

DASSU 1x1

*Dein Leitfaden durch Ausbildung und
Flugbetrieb
bei der Deutschen Alpensegelflugschule*



*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 und hier zu
fliegen ist immer wieder ein ganz besonderes Erlebnis.*

*Wir alle, das Team der Flugschule und die vielen ehrenamtlichen Helfer, wünschen Dir eine
unvergeßliche Zeit in Unterwössen, eine erfolgreiche Ausbildung und
viele großartige und sichere Flüge.*

Dein DASSU - Team

5	An die "alten Hasen"	Hangflug und darüber hinaus	30
5	Mitmachen - Mitlachen	Zum Hausbart	32
5	Probleme ? Unzufrieden ?	Verlassen des Flugplatzbereichs -	
6	Sicherheit	Überlandflug	33
6	Orientierung auf dem Flugplatz	F-Schlepp	33
6 ..	Schulungs - und Verwaltungsgebäude	Startlisten, Flugbücher und	
7	Segelflugstartstelle und Flugleitung	Ausbildungsnachweise	34
7	DASSU Flugzeughalle	Instrumentierung der Segelflugzeuge	34
7	Abstellplatz für Anhänger	Last but not least -	
7	Kiosk und Biergarten	das Leben nach dem Flugbetrieb	35
10	Die Flugausbildung	Reinigung der Flugzeuge	35
10 ...	Tagesablauf eines Segelflugschülers	Flugbetrieb mit Motorseglern und	
14	Ablauf der Ausbildung	Ultraleichtflugzeugen	36
15	Motorsegler - und	Platzrunden	36
	Ultraleichtausbildung	Touch an Go	37
16	Die Schulflugzeuge	Weitere Punkte zur Beachtung	37
18	Flugbetrieb in Unterwössen	Naturschutzgebiete	38
18	Flugbetrieb im Detail		
18	Persönliche Vorbereitungen	Anhang	
19	Vorflugkontrolle	Sprechfunkverfahren Segelflug	39
19 ...	Bewegen der Flugzeuge am Boden	Motorsegler/Motorflug/UL	40
19	Ausziehen der Windenseile	Karten	43
20	Am Startplatz		
21	Funk und Sprechprobe		
21	Startcheck		
24	Seilrißverfahren		
26	Die Platzrunde		
28	Landung		
29	Zurückholen der gelandeten Segelflugzeuge		

Inhalt



Herzlich Willkommen bei der **Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen** e.V. 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 Tips 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 allerdings auch höher als auf einem Flugplatz im "Flachland". In deiner fliegerischen Zukunft wird Dir das in vielen Situationen helfen und Dir zusätzliche Sicherheit verschaffen.

Um Dir das Zurechtfinden auf dem Flugplatz und den Beginn deiner Ausbildung zu erleichtern solltest Du jetzt erstmal die folgenden Kapitel dieses kleinen Leitfadens durchlesen:

- Tagesablauf eines Segelflugschülers
- Die Ausbildung

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 !

Wir wünschen Dir viel Spaß bei deiner Flugausbildung !

An die “alten Hasen”

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, wünschen wir Dir einen angenehmen Aufenthalt und viele tolle und sichere Flüge ! Damit auch alles reibungslos klappt möchten wir dich bitten folgende Kapitel dieses Leitfadens durchzulesen und zu beachten:

- Flugbetrieb im Detail, speziell Windenstart, Platzrunde, Hangflug
- Sicherheitshinweise
- Instrumentierung der Flugzeuge

Mitmachen - Mitlachen

Segelfliegen ist Gemeinschaftsport - 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 Zupacken 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 !

Probleme ? Unzufrieden ?

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. In diesem Fall bitten wir darum mit der betreffenden

**Segelflieger
sind generell per
Du !**

**Dies gilt auch für
alle Fluglehrer, den
Schulleiter,
Windenfahrer**

....





**Beachte die
Anweisungen der
Fluglehrer und des
Flugleiters.**

Sicherheit geht vor !

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.

Sicherheit

Segelfliegen macht Spaß ! Aber Segelfliegen erfordert auch ein hohes Maß an Können und Verantwortung. Sicherheit ist das oberste Gebot und dabei verstehen unsere Lehrer und Flugleiter keinen Spaß ! Halte Dich also bitte an die Regeln des Flugbetriebs und falls es dabei noch Unklarheiten gibt bitte einfach fragen ! Außerdem immer die Augen offen halten und mitdenken. Achte bei jeder Bewegung auf startende und landende Flugzeuge.

Die Anweisungen des Flugleiters und der Fluglehrer sind unbedingt zu befolgen !

Orientierung auf dem Flugplatz

Bevor wir in die Details des Flugbetriebs und der Ausbildung gehen, wollen wir Dir helfen dich auf deinem Flugplatz zurecht zu finden.

DASSU Schulungs - und Verwaltungsgebäude

Hier findest Du das Verwaltungsbüro, Aufenthaltsräume, PC's mit Internetzugang für die Flugvorbereitung, Toiletten und die Schulungsräume für den Theorieunterricht.

Nach dem Flugbetrieb können hier auch die Startlisten des Tages eingesehen werden.

Segelflugstartstelle und Flugleitung

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

DASSU Flugzeughalle

Unser täglicher Treffpunkt (wenn's nicht gerade regnet, dann treffen wir uns im Schulungs - und Verwaltungsgebäude). Hinter der Halle findest Du die Melexgarage (ein Melex ist ein kleines Elektrofahrzeug mit dem wir auf unserem Fluggelände die Segelflugzeuge am Boden abschleppen), seitlich den Fallschirmraum. Flugzeuge dürfen in der Halle nur unter Anleitung von Fluglehrern oder DASSU Mitarbeitern bewegt werden.

Vorsicht: Die Aufhängevorrichtungen sind nicht zum Spielen da !

Abstellplatz für Anhänger

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

Kiosk und Biergarten

Hier gibt es den ganzen Tag über Speisen und Getränke. Der ideale Platz für eine Pause. Bitte vergiß aber nicht, daß die Mithilfe aller für das Funktionieren des Flugbetriebs unerlässlich ist.

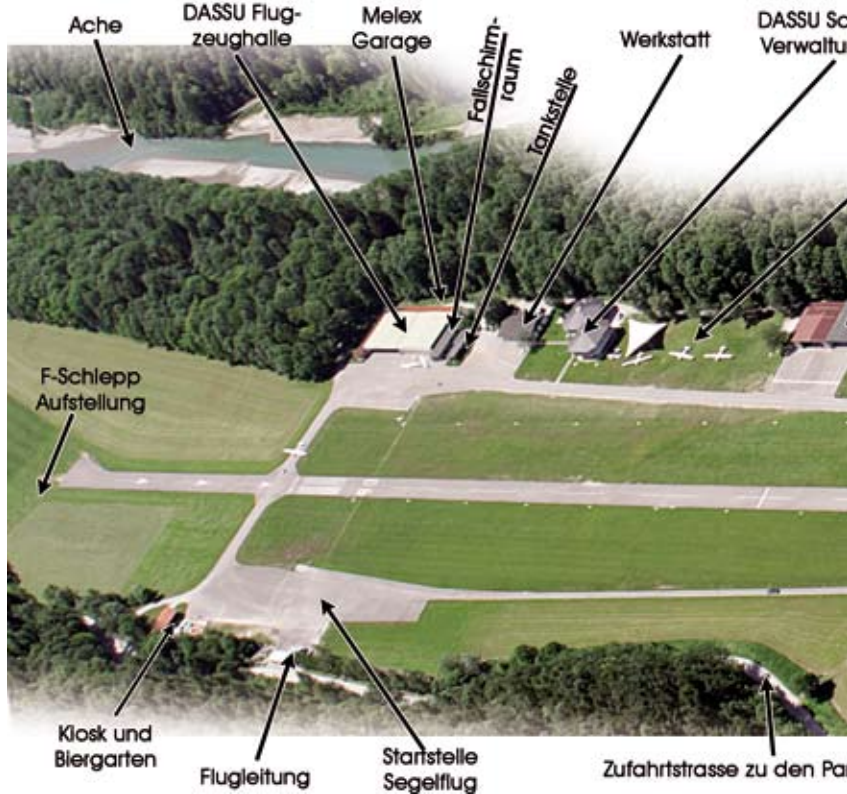
Und: es heißt zwar Biergarten, aber Alkohol und Fliegen vertragen sich nicht. Das wohlverdiente Bierchen muß also bis nach dem Flugbetrieb warten !



