

„KNIGGE“ Segelfluglager Münster/VS (2010)

1 Ziel und Zweck

Der „Münster-Knigge“ erklärt den eingespielten Ablauf des Flugbetriebes und regelt das Nötigste des Lagerlebens. Den Münsterneulingen soll er helfen, möglichst schnell mit den üblichen Verfahren zurechtzukommen und so einen allseits befriedigenden Zugang zur Alpinen Segelfliegerei zu finden. Sowohl Neulingen als auch Erfahrenen dient der „Münster-Knigge“ als Informationsbasis für den Lagerbetrieb auf dem Flugplatz Münster.

Der „Münster-Knigge“ muss deshalb von jedem Piloten, jeder Pilotin gelesen werden und gilt als verbindliche Grundlage für sein Handeln im Lageralltag.

2 Ergänzende Informationen zum Flugbetrieb

Als verbindliche Grundlage für die Regelung des Flugbetriebes gilt die „Dienstanweisung für den Flugplatz Münster“. Die folgenden Zeilen sind als Ergänzung zur Koordination des Lagerbetriebes gedacht.

2.1. Vor dem ersten Flug

Bei der Ankunft sind das persönliche Flugbuch und die Ausweise zusammen mit der unterschriebenen Anmeldung der Lagerleitung vorzulegen. Auf Wunsch bestätigt am Ende Deines Lageraufenthaltes ein Mitglied der Lagerleitung Deine Flüge im Flugbuch.

Um in Münster fliegen zu können, müssen minimale fliegerische Bedingungen erfüllt sein. Diese sind in den Dienstanweisungen festgelegt und heissen im Normalfall >50 Stunden Flugerfahrung, Alpen- und Platzeinweisung. Zusätzliche Bedingungen können von den Cheffluglehrern der einzelnen Gruppen festgelegt werden.

2.2. Flugerfassung

Die Flüge werden durch den Startlistenführer erfasst. Eine Kopie dieser handgeschriebenen Liste wird am Anschlagbrett ausgehängt. Es ist Sache der Piloten, die erfassten Zeiten zu kontrollieren und ins Flugbuch einzutragen. Die Lagerleitung erfasst nur die zur Abrechnung notwendigen Daten..

2.3. Briefing

Das Briefing dient zur Verbreitung von Informationen zum Flug- und Lagerbetrieb. Es findet jeden Morgen normalerweise um 10.00 Uhr vor dem grossen Hangar statt. Es werden insbesondere auch Aspekte der Flugsicherheit und des Luftraumes behandelt bzw. Erfahrungen vom Vortag ausgewertet und besprochen.

Wer fliegen will, nimmt am Briefing teil!

2.4. Flugdienstleiter

Der Flugdienstleiter und sein Stellvertreter werden gemäss der Einteilungsliste im C-Büro bestimmt und am Briefing bekannt gegeben.

Jede Fluggruppe hat nach Anzahl angemeldeter Piloten ein Flugdienstleiterkontingent zu stellen. Kleinere Gruppen werden in der Regel zusammengefasst. Die Anzahl Dienstage in der kommenden Woche wird jeweils am Anfang der Woche bekannt gegeben. Während der Flugdienstleitung wird das Telefon des Flugplatzes auf ein Mobile der Flugdienstleiter umgeleitet. Die Gruppen sind angehalten, erfahrene Flugdienstleiter zu bestimmen. Die Flugdienstleiter sind besorgt, dass der Pistenstreifen frei gehalten wird.

2.5. Startreihenfolge

Die Piloten haben sich auf der Startliste einzutragen. Besatzungsmeldungen vom andern Pistenende über Funk sind zu vermeiden. Die Startreihenfolge wird von der Flugdienstleitung festgelegt, in der Regel nach Bereitmeldung der Piloten. Passagierflüge im Auftrag der Flugplatzgenossenschaft Münster geniessen in der Startreihenfolge Priorität.

