



DASSU - 1 x 1

Dein Leitfaden für Ausbildung
und Flugbetrieb an der Deutschen
Alpensegelflugschule Unterwössen

Ausgabe 2022



Lieber Flugschüler, Pilot, Schnupperer,
Fluglehrer, Gast, Zuschauer,

wir freuen uns über deinen Aufenthalt bei uns auf dem
Segelfluggelände Unterwössen und möchten dich hier
ganz herzlich begrüßen.

Nicht ohne Grund zählt unser Flugplatz zu den schönsten
in Deutschland und Europa; hier zu fliegen ist immer wie-
der ein ganz besonderes Erlebnis.

Wir alle, das Team der Flugschule und die vielen ehren-
amtlichen Helfer, wünschen dir eine unvergessliche Zeit
in Unterwössen, eine erfolgreiche Ausbildung und viele
großartige und sichere Flüge.

Dein DASSU-Team



Impressum:

© DASSU e. V.
Alle Rechte vorbehalten.
Stand: 01. März 2022

Herzlich Willkommen an der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen. Wir, das Team der DASSU, freuen uns sehr, dich bei uns begrüßen zu dürfen. Ob du als Neueinsteiger, Flugschüler oder als erfahrener Pilot zu uns kommst, ob du bei uns das Fliegen lernen oder den Gebirgsflug in all seiner wunderbaren Schönheit erleben willst – dieser kleine Leitfaden soll dir den Einstieg erleichtern und dir viele nützliche und hilfreiche Tipps mit auf den Weg geben.

**An die
Neueinsteiger**

Du hast dir für deine Flugausbildung einen der weltweit schönsten Segelflugplätze ausgesucht. Durch die besondere geographische Lage sind die Anforderungen in der Ausbildung teilweise anders als auf einem Flugplatz im Flachland. In deiner fliegerischen Zukunft kann dir das in bestimmten Situationen helfen und dir zusätzliche Sicherheit verschaffen. Um dir das Zurechtfinden auf dem Flugplatz und den Beginn deiner Ausbildung zu erleichtern, solltest du die freie Zeit dazu nutzen, diesen kleinen Leitfaden zu lesen. Wenn du dabei Fragen hast, kannst du dich natürlich jederzeit an einen Fluglehrer oder DASSU-Mitarbeiter wenden. Auch die anderen Piloten und Flugschüler helfen dir gerne weiter, du musst sie nur fragen!

Segelflieger sind generell per Du! Dieses gilt auch für alle Fluglehrer, den Schulleiter, Windenfahrer...

Wir wünschen dir viel Spaß bei deiner Flugausbildung!

Du möchtest bei uns deinen fliegerischen Horizont erweitern oder einfach eine schöne Zeit erleben. Ob du nun zum ersten Mal in Unterwössen bist oder der DASSU seit vielen Jahren die Treue hältst – wir wünschen dir einen angenehmen Aufenthalt und viele tolle und sichere Flüge! Damit auch alles reibungslos klappt, möchten wir dich bitten, mit Hilfe dieses Leitfadens unsere Besonderheiten kennenzulernen bzw. dein Wissen aufzufrischen.

Segelfliegen ist Gemeinschaftssport - und natürlich erfordert der Segelflug eine Menge Einsatz, Mitarbeit und Verantwortung. Jeder Pilot, Flugschüler und Fluglehrer ist auf die Hilfe aller angewiesen, um in die Luft zu kommen. Das gemeinsame Anpacken im Flugbetrieb ist ein Teil des Erlebnisses Segelflug, bei dem es immer auch viel zu lernen und zu lachen gibt! Segelflug, auch an einer Flugschule, ist nur möglich mit dem Einsatz aller!

Das Team der DASSU ist immer um eine bestmögliche Ausbildung und eine sichere und zügige Durchführung des Flugbetriebs bemüht. Leider kommt es dabei hin und wieder zu Problemen, die auch zu Verstimmungen und Unzufriedenheit führen können. In diesem Fall bitten wir darum, mit der betreffenden Person und/oder dem Schulleiter möglichst direkt zu sprechen. Ein offenes Gespräch kann die Ursache der Unzufriedenheit meist beseitigen. Spätestens abends nach dem Einräumen sollte sich hierfür in jedem Fall die Zeit finden.

**An die
„alten Hasen“**

**Mitmachen
- Mitlachen**

**Probleme?
Unzufrieden?**

Sicherheit	<p>Segelfliegen macht Spaß! Aber Segelfliegen erfordert auch ein hohes Maß an Können und Verantwortung. Sicherheit ist das oberste Gebot, und dabei machen unsere Lehrer und Flugleiter keine Kompromisse. Halte dich bitte an die Regeln des Flugbetriebs, und falls es dabei Unklarheiten gibt, dann frage bitte einfach nach. Generell gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Halte immer die Augen offen und denke mit. • Achte bei jeder Bewegung auf startende und landende Flugzeuge. • Befolge unbedingt die Anweisungen des Flugleiters und der Fluglehrer.
Orientierung auf dem Flugplatz	<p>Bevor wir in die Details des Flugbetriebs und der Ausbildung gehen, wollen wir dir helfen, dich auf deinem Flugplatz zurechtzufinden.</p>
Schulungs- und Verwaltungsgebäude	<p>Hier findest du das Verwaltungsbüro, Aufenthaltsräume, PCs mit Internetzugang für die Flugvorbereitung, Toiletten und die Schulungsräume für den Theorieunterricht. Hier können auch die Startlisten der vergangenen Tage eingesehen werden. Bitte parke dein Auto nicht hier, sondern auf der gegenüberliegenden Seite beim Kiosk.</p>

Der Segelflugstart ist zentraler Platz des täglichen Flugbetriebs. Hier werden die Segelflugzeuge für den Windenstart bereit gemacht. Hier befinden sich auch das Starthäuschen mit Aufenthaltsraum und der Sitz der Flugleitung.

Segelflugstartstelle und Flugleitung

Unser täglicher Treffpunkt (wenn es nicht gerade regnet; bei Regen treffen wir uns im Schulungs- und Verwaltungsgebäude). Hinter der Halle findest du die Melexgarage („Melex“ ist die Bezeichnung der kleinen Elektrofahrzeuge, mit denen wir die Segelflugzeuge auf dem Fluggelände am Boden schleppen). Flugzeuge dürfen in der Halle nur unter Anleitung von Fluglehrern oder DASSU-Mitarbeitern bewegt werden.

DASSU-Flugzeughalle

Auf dem Hängerplatz werden die Anhänger für private Segelflugzeuge abgestellt. Wenn du ein eigenes Flugzeug mitgebracht hast, vergiss bitte nicht, dieses auf der Anmeldekarte anzugeben.

Abstellplatz für Anhänger

Hier gibt es den ganzen Tag Speisen und Getränke. Der ideale Platz für eine Pause. Bitte vergiss aber nicht, dass die Mithilfe aller für das Funktionieren des Flugbetriebs unerlässlich ist. Und: Es heißt zwar Biergarten, aber Alkohol und Fliegen vertragen sich nicht. Das wohlverdiente Bierchen muss also bis nach dem Einräumen der Halle warten! Beim Kiosk findest du auch eine Toilette sowie die Parkplätze.

Kiosk und Biergarten



Lageplan des Segelfluggeländes Unterwössen

Solltest du mal nicht wissen wohin, dann frag einfach einen der anderen Piloten. Man wird dir gerne weiterhelfen.

Ein Tag in der Segelflugausbildung

Ist es dein erster Tag in Unterwössen, dann müssen im Flugschulbüro (geöffnet ab 7:30 Uhr) erst einige Formalitäten erledigt werden. Danach wird sich einer unserer Fluglehrer deiner annehmen und dich zur Halle oder zum Segelflugstart begleiten.

Normalerweise beginnt der Tag bei der DASSU um 08:00 mit dem Öffnen der Hallentore. Dabei ist mindestens ein Fluglehrer oder DASSU-Mitarbeiter anwesend, der alles koordiniert. Trotzdem sollte natürlich jeder selbst mitdenken und darauf achten, dass die wertvollen Flugzeuge sorgsam behandelt und nicht beschädigt werden. Die Flugzeuge werden in der Halle meist auf sogenannten Kullern bewegt. Sobald ein Flugzeug aus der Halle geschoben wurde, werden aus dem Fallschirmraum die Fallschirme, die Batterie und die speziellen Impactfoam-Sitzkissen geholt und eingebaut.

Steht das Segelflugzeug dann fertig ausgerüstet vor der Halle, wird es mit einem der kleinen Elektroautos namens „Melex“ zur Startstelle gebracht. Das Segelflugzeug wird mit einem Seil an diesem Melex angehängt und im Schrittempo gezogen. Eine Person hält dabei die linke Tragfläche und steuert damit das Segelflugzeug. Vor dem Überqueren der Landebahn muss immer auf startende und landende Flugzeuge (aus beiden Richtungen!) geachtet werden; logischerweise darf niemals mitten auf der Bahn anhalten werden.

Nach dem Ausräumen der Halle findet das tägliche Briefing am Starthäuschen statt. Hier werden aktuelle Informationen zum Wetter und zum Flugbetrieb bekanntgegeben, Hinweise zur Sicherheit gegeben und bei Bedarf nochmals die Regeln besprochen. Am Ende des Briefings werden die Segelflugzeuge verteilt und die Fluglehrer und Flugschüler eingeteilt.

Kannst du an einem Tag erst später auf den Flugplatz kommen und verpasst deshalb das Briefing, solltest du dich beim Flugleiter oder einem Fluglehrer über die Inhalte informieren. Außerhalb der Hochsaison hat auch derjenige, der erst später oder sogar erst am Nachmittag kommen kann, gute Chancen, noch ein Flugzeug bzw. einige Schulstarts zu bekommen.

Nach dem Briefing beginnen wir mit dem Flugbetrieb. Zunächst werden die Segelflugzeuge gründlich gecheckt und startklar gemacht. Diese tägliche Kontrolle wird immer zu zweit durchgeführt, wobei Flugschüler ihr Flugzeug zusammen mit ihrem Lehrer checken.

Anschließend läuft unser Flugbetrieb an der Winde ohne Unterbrechung bis abends. Als Anfänger wirst du über den Tag verteilt meist acht Starts in zwei bis drei Blöcken machen, manchmal mit längeren Pausen dazwischen. Natürlich musst du nicht die ganze Zeit aktiv am Flugbetrieb teilnehmen und kannst z. B. eine längere Mittagspause in unserem Flugplatzkiosk machen. Wir versuchen alle Wünsche im Rahmen unserer Möglichkeiten zu erfüllen. Solltest du also z.B. an einem Vormittag mal noch nicht in die Luft gekommen sein, stehen die Chancen gut, dass dieser Rückstand am Nachmittag und Abend wieder aufgeholt wird.