**Trotz des schönen
Biergartens ist
Alkohol
während des
Flugbetriebs
absolut
tabu !**



Lageplan des Segelfluggeländes Unterwössen



hulungs- und
ngsgebäude

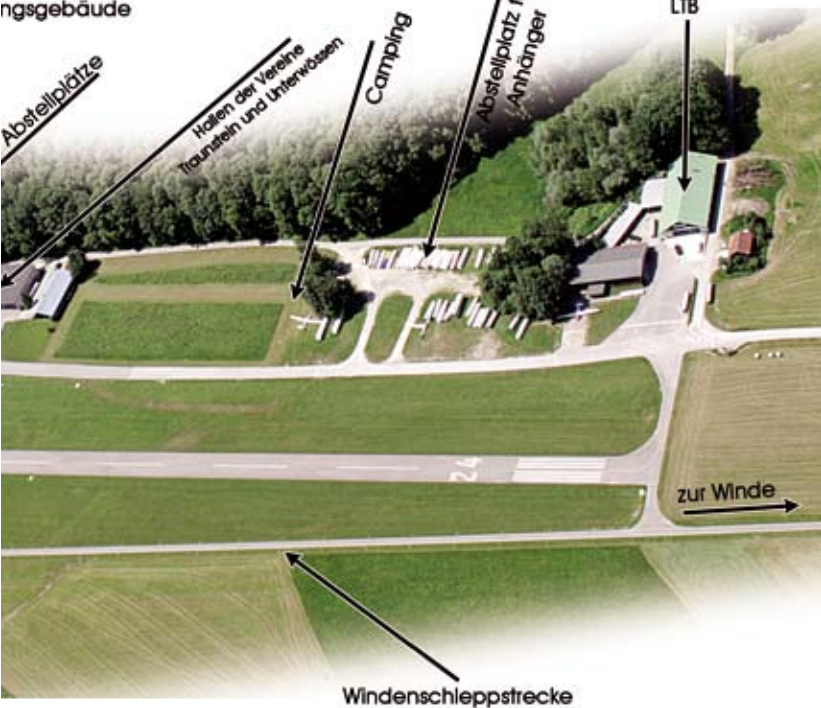
Abstellplätze

Halten der Vereine
Traunstein und Unterwössen

Camping

Abstellplatz für
Anhänger

LTB



rkplätzen

Windenschleppstrecke

zur Winde

**Solltest Du trotzdem
mal nicht wissen
wohin, dann Frage
einfach einen der
anderen Piloten.**

**Sie helfen Dir gerne
weiter !**



Die Flugausbildung

Tagesablauf eines Segelflugschülers

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

Normalerweise beginnt der Tag bei der DASSU dann um 8:00 mit dem Öffnen der Hallentore. Dabei ist mindestens ein Fluglehrer oder DASSU Mitarbeiter anwesend der alles koordiniert. Auch hier sollte aber jeder auch selbst mitdenken und darauf achten, daß die wertvollen Flugzeuge sorgsam behandelt und nicht beschädigt werden. Die Flugzeuge werden in der Halle meist auf so genannten Kullern bewegt. Sobald ein Flugzeug aus der Halle geschoben ist werden aus dem Fallschirmraum die Fallschirme und die Batterie für das Segelflugzeug geholt und eingebaut. Sowohl Fallschirme als auch Batterien sind mit dem Kennzeichen des zugehörigen Flugzeugs beschriftet.

Steht das Segelflugzeug dann fertig ausgerüstet vor der Halle muß es zur gegenüber liegenden Startstelle gebracht werden. Der Transport erfolgt bei uns mit kleinen Elektroautos die den Namen „Melex“ tragen. 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 immer auch auf startende und landende Flugzeuge achten und niemals mitten auf der Bahn anhalten.

Um 8:30 findet das tägliche Briefing am oder im Starthäuschen statt. Neben Informationen zum Wetter und zur Sicherheit werden dabei nochmals die Regeln für Hangflug, Platzrunde und Thermikflug sowie allgemein für den Flugbe-

**Der Tag beginnt um
8:00 Uhr
mit dem Ausräumen
und Vorbereiten der
Flugzeuge.**

**Bei Regen treffen
wir uns um 9:00 im
Schulungsgebäude
zum
Theorieunterricht**

trieb besprochen. Die Teilnahme am Briefing ist für alle anwesenden Piloten Pflicht. Kannst Du an einem Tag erst später auf den Flugplatz kommen und verpaßt deshalb das Briefing so ist das aber kein Problem. Du solltest Dich dann bei anderen Anwesenden oder bei einem Fluglehrer über die Inhalte des Briefings an diesem Tag informieren.

Die Verteilung der Flugzeuge und Einteilung der Schüler/Lehrer für den Tag erfolgt am Ende des täglichen Briefings. Außerhalb der Hochsaison hat aber auch derjenige, der erst später oder sogar am Nachmittag kommen kann, gute Chancen noch ein Flugzeug bzw. einige Schulstarts zu bekommen.

Nach dem Briefing beginnen wir sofort mit dem Flugbetrieb. Die Flugzeuge werden gründlich gecheckt und startklar gemacht. Der Check wird immer zu zweit durchgeführt und in einer ausliegenden Liste abgezeichnet.

Für einen schnellen und reibungslosen Ablauf sind einige Punkte zu beachten. Jeder Teilnehmer sollte mit darauf achten, daß folgenden Punkte eingehalten werden:

- Der Seilrückholwagen (Lepo) muß immer besetzt sein und soll sofort nach dem Start am dritten Seil wieder zur Winde fahren. Möchte der Fahrer abgelöst werden kann er sich hierum selbst kümmern oder dem Flugleiter Bescheid sagen.
- Die vier Flugzeuge auf den vorderen Startplätzen müssen bei Eintreffen des Seilrückholwagens startfertig sein.
- Flugzeuge müssen nach ihrer Landung zügig von einem Melex zur Startstelle zurückgebracht werden. Am besten warten jeweils 1 bis 2 Melexe vor der Werkstatt auf die nächsten Landungen. Zum Schleppen unbedingt den Kuller benutzen !



**Überprüfung der
Flugzeuge
nach
Checkliste
immer zu zweit
durchführen.**





**Deinen
Ausbildungs-
nachweis solltest
Du immer dabei
haben.**

- Jeder Pilot und Flugschüler meldet sich vor dem Einsteigen unbedingt persönlich beim Flugleiter bzw. Startschreiber mit seiner EDV-Nummer, seinem Namen und dem Kennzeichen seines Flugzeugs an. Flugschüler die alleine fliegen wollen, fragen hier bei dieser Gelegenheit auch nach ihrem Flugauftrag !
- Flugschüler führen vor dem Start immer eine Funkprobe mit dem Flugleiter durch. Für alle anderen ist die Sprechprobe freiwillig oder wird vom Flugleiter angefordert. Es muß sichergestellt sein, daß der Schüler Anweisungen seines Lehrers über Funk hören kann !

Unser Flugbetrieb an der Winde läuft ohne Unterbrechung bis abends gegen 19:30 Uhr, in Ausnahmefällen auch noch etwas länger. Natürlich mußst Du nicht die ganze Zeit aktiv am Flugbetrieb teilnehmen und kannst z.B. eine längere Mittagspause in unserem Flugplatz-Kiosk machen. Als Anfänger wirst Du über den Tag verteilt meist 8 Starts in zwei bis 3 Blöcken machen; manchmal mit längeren Pausen dazwischen. Auch solltest Du immer bedenken, daß alle anwesenden Piloten sich für den Tag etwas vorgenommen haben. 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.

Als Schüler bekommst Du zu Beginn deiner Ausbildung einen sog. Ausbildungsnachweis. In dieses blaue Heft trägt der Fluglehrer ein, welche Flugübungen durchgeführt und beherrscht werden. Fliegt dann einmal ein anderer Lehrer mit Dir, kann er sich anhand dieses Nachweises schnell 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 lassen !

Leider scheint auch in Unterwössen nicht immer die Sonne. Wenn es schon morgens regnet und offensichtlich kein Flugbetrieb stattfinden kann, dann treffen wir uns um 9:00 Uhr am DASSU Verwaltungs - und Schulungsgebäude zum Theorieunterricht. Sollte sich das Wetter im weiteren Tagesverlauf bessern wird natürlich noch geflogen. Sonst ist ab ca. 12:00 frei.

Am Abend ist der jeweils letzte Pilot dafür verantwortlich das Flugzeug aufs Einräumen vorzubereiten. Dazu gehört:

- Reinigung des Flugzeugs vom Schmutz des Tages, vor allem von Mücken an den Profilnasen
- Ausbau der Batterie und anschließen an die Ladestation im Fallschirmraum
- Verstauen des Fallschirms (der Fallschirme) in den Regalen des Fallschirmraums.

Das Einräumen der Halle 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.