2.6. Startprozedere

Startbereite Segelflugzeuge werden an beiden Pistenenden mit einem Sicherheitsabstand von ca. 10 Meter vom Rand der Hartbelagpiste aufgestellt. Die Flugdienstleitung erteilt die Freigabe an den startklaren Piloten. Ohne Freigabe durch die Flugdienstleitung dürfen startbereite Segelflugzeuge nicht auf die Piste und an das Pistenende geschoben werden. Wenn immer möglich sollte der Pilot angeschnallt im Segelflugzeug sitzen, damit das Startprozedere ohne grossen Zeitverzug ablaufen kann. Grundsätzlich sollte kein Segelflugzeug auf der Piste aufgestellt werden, wenn sich ein Schleppflugzeug im Endanflug befindet. Die Kommunikation zwischen dem Segelflugzeugpiloten und dem Schlepppiloten erfolgt immer über den Funk. Der Segelflugpilot erteilt dem Schlepppiloten einen klaren und verständlichen Schleppauftrag. Der Schlepppilot quittiert den Schleppauftrag. Wenn die Funkkommunikation zwischen Segelflugpilot und Schlepppilot unterbrochen ist, darf unter keinen Umständen gestartet werden. Das Schleppseil wird beim Segelflugzeug eingehängt und der Segelflugpilot vergewissert sich mit Handzeichen beim Flügelmann, ob der Anflug frei ist. Der Flügelmann kontrolliert den freien Anflug und meldet dem Segelflugpiloten mittels Handzeichen, dass der Schleppstart erfolgen kann. Erst jetzt erteilt der Segelflugpilot dem Schlepppiloten den Auftrag: „Seil anziehen“. Wenn der Pilot des Segelflugzeugs „Seil straff“ meldet, kann der Schlepppilot starten. Bei unklaren oder unverständlichen Funksprüchen muss entweder der Segelflugpilot oder der Schlepppilot zurückfragen. Das Startprozedere darf in diesem Fall aus Sicherheitsgründen nicht weiter laufen.

Wenn ausnahmsweise das Segelflugzeug über keinen Funk verfügt, wird die Zeichengebung zwischen dem Flügelmann (Arm schwenken, Arm kreisen) und dem Flugdienstleiter abgesprochen.

2.7. Abkreisraum

Aufgrund zeitweise diffuser Lichtverhältnisse sind Einflüge in den Abkreisraum mit der Höhenangabe zu melden.

Der Abkreisraum dient zur Landeeinteilung und nicht zur Verlängerung des Fluges. Das heisst, er ist baldmöglichst nach unten zu verlassen, damit auch die nachfolgenden Flugzeuge genügend früh auf den Downwind können.

2.8. Positionsmeldungen

Piloten, die um 19.00 Uhr noch in der Luft sind, müssen ihre Position und die weitere Absicht der Flugdienstleitung auf der Münsterfrequenz 122.075 MHz melden.

2.9. Aussenlandungen

Bei Aussenlandungen muss das C-Büro in Münster respektive die Flugdienstleitung raschmöglichst informiert werden (Tel. 027 / 973 11 16). Speziell gegen Ende der bürgerlichen Abenddämmerung ist eine sofortige Meldung wichtig. Meldungen via Funk sollen zusätzlich telefonisch bestätigt werden. Wegen ungenügender Meldung durchgeführte, unnötige Suchaktionen gehen zu Lasten des betroffenen Piloten.

2.10. Flugplatzgelände

Für das Verschieben der Segelflugzeuge steht der Wiesenstreifen auf der Dorfseite der Piste zur Verfügung. Die Segelflugzeuge sind von Hand oder mit dem Kleintraktor der FGM zu verschieben. Privatfahrzeuge sind nur beim Wechsel der Pistenrichtung in Absprache mit der Flugdienstleitung auf der Piste sowie, um Schaden zu verhindern, nur Ausnahmsweise auf dem Wiesland gestattet.

2.11. Abstellplätze für Fahrzeuge + Transportanhänger beim Pistenkopf 23

Beim Pistenkopf 23 dürfen keine Privatfahrzeuge abgestellt werden. Diese sind auf dem Zufahrtsweg zum Unterstand 1 abzustellen. Anhänger von Doppelsitzern sind so aufzustellen, dass sie den Betrieb nicht behindern.

2.12. Benützung des Kleintraktors der Flugplatzgenossenschaft

Der Kleintraktor wird von der FGM zum Ziehen der Segelflugzeuge zur Verfügung gestellt. Sofern die Fahrt nicht im Auftrag der FGM stattfindet, haftet der Fahrer persönlich (für den Kleintraktor besteht keine Haftpflichtversicherung).

