitung zu erfahren. Kann ein Verfahren aufgrund eines Notfalles nicht eingehalten werden, ist, wenn möglich, rechtzeitig ein Funkspruch an den Startleiter oder die Flugplatzbetriebsleitung abzusetzen. Achtung insbesondere bei langen Landungen: Es könnte auch jemand in der verkehrten Richtung anfliegen.

Grundsätzlich ist die Landung bei Kapfenberg Flugplatz auf 119,7 anzumelden!

Beispiel eines Funkspruches:

„ Kapfenberg, OE-0730“

„ OE-0730, Kapfenberg“

„ Kapfenberg, OE-0730, Position Werk 6 in 250m, Gegenanflug auf Piste 07“

Fallschirme:

Funktionsweise genau studieren, ggf. Peter Hintenaus oder Fluglehrer befragen. Der Fallschirm darf niemals feucht werden (nicht in die Wiese legen, nicht zum Beschweren der Flächen verwenden) sowie soll keiner direkten Sonnenstrahlung ausgesetzt sein, und ist entsprechend vorsichtig handzuhaben. Ggf. ausreichend auslüften.

Niemals in der Nähe von Fallschirmen rauchen (explosive Gasentwicklungen möglich).

Bitte das absolute Rauchverbot in den Flugzeugen beachten!!!!

Flugplatzbetriebsleitung:

Die Betriebsleitung steht jedem Flugverkehrsteilnehmer für Fragen betreffend Flugsicherheit, Flugverkehr, Höhenbeschränkungen, NOTAMS, Wetterinformationen usw. zur Verfügung.

Nutzen wir das Informationsangebot bestmöglich !

Flugzeuge:

Das Fluggerät soll den bestmöglichen Wartungs- und Pflegezustand aufweisen. Eine Außenreinigung und ggf. Innenreinigung ist grundsätzlich täglich nach dem Flugbetrieb vorzunehmen.

Die Verantwortung über zu erfolgende Wartungen liegt prinzipiell beim Piloten.

Um eine gewisse Systematik und Planung in die Instandhaltung zu bringen, wurden Flugzeugverantwortliche und Teams für den Flugzeugpark ernannt, die bei Fragen betreffend eines Flugzeuges die ersten Ansprechpartner sein sollen.

Zur Reinigung dürfen nur Leitungswasser und leichte Laugen verwendet werden. Grüne Seite (Hartkunststoff) der Schwämme darf nicht für die Mückenreinigung verwendet werden. Am besten eignet sich ein Frottee-Waschlappen.

Hauben nur mit geeigneten Mittel (Plexiglaspflegemittel, im Notfall Fensterputzmittel) und Küchenrollen reinigen, Achtung auf den Faden.

Die Kunststoff-Flugzeuge sollen zweimal pro Jahr mit einer Spezialpolitur (liegt in Werkstätte) eingelassen und poliert werden.

Nach der Reinigung werden dem trockenen Flugzeug die Bezüge angelegt.

Fluggeräte dürfen nur an besonders dafür gekennzeichneten Stellen, an der inneren Flügelnase und am Rumpf geschoben werden. Keinesfalls darf an den Flügelenden bzw. an den Leitwerken (Ka 8!!, Ka-6, ASW 15) geschoben oder gezogen werden!

Für das Umsteigen von einem Flugzeugtyp auf den Nächsthöheren gilt die ausgehängte Liste (Typenberechtigungsliste, achte auf die notw. Flugstunden in den vergangenen 4 Wochen). In jedem Fall ist jedoch nach Rücksprache mit einem Fluglehrer sowie geeignetes Wetter abzuwarten.

Fremdflugzeuge:

Nicht in Kapfenberg beheimatete Segelflugzeuge sollen vorzugsweise am Zaun am Ostende des Platzes neben dem SF-Hangar abgestellt werden, um den Rücktransport mit dem Hänger zu erleichtern. Rückschlepps sind prinzipiell möglich.