**Sauber geputzte
Flugzeuge
fliegen spürbar
besser !**

**Schmutzige
Hauben bitte nur
unter Anleitung
eines Mitarbeiters
reinigen !**



Ablauf der Ausbildung

Die Ausbildung gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil wobei die Theorie begleitend zur Praxisausbildung vermittelt wird. Theorieunterricht findet vor allem an Schlechtwettertagen oder nach Ankündigung statt. Für die Vorbereitung auf die Prüfung zur Segelflugglizenz empfehlen wir zusätzlich die Teilnahme an einem Theorie Kompaktkurs oder einem Prüfungsvorbereitungsseminar. Für den Beginn der Ausbildung sind aber keine Vorkenntnisse erforderlich.

Die praktische Ausbildung beginnt mit einer Einweisung auf dem Motorsegler von ca. 20 bis 30 Minuten Dauer. Dabei lernst Du die Grundbegriffe des Fliegens und bekommst einen ersten Eindruck von der Steuerung des Flugzeugs. Anschließend wechseln wir zum Windenstart. Du lernst im doppelsitzigen Segelflugzeug den Start an der Winde, den sicheren Geradeaus- und Kurvenflug, die Einteilung der Platzrunde und vor allem das Landen - denn Fliegen lernen heißt am Anfang vor allem Landen lernen!

Dieser Ausbildungsabschnitt endet mit den ersten drei Alleinflügen (A-Prüfung). Er dauert etwa 8 bis 14 Tage, je nach Wetter und persönlichem Geschick.

Der zweite Ausbildungsabschnitt beginnt mit etwa 10 bis 20 Alleinflügen auf "deinem" Doppelsitzer. Danach erfolgen wieder mehrere Starts mit Lehrer. Jetzt werden Steilkurven, Kreiswechselflüge und Verhalten in vielen verschiedenen Situationen geübt und es erfolgt der Umstieg auf das erste einsitzige Segelflugzeugmuster.

Die folgenden Flüge dienen der Vertiefung und dem Training der erwähnten Flugübungen bis diese sicher beherrscht werden. Jetzt bist Du bereit für die B-Prüfung. Im Anschluss folgen weitere Doppelsitzerstarts mit den Ausbildungsinhalten Seitengleitflug, Hang-, Thermik- und Kompassweisung. Nach ca.

3 bis 4 Stunden Alleinflugzeit und einer Stunde Hangflug mit Lehrer kann bei günstigem Wind dann auch am Hang alleine geflogen werden. Hier fällt es dann meist leicht den ersten Flug von 30 Minuten Dauer zu schaffen.

Im dritten Ausbildungsabschnitt erfolgen weitere Thermikflüge, die Überland-einweisung und die selbständige Planung und Durchführung eines 50 km Überlandfluges im Einsitzer oder eines 100 km Fluges mit Lehrer.

Voraussetzung für die Überlandflüge und die praktische Prüfung ist eine bestandene theoretische Prüfung.

Den Abschluss der Ausbildung bildet die praktische Prüfung mit einem amtlichen Prüfer. Und dann gib't die Lizenz ! Jetzt darfst Du eigenverantwortlich Fliegen, den Platzbereich verlassen und auch Gäste im Doppelsitzer mitnehmen. Das Abenteuer „Segelflug“ fängt jetzt erst richtig an !

Motorsegler - und Ultraleichtausbildung

Bei der DASSU kannst Du verschiedene Lizenzen zum motorisierten Fliegen erwerben. Im Verwaltungsbüro oder beim Ausbildungsleiter sind Informationsblätter zu den einzelnen Ausbildungswegen erhältlich. Natürlich beraten wir Dich auch gerne in einem ausführlichen Gespräch.

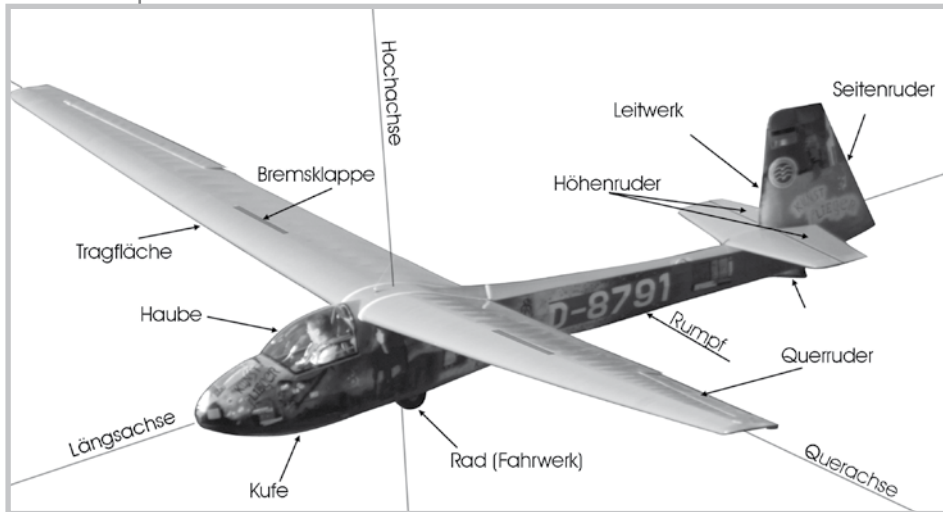
Im Unterschied zur Segelflugausbildung erfolgt die Motorsegler – und Ultraleichtausbildung in einzelnen, individuell vereinbarten Flugstunden. Dadurch ist der Zeitaufwand geringer als beim der Segelflugausbildung. Es muß aber unbedingt ein bis zwei Tage im Voraus ein Schulflugzeug mit Fluglehrer reserviert werden.



**Alleinflüge
außerhalb der
Sichtweite deines
Fluglehrers
erfordern einen
schriftlichen
Flugauftrag !**



Die Schulflugzeuge



wichtige Begriffe rund um's Segelflugzeug

Du wirst während deiner Ausbildung verschiedene Flugzeugtypen fliegen. Nach den Doppelsitzern ASK-13 oder ASK-21 erfolgt der Umstieg auf die einsitzige K8, dann folgen leistungsfähigere Typen wie Astir und LS4.

K8 und ASK-13 sind Segelflugzeuge in Gemischbauweise, sie werden aus Holz und einer stoffbespannten Stahlrohrkonstruktion aufgebaut. Die ASK-21 besteht, wie die meisten Leistungsflugzeuge aus faserverstärktem Kunststoff.

Wenn Du Genaueres über die Technik der Segelflugzeuge wissen möchtest kannst Du jederzeit unsere Werkstatt besuchen und unseren Technikern über die Schulter schauen. Ebenso bietet sich öfters mal die Gelegenheit den Auf - oder Abbau eines Segelflugzeuges mitzuerleben. Hier solltest Du unbedingt mal dabei sein, denn auch das ist Teil der Ausbildung !

Details über die einzelnen Flugzeugtypen stehen im jeweiligen Flug - und Betriebshandbuch. Immer bevor Du einen, für dich neuen Flugzeugtyp zum ersten mal fliegst (oder wenn Du ihn schon länger nicht mehr geflogen hast) mußst Du dieses Handbuch lesen und Dir die wichtigen Informationen einprägen.

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

- Transport ohne den korrekten Kuller
- Zerren an den Tragflächenenden
- Gewaltames Bewegen der Ruderflächen an die Anschläge
- Anpacken und Bewegen des Höhenleitwerks mehr als 20 cm von der Mitte entfernt (wegen des großen Hebelarms kann die Befestigung Schaden nehmen)



**Im Flug - und
Betriebshandbuch
finden sich
alle wichtigen
Informationen zum
Flugzeug.
Unbedingt lesen !**



Flugbetrieb in Unterwössen

Flugbetrieb im Detail

Persönliche Vorbereitungen

- körperlich und geistig fit
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 lange gefeiert, solltest Du den Tag ruhig angehen und mit dem Fliegen warten bis Du dich wieder richtig fit fühlst.
- richtig gekleidet
Meint auf dem Flugplatz vor allem den obligatorischen Hut. Der klassische Flieger- (oder Thermik-) Hut ist weiß mit einer schmalen Krempe, leider aber wenig elegant; trotzdem erste Wahl. Ein Baseballcap ist wenig geeignet, aber immerhin besser als nichts. Ansonsten ist die Flugplatzkleidung praktisch und dem Wetter angemessen zu wählen, auch bei großer Hitze aber bitte nicht oben ohne ! Am besten trägt man Sportschuhe, keinesfalls loses Schuhwerk ! Sonnenbrille nicht vergessen !
- pünktlich ?
Es sollte für jeden Teilnehmer am Flugbetrieb selbstverständlich sein, entweder morgens beim Ausräumen oder abends beim Einräumen der Flugzeughalle mitzuhelfen. Morgens ist die ideale Zeit für möglichst viele Ausbildungsflüge. Wenn Du also pünktlich kommst, kann der Flugbetrieb frühzeitig beginnen und es können mehr Starts gemacht werden -> Jeder Schüler kommt öfters und länger in die Luft ! Das Briefing findet übrigens um 8:30 Uhr statt. Dabei werden auch die Flugzeuge und Lehrer zugeteilt !