Auch wenn du gerade nicht fliegst, gibt es immer etwas zu tun: Die startbereiten Segelflugzeuge müssen am Windenseil eingeklinkt werden, die Windenseile müssen von der Winde zum Startplatz gebracht werden, und die gelandeten Segelflugzeuge müssen zum Startplatz zurückgebracht werden. Der Flugbetrieb funktioniert nur dann reibungslos, wenn jeder mindestens so oft hilft, wie er selbst Hilfe in Anspruch nimmt.

Nur wenn alle zusammenhelfen, kommt jeder auf seine Kosten.

Am Abend ist der jeweils letzte Pilot dafür verantwortlich, das Segelflugzeug für das Einräumen vorzubereiten. Dazu gehört die Reinigung des Flugzeugs vom Schmutz des Tages – vor allem von Mücken an den Profilnasen –, der Ausbau der Batterie und das Anschließen derselben an die Ladestation im Fallschirmraum, das Verstauen der Fallschirme und Impactfoam-Sitzkissen in den jeweiligen Regalen im Fallschirmraum. Sauber geputzte Flugzeuge fliegen besser. Schmutzige Hauben bitte nur unter Anleitung eines DASSU-Mitarbeiters reinigen.

Das Einräumen der Flugzeughalle geschieht wieder unter Anleitung eines erfahrenen Fluglehrers oder DASSU-Mitarbeiters. Hier sollten wir alle nochmal zupacken, um dann bald zum gemütlichen Teil übergehen zu können.

Ablauf der Segelflug- ausbildung

Die Ausbildung gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil. Die praktische Ausbildung kann jederzeit ohne Vorkenntnisse begonnen werden. Die Theorie wird teilweise begleitend zur Praxisausbildung vermittelt. Vor der Prüfung zur Segelfluglizenz ist außerdem die Teilnahme an einem Theoriekurs notwendig – und auch sinnvoll.

Die praktische Ausbildung erfolgt zunächst im Windenstart. Du lernst im doppelsitzigen Segelflugzeug den Start an der Winde, den sicheren Geradeaus- und Kurvenflug, die Einteilung der Platzrunde und das Landen. Für den Beginn der praktischen Ausbildung sind keine theoretischen Vorkenntnisse erforderlich. Dieser erste Ausbildungsabschnitt dauert typischerweise 8 bis 14 Tage, je nach Wetter und persönlichem Geschick, und endet mit einem kleinen Quiz, der theoretischen A-Prüfung, und den ersten drei Alleinflügen, der praktischen A-Prüfung.

Der zweite Ausbildungsabschnitt beginnt mit etwa 10 bis 20 Alleinflügen auf "deinem" Doppelsitzer, dann erfolgt der Umstieg auf das erste einsitzige Segelflugzeugmuster. Danach erfolgen wieder mehrere Starts mit Lehrer. Jetzt werden Steilkurven, Kreiswechselflüge und weitere fortgeschrittene Manöver geübt. Die folgenden Flüge dienen der Vertiefung und dem Training der erwähnten Flugübungen, bis diese sicher beherrscht werden. Jetzt bist du bereit für die theoretische und praktische B-Prüfung.

Im Anschluss folgen weitere Doppelsitzerstarts mit den Ausbildungsinhalten Seitengleitflug, Hang- und Thermikflug. Nach vier Stunden Alleinflugzeit und mindestens zwei Hangflugeinweisungen mit Lehrer kannst du bei günstigem Wind auch alleine am Hang alleine fliegen. Hier sollte es dann leichtfallen, den ersten Flug von 30 Minuten Dauer zu schaffen. Abgeschlossen wird der zweite Ausbildungsabschnitt mit der theoretischen und praktischen C-Prüfung.

Im dritten Ausbildungsabschnitt erfolgen längere Thermikflüge, evtl. die Umschulung auf leistungsfähigere Kunststoffsegelflugzeuge, eine Überlandeinweisung und ein 100-km-Überlandflug mit Lehrer. Voraussetzung die praktische Prüfung ist die bestandene theoretische Prüfung für den Segelflugschein. Diese muss, im Gegensatz zu den theoretischen A-, B- und C-Prüfungen, nicht bei uns, sondern bei der Regierungsbehörde abgelegt werden.

Den Abschluss der Ausbildung bildet die praktische Prüfung mit einem amtlichen Prüfer. Und dann gibt es die Lizenz! Jetzt darfst du eigenverantwortlich fliegen, den Platzbereich verlassen und auch Gäste im Doppelsitzer mitnehmen. Das Abenteuer „Segelflug“ fängt jetzt erst richtig an.

Ausbildungsnachweis Zu Beginn deiner Ausbildung bekommst du deinen Ausbildungsnachweis. In dieses Heft trägt der Fluglehrer ein, welche Flugübungen durchgeführt und beherrscht wurden. Fliegt ein anderer Lehrer mit dir, kann er sich so einen Überblick über deinen Ausbildungsstand verschaffen.

Wichtig: Der Ausbildungsnachweis ist dein persönliches Dokument während der Ausbildung. Er sollte immer mitgeführt werden, und du solltest dir täglich die durchgeführten Übungen von deinem Lehrer eintragen und unterzeichnen lassen!

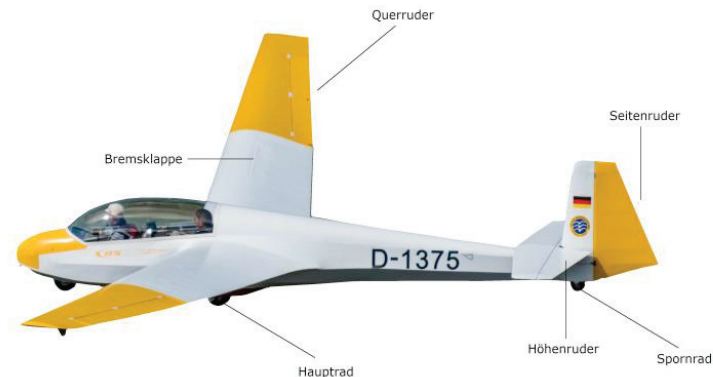
Flugbuch Noch wichtiger ist dein persönliches Flugbuch, in das du jeden deiner Flüge einträgst. Es dient als Nachweis der für Ausbildung und Lizenzerhalt geforderten Flugstunden und Starts. Im Verwaltungsgebäude liegen Startlisten der vergangenen Tage aus. Am besten schreibst du täglich deine Flüge vom Vortag aus diesen Listen ab. Bei dieser Gelegenheit kannst du auch gleich die Richtigkeit kontrollieren und Fehler reklamieren (andernfalls erscheinen die Flüge entsprechend auf der Rechnung).

Motorseglerausbildung Bei der DASSU kannst du verschiedene Lizenzen zum motorisierten Fliegen erwerben. Im Büro sind Informationsblätter zu den einzelnen Ausbildungswegen erhältlich. Natürlich beraten wir dich auch gerne in einem ausführlichen Gespräch.

Im Unterschied zur Segelflugausbildung erfolgt die Motorseglerausbildung in einzelnen, individuell vereinbarten Flugstunden. Je nach Andrang sollten die Flugstunden mindestens ein bis zwei Tage im Voraus reserviert werden. Bitte wende dich auch hierfür an unser Büro.

Du wirst während deiner Ausbildung verschiedene Flugzeugtypen fliegen. Nach dem Schulungsdoppelsitzer ASK 13 erfolgt der Umstieg auf die einsitzige Ka 8, dann folgt mit der wiederum doppelsitzigen ASK 21 der Umstieg auf Kunststoffsegelflugzeuge, danach kommen leistungsfähigere Typen wie ASK 23, LS 4 und HPH 304.

ASK 13 und Ka 8 sind Segelflugzeuge in Gemischtbauweise mit stoffbespannten Flügeln aus Holz und einem stoffbespannten Stahlrohrumpf. Die kunstflugfähige ASK 21 besteht wie die meisten Leistungsflugzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff.



Die Schulsegelflugzeuge

Schulungsdoppelsitzer ASK 13

Technik der Flugzeuge

Wenn du Genaueres über die Technik der Segelflugzeuge wissen möchtest, kannst du gerne unsere Werkstatt besuchen. Hier bietet sich öfters die Gelegenheit, den Auf- oder Abbau eines Segelflugzeuges mitzuerleben. Bei diesem Vorgang solltest du unbedingt mal dabei sein, denn auch das ist Teil der Ausbildung.

Details über die einzelnen Flugzeugtypen stehen im jeweiligen Flug- und Betriebshandbuch. Bevor du ein für dich neues Flugzeugmuster zum ersten Mal fliegst (oder wenn du es schon länger nicht mehr geflogen hast), musst du dieses Handbuch lesen und dir die wichtigen Informationen einprägen.

Handling am Boden

Flugzeuge sind in ihrem Element, der Luft, sehr stabil und halten einiges aus (sofern die Betriebsgrenzen des Flughandbuches beachtet werden). Am Boden jedoch, bei falscher Handhabung, kann man sehr schnell großen Schaden anrichten. Gehe also immer vorsichtig mit den Fluggeräten um und lass dir die Handhabung am Boden genau erklären. Folgende Dinge sollten in jedem Fall vermieden werden:

- Anheben der Flügel an der Hinterkante
- Zerren an den Tragflächenenden
- Gewaltames Bewegen der Ruderflächen an die Anschläge
- Schieben oder Ziehen des Flugzeugs am Höhenruder
- Anpacken und Bewegen des Höhenleitwerks außerhalb der Mitte (wegen des großen Hebelarmes kann die Befestigung Schaden nehmen)
- Transport ohne den korrekten Kuller
- Auf dem Flügel sitzen oder dagegen lehnen

Eine gute körperliche und geistige Verfassung ist beim Fliegen sehr wichtig. Fühlst du dich nicht wohl, hast schlecht geschlafen oder evtl. am Vorabend etwas zu lang gefeiert, solltest du den Tag ruhig angehen und mit dem Fliegen warten, bis du dich wieder richtig fit fühlst.

Achte unbedingt darauf, im Laufe des Tages ausreichend Flüssigkeit zu dir zu nehmen. Bei der Flugleitung ist immer Wasser erhältlich.

Damit ist auf dem Flugplatz vor allem der obligatorische Hut gemeint. Der klassische Segelflieger- („Thermik“-)Hut ist weiß mit einer schmalen Krempe, leider wenig elegant, aber sehr zweckmäßig. Baseballcaps sind weniger geeignet, aber immerhin besser als nichts. Fast genauso wichtig wie der Hut ist eine Sonnenbrille. Die übrige Flugplatzbekleidung ist praktisch und dem Wetter angemessen zu wählen (auch bei Hitze bitte nicht oben ohne). Beim Fliegen trägt man am besten Sportschuhe, keinesfalls loses Schuhwerk.