Funkdisziplin:

Grundsätzlich dürfen nur für den Segelflug zugelassene Frequenzen für die Absetzung betriebsdienlicher Meldungen benutzt werden. Bitte insbesondere an frequentierten Tagen Funkdisziplin einhalten, d.h. nur die nötigsten Meldungen absetzen. Höhe immer über MSL, Steigwerte immer integriert angeben.

Wir empfehlen jedem Piloten die Erwerbung einer Sprechfunkberechtigung, um die dem Flugverkehr dienenden Dienste (Zeltweg, Graz, Innsbruck, Wien Info,...) besser in Anspruch nehmen zu können.

Gäste und Gästeflüge:

Es ist besonders auf Kinder und Gäste zu achten. Vor allem beim Starten des Motorseglers ist durch den Piloten und durch den Startleiter, welcher vor jedem Start informiert wird, auf das Einhalten eines Sicherheitsabstandes zu achten. Der Startleiter ist dafür verantwortlich, daß sich betriebsfremde Personen nur an geeigneten Plätzen aufhalten.

Jeder Pilot ist für seinen Fluggast prinzipiell voll verantwortlich und haftbar!

Gebühren:

Es gelten die jeweils bei der Mitgliederversammlung festgelegten Gebühren lt. ausgehängtem Gebührenblatt (Segelfliegerbüro), welche auch in der jährlichen Aussendung an alle Mitglieder enthalten sind.

GPS - Logger:

Es werden nur mehr GPS-Logger bzw. das FLARM für die Dokumentation von Flügen verwendet. Die Aufzeichnungsgeräte sind höchst empfindliche und teure Instrumente, an denen die Dokumentation einer großen fliegerischen Leistung hängen kann. Bitte behandelt die Geräte entsprechend vorsichtig. Nur die den jeweiligen Flugzeugen zugeordneten Typen verwenden!

Beachtet die richtige Programmierung und Parametrierung. Bedienungsanleitungen der Logger liegen am Flugplatz auf. Bitte rechtzeitig damit vertraut machen.

Die Loggerhalterung sollte möglichst wenig Raum beanspruchen und nicht zu weit in das Cockpit hineinragen (Verletzungsgefahr). Bei allen wesentlichen Änderungen oder Einbauten ist vorher der Vorstand zu konsultieren.

Grillen:

Für das gemütliche Zusammensein steht ein Gas- und ein Elektrogriller zur Verfügung. Aus Brandschutzgründen dürfen die Griller nur im Freien im angemessenen Abstand zum Hangar und zu den Flugzeugen betrieben werden.

Hangar, Hangarputz:

Der Hangar ist immer in Ordnung zu halten und die verwendeten Werkzeuge immer nach dem Gebrauch wegzuräumen. Beim Öffnen der Tore besonders achten, daß die Türen nicht schlagen. Bitte nach dem Flugbetrieb Lichter abdrehen, Büro zusperren, Außentor in Werkstätte schließen bzw auf Sperre prüfen sowie Türe zum Hangar schließen und die Stiege hochziehen. Der Kompressor ist immer abzustecken. Das Waschwasser bitte ausleeren.

Im Frühjahr und im Herbst werden jährlich je 2 Samstage für den Hangarputz geplant. Bitte nehmt möglichst daran teil, weil auch Reparaturen und größere Arbeiten, usw. an diesen Tagen vorgesehen sind. Die Stunden bitte in die Listen für die Arbeitsstunden eintragen.

Kontrolle der Fahrzeuge:

Vor Betriebsbeginn ist der Rückholwagen durch den Startleiter zu überprüfen. Ggf. ist Benzin, Luft oder Öl nachzufüllen. Das Rückholfahrzeug ist nicht haftpflichtversichert und darf nur durch befugte Personen (Inhabern von Führerschein B) gelenkt werden.