Vorflugkontrolle

Die Vorflug-Kontrolle läuft nach einem bestimmten Schema ab und soll pro Flugzeug mindestens von 2 Personen durchgeführt werden. Stellen wir beim Check einen Schaden fest, melden wir es dem Flugleiter. Der entscheidet, ob das Flugzeug weiter eingesetzt werden kann, oder ob es sofort zur Werkstatt muß. Bist Du, im Gegensatz zum Flugleiter oder Lehrer der Meinung, das Flugzeug sollte nicht mehr fliegen, bringst Du es bitte direkt zur Werkstatt und bittest den Werkstatteleiter um eine gründliche Überprüfung ! Am Starthäuschen liegt eine Liste aus in der die erfolgte Vorflugkontrolle per Handzeichen eingetragen wird.

Bewegen der Flugzeuge am Boden

Das Flugzeug bitte nur an hierfür geeigneten Stellen anheben, schieben oder ziehen, z.B. niemals an den Flügelspitzen vorwärts ziehen (großer Hebel -> sehr große Kraft). Beim Rückholen mit dem Melex immer den zum Flugzeug gehörigen Kuller benutzen.

Ausziehen der Windenseile

Der Fahrer des Rückholwagens muß mindestens 14 Jahre alt und gründlich in die Handhabung eingewiesen sein.

Nach Möglichkeit fahren immer 2 Leute zur Winde. Die Geschwindigkeit sollte max. 80 km/h betragen. Sobald das Flugzeug mit dem zweiten Seil abhebt, fährt der Lepo los. Sollte während des Starts das Seil reißen und das Flugzeug entgegen der Startrichtung landen müssen, so muß der Lepofahrer so lange weiterfahren, bis das Flugzeug in die Gegenrichtung eindreht. Erst dann bitte stehen bleiben bis das landende Segelflugzeug passiert hat. Nach einem Seil-





**Die vier vordersten
Segelflugzeuge am
Windenstart sollen
Starthereit sein
wenn die Seile
gebracht werden.**

**Trotzdem:
Starthereit erst
nach gründlichem
Check !**

riss wird immer das gerissene Ende des Seils zur Winde gebracht, niemals das Ende mit dem Seilfallschirm. Am Standplatz der Winde ist der Windenfahrer auch die Aufsichtsperson, seinen Anweisungen ist deshalb Folge zu leisten. Wenn das letzte Seil gefallen ist werden die Vorseile an den Karabinern in der korrekten Reihenfolge eingehängt. Erst losfahren wenn der Windenfahrer ein Zeichen gegeben hat. Vorsichtig anfahren und die Seile straffen, dann zügig auf 35 km/h beschleunigen. Während der Fahrt besonders aufmerksam sein und vor allem nicht ruckartig Gas geben oder bremsen. Sollte während der Fahrt ein Seil abreißen, einfach weiterfahren, nicht anhalten. Ca. 100 m vor Erreichen des Startplatzes wird die Geschwindigkeit langsam reduziert und genau der Markierung am rechten Rand des Asphaltstreifens gefolgt. Nach Erreichen der Parkposition nochmals ca. 2 Meter vorsichtig rückwärts fahren um das Aushängen der Seile zu ermöglichen.

Am Startplatz

Jeder Pilot, ob Flugschüler, Scheininhaber oder auch Fluglehrer sollte, sobald sich sein Flugzeug an der Startposition befindet, angeschnallt und startbereit in seinem Flugzeug sitzen (Vier Seile = Vier Flugzeuge). Alle Vorbereitungen wie Flugzeug checken, Fallschirm anlegen, Pedale einstellen, Kissen herrichten, Start anmelden und Flug besprechen bzw. Flugauftrag einholen, müssen bis zum Eintreffen der Schleppseile erledigt sein. Achte darauf, daß dein Helfer die passende Sollbruchstelle für dein Flugzeug verwendet (Ka 8, und PW 5 blau, schwere Doppelsitzer wie ASK21, DuoDiskus, DG1000 schwarz, alle anderen rot).

Wichtig: Am Boden sind die Startnummern 1 bis 4 markiert. Diese Startreihenfolge muß eingehalten werden um zu verhindern daß sich die Seile beim

Anschleppen übereinander legen.

Achtung: Ist ein Pilot startklar, gibt er Zeichen. Erst dann darf der Helfer die Tragfläche waagrecht nehmen, nachdem er sich nochmals überzeugt hat, daß:

- a) die Schleppstrecke frei ist
- b) kein Flugzeug sich auf der 24 im Landeanflug befindet
- c) sich niemand mehr vor oder dicht neben dem Flugzeug aufhält
- d) nicht zur gleichen Zeit ein Motorsegler oder ein Motorflugzeug startet oder durchstartet
- e) der Pilot nicht etwa den Spornkuller vergessen hat.

Funk und Sprechprobe

Vor jedem Start stellt der Pilot oder Flugschüler sein Funkgerät auf der Frequenz 122.300 MHz ein und überprüft die Lautstärke. Es darf grundsätzlich kein Flugzeug ohne betriebsbereites Funksprechgerät starten. Alleine fliegende Flugschüler müssen vor dem Start eine Funkprobe mit dem Flugleiter durchführen um im Notfall sicher sein zu können, daß eine Verbindung besteht und der Lehrer sofort über Funk Hilfestellung geben kann. Das Funkgerät bleibt auch nach der Landung bis zur Rückkehr zum Startplatz eingeschaltet. Flugzeuge ohne Fluglehrer an Bord dürfen nur starten, wenn das Startfunkgerät durch einen Fluglehrer besetzt ist. Flugzeuge im Platzbereich bleiben auf der Platzfrequenz 122.300 MHz in Hörbereitschaft. Bei Flugzeugen, die nicht mehr benötigt und zur Halle gebracht, oder für einen längeren Zeitraum abgestellt werden, wird selbstverständlich das Funkgerät abgeschaltet.

Startcheck

Vor jedem Start erfolgt nochmals ein systematischer Check (Pilot, dann von Links



**Auch der
Starhelfer trägt
Verantwortung für
die Sicherheit.
Deshalb immer
Augen auf und
mitdenken !**





**Ein gründlicher
und
gewissenhafter
Startcheck
kann dein
Leben
retten !**

nach Rechts durch das Cockpit, dann nach aussen). In den Segelflugzeugen ist eine, meist gelbe Checkliste angebracht.

Folgende Punkte gehören immer zum Startcheck:

*Fallschirm am Gurtzeug eingeklinkt und fest angelegt. Aufziehleine befestigt
Richtig und fest angeschnallt*

Beladung im zulässigen Bereich, Ballast sicher befestigt

Haube verschlossen und verriegelt. Notabwurfvorrichtung bekannt

Bremsklappen geprüft, eingefahren und verriegelt

Alle Ruder freigängig

Trimmung eingestellt

Höhenmesser eingestellt.

Funkgerät eingeschaltet und Lautstärke geprüft

Kuller ab

Prüfung der Windverhältnisse

Startstrecke und Ausklinkraum frei.

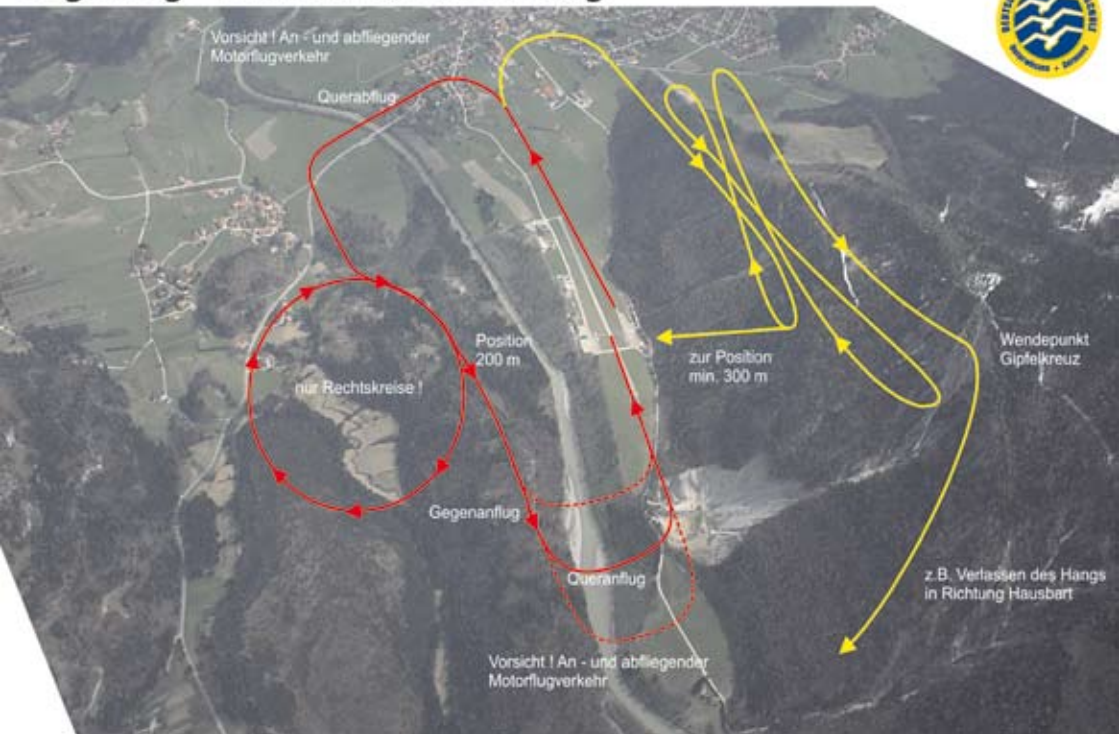
Startbereitschaft durch eindeutiges Handzeichen anzeigen