Für viele Ausbildungsflüge ist morgens ist die ideale Zeit. Auch sollte es für jeden Teilnehmer am Flugbetrieb selbstverständlich sein, entweder morgens beim Ausräumen oder abends beim Einräumen der Flugzeughalle mitzuhelfen, sofern möglich. Das Briefing mit der Verteilung der Flugzeuge und Lehrer findet morgens direkt nach dem gemeinsamen Ausräumen der Halle statt. Wenn du also pünktlich kommst, kann der Flugbetrieb frühzeitig beginnen jeder Schüler kommt öfter und länger in die Luft.

Körperlich und geistig fit?

Richtig gekleidet? Sonnenbrille nicht vergessen?

Pünktlich auf den Weg gemacht?

Bewegen der Flugzeuge am Boden

Flugzeuge bitte nur an hierfür geeigneten Stellen anheben, schieben oder ziehen, z. B. niemals am Höhenruder rückwärts schieben oder an beiden Flügelspitzen ziehen (durch den langen Hebel entsteht eine sehr große Kraft). Generell wird immer nur ein Flügelende gehalten oder bewegt; der Helfer am gegenüberliegenden Flügelende schaut nur. Vorsicht beim Ausräumen der Halle: Bei den Hallenkullern schnappt der Hebel beim Ablassen des Segelflugzeugs erstaunlich stark nach oben! Den Hebel immer mit beiden Händen langsam und vorsichtig nach oben führen! Luftfahrzeuge dürfen nie im Torbereich stehengelassen werden. Wenn die ASK 21 im Freien abgestellt wird, bitte immer das Haubentuch verwenden.

Tägliche Kontrolle vor dem ersten Start

Der morgendliche Check erfolgt mittels Checkliste durch mindestens zwei Personen pro Segelflugzeug. Eine Person checkt (und zwar das komplette Flugzeug), die andere hilft, z. B. durch Bedienen der Ruder (von außerhalb des Cockpits) bei der Ruderprobe. Flugschüler kontrollieren ihr Flugzeug immer zusammen mit einem Lehrer. Stellst du beim Check einen Schaden fest, meldest du ihn deinem Lehrer oder dem Flugleiter. Er entscheidet, ob das Flugzeug weiter eingesetzt werden kann oder ob es sofort zur Werkstatt muss. Auch wenn du noch wenig Erfahrung hast, gilt: Wenn du einen Fehler am Flugzeug vermutest oder dir etwas komisch vorkommt, weise deinen Fluglehrer oder den Flugleiter darauf hin und frage nach, ob das so seine Richtigkeit hat.



Behandle die Flugzeuge mit Liebe!

Zum Ziehen von Segelflugzeugen, z. B. nach der Landung, verwenden wir Elektrofahrzeuge namens „Melex“. Das Mindestalter zum Fahren dieser Melexe ist 14 Jahre. Bitte immer nur auf den Asphaltflächen fahren; im Gras wird die Batterie stark belastet.

Melexfahren

Am besten warten immer drei bis vier Melexe vor der Werkstatt auf die Landungen. Die gelandeten Segelflugzeuge werden von ihren Piloten von Hand bis kurz vor den Rollweg gezogen. Dann werden sie in der Reihenfolge zurückgeholt, in der sie gelandet sind. Beim Zurückholen mit dem Melex nach der Landung muss (außer bei der Ka 8) immer der zum Flugzeug passende Spornkuller verwendet werden. Die Kuller für die Kunststoffflugzeuge werden nach dem Start am Kullerplatz abgelegt; dieser befindet sich im Gras vor der Halle der Fliegergruppe Traunstein.

Vor dem Ziehen des Segelflugzeugs bitte immer darauf achten, dass die Anschallgurte vor dem Schließen der Haube im Flugzeug sind und dass die Haube geschlossen, aber nicht verriegelt ist. Vor dem Ziehen einer Ka 8 muss diese zunächst am Handgriff vor dem Leitwerk angehoben und so gedreht werden, dass sie in Fahrtrichtung zeigt, damit der Sporn nicht seitlich über den Boden gezerrt wird. Beim Zurückschleppen eines Flugzeuges bitte keinesfalls schneller als Schrittempo fahren!

Am Rollhalt ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Befindet sich eine Maschine im Anflug (was aufgrund der Bäume oft schwer zu sehen ist) oder ist ein motorisiertes Flugzeug oder ein Schleppzug in der Verlängerung abflugbereit, wird am Rollhalt gewartet.

Melexfahren Achtung: Es kann jederzeit ein Start oder eine Landung entgegen der üblichen Richtung stattfinden! Wenn du gerade dabei bist, die Piste zu überqueren, und der Flugleiter „Stopp“ ruft, dann bist ziemlich sicher du gemeint! Alle Melexe sind mit Funkgeräten ausgestattet. Bitte achte auf den Funk!

Im Bereich des Windenstarts darf nur sehr langsam gefahren werden, und das Segelflugzeug muss vom Melex ausgeklinkt werden, sobald es eng wird; also bitte keine Slalomfahrten mit angehängtem Segelflugzeug und keine Demonstrationen von zentimetergenauem Augenmaß! Etwa 10 m hinter dem letzten wartenden Segelflugzeug wird angehalten, das Flugzeug abgehängt und mit der linken Fläche abgelegt. Auf den letzten Metern vor dem Ausklinken bitte nicht beschleunigen, um dem Segelflugzeug noch „Schwung mitzugeben“! Melexe dürfen die weiße Querlinie beim Windenstart nicht überfahren, es sei denn, es steht noch kein einziges anderes Segelflugzeug auf den Startpositionen. Wird der Melex nicht mehr benötigt, wird er neben den Blumenkästen am Biergarten abgestellt.

Gelenkt wird das Segelflugzeug von seinem Piloten, der an der linken Tragfläche geht. Das Flugzeug sollte sich auf der Mittellinie des Rollweges bewegen, um nirgends hängen zu bleiben. Wird das Segelflugzeug schneller als der Melex und droht eine Kollision, gibt es nur eine richtige Reaktion: Das Flächenende fallen lassen, an die Rumpfspitze rennen und dort das Flugzeug abbremsen. Die Flügelspitze festzuhalten verschlimmert dagegen die Situation, denn dann dreht sich das Flugzeug, und der gegenüberliegende Flügel kollidiert mit dem Melex.

Der Seilrückholwagen („Lepo“) muss immer besetzt sein, möglichst von zwei Personen, damit das Einhängen der Seile zügig vonstatten geht. Der Fahrer muss mindestens 14 Jahre alt sein. Sobald das Segelflugzeug am vierten Seil abgehoben hat, fährt der Lepo los. Die Ausleger müssen dabei eingeklappt und gesichert sein, die Geschwindigkeit sollte maximal 80 km/h betragen. Ist das Seil gefallen und eingezogen, fährt der Lepo links am Windenhügel vorbei, wendet neben der Winde und stellt sich zum Einhängen der Seile wieder vor die Winde an die Markierung auf der Rückholstrecke.

Die Ausleger am Lepo werden nun ausgeklappt und die Vorseile in der korrekten Reihenfolge an den Karabinern eingehängt. Es darf erst losgefahren werden, wenn der Windenfahrer ein Zeichen gegeben hat. Dann vorsichtig anfahren, die Seile straffen, langsam losfahren und wenn die Seile nicht mehr in der Luft baumeln, auf 35 km/h beschleunigen. Während der Fahrt nicht ruckartig Gas geben oder bremsen. Sollte während der Fahrt ein Seil abreißen, einfach weiterfahren, nicht anhalten.

Etwa 100 m vor Erreichen des Startplatzes wird die Geschwindigkeit langsam reduziert und genau der Markierungslinie gefolgt. Nach Erreichen der Parkposition fährt man vorsichtig wieder ca. zwei Meter rückwärts, um das Aushängen der Seile zu ermöglichen. Dabei sehr gut aufpassen, damit niemand durch die Ausleger verletzt wird! Das erste Seil (mit dem gelben Vorseil) wird nun vom Starthelfer zum wartenden Segelflugzeug gebracht, während die Ausleger des Lepos eingeklappt und gesichert werden.

Ausziehen der Windenseile

Verhalten am Startplatz Während der Lepo die Seile holt, werden die nächsten vier Flugzeuge startbereit gemacht. Wenn du nicht zu den Besatzungen dieser vier Flugzeuge gehörst und deine Hilfe gerade nicht benötigt wird, dann halte bitte Abstand. Gib den Piloten in den Flugzeugen die Möglichkeit, sich auf den bevorstehenden Start zu konzentrieren.

Starthelfer Für den Start wird ein Helfer benötigt, der das Windenseil am Flugzeug einklinkt und beim Anrollen dessen Flügel waagrecht hält. Dabei müssen die Windenseile in der richtigen Reihenfolge verwendet werden, damit sie sich nicht verheddern. Jedes Windenseil hat am Ende drei Sollbruchstellen: blau für Ka 8, rot für Kunststoffeinsitzer und schwarz für Doppelsitzer. Die meisten Segelflugzeuge haben zwei Seilkupplungen, eine für den Windenstart und eine für den F-Schlepp. Achte darauf, das Seil in die richtige Kupplung einzuklinken! Ist der Pilot startklar, gibt er ein Handzeichen (Daumen hoch). Dann darf der Helfer die Tragfläche waagrecht nehmen, aber erst nachdem er sich überzeugt hat, dass

- die Haube richtig geschlossen und verriegelt ist
- die richtige Kupplung (Schwerpunktkupplung) verwendet wurde
- der Spornkuller entfernt ist
- sich niemand mehr vor oder dicht neben dem Flugzeug aufhält
- die Schleppstrecke frei ist
- kein motorisiertes Luftfahrzeug startet oder durchstartet
- sich kein Flugzeug im Anflug auf die Piste 24 befindet. Ein Segelflugzeug im Anflug auf die Piste 06 ist hingegen kein Hinderungsgrund.

Jeder Pilot muss sich, sobald sein Flugzeug auf einer der vier Startpositionen steht, ins Flugzeug setzen und für den Start bereitmachen. Beim Eintreffen der Windenseile müssen Segelflugzeug und Besatzung (bis auf das Schließen der Haube) abflugbereit sein.

Egal ob Scheininhaber oder Flugschüler – bitte melde dich vor dem Windenstart persönlich beim Flugleiter und teile ihm Kennzeichen und Kundennummer mit, damit es kein Chaos in der Startliste gibt. Besonders wichtig ist dies, wenn du ein Flugzeug von einem anderen Piloten übernommen hast. Wenn du im F-Schlepp startest, wird der Flugleiter dich im Funk nach der Anmeldung fragen. Teile ihm dann (und erst dann) Kennzeichen, Kundennummer und deinen Namen mit.