Jeder Pilot, der vorhat, den Platzbereich zu verlassen, muß morgens den Anhänger des jeweiligen Segelflugzeuges überprüfen und eventuell für die Rückholung vorbereiten (Joche, Gurte usw).

Kühlschrank:

Getränke können zum angegebenen Selbstkostenpreis entnommen werden. Für jedes Getränk muß ein Kreuz im entsprechendem Feld des Verrechnungsordners eingetragen werden. Bitte dafür sorgen, daß das Getränkekonto immer positiv ist, damit unser Kassier nicht vorfinanzieren und den offenen Posten nachlaufen muß.

Kurbeln:

Die Kreisflugregeln sind unbedingt zu beachten, speziell die Kurbelrichtung des ersten im Aufwind fliegenden Piloten ist unabhängig vom Höhenabstand einzuhalten. Der Sichtkontakt zwischen im gleichen Höhenband befindlichen Piloten ist besonders wichtig. Geht dieser verloren, ist ohne größere Fahrtänderung der Aufwind zu verlassen bis der Sichtkontakt wiederhergestellt ist.

Unser Tip: rechts und links kurbeln, damit keine Vorzugsrichtung entsteht!

Luftraum:

Den Bestimmungen der LVR-Novelle ist Rechnung zu tragen. Jeder Pilot sollte eine jeweils gültige ICAO-Karte besitzen. Rückfragen die Luftraumbestimmungen betreffend sind an die Fluglehrer bzw. die Flugplatzbetriebsleitung zu richten. Insbesondere in die neuen Lufträume im Osten (ab Rax) sowie im Süden (Graz und Kärnten) sowie im Westen (Innsbruck bis Mittersill) ist nur nach Freigabe einzufiegen!

Luftverkehrsregeln:

Die Luftverkehrsregeln sind einzuhalten. Insbesondere die Bestimmungen über die Ausweichregeln, Kurbel- und Vorrangregeln, Mindestflughöhen (Motorsegler im Motorbetrieb!) sind besonders zu beachten.

Mitgliederversammlung:

Die Teilnahme an der Mitgliederversammlung (früher Jahreshauptversammlung) ist für alle Mitglieder verpflichtend, weil viele Punkte, die im Vereinsleben wichtig sind, nicht durch Aussendungen, Checklisten usw. vermittelt werden können. Weiters findet vor der Jahreshauptversammlung immer die obligatorische Streckenflugdiskussion statt, bei der, neben der Besprechung administrativer Dingen wie Regeln, insbesondere die Entwicklung der angehenden Streckenflieger gefördert werden soll.

Mitgliedsbeitrag:

Der Mitgliedsbeitrag ist bis spätestens 15.März des jeweiligen Jahres einzuzahlen und die Einzahlung beim Überprüfungsstart nachzuweisen. In Ausnahmefällen kann über Antrag an den Vereinsvorstand eine Stundung bewilligt werden.

Motorsegler:

Vor der ersten Bewegung ist zu "drainen" (Ablassen von Benzin aus der tiefsten Stelle des Tanks in einen durchsichtigen Behälter und Sichtprüfung auf Wasser oder Ablagerungen).

Ausräumen nur bei wirklich bis zum Anschlag offenen, verkeilten Hangartoren, mit angebrachtem Winglettschutz und einem Mann am Flügelende. Sind nur 2 Personen zum Ausräumen anwesend, muß bei Annäherung an die schmalste Stelle - bei Bedarf mehrmals - **auf beiden Seiten durch Hingehen zum Flügelende** geprüft werden, ob bei Fortsetzung der Rollrichtung das Durchkommen ohne Berührung der Hangartore gesichert ist. Der Motorsegler darf nicht an den Flügelenden geschoben werden. Nach vorne an den Übergängen Rumpf - Flügelwurzel; nach hinten im inneren Drittel der Flügelnasen sowie durch Ziehen an der Seitenflosse in Rumpflängsrichtung, wobei das Bugrad durch gleichzeitiges Niederdrücken des Schwanzes vom Boden weg gehalten werden soll. Am Propeller darf - möglichst nah am Spinner - geschoben oder gezogen werden. Ein (auch nur geringfügiges) **Verdrehen gegen die betriebsmäßige Motorlaufrichtung ist verboten!**