Helfer benutzt richtige Sollbruchstelle

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 in die Luft zu kommen. Das Anrollen beim Windenstart erfolgt mit der Stellung des Steuerknüppels wie sie aus dem Flug- und Betriebshandbuch des Segelflugzeuges hervorgeht, meist also leicht gedrückt. Die meisten Segelflugzeuge beginnen dann mit Erreichen der nötigen Geschwindigkeit von alleine zu fliegen. Bei ausreichender Geschwindigkeit (90

Segelflug - Platzrunde und Hang



- 110 km/h je nach Typ) wird im flachen Steigflug bis zur Sicherheitshöhe von rund 50 Metern gestiegen. Dann erfolgt durch langsames Ziehen ein sanfter Übergang in die volle Steigfluglage. Der Steigwinkel kann jeweils durch einen kurzen Seitenblick auf die Tragfläche kontrolliert werden. Im Steigflug wird die Richtung mit Seitenruder und leichter Querruderunterstützung gehalten. Bei bedecktem Himmel kann allein mit Blick voraus leicht ein Abweichen von der Richtung bemerkt werden. Bei blauem Himmel ein Tip: Im steilen Teil des Starts rechts an der Flugzeugschnauze vorbei peilen! Der Hochgern taucht dann ab dem halben Schlepp rechts voraus auf. Bei Erreichen der Ausklinkhöhe wird der Windenfahrer das Gas wegnehmen und der Pilot drückt soweit 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 Entspannen des Schleppseiles dreimal betätigt. Während des ganzen Schlepps muß die Geschwindigkeit ausreichend hoch sein, läßt der Zug der Winde nach und die Fahrt sinkt unter 90 km/h (gilt für viele Typen, bei manchen Segelflugzeugmustern auch höher) muß sofort nachgedrückt werden. Wenn sich der Seilzug nicht sofort wieder einstellt wird ausgeklinkt und das, der Höhe entsprechende Seilrißverfahren eingeleitet.

Seilrißverfahren

Es liegt in der Natur der Sache, daß es beim Windenstart zu Startunterbrechungen kommen kann. Das Schleppseil z.B. unterliegt einem gewissen Verschleiß und kann reißen. Die Sollbruchstellen ermüden und geben ihren Geist auf oder ein Motor der Schleppwinde könnte mal streiken. Man sollte also immer auf eine

Startunterbrechung während des Windenstarts gefaßt sein. Verließ der Start in der unteren kritischen Phase nicht zu steil und reagiert der Pilot rasch und richtig, dann kann ein Seilriß zu keiner gefährlichen Situation führen. Wie nach einer Startunterbrechung zu verfahren ist, wird in erster Linie von der bis dahin erreichten Höhe bestimmt. Für alle Höhen jedoch gilt die Reihenfolge:

NACHDRÜCKEN - NACHKLINKEN - NACHDENKEN

War der Schlepp bis zur Startunterbrechung zu schnell, dann bitte nicht überhastet und stark, sondern weich nachdrücken, bis eine Fluglage erreicht ist, die einem Gleitflug mit erhöhter Geschwindigkeit (100 - 120 km/h) entspricht. Erwischt es uns aber bei geringer Schlepp-Geschwindigkeit und dazu steilem Steigwinkel oder geringer Höhe, dann muß unverzüglich und stark nachgedrückt werden bis die Nase des Segelflugs ca. 20° unter den Horizont zeigt. Diese Fluglage wird beibehalten bis der Fahrtmesser eine Geschwindigkeit von 100 bis 120 km/h anzeigt. Noch während des Nachdrückens muß die Ausklinkvorrichtung 3 x betätigt werden, um ein evtl. noch anhängendes Seilende abzuwerfen.

Ein kurzer Blick nach rechts zu den Felsen am Fuße des Hangs gibt Auskunft über die verfügbare Höhe (Merke: der Höhenmesser zeigt noch nicht zuverlässig an !):

- Wir sind unterhalb der Felsen (ca. 80 m Höhe): Geradeaus bleiben, Bremsklappen erst benutzen, sobald die Fahrt stimmt, rechts oder links der Windenstrecke landen, auf evtl. Lepos oder Bauern achten. Flächen waagrecht halten, oft ist hier das Gras sehr hoch.



**Vor jedem Start:
Seilrißverfahren
wiederholen !**

**Auf Seilriß oder
Startabbruch
vorbereitet !**



- Seilriß in Höhe der Felsen (ca. 80 bis 180 m Höhe): Bayernkurve d.h. erst Sicherheitsfahrt, dann Kursänderung nach rechts parallel zum Hang. Dann, etwa quer ab der Winde eine flache Linkskurve einleiten, die zum Startplatz zurückführt. Hierbei ist eine Fahrt von mindestens 100 km/h zu halten. Die Landung erfolgt in Richtung 24. [REDACTED]
[REDACTED]
- Seilriß oberhalb des Hangrückens (ca. ab 180 m Höhe): Verkürzte Platzrunde. Nachdrücken-Sicherheitsfahrt-Linkskurve und je nach verbleibender Höhe zur Position oder direkt in einen verkürzten Landeanflug.

Die Platzrunde

beginnt mit einem kurzen Geradeausflugteil nach dem Ausklinken. Es folgt eine 90° Linkskurve in Richtung der Achebrücke (Querabflug). In diesem Flugabschnitt muß besonders auf entlang der Ache anfliegende Motorsegler geachtet werden. In der Platzrunde werden, von eingestreuten Übungen abgesehen, ausschließlich 90-Grad Kurven geflogen. Deshalb ist es wichtig, solche Kurven immer wieder zu üben. Wir gehen dabei folgendermaßen vor: Vor dem Einleiten der Kurve suchen wir uns einen Richtungspunkt, der genau quer ab, also in Verlängerung der Tragfläche liegt. Gleichzeitig schauen wir, ob der Luftraum frei ist. Während des Kurvenflugs selbst, schauen wir dann wieder in Flugrichtung zum Horizont bis der Richtungspunkt vor uns erscheint. Aufgrund der Trägheit des Flugzeugs muß mit dem Ausleiten der Kurve schon etwas vor Erreichen dieses Punktes begonnen werden.

Nach dem Überqueren der Ache kommt die nächste Linkskurve in Richtung zur Position. Nun befinden wir uns im Gegenanflug. Die "Position" ist ein Punkt querab unseres Aufsetzpunktes am Flugplatz in einer Höhe von 200 Meter. Meist erreichen wir diesen Punkt während einer Platzrunde aber noch höher. Die verbleibende Höhe wird in Rechtskreisen abgebaut. Dabei muß ständig der Luftraum beobachtet werden um anderen Verkehr frühzeitig zu erkennen und ggf. ausweichen zu können. Befinden wir uns in 200 Metern Höhe an der Position und fliegen wieder in Richtung des Gegenanflugs (also entgegen der Landerichtung) erfolgt die Meldung "D-1900, Position". Dadurch sind auch andere Piloten in der Nähe informiert, daß wir uns jetzt im Landeanflug befinden. An der Position wird auch noch ein kurzer Landecheck durchgeführt. Dabei wird die Trimmung leicht kopflastig eingestellt, durch einen Blick zum Flugplatz die Windrichtung überprüft und geschaut ob die Bahn frei ist. Bei Flugzeugen mit Einziehfahrwerk wird spätestens jetzt das Fahrwerk ausgefahren und die Positionsmeldung ergänzt um "Fahrwerk ausgefahren und verriegelt". Es kam schon oft vor, daß Piloten mehrere Stunden mit ausgefahrenem Fahrwerk unterwegs waren, es dann aber an der Position einfuhren und somit eine „Bauchlandung“ machten. Also kontrolliert immer ob der Fahrwerkshebel auch wirklich in die richtige Position (Beschriftung und Symbole beachten !) gebracht wurde !