Jeder Alleinflug eines Flugschülers bedarf eines „Flugauftrags“ durch einen Fluglehrer! Meist wird dieser Flugauftrag mündlich erteilt, entweder durch den Fluglehrer, mit dem du zuvor geflogen bist, oder durch den Flugleiter (der bei uns immer auch Fluglehrer ist). Denke also bitte vor und nach jedem Flug daran, zur Flugleitung zu kommen. Vor dem Flug erhältst du hier deinen Flugauftrag und kannst mit dem Lehrer den geplanten Flug besprechen. Nach dem Flug erhältst du Rückmeldung zu deinen Flugkünsten und oft auch Hinweise, wie du diese noch verbessern kannst. Ohne dieses Feedback wirst du keine oder nur geringe Fortschritte machen. Bei Flügen außerhalb der Sichtweite des Lehrers ist ein schriftlicher Flugauftrag erforderlich. Dieser kann erst nach bestandener Theorieprüfung erteilt werden.

Startvorbereitungen

Anmeldung vor dem Start

Alleinflüge von Flugschülern

Sitzkissen Für unsere Holzflugzeuge (ASK 13 und Ka 8) haben wir sogenannte Impact-foam-Sitzkissen, die aus einem speziellen Schaumstoff bestehen. Dieser Schaumstoff nimmt im Falle einer Bruchlandung Energie auf und kann deine Wirbelsäule so vor Verletzungen schützen. Fliege nie ohne ein solches Kissen.

Funk und Sprechprobe Es darf grundsätzlich kein Flugzeug ohne betriebsbereites Funksprechgerät starten. Vor dem Start stellt der Pilot oder Flugschüler das Funkgerät auf den Kanal 131.115 MHz ein und überprüft die Lautstärke. Bitte stell als Pilot das Funkgerät immer bewusst laut ein, auch wenn es am Boden als zu laut empfunden wird. Das Fahrtgeräusch im Windenstart ist lauter, als man denkt, und es ist sehr wichtig, dennoch alle Funkprüche verstehen zu können.

Alleinfliegende Flugschüler dürfen nur starten, wenn das Startfunkgerät durch einen Fluglehrer besetzt ist. Frisch alleinfliegende Flugschüler oder Schüler auf einem ungewohnten Flugzeugmuster müssen vor jedem Start eine Funkprobe mit dem Flugleiter durchführen, damit sichergestellt ist, dass der Schüler alle Anweisungen des Lehrers über Funk hören und der Lehrer über Funk Hilfestellung geben kann. Alle Flugzeuge im Platzbereich bleiben auf der Platzfrequenz 131.115 MHz in Hörbereitschaft.

Das Funkgerät bleibt auch nach der Landung bis zur Rückkehr zum Startplatz eingeschaltet. Bei Flugzeugen, die nicht mehr benötigt und zur Halle gebracht werden, wird das Funkgerät abgeschaltet.

Obwohl das Segelflugzeug morgens gründlich gecheckt wurde, wirfst du beim Einsteigen nochmal einen Blick aufs Flugzeug und schaut nach offensichtlichen Problemen (z. B. Plattfuß) und ob der Spornkuller wirklich entfernt ist.

Im Flugzeug sitzend wird dann vor jedem Start ein systematischer Check durchgeführt. Dabei wird z. B. geprüft, ob die Beladung passt, ob Gurte und Fallschirm fest angelegt sind, ob die Ruder freigängig sind und ob die Instrumente richtig funktionieren. Auch werden die für den bevorstehenden Start wichtigen Punkte sowie die Verfahren für den Fall einer Startunterbrechung (z. B. durch Seilriss) durchgesprochen.

Für den Check wird immer eine Checkliste verwendet; deren Punkte sind grob nach der Reihenfolge „Pilot, dann von links nach rechts durch das Cockpit“ angeordnet. Die Checklisten gibt es beim Flugleiter, außerdem bekommst du bei der Anmeldung im Büro eine eigene Checkliste.

Der Startcheck soll, wie auch alle anderen Checks, immer laut durchgeführt werden, wenn ein Lehrer oder ein anderer Pilot mit an Bord sind. Nur so hat die zweite Person an Bord die Möglichkeit, im Falle eines Fehlers einen Hinweis zu geben.

Achte als Pilot unbedingt bewusst darauf, dass der Starthelfer das Seil an der richtigen Kupplung einklinkt! Insbesondere bei den ASK 21 und ASK 23 kommt es immer wieder vor, dass Helfer versuchen, in die falsche Kupplung einzuklinken.

Startcheck

Windenstart

Diese bei uns hauptsächlich praktizierte Startart bringt das Segelflugzeug innerhalb kurzer Zeit (30 bis 40 Sekunden) auf eine Ausklinkhöhe von 300 bis 400 Metern. Werden einige Grundregeln beherzigt, ist der Windenstart eine sichere und kostengünstige Methode, um in die Luft zu kommen.

Bei den meisten Segelflugzeugen wird der Steuerknüppel beim Anrollen mehr oder weniger gedrückt gehalten. Die meisten Segelflugzeuge beginnen mit Erreichen der nötigen Geschwindigkeit von alleine zu fliegen, danach wird im flachen Steigflug bis zu einer Sicherheitshöhe von rund 50 Metern gestiegen. Durch langsames Ziehen erfolgt ein sanfter Übergang in die volle Steigfluglage. Der Steigwinkel kann durch einen kurzen Seitenblick auf die Tragfläche kontrolliert werden; die Richtung wird mit Seiten- und Querruder gehalten. Bei bedecktem Himmel kann anhand der Wolken leicht ein Abweichen von der Richtung bemerkt werden.

Beim Erreichen der Ausklinkhöhe wird der Windenfahrer das Gas wegnehmen und der Pilot lässt den Steuerknüppel nach vorne nach, bis sich das Flugzeug in Normalfluglage befindet. Es darf nun kein Steuerdruck mehr am Höhensteuer vorhanden sein, sonst bäumt sich das Flugzeug nach dem Ausklinken auf. In den meisten Fällen wird das Seil automatisch ausklinken, aber um ganz sicher zu gehen, wird die Ausklinkvorrichtung sofort nach dem Ausklinken des Schleppseiles dreimal betätigt.

Lässt während des Starts der Zug der Winde nach und die Fahrt geht zurück, kann dies an einem Seilriss liegen. Wenn sich der Seilzug nicht sofort wieder einstellt, wird die Flugzeugnase nach unten genommen, ausgeklinkt und das zur Höhe passende Seilrissverfahren eingeleitet.

Es liegt in der Natur der Sache, dass es beim Windenstart zu Startunterbrechungen kommen kann. Das Schleppseil unterliegt einem gewissen Verschleiß und kann reißen, die Sollbruchstellen ermüden und geben ihren Geist auf, und auch ein Motor der Schleppwinde kann streiken. Man sollte also immer auf eine Startunterbrechung während des Windenstarts gefasst sein. Verläuft der Start in der unteren kritischen Phase nicht zu steil und reagiert der Pilot rasch und richtig, dann wird der Seilriss nicht zu einer gefährlichen Situation führen.

Je nach Höhe, Steigfluglage und Geschwindigkeit wird beim Seilriss zunächst der Steuerknüppel mehr oder weniger kräftig nach vorne gedrückt: Direkt nach dem Abheben in Bodennähe wird nur so viel nachgedrückt, dass sich das Flugzeug in einer normalen Lage befindet. In etwas größerer Höhe hingegen wird die Nase deutlich unter den Horizont genommen. Diese Fluglage wird beibehalten, bis der Fahrtmesser eine Geschwindigkeit von ca. 100 km/h (bei der ASK 13) anzeigt. Erst dann wird eine normale Fluglage eingenommen. War der Schlepp im Moment der Startunterbrechung zu schnell, dann sollte nicht überhastet, sondern weich nachgedrückt werden, um hohe Belastungen zu vermeiden.

Seilrissverfahren

Wie anschließend zu verfahren ist, wird vom Flugzeugtyp, vom Wind und von der erreichten Höhe bestimmt. Bei unserer Entscheidung richten wir uns primär nach der Optik beim Blick voraus Richtung Winde:

Geradeauslandung Ist eine sichere Landung vor der Winde machbar: Geradeaus bleiben; die Geschwindigkeit mittels Fahrtmesser kontrollieren und laut ansagen; die Bremsklappen erst benutzen, wenn die Fahrt stimmt; auf oder neben der Windenstrecke landen; die Flächen waagrecht halten, oft ist hier das Gras sehr hoch.

Bayernkurve Scheint eine Geradeauslandung zweifelhaft, wird die „Bayernkurve“ geflogen: Nach der Geschwindigkeitsaufnahme zunächst nach rechts vorne ausholen, dann parallel zum Hang fliegen, dann eine weite Linkskurve zurück zum Platz und schließlich Landung entgegen der Startrichtung. Erfahrungsgemäß gelingt die Einteilung besser, wenn die Linkskurve in einem Zug durchgeflogen wird, wogegen ein angedeuteter Queranflug häufig zum Überschießen führt. Die Landung selbst erfolgt im nördlichen Grasstreifen zwischen Rollweg und Asphaltpiste, querab der Schwelle 24. Bei Gegenverkehr weichen beide Flugzeuge nach rechts aus.

verkürzte Platzrunde Wenn der Seilriss in so großer Höhe passierte, dass von dort aus das Erreichen der „Position“ in 200 Metern sichergestellt ist, dann fliegen wir eine ggf. verkürzte Platzrunde, je nach Höhe entweder mehr oder weniger rechteckig oder auf direktem Weg diagonal zur „Position“.