Die Abstellung des Motorseglers sowohl beim Ausräumen, als auch rückkehrend von Flügen, hat so weit im Vorfeld zu erfolgen, daß dahinter befindliche Segelflugzeuge beim Starten des Motors oder beim Wenden nicht aus geringer Distanz in den Propellerwind gelangen.

Müllentsorgung:

Alle mitgebrachten Verpackungen und Materialien sollen von jedem einzelnen Mitglied selbst zuhause entsorgt werden. Alle zum Selbstkostenpreis erworbenen Getränkeflaschen sollen ebenfalls Zuhause entsorgt werden. Am Flugplatz wird nur der allernötigste Restmüll gesammelt und entsorgt.

Notpaket:

Jedes Flugzeug enthält standardmäßig ein Notpaket mit den wichtigsten Notbehelfen wie Verbandzeug, Leuchtraketen usw. Für Streckensegelflieger empfehlen wir ein erweitertes Notpaket (Anker, Verzurrzeug, Taschenlampen, Seil, Sturmfeuerzeug, Rettungsdecke, Taschenlampe, Taschenmesser, Wärmebeutel, Gummihammer, ...). Tips hiezu sind bei den versierten Streckenfliegern, bei den Streckenflugschulungen und beim Streckenflugreferenten zu holen. Bitte um jährliche Kontrolle der Notpakete durch die Flugzeugverantwortlichen (Leuchtraketen und Verbandszeug haben ein Ablaufdatum!).

Kunstflug:

Kunstflugfiguren sind ausnahmslos nur in dafür zugelassenen Maschinen erlaubt.

Derzeit steht dafür unsere DG 1000 zur Verfügung, Kunstflug prinzipiell nur mit Fluglehrer, Einweisung jederzeit möglich. Den Schein empfehlen wir frühestens nach ca. 50 Std. im Alleinflug.

Landung:

Bei der Landung in Richtung 25 ist eine Mindesthöhe über der Straße in Turmhöhe der Flugsicherungshilfsstelle unbedingt einzuhalten. Ein Unterschreiten dieser Höhe gefährdet die eigene Sicherheit und die von Unbeteiligten.

Lange Landungen in Richtung 07: bitte früh genug aufsetzen und geradeaus stehenbleiben und NICHT zum Hangar rollen!

Bitte generell beachten, daß während des Rollens am Boden nur leichte Kurven möglich sind, insbesondere bei der Ka 6 sollen Kurven vollständig vermieden werden.

Der Blauk ist mit einem Spornrad ausgerüstet, welches das vorsichtige Wegkurven nach der Landung in den Sicherheitsstreifen erlaubt. Mit allen anderen Fabrikaten nur leicht schräg von der Piste wegrollen, jedoch erst nach Bremskontrolle!

Nach einer harten Landung ist das Flugzeug genauestens zu checken und in jedem Fall Meldung an einen Fluglehrer oder Wart zu machen.

Mittagspause:

Zwischen 12 und 13 Uhr ist Mittagspause. In dieser Zeit wird nicht geschleppt bzw. mit dem Motorsegler gestartet. Ausnahmen gibt es nur für angesagte Langstreckenflüge.

Landungen mit Segelflugzeugen und Motorsegler wie obig beschrieben.

Platzrunden:

Das veröffentlichte Verfahren ist grundsätzlich einzuhalten. Die Platzrunde für Segelflugzeuge ist südlich des Flugplatzes über dem Werksgelände. Die Grenze für Segelflugzeuge nach Norden ist durch die Bundesbahn gegeben.