Für den Anflug wird ab der Position dann die entsprechende Geschwindigkeit eingenommen:

- Bei leichtem Rückenwind, Windstille, leichtem Gegenwind: 100 km/h
- Bei stärkerem Gegenwind und/oder Turbulenz: min. 110 km/h



**Vor dem Einleiten
einer Kurve
immer schauen
ob der
Luftraum
frei ist.**



Mach erfahrenem Piloten mögen diese Geschwindigkeiten sehr hoch erscheinen, sie sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse aber nötig und in jedem Fall einzuhalten.

Landung

Der Queranflug wird bei leichtem Rückenwind spätestens bei der Mitte der großen Wiese (Zigeunerwiese) eingeleitet. Bei Windstille oder Gegenwind markiert die Kiesgrube den Beginn des Queranflugs. Bei sehr starkem Gegenwind oder zu tiefem Anflug muß der Queranflug noch deutlich näher am Platz erfolgen. Vorsicht: im Queranflug fliegen wir genau auf den Berg zu. Die meisten Piloten tendieren daher dazu, vor allem in der Kurve zum Endanflug, die Nase des Flugzeugs am Berg entlang nach oben zu ziehen und dadurch die Fahrt zu verringern. Dies darf nicht passieren. Die korrekte Anfluggeschwindigkeit ist in jedem Fall zu halten. Im Endanflug wird als Aufsetzpunkt die Asphaltbahn rechts des ausliegenden Lande T angepeilt. Der Anflug kann also in einem steilen Winkel geflogen werden, so daß man keinesfalls schon am Ende der Kiesgrube auf Höhe der Bäume fliegt. Sollte man hier dennoch schon so tief sein ist unbedingt auf ausreichenden Abstand zu den Bäumen rechts des Flugwegs zu achten, d.h. der Anflug muß dann schräg nach links versetzt erfolgen!

Die Fahrt wird bis zu Beginn des Abfangbogens beibehalten. Sollte die Asphaltbahn einmal blockiert sein kann auch in dem Grasstreifen rechts und links davon gelandet werden. Beim Ausrollen soll der Knüppel gezogen gehalten werden, vor allem bei Betätigen der Radbremse. Aufgepaßt: Den Knüppel erst dann voll durchziehen, wenn das Flugzeug wirklich mit Mindestfahrt aufgesetzt

hat. Alle Piloten sollen mit geringer Restfahrt im spitzen Winkel an die Rückholstraße heranrollen, um Platz für nachfolgende Flugzeuge zu schaffen. Dabei wird aber mindestens 5 Meter vor der Straße angehalten. Sie darf keinesfalls überrollt werden ! Klappst es mal nicht mit rausrollen mußt Du dich sofort darum bemühen dein Flugzeug aus der Landebahn zu ziehen. Meist ist auch irgendein Helfer in der Nähe.

Zur Erinnerung: Abtransport des Flugzeugs immer nur mit dem passenden Spornkuller !

Zurückholen der gelandeten Segelflugzeuge

Bitte mit den Fahrzeugen nur auf der Flugplatzstraße bleiben. Die Flugzeuge werden vor dem Einhängen erst von Hand bis an die Straße gezogen. Sie werden in der Reihenfolge, in der sie gelandet sind, zurückgeholt. Bitte immer darauf achten, daß die Anschlaggurte vor dem Schließen der Haube im Flugzeug sind und diese geschlossen ist. Die Kuller für die Kunststoffeinsitzer werden immer am Kullerplatz (16) abgelegt. Von dort können sie nach der Landung von den Piloten oder Melexfahrern geholt werden.

Beim Zurückschleppen eines Flugzeuges im Schritttempo fahren!

Das Flugzeug sollte sich auf oder etwas links der Mitte des Rollweges bewegen um sicher nicht an der Tankstelle oder am Hallenanbau mit der Tragfläche hängen zu bleiben. Der Pilot läuft grundsätzlich an der linken Tragfläche, lenkt von dort aus das Flugzeug und beobachtet den Luftraum, besonders den Anflugsektor. Am Rollhalteort ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Befindet sich eine Maschine im Anflug oder ist ein Schleppzug oder Motorflugzeug in der Verlängerung startbereit, wird hier gewartet bis der Weg wieder frei ist. In Kurven muß man besonders darauf achten das Flugzeug genau hinter





**Luftraum-
beobachtung !**

Rausschauen !

**Luftraum-
beobachtung !**

dem Melex zu halten. Ist das Flugzeug einmal schneller als das Schleppfahrzeug, gibt es nur eine richtige Reaktion: Flächenende fallen lassen und an die Rumpfspitze rennen, um von dort aus das Flugzeug abzubremsen. Niemals die Flügelspitze festhalten, denn durch den Hebelarm wird das Flugzeug noch schneller. Es kann dann passieren, daß der hochstehende Teil der Fläche mit dem Auto kollidiert. Das Flächenende darf ruhig fallen gelassen werden, dies geschieht ja auch bei jeder Landung. Ungefähr 10 m hinter dem letzten Flugzeug am Startplatz oder der weißen Startlinie wird angehalten und das Flugzeug abgehängt. Die Melexe werden dann in der Nähe des Biergartens abgestellt.

Hangflug und darüber hinaus

Für die Segelflieger in Unterwössen war schon immer unser Hang und der sehr verlässliche Chiemseewind von großer Bedeutung. Diese Luftströmung entsteht wenn sich im hohen Gebirge südlich unseres Platzes Thermik entwickelt. D.h. in den Bergen steigt Luft in großen Mengen auf. Da natürlich in den Tälern kein Vakuum entstehen kann strömt Luft aus dem Flachland nach. Diese Bodenströmung wird durch die Täler kanalisiert und es entstehen sog. Talwindsysteme. In unserem Tal etabliert sich daher an Tagen mit Thermik sehr zuverlässig unser Chiemseewind der lange Flüge am Hang und von dort aus den Einstieg in die Gebirgstermik ermöglicht.

Das Fliegen am Hang erfordert einige Übung und die sichere Beherrschung des Flugzeugs. Flugschüler dürfen bei der DASSU an den Hang sobald sie nach der A-Prüfung 4 Flugstunden, davon mindestens eine mit Lehrer am Hang, aufweisen können. Auch für Fortgeschrittene Schüler bzw. Piloten die

neu in Unterwössen sind ist in jedem Fall eine gründliche Hangeinweisung vorgeschrieben.

Jetzt also zu den Regeln des Hangflugs in Unterwössen die zur Sicherheit aller unbedingt einzuhalten sind. Vor dem Start bzw. falls der Hang später im Flug erneut angefliegen wird, ist eine Meldung der Form "D-8251, an den Hang" abzusetzen. Diese wird von der Flugleitung meist mit einem einfachen "Verstanden" quittiert. Befinden sich aber bereits zu viele Flugzeuge am Hang wird der Flugleiter dem Piloten das Anfliegen des Hangs verweigern.

Nach dem Windenstart wird sofort nach rechts gekurvt und der Hang wird direkt entlang der Gratlinie angefliegen. Jetzt kann man gleich sehen, ob der Hang trägt. Verliert man an Höhe und sinkt tiefer als der deutlich sichtbare Forstweg, muß man den Hang verlassen. Dafür gibt es eine spezielle Abflugstrecke. Aus Richtung Unterwössen kommend, fliegt man den Hang entlang, bis der Startplatz rechts unter einem liegt. Hier 90 Grad nach rechts über den Startplatz und die Hallen bis zur Position fliegen, dann erfolgt eine normale Landeinteilung. Geht es aber aufwärts, fliegt man im Abstand von 30 bis 50 Meter den Hang entlang, bis man das Ende des Forstweges bei den höheren Bäumen erreicht hat. Hier muß in einer Rechtskurve auf Gegenkurs gegangen werden. Erst, wenn mit ca. 400 m über Flugplatz die Höhe der Felsen unter dem Gipfelkreuz erreicht wird, darf bis zum Gipfelkreuz, der eigentlichen Wendemarke, geflogen werden. Anstelle des Gipfelkreuzes kann auch die Kiesgrube als westliche Wendemarke dienen, sofern das Gipfelkreuz einmal aus dem Blickfeld verschwinden sollte.