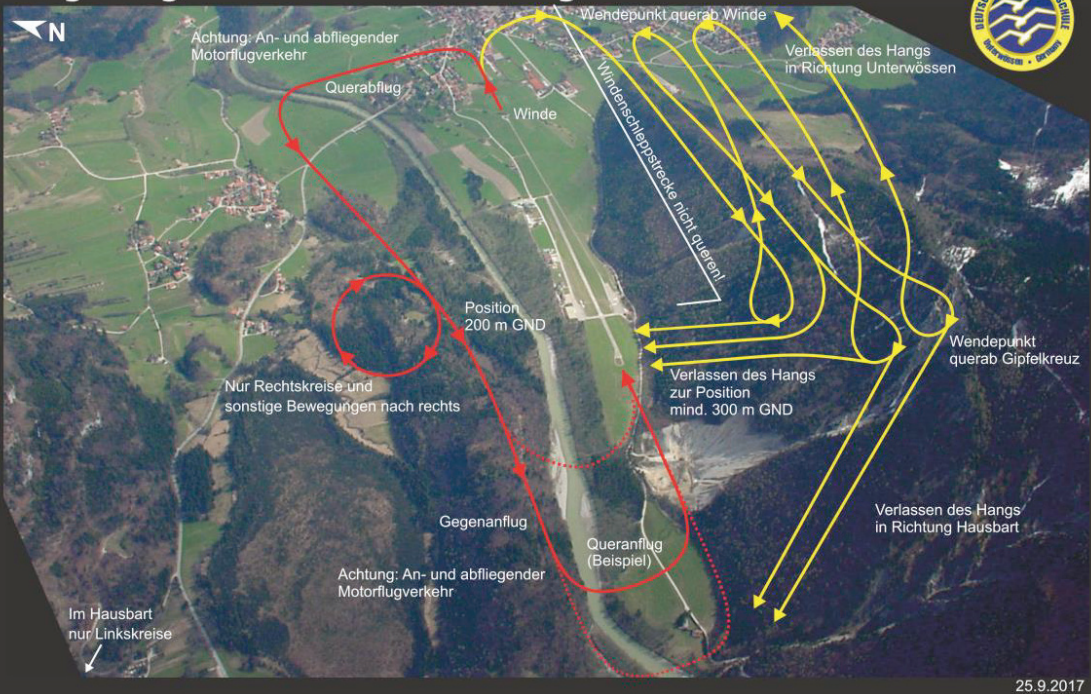
Die Platzrunde nach dem Windenstart beginnt mit einem kurzen Geradeausflug nach dem Ausklinken. Es folgt eine 90°-Linkskurve, gefolgt von einem Geradeausflug (dem Querabflug) etwa rechtwinklig auf die Tiroler Achen zu. In diesem Flugabschnitt muss besonders auf entlang der Ache fliegende Motorsegler geachtet werden! Nach dem Überqueren der Ache kommt die nächste 90°-Linkskurve, und wir fliegen entgegen der Startrichtung etwa parallel zur Piste in Richtung „Position“.

Die „Position“ ist ein Punkt querab der Stelle, an der wir bei der Landung aufsetzen wollen; hier beginnt in 200 m Höhe über Grund unser Landeanflug. Meist erreichen wir die Position jedoch hoch genug, dass wir einen oder mehrere Rechtskreise fliegen können. Den letzten dieser Kreise nutzen wir für den Landecheck. In 200 m Höhe schließlich verlassen wir die Position und setzen den Gegenanflug fort. An geeigneter Stelle drehen wir 90° nach links in den Queranflug und kurz danach wiederum 90° nach links in den Endanflug, bei dem die Bremsklappen zum Einsatz kommen.

Vor dem Einleiten jeder Kurve suchen wir uns einen Richtungspunkt, der genau querab, also in Verlängerung der Tragfläche liegt; gleichzeitig schauen wir sehr ausführlich („Schulterblick“), ob der Luftraum frei ist. Während des Einleitens der Kurve schauen wir nach vorne zum Horizont, und während des eigentlichen Kurvenflugs abwechselnd nach vorne zum Horizont und auf Horzhöhe in die Kurve. Kurz bevor der Richtungspunkt vor uns erscheint, muss bereits mit dem Ausleiten der Kurve begonnen werden.

Die Segelflugplatzrunde

Segelflug: Platzrunde und Hang



25.9.2017

Den Landecheck führen wir wiederum mit Hilfe einer Checkliste durch. Diese Checkliste ist in jedes DASSU-Luftfahrzeug eingeklebt.

Landecheck

Der Landecheck wird normalerweise im letzten Kreis vor dem Verlassen der Position durchgeführt, bei niedrigen Ausklinkhöhen eventuell schon auf dem Flugabschnitt in Richtung Position. Auf jeden Fall sollte der Landecheck vollendet sein, wenn die Position verlassen wird, denn während des anschließenden Landeanflugs wirst du mit genügend anderen Dingen beschäftigt sein!

Auch der Landecheck wird laut durchgeführt; geprüft werden dabei unter anderem die aktuelle Verkehrslage sowie Wind und Höhe und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Anflug (z.B. „am Boden herrscht Gegenwind und wir sind tiefer als normal, deshalb machen wir einen kurzen Gegenanflug“). Gegen Ende des Landechecks erfolgt die Positionsmeldung im Funk mit „D-1234, Position“. Diese Meldung wird bei Flugzeugen mit Einziehfahrwerk ergänzt um „Fahrwerk ausgefahren und verriegelt“ – dies erinnert den Flugleiter daran, sicherheitshalber ebenfalls nach dem Fahrwerk des anfliegenden Segelflugzeugs zu sehen.

Für den Landeanflug wird ab der Position die zu Flugzeugtyp und Turbulenz passende Geschwindigkeit eingenommen, z.B. 100 km/h für eine ASK 13 bei ruhigem Wetter. Manch erfahrenem Piloten mögen unsere Anfluggeschwindigkeiten hoch erscheinen, sie sind jedoch aufgrund der örtlichen Verhältnisse angebracht und nötig.

Landeanflug und Landung

Der Gegenanflug erfolgt knapp links über dem Buchberg und liegt damit im Vergleich zu anderen Flugplätzen ungewöhnlich dicht an der Piste. Wir blicken im Gegenanflug immer wieder über die Schulter zurück zum Pistenanfang und entscheiden aufgrund dieses Blickwinkels und in Abhängigkeit vom Wind, wann wir in den Queranflug eindrehen. Der Queranflug selbst ist sehr kurz und bietet wenig Spielraum zur Korrektur der Höhe. Dennoch erleichtert das Aufrichten zu einem kurzen Queranflug meist die Landeeinteilung, denn wenn zu einer 180°-Kurve verkürzt wird, endet diese meist zu weit links. Vorsicht: Im Queranflug fliegen wir genau auf den Gegenhang zu, und viele Piloten tendieren dazu (vor allem in der Kurve zum Endanflug), die Flugzeugnase am Berg entlang nach oben zu ziehen und dadurch die Fahrt zu verringern – dies darf nicht passieren.

Im Endanflug wird als Aufsetzpunkt die Schwelle (Zebrastreifen) der Asphaltbahn angepeilt. Die Bäume am Rand der Kiesgrube und evtl. in der Verlängerung der Landebahn stehende Personen oder Flugzeuge müssen betont hoch überflogen werden. Sollte die Asphaltbahn einmal blockiert sein, kann auch in die Grasstreifen rechts und links davon gelandet werden.

Die Fahrt wird bis zu Beginn des Abfangbogens beibehalten; die eigentliche Landung geschieht, indem das Flugzeug knapp über der Piste horizontal fliegend ausschwebt und dabei seine Geschwindigkeit verliert. Die Bremsklappen sollten dabei normalerweise bei allen unseren Flugzeugen voll ausgefahren sein. Nach dem Aufsetzen wird der Knüppel langsam weitergezogen bis ganz nach hinten und dort gehalten.

Nach der Landung wird zunächst auf der Asphaltpiste Fahrt abgebaut und dann langsam im spitzen Winkel (ca. 30°) an den Rollweg herangerollt, um Platz für nachfolgende Flugzeuge zu schaffen. Dabei wird vor dem Rollweg angehalten, keinesfalls darf er überrollt werden. An bereits herausgerollten Flugzeugen rollen wir immer zunächst auf der Asphaltbahn geradeaus vorbei und biegen erst danach links ins Gras ab. Klappt es mal nicht mit dem Herausrollen, ist das kein Problem; du musst dein Flugzeug nur gleich aus der Landebahn ziehen. Alle gelandeten Segelflugzeuge müssen nach dem Ausrollen von Hand bis zu den weißen Markierungen kurz vor dem Rollweg gezogen werden.

Wann immer ein Lehrer oder ein anderer Pilot mit an Bord sind, solltest du deine Beobachtungen und Gedanken mit ihm teilen. Nur so hat die zweite Person an Bord die Möglichkeit, dich zu unterstützen und im Falle eines Fehlers einen Hinweis zu geben. Insbesondere solltest du immer laut ansagen:

- Punkte aus Checklisten
- „Luftraum frei“ vor dem Einleiten von Kurven
- Sichtung von anderem Flugverkehr
- Geplanter Flugverlauf („Ich fliege noch einen weiteren Kreis“)

Herausrollen

Kommunikation im Cockpit

Hangflug

Für die Segelflieger in Unterwössen war schon immer „der Hang“ und der sehr verlässliche „Chiemseewind“ von großer Bedeutung. An guten Thermiktagen steigen in der starken Thermik in den hohen Gebirgen südlich unseres Platzes gewaltige Luftmengen auf, es bildet sich dort ein bodennahes Hitzetief. Durch die Täler, die das Hochgebirge mit dem thermisch weniger aktiven Flachland verbinden, strömt Luft aus dem Flachland in dieses Hitzetief nach. Auch unser Achental bildet ein solches Talwindsystem aus. Dieser taleinwärts wehende Wind prallt am Flugplatz auf den Nordhang der Gscheurer Wand und sorgt für zuverlässigen Hangaufwind. Dies ermöglicht lange Flüge am Hang und von dort aus den Einstieg in die Gebirgsthermik.

Das Fliegen am Hang erfordert einige Übung und die sichere Beherrschung des Flugzeugs. Flugschüler dürfen an den Hang, sobald sie nach der A-Prüfung vier Alleinflugstunden sowie mindestens die Hangeinweisung mit Fluglehrer aufweisen können. Auch für Scheininhaber, die neu in Unterwössen sind, schreiben wir in jedem Fall eine gründliche Hangeinweisung vor.

Generell gelten am Hang die üblichen Ausweichregeln (bei Gegenverkehr beide nach rechts), daraus folgt, dass das Segelflugzeug mit dem rechten Flügel am Hang das Vorflugrecht hat. Sehr wichtig sind defensives Fliegen und „nonverbale Kommunikation“ mit den anderen Piloten: Man darf entgegenkommendem Verkehr nicht frontal entgegenfliegen, sondern muss die Ausweichabsicht frühzeitig durch eine kleine Richtungsänderung anzeigen. Wenn das Flarm lange piepst, deutet das meist darauf hin, dass diese Regel verletzt wird.

An den Wenden wird – logisch – immer vom Hang weggekurvt. Die Flugeschwindigkeit am Hang sollte mindestens beim 1,45-fachen (bei unseren Holzflugzeugen beim 1,55-fachen) der Überziehgeschwindigkeit liegen.

Für unseren Hang gelten zusätzlich noch einige weitere Regeln. Zunächst ist der An- und Abflug vom Hang per Funk zu melden, beim Anflug mit Höhe und Herkunft, also z. B. „D-1800 aus der Winde an den Hang“, „D-8251 verlässt Hang zum Hausbart“ oder „D-8251 in 400 m über Grund vom Hausbart zurück an den Hang“. Diese Meldungen richten sich vor allem an die anderen Hangflieger, werden aber meist auch von der Flugleitung quittiert.