Erst über 500 m GND darf nach Norden in die Motorflugplatzrunde geflogen werden. Ebenso soll man über 500 m GND wieder von Norden in die Platzrunde zurückkommen um ein zu tiefes Durchfliegen der Motorplatzrunde zu vermeiden.

Für eventuelle Ausnahmen ist die Flugplatzbetriebsleitung (119,7 MHz) zu kontaktieren. Die Landeablauffolge ist unbedingt einzuhalten. Nicht bis zum letzten Meter kurbeln.

Vor der Landung ist bei Landerichtung 25 ein Linkskreis, bei Landerichtung 07 ein Rechtskreis als LandeanzeigeKreis in der jeweiligen Position zu fliegen.

Das veröffentlichte Verfahren ist grundsätzlich einzuhalten.

Start in Richtung 25: nach dem Abheben bei vorhandener Sicherheitshöhe ein leichter Schwenk nach rechts, d.h. in Richtung roter Mittelschule, keinesfalls jedoch ein geradliniger Abflug, da dieser bei leichter Abdrift genau über das Haus jenes Flugplatzgegners führen kann, der bereits außerhalb des Sektors liegt. Überdies muß in diesem Sektor wesentlich weiter über die Stadt hinausgeflogen werden, als bislang üblich,

das gleiche gilt für den Anflug. Für die Segelfluglandung in Pistenrichtung 07 heißt dies, daß der Queranflug in Höhe Mittelschule in Richtung Mittelschule erfolgt, erst nach der Pistenverlängerung eingekurvt wird (Forstschule) und der Endanflug leicht schräg von NW erfolgt. Dies gilt natürlich NUR bei ausreichender Höhenreserve.

Achtung: Dadurch ist eventuell ein höheres Abfliegen nach dem Landeanzeigekeis etwa in der Größenordnung von 250 m je nach Flugzeugtyp, Wind und anderen Einflüssen erforderlich. Notverfahren, wie abgekürzte Landeanflüge bei niedrigen Höhen usw. sind selbstverständlich im Ermessen des Piloten durchzuführen.

Weiters sind folgende Richtlinien zu beachten und einzuhalten:

*** prinzipiell, wenn es die Windverhältnisse erlauben, Piste 07 starten**

Doppelsitzerstarts in Richtung 25 nur bei ausreichendem Gegenwind und guten Temperaturverhältnissen, dies gilt insbesondere für Dimonaschlepps. Die Entscheidung der Schleppiloten ist in jedem Fall zu respektieren.

***Landeanflüge sollen nicht zu flach sein, d.h. ein steilerer Anflugwinkel (zumindest $\frac{3}{4}$ -Klappen) mit ausreichender Überfahrt erhöhen die Sicherheit. Wir rufen in Erinnerung, daß beim Anflug in Pistenrichtung 25 über der Straße in etwa Turmhöhe als minimale Sicherheitshöhe unbedingt einzuhalten sind.**

Rauchen:

Das Rauchen ist im Flugzeug und in der Nähe eines Flugzeuges prinzipiell untersagt. Weiters sollten wir bitte auch bedenken, daß durch das Rauchen im Hangar und in unmittelbarer Nähe im Vorfeld, der Flugzeughangar und damit unser Flugzeugpark gefährdet wird!!!

Achtung!! Auf keinen Fall Zigarettenasche in den Mistkübel werfen.(Brandgefahr!)

Sauerstoff:

Zur Zeit sind nur die beiden DG 300 und der Ventus mit privaten Sauerstoffanlagen ausgerüstet. Jeder Pilot ist bei Höhenflügen für die Handhabung der Anlage selbst verantwortlich. Der Verein übernimmt keine Haftung für die Sauerstoffanlagen. Ab 3500 m MSL ist nach den gesetzlichen Vorschriften Sauerstoff zu verwenden. Der Durchfluß ist je nach Höhe einzustellen (Tabelle bei W.Zöscher und D.Weingant). Die Druckanzeige multipliziert mit dem Flaschenvolumen ist ein Maß für die restliche Sauerstoffmenge. Weitere Informationen bei W.Zöscher und D.Weingant.