Achtung! Die Wendekurve nach rechts, also weg vom Hang, darf nicht zu eng geflogen werden. Es könnten weitere Segler in gleicher Höhe hinter einem herfliegen, denen man durch ein zu enges Wendemanöver in die Quere



**Hangflugregeln und
Wendepunkte
einhalten !**

**Rücksicht auf
andere nehmen !**



käme. Es darf nach der Wendekurve erst dann an die „nunmehr“ „vorflugberechtigte“ Hangseite geflogen werden, wenn man nicht den Flugweg eines anderen Flugzeuges kreuzen muß. Die untere Wendemarke liegt quer ab der Winde. Natürlich muß man hier darauf achten genügend Abstand zur Windenschleppstrecke einzuhalten. Während des gesamten Hangfluges muß das Starthäuschen zu sehen sein! Bei Gegenverkehr weicht das Flugzeug aus, welches mit der rechten Tragfläche ins Tal weist. Am Hang niemals kreisen und an den Wendemarken immer vom Hang wegkurven. Bitte niemals hinter das Gipfelkreuz fliegen, sonst kann es zu gefährlichen Begegnungssituationen kommen. Die Fluggeschwindigkeit am Hang sollte etwa 10% über der Normalgeschwindigkeit liegen. Erst wenn man über den Hangbereich hinaus gestiegen ist und die Luft ruhiger wird, kann man langsamer fliegen.

Segler, die von Westen her, z.B. vom Hausbart kommend, wieder an den Hang gehen wollen, fädeln sich am Gipfelkreuz unter besonderer Beobachtung des herrschenden Betriebs wieder in den Verkehr ein. Wer zum Hang zurückkehren möchte, muß dies per Funk rechtzeitig ankündigen.

Zum Hausbart

Sobald im Hangflug 600 bis 700 Meter Höhe erreicht sind kann das Tal in Richtung Hausbart/Hochplatte überquert werden. Der Hausbart ist eine sehr konstante Thermikquelle über einer Almwiese südwestlich der Hochplatte. Dieser Bart (Bezeichnung für thermischen Aufwind) ist oft sehr turbulent und schwer zu zentrieren. Sollte dies nicht klappen muß rechtzeitig (ca. 500 Meter) wieder in Richtung Flugplatz abgeflogen werden.

Wichtig: Im Hausbart wird generell links gekreist.

Oberste Priorität am Hang, im Hausbart sowie während des gesamten Fluges hat die Beobachtung des Luftraums !

Verlassen des Flugplatzbereichs - Überlandflug

Das Verlassen der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes ist grundsätzlich nur Piloten mit gültiger Lizenz und Flugschülern mit schriftlichem Flugauftrag gestattet. Die Lehrer der DASSU fragen in unregelmäßigen Abständen die Positionen der Schulflugzeuge ab !

Für Piloten mit Überlandflugambitionen bietet die DASSU spezielle Einweisungen und Lehrgänge an. Außerdem sind hierzu weitere Infos auf unsere Website (www.dassu.de) verfügbar. In jedem Fall sollten sich Piloten die den Platzbereich verlassen wollen, was wir übrigens ausdrücklich unterstützen und fördern, gründlich vorbereiten und mit unserem Flugrevier vertraut machen. Im Flugvorbereitungsraum der DASSU bestehen dafür ausreichende Möglichkeiten.

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. Solltest Du hier Nachholbedarf haben wende Dich bitte an einen unserer Lehrer.

Piloten die beabsichtigen vormittags einen F-Schlepp in die früh einsetzende Thermik, z.B. am Rechenberg, zu machen, werden gebeten ihr Flugzeug bis ca. 10:00 Uhr in die Verlängerung der 06 zu befördern. Leider dürfen aus Lärmschutzgründen F-Schlepps nur bis 12:30 Uhr und dann erst wieder nach 15:00 durchgeführt werden. Bitte beachte auch, dass dein Flugzeug vom Rollhalt 06 an von Hand in die Verlängerung geschoben werden muß. Melexverkehr in der Verlängerung ist nur in Ausnahmefällen und bei sehr wenig Verkehr erlaubt.

**Nicht vergessen:
Bei
Überlandflügen
immer alle
Borrdokumente,
Lizenz, Medical
und
Ausweis
mitführen !**





**Die elektrischen
Varios
einschalten !**

**Lerne nach dem Ton
zu fliegen !**

Startlisten, Flugbücher und Ausbildungsnachweise

sind wichtige Dokumente und sollten entsprechend ordentlich geführt werden. Die Startlisten des Tages sind entweder im Starthäuschen oder im Verwaltungsgebäude einzusehen. Jeder Pilot muß die Eintragungen in den Startlisten kontrollieren und bei Fehlern innerhalb von 2 Tagen reklamieren. Geschieht dies nicht, gilt die Liste als endgültig und akzeptiert und die Flüge erscheinen entsprechend auf der Rechnung !

Die persönlichen Flugbücher werden anhand der Startlisten geführt und dienen als Nachweis der für Ausbildung und Lizenzerhalt geforderten Flugstunden und Starts.

Jeder Flugschüler erhält zu Beginn seiner Ausbildung einen sog. Ausbildungsnachweis. Hier werden erfolgreich absolvierte Flugübungen und abgeschlossene Ausbildungsabschnitte dokumentiert. Lege diesen Nachweis bitte regelmäßig deinem Fluglehrer zum Abzeichnen vor.

Instrumentierung der Segelflugzeuge

Alle Segelflugzeuge der DASSU sind mit elektrischen Variometern ausgerüstet. Diese Instrumente zeigen das Steigen und Sinken zusätzlich zur optischen Anzeige auch 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. Denn die Augen müssen während dem Flug vor allem den Luftraum, nicht so sehr die Instrumente beobachten. Viele Flugzeuge der DASSU sind mit dem Kollisionswarnsystem FLARM ausgestattet. Auch dieses ersetzt keinesfalls die eigene Luftraumbeobachtung. Das System warnt nur vor Flugzeugen die ebenfalls damit ausgestattet sind !

Informationen zur Bedienung der C4 Segelflugrechner, der Volkslogger und

der FLARM Geräte hängen im Flugvorbereitungsraum aus.

Last but not least - das Leben nach dem Flugbetrieb

Natürlich kannst Du abends auch sofort den Platz verlassen, dann wirst Du aber einen ganz wesentlichen Teil des Lebens auf dem Flugplatz verpassen. Fast immer brennst schon kurz nach dem Einräumen ein Lagerfeuer. Es wird gegrillt, über die Erlebnisse des Tages berichtet und auch mal das ein oder andere Bier getrunken. Hierzu: Alkohol am Abend und in geringen Mengen ist in Ordnung, Alkohol während des Flugbetriebs oder am Vorabend in größeren Mengen, wenn am nächsten Tag wieder geflogen werden soll, ist absolut tabu !

Zum Thema Bier noch eine Bemerkung: Oft wird am Abend eine Kiste Freibier ausgegeben. Diese ist z.B. fällig nach dem ersten Alleinflug oder aber auch als kleine Gedächtnisstütze wenn vor einem Start mal vergessen wurde den Spornkuller zu entfernen.

Reinigung der Flugzeuge

Generell ist der letzte Pilot des Tages für die Reinigung seines Flugzeugs verantwortlich. Sollte ein Flugzeug am Ende eines Fluges schon deutlich verschmutzt sein, sollte der Pilot dieses ebenfalls reinigen bevor es abgestellt bzw. an den nächsten Piloten übergeben wird.

Die Rümpfe und Tragflächen werden mit weichen Schwämmen und Wasser gewaschen. Für die Reinigung der Hauben dürfen nur saubere und weiche Schwämme und Leder benutzt werden. Bitte fragt einfach einen Lehrer oder unser Werkstattpersonal ! Durch unsachgemäße Reinigung können die teuren Flugzeughauben beschädigt oder sogar zerstört werden !



Flugbetrieb mit Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Leider unterliegt Unterwössen einigen Lärmschutz bedingten Einschränkungen was den Flugbetrieb mit motorisierten Luftfahrzeugen angeht. Platzrunden dürfen nur Montag bis Freitag zwischen 8:00 - und 12:00 Uhr und zwischen 15:00 und 18:00 Uhr sowie Samstags von 8:00 bis 12:00 Uhr geflogen werden. Weiterhin sind zwischen 12:00 und 15:00 vier Starts zu längeren Flügen erlaubt, ebenso in der Zeit von 18:00 bis 20:00 Uhr (6 Starts).

An Sonn - und Feiertagen darf ab 9:00 Uhr gestartet werden, obige Einschränkungen gelten ebenso. Die Mindestflugdauer an Sonn - und Feiertagen beträgt 20 Minuten.

Diese Auflagen haben sich allerdings als nur wenig störend herausgestellt, da bei vernünftiger Planung und Einteilung alle Flugvorhaben ohne Probleme durchführbar sind.