Die Wendepunkte sind bei uns festgelegt, sie sind querab Winde und querab Gipfelkreuz. Insbesondere die Wende am Gipfelkreuz ist genau einzuhalten, weil dies aufgrund der sich kreuzenden Flugbahnen die „schwierigere“ Wende ist. Also bitte nicht weiter als bis zum Gipfelkreuz fliegen, sonst kann es zu gefährlichen Begegnungen kommen. Frühzeitig vor Erreichen des Kreuzungspunktes am Gipfelkreuz muss ein Plan zurechtgelegt werden, wie man mit den Segelflugzeugen umgehen will, die vor und nach einem selbst wenden. Nach dem Wenden bitte frühzeitig und deutlich anzeigen, ob man entgegenkommendem Verkehr in Richtung Tal ausweichen oder aber das Vorflugrecht wahrnehmen und Richtung Hang weiterkurven will. Die Wendekurven dürfen generell nicht zu eng geflogen werden, denn es könnten weitere Segler in gleicher Höhe hinter einem herfliegen. Am Hang kreisen oder Abkürzen der Route ist verboten, außer wenn sich nur ein einziges Segelflugzeug am Hang befindet und der Flugleiter zugestimmt hat.

Hangflug

Verlassen des Hangs

Beim Verlassen des Hangs darf die Windenschleppstrecke nicht überflogen werden – unabhängig von der Höhe und davon, ob gerade ein Windenstart stattfindet. Der Hang wird daher üblicherweise über die Startstelle zur Position verlassen oder bei ausreichender Höhe entweder in Richtung Ortschaft Unterwössen (ggf. in die Platzrunde in weitem Bogen um die Kirche) oder in Richtung Hausbart auf die andere Talseite. Falls man zum Hang zurückkehren will, fädelt man sich am Gipfelkreuz oder an der Winde in den Verkehr ein.

Die tiefste erlaubte Höhe an unserem Hang ist 300 m GND (etwa Höhe des Forstwegs). Bei jeder tiefen Wende am Gipfelkreuz ist zu bedenken, dass man den Hang auf der Strecke zwischen Starthäuschen und Winde nicht mehr verlassen kann. Natürlich muss man stets darauf achten, genügend Abstand zur Windenschleppstrecke einzuhalten. Während des gesamten Hangfluges muss das Starthäuschen zu sehen sein.

Ein typischer Hangflug läuft so ab: Nach dem Windenstart wird der Luftraum kontrolliert, nach rechts gekurvt und der Hang direkt entlang der Gratlinie angeflogen. Nun kann man sehen, ob der Hang trägt. Verliert man an Höhe und sinkt tiefer als der Forstweg, muss man den Hang verlassen. Dafür fliegt man den Hang entlang, bis der Startplatz rechts unter einem liegt. Hier fliegt man 90 Grad nach rechts über Startplatz und Hallen zur Position. Geht es aber aufwärts, fliegt man den Hang entlang, bis man das Ende des Forstwegs bei den höheren Bäumen erreicht hat. Hier dreht man in einer Rechtskurve auf Gegenkurs. Erst ab ca. 400 m GND fliegt man bis zum Gipfelkreuz, der eigentlichen Wendemarke, und wendet dort.

Sobald im Hangflug 600 bis 700 m Höhe über Grund erreicht sind, kann das Tal in Richtung Hausbart oder Hochplatte überquert werden. Der Hausbart ist eine Thermikquelle über einer Almwiese südwestlich der Hochplatte. Dieser „Bart“ (thermischer Aufwind) ist oft sehr turbulent und schwer zu zentrieren. Sollte es nicht klappen, muss rechtzeitig (ca. 500 Meter GND) wieder in Richtung Flugplatz abgeflogen werden. In unserem Hausbart wird generell links gekreist!

Wichtig: Die Beobachtung des Luftraums hat am Hang, im Hausbart und auch während des gesamten übrigen Fluges viel höhere Priorität als die Optimierung des Steigens!

Das Verlassen der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes ist grundsätzlich nur Piloten mit gültiger Lizenz und Flugschülern mit schriftlichem Flugauftrag gestattet.

Für Piloten mit Überlandflugambitionen bietet die DASSU spezielle Einweisungen und Lehrgänge an. Zum Überlandfliegen und auch zu unseren Lehrgängen bietet unsere Webseite weitere Informationen. In jedem Fall sollten sich Piloten, die den Platzbereich verlassen wollen, gründlich vorbereiten und mit unserem Flugrevier vertraut machen. Wir unterstützen dies gern und fördern ausdrücklich den Streckenflug.

Zum Hausbart

Verlassen des Flugplatzbereichs – Überlandflug

F-Schlepp Für größere Überlandflüge oder den Kunstflug wird meist der Flugzeugschlepp als Startart gewählt. Wie auch beim Windenstart ist zu seiner sicheren Durchführung ein guter Übungsstand erforderlich.

Aus Lärmschutzgründen können F-Schlepps bei uns nur bis 13:00 Uhr und dann wieder von 15:00 bis 18:00 Uhr durchgeführt werden, und zwar insgesamt maximal 37 Schlepps (was in der Praxis keine wirkliche Einschränkung ist). Piloten, die vor 13:00 Uhr starten wollen, bitten wir, ihr Flugzeug bis 9:00 Uhr in die Verlängerung der Piste 06 zu bringen. Nach Beginn des Segelflugbetriebes darf das Gelände nicht mehr mit Privatautos befahren werden. Wenn du dein Flugzeug nach Beginn des Flugbetriebes in die Verlängerung zum F-Schlepp oder auch zum Windenstart bringen möchtest, leih dir bitte einen Melex aus – und bring ihn danach bitte sofort wieder zurück und lass ihn nicht in der Verlängerung stehen! Bevor du das Flugzeug vom Rollhalt 06 aus in die Verlängerung ziehst oder schiebst, frag bitte im Funk beim Flugleiter nach, ob sich eine ausreichend lange Lücke im anfliegenden Verkehr bietet.

Die Verwendung von Wasserballast ist dem Schlepppiloten vor dem Start unaufgefordert per Funk mitzuteilen!

Bitte kontrolliere vor jedem Start das Schleppseil samt Sollbruchstellen oder lass es vom Helfer kontrollieren. Abgeworfene Schleppseile müssen sofort aus der Wiese entfernt werden, andernfalls werden sie vergessen und geraten ins Mähwerk des Bauern.

Die Cockpithauben sämtlicher Luftfahrzeuge sind aus Kunststoff und daher sehr empfindlich. Beschädigungen sind sehr ärgerlich – nicht nur für uns, sondern auch für den Verursacher, denn schon eine kleine Haube wie beispielsweise bei der Ka 8 kostet einen vierstelligen Betrag. Achte aus diesem Grund bitte auf die folgenden Punkte:

- Schließe stets die Haube, wenn du dich weiter als eine Armlänge vom Cockpit entfernst. Wenn die Haube zufällt, zum Beispiel wegen des Windes, zerbricht sie.
- Stütze dich beim Ein- und Aussteigen niemals auf der Haube oder auf dem Rahmen um die Haube ab!
- Hebe die Haube nie an ihrem Fenster an.
- Klemme beim Schließen der Haube keine Teile des Gurtes ein.
- Greife beim Ein- und Ausklinken des Melex-Schleppseils nie von außen durchs Fenster, sondern öffne dafür immer die Haube.
- Frag vor dem Reinigen der Haube einen Lehrer oder die Werkstatt.

Während du als Pilot fliegst oder wenn du im Flugbetrieb mithilfst (z. B. als Melexfahrer), hat das Handy Pause. Wenn du am Boden bist, kannst du dich zum Telefonieren oder Nachrichtenschreiben gern zurückziehen. Wenn du aus dem Flugzeug fotografieren oder filmen willst, dann sag es einfach deinem Lehrer; er wird dann das Steuer übernehmen und du kannst in Ruhe deine Aufnahmen machen. Kein Verständnis haben wir, wenn Fotos oder Filme auftauchen, die während des Fluges durch alleinfliegende Schüler gemacht wurden.

Cockpithauben

Handies

Segelflugzeuge mit Klapptriebwerk

In Unterwössen sind keine Eigenstarts möglich. Die Verwendung des Motors direkt nach dem Windenstart ist nur vereinzelt zwischen 9:00 und 13:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 18:00 Uhr möglich, und nur mit eigenstartfähigen Luftfahrzeugen (mit „Turbos“ lärmabhängig nur in Ausnahmefällen nach Absprache mit der DASSU.)

Es müssen unbedingt die nachfolgend dargestellten Abflugrouten eingehalten werden, und es muss während des Abflugs mittels Headset Hörbereitschaft auf der Platzfrequenz gehalten werden. Hangflug oder Kreisen über der Ortschaft mit laufendem Motor verbietet sich damit von selbst.

Abstellen von Segelflugzeuganhängern

Private Segelflugzeuganhänger dürfen gerne auf unserem Hängerplatz abgestellt werden. Es gibt keine reservierten Plätze, du kannst deinen Hänger also an jeder sinnvollen freien Stelle abstellen (möglichst in eine Reihe neben die bereits vorhandenen Anhänger). Melde die Abstellung bitte im Büro, die Abstellgebühr ergibt sich aus der Preisliste. Bitte beachte auch folgendes:

- Sichere deinen Anhänger gegen Verdrehen durch den Wind.
- Bei der Abreise: bitte ziehe deinen Hänger niemals nach Norden über die Straße in die angrenzende Wiese, sondern schiebe ihn rückwärts nach Süden auf den gekiesten Hängerplatz und hänge ihn erst dort an.
- Informiere dich über die Hochwasserproblematik. Sorge dafür, dass wir deinen Hänger bei Hochwasser schnell abtransportieren können: klappe die Bodenstützen ein und verwende kein Schloss an der Anhängerkupplung.



Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info 131.115

Elev 1820 ft (555 m)

47° 43' 45" N 012° 26' 18" E *

 Pflichtmeldepunkt

 Besonders lärmempfindliche Gebiete



Abflugstrecken Klapptriebwerk

* Bahnmitte: 47° 43' 49" N 012° 26' 21" E

10.3.2019

Zeitliche Einschränkungen

Unterwössen unterliegt gewissen lärmschutzbedingten Einschränkungen, was den Flugbetrieb mit motorisierten Luftfahrzeugen angeht. So dürfen Platzrunden mit motorisierten Luftfahrzeugen nur Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:00 Uhr und von 15:00 bis 18:00 Uhr sowie samstags von 8:00 bis 12:00 Uhr geflogen werden. An Samstagnachmittagen sowie an Sonn- und Feiertagen beträgt die Mindestflugdauer 20 Minuten; dabei darf an Sonn- und Feiertagen erst ab 9:00 Uhr gestartet werden. An allen Tagen sind nach vorheriger Absprache mit der DASSU von 12:00 bis 15:00 Uhr maximal vier Starts und von 18:00 bis 20:00 Uhr maximal sechs Starts erlaubt; auch hier gilt die Mindestflugdauer von 20 Minuten.