Schleppkupplungen:

Bei jedem Vorflugcheck ist sicherheitshalber neben den üblichen optischen Vorflugkontrollen eine Funktionskontrolle durchzuführen.

Schlepppiloten:

Für den Schlepppiloten ist vor dem geplanten Flugbetrieb selbst zu sorgen. Am besten 1-2 Tage vorher bereits die Piloten gemäß Liste kontaktieren. Für die Wochenenden liegen Listen auf, in die sich Schlepppiloten eintragen können.

Die Entscheidung, ob bei zweifelhaften Wetterverhältnissen geschleppt wird oder nicht, liegt IMMER im Ermessen des Schlepppiloten. Dabei kann es vorkommen, daß nur geübte Piloten geschleppt werden oder auf Grund der Type des zu schleppenden Segelflugzeuges die Startreihenfolge durch den Schlepppiloten geändert wird. Diese Entscheidungen sind in jedem Fall zu respektieren. Insbesondere die Süd- und SW-Windlagen sind in Kapfenberg bei Startrichtung nach Westen besonders kritisch.

Schleppseil:

Vor Beginn des Flugbetriebes ist das Schleppseil einer genauen Kontrolle zu unterziehen. Sollbruchstelle besonders beachten! Der einklinkende Helfer soll das Schleppseil bei den neuralgischen Stellen bei jedem Start überprüfen. Nach einem Schlepp abgeworfene oder abgelegte Seile müssen vom Helfer sofort aus der Piste / dem Sicherheitsstreifen bzw. vom Vorfeld geborgen werden. Zwischenlagerungen müssen so erfolgen, dass kein Seil überrollt werden kann und die nächste Verwendung ohne großes Knotenlösen möglich ist. Nach Beendigung des Schleppbetriebes sind Seile zu einem Zopf zu schlingen und an der vorgesehenen Stelle zu verwahren.

Segelflughangar:

So wie bei den Fluggeräten ist auch im Hangar besonders auf Sauberkeit zu achten:

- * Kein Waschwasser stehen lassen - täglich entleeren!
- * Als Waschwasser ist ausschließlich Leitungswasser vom Motorflughangar zu verwenden, Brunnenwasser und Flußwasser enthält zu viel Sand, der die Oberfläche der Flugzeuge beschädigt!
- * Die Werkbank ist frei und sauber zu halten!
- * Der Kompressor muß immer vom Netz getrennt werden, da er sonst selbsttätig hochlaufen kann ! **Brandgefahr !!!!!!!!**
- * Rauchen und offenes Feuer sind im Hangar verboten!
- * Die Tore sind vorsichtig, ohne Schlagen der Türen, zu öffnen und zu schließen!
- * Abstellung der Flugzeuge gut einteilen
- * Nach dem Flugbetrieb die Werkstätte von innen absperren!
- * Rückfragen betr. Hangar sind an Sepp Hammerl zu richten

Segelflugwetter:

Ab 7 Uhr sind laufend die aktuellen Prognosen verfügbar. Die Wetterinfos sind selbst einzuholen (Internet im Segelflughangar verfügbar, Teletext, Tonband, ..). Der ALPFOR hat die meiste konzentrierte Aussagekraft für den Segelflug. Streckenfliegern empfehlen wir den Wetterwecker von Hermann Trimmel (Rückfragen bei Herbert Ziegerhofer bzw. Dietmar Weingant oder www.Streckenflug.at). Auch Nicht-Streckenflieger sind verpflichtet, eine angemessene Wetterinformation einzuholen. Leewirkungen und Gewitter können auch im Platzbereich gefährlich werden!