Platzrunden

Die Motorflugplatzrunden unterscheiden sich erheblich von der Segelflugplatzrunde. Übersichtliche fotografische Karten befinden sich jeweils in den Flugzeugen oder sind im Büro der DASSU gegen eine kleine Kostenbeteiligung zu erhalten. Die darauf dargestellten Routen und Leistungseinstellungen sind so genau wie möglich einzuhalten.

Für den Anfangsteigflug ebenso wie für den Anflug beträgt die Geschwindigkeit 110 km/h. Im Steigflug kann nach Beendigung der Ersten 180° Kurve die Fahrt auf die Geschwindigkeit des besten Steigens laut Flughandbuch reduziert werden.

Touch an Go

Diese, an vielen Plätzen beliebte Art der Platzrundenschulung ist bei uns wegen der Parallelität von Winden und Motorbetrieb problematisch. Deshalb muß ein geplantes Aufsetzen und Durchstarten im Quer - oder Endanflug angemeldet werden. Es darf nur durchgeführt werden, wenn der Flugleiter die Anfrage eindeutig positiv beantwortet !

Weitere Punkte zur Beachtung

Keine Ortschaft, aber auch keine Randbezirke unter 3500 ft MSL mit hoher Drehzahl oder Vollgas überfliegen !

Kein nahes Heranfliegen an Bergflanken, Berggipfel, Berghütten, Bergbahnhöfen, Bergwanderer oder Almvieh! Der gesetzliche Mindestabstand von 150 m gilt auch seitlich zum Berg, solange der Motor läuft.

Vor allem 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 aufgescheucht werden und wilde Flucht oftmals das Ende. Also zur Winterzeit niemals den doppelten Mindestabstand (300 m) zu den Berghängen unterschreiten, auch nicht mit gedrosselfem Motor!



**Touch an Go
niemals
durchführen ohne
ein eindeutiges
„Touch and Go
positiv“ des
Flugleiters !**



Naturschutzgebiete

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 auch für Segelflugzeuge.

Bei Überlandflügen sind die jeweiligen Naturschutzgebiete zu beachten. Vor allem im Nationalpark Hohe Tauern (Österreich) gelten teils strenge Flugbeschränkungen. Bitte informiert euch über die entsprechenden Regelungen. In den Flugvorbereitungsräumen der DASSU findet ihr entsprechende Informationen.

Anhang – Sprechfunkverfahren

Segelflug

Sprechprobe - Täglicher Check des Flugzeuges

Eine Sprechprobe wird beim täglichen Check des Flugzeuges immer durchgeführt. Treten hierbei Probleme auf ist das Flugzeug bis zu deren Behebung nicht flugklar !

F: D-1800, Sprechprobe

B: D-1800, Verständigung 5

Vor jedem Start

Piloten von startbereiten Flugzeugen führen keine Sprechprobe durch. Bei Bedarf werden sie von der Flugleitung dazu aufgefordert. Der 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: 43, Verständigung 5

Im Schlepp

F: 120, langsamer

F: 80, schneller

Platzrunde

F: D-1301, im Brückenbart

B: D-1301, verstanden



Position

Die Position befindet sich querab des Aufsetzpunktes in 200 Meter Höhe.

F: D-8999, Position (zur Kurzlandung)

F: D-8252, Position, Fahrwerk ausgefahren und verriegelt

B: 99, verstanden (Kurzlandung negativ)

Hangflug

Besteht die Absicht an den Hang zu fliegen ist dies vor dem Start mitzuteilen.

F: D-8251, zum Hang

B: 51, verstanden

oder

B: 51, negativ, zu viel Verkehr am Hang

Verlassen des Hangs

F: D-3000, verlassen den Hang zum Hausbart / über Unterwössen / zur Position

Rückkehr zum Hang

F: D-3000, zurück am Hang

Motorsegler/Motorflug/UL

Abstellplatz

Nach dem Anlassen erfolgt die Fluganmeldung:

F: UWö Info, D-KYHN, Anmeldung

B: D-HN (bitte warten)

F: D-HN, Kundennummer 1 5 6 3, Name Müllermeier, Lehrer 3 9

B: D-HN verstanden, (zum Rollhalt 06/24)

Ist der Motor ausreichend warm (ca. 5 Minuten Motorlauf) sollten jetzt gleich alle Checks laut Checkliste durchgeführt werden.

Rollen

Das Rollen bis zum Rollhalt erfolgt selbständig. Funkmeldungen sind hier normalerweise nicht erforderlich.

Am Rollhalt 06/24

Die Meldung am Rollhalt erfolgt sobald der Pilot alle Checks durchgeführt hat und somit abflugbereit ist:

F: D-HN, am Rollhalt 06/24, abflugbereit

B: D-HN, Position halten / in die Verlängerung / auf die kurze Bahn

F: D-HN, halte Position / in die Verlängerung / kurze Bahn

B: D-HN, kein gemeldeter Verkehr / ein Motorsegler im Gegenanflug, Start nach eigenem Ermessen auf der kurzen Bahn

In der Verlängerung

Normalerweise wird ein Flugzeug das sich in Startposition in der Verlängerung befindet von der Flugleitung angesprochen:

B: D-HN, kein gemeldeter Verkehr, Start nach eigenem Ermessen

F: D-HN (startet)

oder

B: D-HN, Position halten

F: D-HN, halte Position

Erfolgt keine Ansprache von der Flugleitung prüft der Pilot selbständig ob der Start möglich wäre (kein Windenstart, kein Melex auf der Bahn ...). Wenn kein offensichtlicher Grund den Start verhindert:

F: D-HN, abflugbereit in der Verlängerung

B: D-HN, B: D-HN, kein gemeldeter Verkehr, Start nach eigenem Ermessen



F: D-HN (startet)

oder

B: D-HN, Position halten

F: D-HN, halte Position

Abflug

Während des Abflugs sind keine Positionsmeldungen erforderlich.

Anflug

*F: UWö Info, D-KYHN, Schnappen / Streichen / Wössener See, 3500 ft, zur Landung
(06/24 falls sicher bekannt)*

B: D-HN, (Landebahn 06), nächste Meldung Gegenanflug / Achberg

F: D-HN, Gegenanflug 06 / Achberg, Touch and Go

B: D-HN, verstanden

Im Queranflug/Endanflug (bei beabsichtigtem Touch and Go)

F: D-HN, Endanflug 06, Touch and Go

B: D-HN, Touch and Go möglich / negativ



Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info 122.30

1820 ft (555m)

 Pflichtmeldepunkt

 Besonders Lärmempfindliche Gebiete

Leistungseinstellungen für Rotaxmotoren

Startleistung 7.000 rpm

Steigleistung 4.800 rpm

Reisoleistung 4.400 rpm

Höhe halten 4.000 rpm

Leerlauf oder abgestellt

Achberg

Streichen
3300 ft

Gegenanflug

Schnappen
3500 ft

Wössner See
2900 ft

Bitte die Routenführung einhalten und keine Ortschaften und Ansiedlungen überfliegen. Segelflugverkehr und andere an- und abfliegende Luftfahrzeuge beachten!

An- und Abflugstrecken



Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info: 122.30

Platzhöhe 1820 ft (555m)

47°43'45" N 012°26'18" E

 Pflichtmeldepunkt

 Besonders lärmempfindliche Gebiete

Leistungseinstellungen für Rotaxmotoren

Startleistung 5.600 rpm

Steigleistung 4.800 rpm

Höhe halten 4.000 rpm

Leerlauf oder abgestellt



Platzrunde 06



Segelfluggelände Unterwössen

Unterwössen Info: 122.30

Platzhöhe 1820 ft (555m)

47°43'45" N 012°26'18" E

 Pflichtmeldepunkt

 Besonders lärmempfindliche Gebiete

Leistungseinstellungen für Rotaxmotoren

Starleistung 5.600 rpm

Steigleistung 4.800 rpm

Höhe halten 4.000 rpm

Leerlauf oder abgestellt

2500 ft

 Gegenanflug

Platzrunde 24

Fliegerstadel

Direkt am Achantal-
Radrundwanderweg

AM SEGELFLUGPLATZ

U N T E R W Ö S S E N

Schöne Aussichtsterrasse Frische Salate Brotzeiten
Warme Gerichte Hausgemachte Kuchen Preiswert & Lecker

Täglich 9 - 20 Uhr geöffnet (beheizte Terasse)
Streichenweg 40 83246 Unterwössen
Tel.: 08641/696992

...herausgeputzt - unter neuer Leitung!

SDI
ZANDER
Freude am Fliegen



Produkte

Variometer

Segelflugrechner

Flugdatenlogger

Navigationsgeräte



Kontakt

SDI Franz Pöschl GmbH
Mühlwinkl 4
D- 83224 Staudach

Tel: 08641/5277
Fax: 08641/5276

info@sdi-variometer.de
www.sdi-variometer.de