Diese Auflagen haben sich als nur wenig störend herausgestellt, da mit etwas Planung meist alle Flugvorhaben ohne Probleme durchführbar sind.

Motorflug- platzrunden

Die Motorflugplatzrunden unterscheiden sich erheblich von der Segelflugplatzrunde. Übersichtliche fotografische Karten befinden sich in den Flugzeugen, sie sind auch in diesem Heft abgebildet und im Büro der DASSU erhältlich. Die darauf dargestellten Routen und Leistungseinstellungen sind so genau wie möglich einzuhalten.

Für den Anfangsteigflug mit unseren motorisierten Luftfahrzeugen beträgt die Geschwindigkeit 100-110 km/h, für den Landeanflug 100 km/h unter normalen Bedingungen, mindestens 110 km/h bei Turbulenz und mindestens 120 km/h bei Regen. Im Steigflug kann nach Beendigung der ersten 180°-Kurve die Fahrt auf die Geschwindigkeit des besten Steigens reduziert werden.

Diese an vielen Plätzen beliebte Art der Platzrundenschulung ist bei uns wegen des parallelen Winden- und Motorflugbetriebs problematisch. Deshalb muss ein geplantes Aufsetzen und Durchstarten im Quer- oder Endanflug angemeldet werden. Es darf nur geplant durchgestartet werden, wenn der Flugleiter die Anfrage eindeutig positiv beantwortet hat.

Bitte überfliege keine Ortschaft, auch keine Randbezirke, unter 3500 ft MSL mit hoher Drehzahl oder Vollgas. Desweiteren bitte kein nahes Heranfliegen an Bergflanken, Berggipfel, Berghütten, Bergbahnstationen, Bergwanderer oder Almvieh! Der gesetzliche Mindestabstand von 150 m gilt auch seitlich zum Berg, solange der Motor läuft.

Der Motorseglerbetrieb im Winter erfordert eine besondere Beachtung der vorgenannten Regeln. Für die durch Tiefschnee in ihrer Bewegungsmöglichkeit eingeschränkten und geschwächten Bergwildarten, vor allem Auer-, Birk- und Haselhühner, bedeutet Aufscheuchen und wilde Flucht oftmals das Ende. Also zur Winterzeit bitte den doppelten Mindestabstand (300 m) zu den Berghängen nicht unterschreiten, auch nicht mit gedrosseltem Motor.

Touch-and-Go

Lärmschutz

Tanken und Abstellen der motorgetriebenen Luftfahrzeuge

Rolle zum Tanken mit dem rechten Hauptrad knapp außerhalb entlang der schrägen Linie vor der Werkstatt, achte dabei insbesondere auf das rechte Flügelende. Stell den Motor mit genügend Abstand vor dem Tankstellenhügel ab, ziehe das Flugzeug von Hand die letzten zwei Meter nach vorne und schließe das Erdungskabel an. Wenn die Zapfpistole bei vollem Tank selbstständig abschaltet, bitte nicht noch mehr nachtanken. Vergiss nach dem Tanken nicht, das Erdungskabel wieder abzunehmen. Mit DASSU-Luftfahrzeugen brauchst du nichts in die ausgelegten Listen einzutragen.

Die Drainventile der Motorsegler sind extrem empfindlich. Bitte lass dich von einem DASSU-Mitarbeiter einweisen, bevor du dich daran betätigst. Wenn der Tank aufgrund eines undichten Ventils leerläuft, hat das Drainen keinen Sicherheitsgewinn gebracht.

Nach dem Tanken entfernst du dein Flugzeug gleich wieder von der Tankstelle, indem du es rückwärts weit genug in die Wiese schiebst und von dort sofort mit Motorkraft wegrollst.

Zum Parken stellst du die motorgetriebenen Luftfahrzeuge bitte immer auf die Wiese zwischen Büro und Traunsteiner Halle ab und achtest dabei darauf, dass sie mindestens eine Spannweite vom Rollweg entfernt sind.

Unterwössen ist ein Segelfluggelände ohne Betriebspflicht. Für den Flugbetrieb ist ein Flugleiter erforderlich (ausgenommen Außenlandungen von Segelflugzeugen). Wenn Flugbetrieb stattfindet, endet er für motorisierte Luftfahrzeuge um 18:00 Uhr, sofern nicht vor dem Start eine andere Vereinbarung getroffen wurde.

In unmittelbarer Nähe zu unserem Flugplatz befindet sich das Naturschutzgebiet Geigelstein. Hier sollte südlich der „Zahnradbahn“, also über der gesamten Gipfelregion, nicht unter 600 Meter über Grund geflogen werden. Dies gilt übrigens auch für Segelflugzeuge.

Bei Überlandflügen sind die jeweiligen Naturschutzgebiete zu beachten. Vor allem im Nationalpark Hohe Tauern (Österreich) gelten teils strenge Flugbeschränkungen. Bitte informiere Dich über die entsprechenden Regelungen!

In der Verlängerung der Piste 06 stehende Personen oder wartende Luftfahrzeuge müssen hoch genug überflogen werden. In Unterwössen sind wir in diesem Punkt recht empfindlich. Daher bitte gefühlt „übertrieben hoch“ überfliegen, mehr als 45 m / 150 ft (doppelte Baumhöhe).

Betriebszeiten

Naturschutzgebiete

Landeanflüge über Personen oder Luftfahrzeuge

Check- und Trainingsflüge

Alle Piloten, die ein Luftfahrzeug der DASSU chartern oder als Gast unseren Flugplatz nutzen wollen, fliegen zunächst mit einem unserer Fluglehrer. Dieser Flug dient einerseits dazu, den Piloten in die Verhältnisse an unserem Flugplatz einzuweisen, und andererseits, einen angemessenen Trainingsstand sicherzustellen. Auch nach längerer Unterbrechung sowie nach der Winterpause erfolgen zunächst Flüge mit Fluglehrer:

- Für den Windenstart: Mindestens ein Windenstart mit Platzrunde, eine Seilrissübung mit Geradeauslandung und eine Seilrissübung mit Bayernkurve, alle im aktuellen Kalenderjahr.
- Für den F-Schlepp: Mindestens ein F-Schlepp mit Platzrunde im aktuellen Kalenderjahr sowie eine Startabbruchübung im aktuellen oder vorherigen Kalenderjahr.
- Für die motorisierten Luftfahrzeuge: Je nach Einschätzung des Lehrers ein oder mehrere Platzrunden, sinnvollerweise mit Startabbruch- oder Motorausfallübungen, im aktuellen Kalenderjahr.

Bei Segelflugscheininhabern gelten die Check-/Trainingsflüge als Schulungsflüge, der Lehrer kann dies im Flugbuch bestätigen. Flüge mit Lehrer müssen im Flugbuch übrigens als „Dual“ eingetragen werden; sie zählen nicht bei der gesetzlichen 90-Tage-Regel für die Mitnahme von Fluggästen.

Alle Segelflugzeuge der DASSU sind mit elektrischen Variometern ausgerüstet. Diese Instrumente zeigen das Steigen und Sinken zusätzlich zur optischen Anzeige durch einen entsprechend hohen oder tiefen Ton an. Mit etwas Übung lässt sich die Thermik damit zielsicher zentrieren. Diese Instrumente sollten zum Thermikflug immer benutzt werden. Deine Augen müssen im Flug vor allem den Luftraum, nicht die Instrumente beobachten.

Alle Luftfahrzeuge der DASSU sind mit dem Kollisionswarnsystem FLARM ausgestattet. Das System warnt nur vor Flugzeugen, die ebenfalls damit ausgestattet sind – schon aus diesem Grund ersetzt es keinesfalls die eigene Luftraumbeobachtung!

Unsere Motorsegler sind mit PFD, Transponder, VOR und GPS instrumentiert.

Bitte informiere dich über die Bedienung all dieser Geräte, z. B. bei deinem Fluglehrer. Beschäftige dich rechtzeitig mit der Instrumentierung deines gecharterten oder mitgebrachten Flugzeugs – nicht erst kurz vor dem Start! Die Handbücher unserer Instrumente findest du – neben anderen nützlichen Informationen und Links – auf unserer Homepage.

Instrumentierung

Reinigung der Flugzeuge

Generell ist der letzte Pilot des Tages für die Reinigung seines Luftfahrzeugs verantwortlich. Sollte ein Luftfahrzeug schon während des Tages am Ende eines Fluges deutlich verschmutzt sein, sollte der Pilot es ebenfalls reinigen, bevor er es abstellt oder an den nächsten Piloten übergibt.

Die Rümpfe und Tragflächen werden mit weichen Schwämmen und Wasser gewaschen. Bei der Reinigung müssen insbesondere die Mücken von den Profilnasen (und beim Motorsegler auch vom Propeller) entfernt werden. Für die Reinigung der Hauben dürfen nur spezielle saubere und weiche Schwämme und Leder benutzt werden. Bitte frag einen Lehrer oder unser Werkstattpersonal danach. Durch unsachgemäße Reinigung können die teuren Flugzeughauben beschädigt oder sogar zerstört werden.

Last but not least – das Leben nach dem Flugbetrieb

Natürlich kannst du abends nach dem Einräumen sofort den Platz verlassen, dann wirst du aber einen ganz wesentlichen Teil des Lebens auf dem Flugplatz verpassen. Oft gibt es nach dem Einräumen etwas zu feiern, und häufig brennt schon kurz danach ein Lagerfeuer. Es wird gegrillt, über die Erlebnisse des Tages berichtet und sicher auch das ein oder andere Bier getrunken. Denke dabei jedoch auch an den nächsten Morgen – wenn am nächsten Tag wieder geflogen werden soll, wirst du deine volle Leistungsfähigkeit benötigen!



Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info 131.115
Elev 1820 ft (555 m)
47° 43' 45" N 012° 26' 18" E *

- Pflichtmeldepunkt
- Besonders lärmempfindliche Gebiete





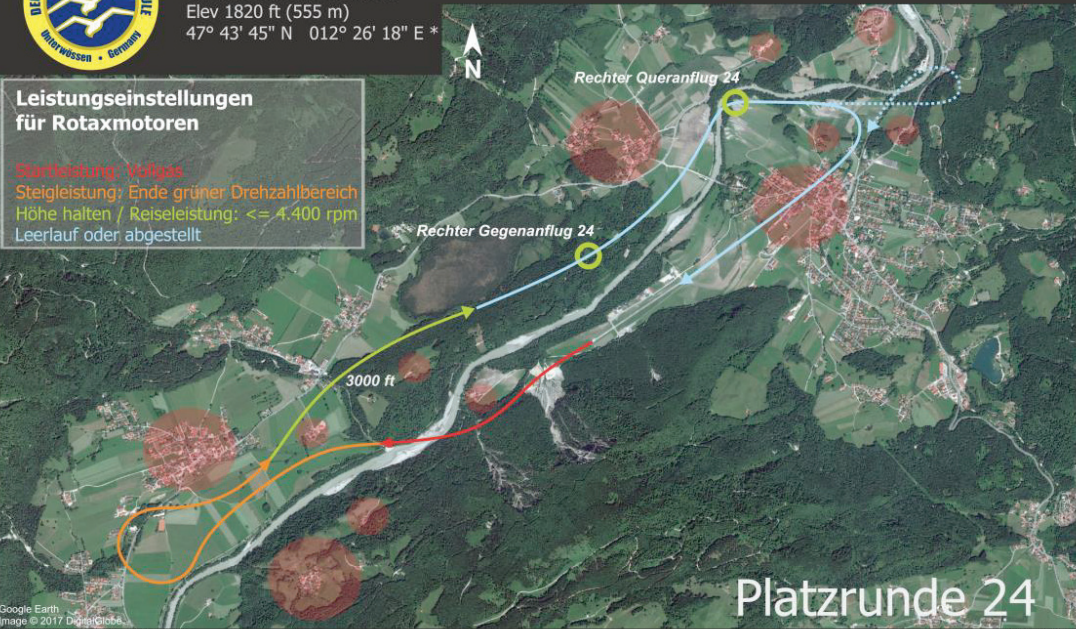
Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info 131.115
Elev 1820 ft (555 m)
47° 43' 45" N 012° 26' 18" E *

- Pflichtmeldepunkt
- Besonders lärmempfindliche Gebiete

Leistungseinstellungen für Rotaxmotoren

Startleistung: Vollgas
Steigleistung: Ende grüner Drehzahlbereich
Höhe halten / Reiseleistung: <= 4.400 rpm
Leerlauf oder abgestellt



Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info 131.115
Elev 1820 ft (555 m)
47° 43' 45" N 012° 26' 18" E *

- - - Ab-/Anflug Piste 24
- Pflichtmeldepunkt
- Besonders lärmempfindliche Gebiete

Leistungseinstellungen für Rotaxmotoren

Startleistung: Vollgas
Steigleistung: Ende grüner Drehzahlbereich
Höhe halten / Reiseleistung: <= 4.400 rpm
Leerlauf oder abgestellt



Bitte die Routenführung einhalten und keine Ortschaften und Ansiedlungen überfliegen. Lage des Queranflugs 06 situationsabhängig. Segelflugverkehr und andere an- und abfliegende Luftfahrzeuge beachten!

Sprechfunkbeispiele Segelflug

<p>Sprechprobe – Bei der täglichen Kontrolle des Flugzeuges</p>	<p>Eine Sprechprobe wird bei jedem täglichen Check des Flugzeuges durchgeführt. Treten dabei Probleme auf, ist das Flugzeug bis zur Behebung nicht flugklar. F (Flugzeug): „D-1800, Sprechprobe“ B (Boden): „D-1800, Verständigung fünf“</p>	<p>Die Position befindet sich querab des Aufsetzpunktes in 200 m Höhe über Grund. F: „D-8999, Position“ B: „D-99, verstanden“ F: „D-8252, Position, Fahrwerk ausgefahren und verriegelt“ B: „D-52, verstanden“</p>	<p>Position</p>
<p>Sprechprobe – Vor dem Start</p>	<p>Piloten, die einen Flugschein haben, führen eine Sprechprobe direkt vor dem Windenstart nur bei Aufforderung durch die Flugleitung durch. Jeder Pilot hat bei seinem Startcheck in jedem Fall darauf zu achten, das Funkgerät einzuschalten und die richtige Frequenz und Lautstärke einzustellen. B: „D-5343, Sprechprobe“ F: „D-5343, Verständigung fünf“</p>	<p>Besteht die Absicht, an den Hang zu fliegen, ist dieses mitzuteilen. F: „D-8251, aus der Winde zum Hang“ B: „D-51, verstanden“ F: „D-8252, aus der Winde zum Hang“ B: „D-52, negativ, zu viel Verkehr am Hang“</p>	<p>Hangflug</p>
<p>Im Windenschlepp</p>	<p>Die Winde verfügt über ein eigenes Funkgerät. Ist der Schlepp deutlich zu schnell oder zu langsam, wird die Winde angefunkelt. Der Funkspruch setzt sich zusammen aus der Anrede „Winde“, dann die aktuelle Geschwindigkeit, dann dem Wunsch „schneller“ oder „langsamer“. F: „Winde, 80, schneller“ F: „Winde, 120, langsamer“</p>	<p>F: „D-8252, verlasse den Hang zum Hausbart / in Richtung Unterwössen / zur Position“ Rückkehr zum Hang F: „D-8250, in 400 m Grund vom Hausbart / von Unterwössen zurück zum Hang“</p>	<p>Verlassen des Hanges</p>

Sprechfunkbeispiele Motorsegler/UL

Abstellplatz	Nach dem Anlassen erfolgt die Anmeldung: F: „Unterwössen Info, D-KYNT, Anmeldung“ B: „D-NT go ahead“ F: „D-NT, Kundennummer 1234, Name Müllermeier, Lehrer 10“ B: „D-NT verstanden, zum Rollhalt 06/24“
Rollen	Das Rollen bis zum Rollhalt erfolgt selbstständig. Funkmeldungen sind hier normalerweise nicht erforderlich.
Am Rollhalt 06/24	Die Meldung am Rollhalt erfolgt erst, wenn der Pilot alle Checks durchgeführt hat und somit abflugbereit ist: F: „D-NT, am Rollhalt 06/24, abflugbereit“ B: „D-NT, Position halten / ein Motorsegler im Gegenanflug“ F: „D-NT, halte Position“ B: „D-NT, kein gemeldeter Verkehr / in die Verlängerung / zum Abflugpunkt kurze Piste“

Der Pilot prüft selbstständig, ob der Start möglich wäre (kein Windenstart, kein Melex auf der Bahn, keine Landung, etc.). Wenn kein offensichtlicher Grund den Start verhindert:

F: „D-NT, abflugbereit“
B: „D-NT, kein gemeldeter Verkehr“
F: „D-NT, starte Piste 06“

F: „D-NT, am Schnappen / am Streichen, 3500 ft, verlasse Platzrunde“

F: „Unterwössen Info, D-KYNT, am Schnappen / am Streichen / am Wössener See, 3500 ft, zur Landung“
B: „D-NT, Piste 06, nächste Meldung Gegenanflug / Achberg“
F: „D-NT, wilco“
F: „D-NT, Gegenanflug 06 / querab Achberg“
B: „D-NT, verstanden“

F: „D-NT, Endanflug 06, Touch-and-Go möglich?“
B: „D-NT, Touch and Go positiv / negativ“

Am Abflugpunkt,
z. B. in der
Verlängerung

Abflug

Anflug

Im Queranflug/
Endanflug (bei
beabsichtigtem
Touch-and-Go)

LIZENZAUFFRISCHUNG – SCHEINERNEUERUNG – STUNDENFLÜGE – ÜBERPRÜFUNGEN

Hattest du eine längere fliegerische Pause? Ist deine Lizenz ungültig? Die Ausübungsvoraussetzungen abgelaufen? Wir sagen dir genau, was in deinem Fall der einfachste und günstigste Weg ist, um wieder „current“ zu werden. Und wir machen dich fliegerisch wieder fit – kurz: wir kümmern uns um dein individuelles Auffrischungspaket.

INDIVIDUELLES STRECKENFLUGTRAINING

Auch außerhalb der Streckenfluglehrgänge bieten wir individuelles Gebirgssegelflug- und Streckensegelflug-Training an. Wegen der Wetterabhängigkeit empfehlen wir hierzu eine sehr kurzfristige Absprache, z.B. am Vortag.

UMSCHULUNG SEGELFLUG AUF MOTORSEGLER (TMG)

Für die Umschulung von SPL auf TMG benötigst du lediglich eine praktische Ausbildung von mindestens sechs Flugstunden (4 h mit FI und 2 h solo) sowie eine praktische Prüfung.

MÖGLICHKEITEN ZUR UMSCHULUNG UND ERWEITERUNG

Du besitzt die Lizenz einer anderen Luftfahrzeugkategorie und willst weitere Lizenzen (z.B. von EASA-FCL SEP auf Segelflug) erwerben? Wir erstellen für dich ein individuelles Ausbildungsprogramm.

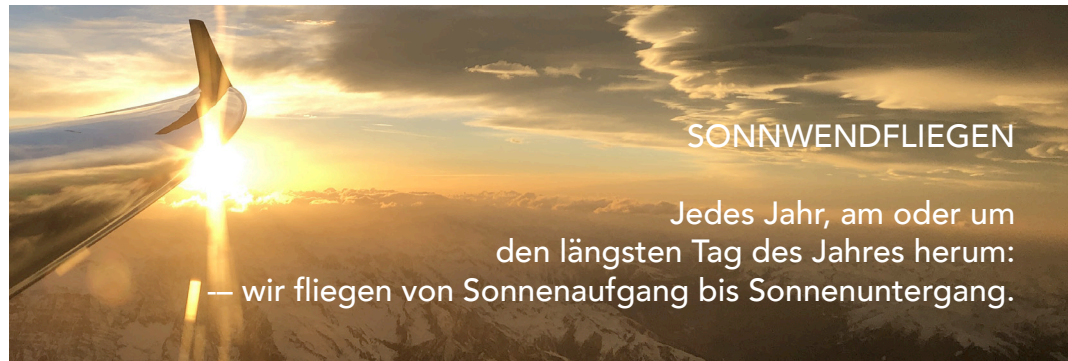
GEFÜHRTE MOSE- / UL-TOUREN

Wohin wolltest du immer schon per Motorsegler oder UL reisen? Wir planen den Flug gemeinsam und begleiten dich auf deiner Tour.

SKIFLIEGEN

Sobald genug Schnee liegt, rüsten wir unsere beiden Falken auf Ski um und bieten dir so eine einzigartige Möglichkeit, mitten im Winter in die Luft zu kommen, unsere zauberhafte Umgebung zu genießen und nebenbei noch deinen Übungsstand zu erhalten.

Alle Termine zu Lehrgängen und Kursen findest du im Internet unter: www.dassu.de/termine



SONNWENDFLIEGEN

Jedes Jahr, am oder um den längsten Tag des Jahres herum:
— wir fliegen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang.



Deutsche Alpensegelflugschule
Unterwössen e.V.

Windseestraße 45
83246 Unterwössen

Tel. 08641 69 87 87
Mail info@dassu.de
Web www.dassu.de

Öffnungszeiten unseres Büros:

Sommersaison:

Mo. – Fr.: 07.30 – 14:30

Sa.: 08:00 – 10:00 (nur bei Flugbetrieb)

Wintersaison:

Mo. – Fr.: 09:00 – 12:00