Frühzeitig (darunter versteht man mind. eine Stunde) vor herannahenden Gewittern landen!
Wir wollen unsere Flugzeuge trocken und in Ruhe einräumen!

Startcheck:

Vor jedem Flug, jedoch insbesondere am Morgen ist ein gründlicher Außencheck und Innencheck durch den Piloten durchzuführen. Eventuelle Mängel sind sofort einem Fluglehrer oder Wart zu melden.

Startrichtung:

Es gilt prinzipiell die Start- und Landerichtung lt. Flugplatzbetriebsleitung.

Wenn es die Wetterbedingungen zulassen, wird grundsätzlich aus Lärm- und Sicherheitsgründen die Startrichtung 07 eingehalten.

Startleiter:

Der Startleiter ist für den laufenden Segelflugbetrieb verantwortlich und hat u.a. folgende Punkte zu beachten:

- * Anwesenheit spätestens ab 8 Uhr Lokalzeit, Ende nach dem Einräumen des Hangars und nach der Abrechnung (etwaige außengeladete Segelflugzeuge durch Rückholer versorgt)
- * aufgeladenes Flugplatz-Handy hörbereit legen bzw. mitnehmen (03862-34020)
- * Meldung bei der Flugplatzbetriebsleitung vor Antritt des Startleiterdienstes
- * Zeitvergleich mit Betriebsleitung durchführen
- * Unterschrift in der aufliegenden Anwesenheitsliste im Segelflughangar (Startleitereinteilung)
- * Überprüfen (Öl, Benzin, Reifendruck) und eventuelles Betanken der Rückholfahrzeuge
- * Überprüfen der Bodenfunkstelle auf Ladung und Funktion
- * Beschaffung der Segelflugwettervorhersage (PC, Internet)
- * Kontrolle der (des) Schleppseile(s)
- * Ordnungsgemäße Durchführung und Leitung des Segelflugbetriebes
- * Eventuelles Überprüfen von Segelflugscheinen bzw. Flugzeugberechtigungen
- * Führung der Startlisten - besonders wichtig ist die korrekte Verbuchung der Start- u. Landezeiten von Schleppflugzeugen
- * Festhalten der ungefähren Streckenflugvorhaben (ggf. nach Rückholer erkundigen)
- * Beobachtung der lokalen Wettersituation und eventuelle Information der lokal fliegenden Piloten.
- * Beobachtung und Einweisung eventueller Gäste
- * Bei Windsprung richtige Flächen der Flugzeuge niederlegen und mit Reifen beschweren
- * Abrechnung der Starts bei der Flugplatzbetriebsleitung, Durchschlag bleibt im Segelfliegerbüro
- * Koordination beim Aus- und Einräumen
- * Auf Hangarordnung achten
- * Nach Flugbetrieb Entleeren des Mistkübels
- * **Abhören der Notfrequenz 121,5 MHz nach Flugbetrieb**
- * Aufladen der Bodenfunkstelle und Anschluß der übrigen Batterien überprüfen
- * Die Nummer des Startleiterhandys ist: **03862-34020** , bitte nach dem Flugbetrieb wieder in die Ladestation stecken

* Kontrolle, ob Fenster verriegelt, Zusperren des Büros, Hochziehen der Stiege und Absperren der Werkstätte von innen und Absperren des Hangars

Startlisten:

Die Startlisten sind genauestens zu führen. Bei aufgetreten Fehlern und Berichtigungen sind diese noch einmal rein zu schreiben. Die Schleppzeiten und Flugzeiten sind genau einzutragen. Ein Abgleich der Schleppzeiten mit dem Schleppiloten des Motorseglers ist erforderlich (Übereinstimmung mit den Flugminuten laut Betriebsstundenzähler).

Streckenflüge:

Die ungefähren Vorhaben sind dem Startleiter mitzuteilen. Für den Rückholer muß jeder selbst sorgen. Für Silber- und Gold-C Flüge bzw. für Streckenfluganfänger ist vor Fluganmeldung ein Fluglehrer oder erfahrener Pilot zu kontaktieren, um bei der Wahl der Flugstrecke und der Wendepunkte eventuelle Risiken durch Wind oder andere Einflüsse zu minimieren. Für Silber-C-Flüge ist eine Streckenflug-Einweisung mit dem Motorsegler erforderlich.

Für die Flugzeugzuteilung für Streckenflüge wird die interne Rangordnungsliste herangezogen. Für nicht zugeordnete Flugzeuge (z.B. DG 1000) hat derjenige den Anspruch, der früher kommt.

Beginnenden Streckenfliegern wird empfohlen, sich intensiv mit der wichtigsten Literatur (Streckensegelflug, Helmut Reichmann; Segeln über den Alpen, Jochen von Kalkreuth) zu befassen, sowie das jährliche Streckenflugbriefing innerhalb des Vereines zu besuchen. Wertvolle Tips geben alle versierten Streckenflieger gerne weiter. Weiters empfehlen wir die SIP (Informationen über Außenlandewiesen, siehe www.Streckenflug.at)

Sunset:

Flüge und Landungen nach Sunset (ECET) sind streng untersagt. Infos über die diesbezüglichen Zeiten sind bei der Flugplatzbetriebsleitung zu erfahren oder werden ausgehängt.

Telefon:

Das Handy im Segelflughangar ist speziell für die Erreichbarkeit des Startleiters von außengeländeten Segelfliegern gedacht. Bitte keine Privatgespräche führen.

Die Nummer ist **03862-34020** .

Bitte nach dem Flugbetrieb wieder in die Ladestation stecken.

Überprüfer:

Jeder Pilot muß einen jährlichen Überprüfungsstart mit einem Fluglehrer durchführen. Spätestens nach 3 - monatiger Pause (Dimona nach 4 Wochen) ist wieder ein Checkflug zu machen. Bei Piloten mit weniger Flugerfahrung (bezogen auf absolute Stunden und auch Stunden in den letzten Jahren) nach entsprechend kürzerer Zeit,nach Rücksprache mit einem Fluglehrer. Bei Bedarf ist ein weiterer Start nach Ermessen des Fluglehrers zu machen.

Motorsegler:

Nach 1-monatiger Pause sind wieder Checkflüge mit einem Fluglehrer durchzuführen. Bei Überprüfungsflügen mit dem Motorsegler werden mindestens zwei Landungen durchgeführt.

Beim Überprüfungsstart ist der gültige Flugschein und der Einzahlungsschein für den Mitgliedsbeitrag vorzuweisen!

Überprüfung der Flugzeuge:

Für die periodischen Wartungen sind die Flugzeugverantwortlichen gemäß der verteilten Liste zuständig. Weitergehende Fragen betreffend Instandhaltung, Reparaturen und geplanten Änderungen sind an die Vereinsleitung oder einen Wart zu richten.

Umstieg:

Der Umstieg auf ein anderes, höherwertigeres Segelflugzeug kann nach Rücksprache mit einem Segelfluglehrer erfolgen. Dabei sind die jeweils gültigen Umstiegsbestimmungen (Berechtigungsliste ausgehängt im Büro - eventuelle Einstiegsgebühr lt. Gebührenblatt bezahlt?) zu beachten. Am wichtigsten sind dabei die geflogenen Stunden im letzten Monat.

Winter:

Im Winter dienen die Vereinsabende am ersten Freitag im Monat dazu, die Kontakte aufrechtzuerhalten und Informationen auszutauschen. Auch viele gute Ideen und Streckenführungen sind schon im Winter geboren worden.

Liebe Fliegerkameraden, bitte sendet mir Anregungen zur A-Z Checkliste bzw. Stichwörter zum Ergänzen, damit diese immer aktuell ist!

Dietmar Weingant