2.13. Einsatz von FLARM

Die FGM begrüsst und empfiehlt den Einsatz von FLARM Geräten. Dies entbindet in keiner Weise die Piloten von der Verantwortung der Luftraumüberwachung. Es besteht immer die Gefahr, dass sich Flugzeuge ohne FLARM oder mit defektem FLARM im Luftraum befinden.

3. Lagerbetrieb

3.7. Grundsätzliches

Das Münsterlager lebt von der Aktivität und **Mitarbeit seiner Teilnehmenden!** Der Reinigungsdienst wird von der Lagerleitung extern in Auftrag gegeben. Für die vielen kleinen und grösseren Arbeiten wird an die Freiwilligkeit und das Mitdenken der Teilnehmenden appelliert.

Fällt dir in deiner Münsterzeit etwas auf, das erledigt werden kann, so belass es nicht beim Auffallen!

3.8. Lagerküche

Allen Lagerteilnehmenden und ihren Begleitungen steht die Lagerküche zur Verfügung. Die Lagerleitung ist bemüht für die Leitung der Lagerküche eine „Küchenfee“ zu engagieren. Diese erledigt den Einkauf und die Zubereitung der Mahlzeiten. Das Decken der Tische und der Abwasch ist Sache der Lagerteilnehmenden.

Wer sich in der Lagerküche verpflegen will, hat sich in der ausgehängten Liste im „Fliiger-Hischi“ einzutragen. Für die Mengenermittlung ist es notwendig, dass dies rechtzeitig geschieht. Das heisst **An- und Abmeldungen für das Nachtessen und das Morgenessen des Folgetages sind bis jeweils 10.30 Uhr einzutragen.** Bei späteren An-/Abmeldungen entscheidet die Küchenfee, ob dies noch möglich ist. Für die Mahlzeiten verkauft der Lagerleiter Essensbons.

Gelingt es nicht, eine Küchenfee zu finden, kann ein Lagerteilnehmender als „verantwortliche Person“ die Küche für eine gewisse Zeit übernehmen. Auf diese Weise kann einer „Gruppe“ ermöglicht werden, die vorhandene Infrastruktur zu nutzen. Für die kritischen Punkte wie Ordnung und Verwertung von Resten trägt die „verantwortliche Person“ gegenüber der Lagerleitung die Verantwortung.

Da in diesem Fall der Gesamtaufwand bei der „Gruppe“ liegt, wird das Inkasso ebenfalls nicht über das Lager abgewickelt. Die „Gruppe“ hat sich finanziell selber zu organisieren.

3.9. Getränke

Die Getränke sind im Keller des „Fliiger-Hischi“ gelagert. Der Getränkebezug wird von jedem Teilnehmer selbst mittels einer Strichliste erfasst, die Verrechnung erfolgt auf der Gesamtrechnung.

3.10. Telefon

Ein Münztelefon im C-Büro steht allen Lagerteilnehmenden zur Verfügung.

3.11. Motorfahrzeuge

Der offizielle Motorfahrzeugparkplatz befindet sich hinter und neben dem Hangar, sowie vor Unterstand 8, sofern dieser nicht für Schleppflugzeuge benötigt wird.

Es ist grundsätzlich verboten, die Piste mit Motorfahrzeugen zu befahren. Die einzigen Ausnahmen bilden das Fahrzeug des Flugdienstleiters und Fahrzeuge der FGM.

Der Feldweg von der Bahn-Unterführung beim „Spycher“ Richtung Flugplatz ist privat und sollte nicht befahren werden.

3.12. Camping

Der Zeltplatz steht Teilnehmenden des Segelfluglagers und deren Angehörigen zur Verfügung. Fremde Personen die sich bei uns niederlassen wollen, sollen höflich auf die öffentlichen Campingplätze in Reckingen und Ulrichen aufmerksam gemacht werden.

Der Zeltplatz ist in zwei Zonen aufgeteilt:

- Ruhezone
Diese umfasst die Wiese ausserhalb des Waldes. Hier herrscht ab 22.00 Uhr Ruhe oder nur gedämpfte Unterhaltung. Lichtquellen sind auf den eigenen Zeltbereich abzuschatten.

- Lärmzone
Diese umfasst den Erlenwald mit der Feuerstelle.

An jedem Zelt auf dem Camping muss eine Nummern-Plakette von aussen sichtbar angebracht werden. Diese können bei der Lagerleitung bezogen werden. Im C-Büro liegen Einschreibebblätter auf, auf denen das genauere Vorgehen beschrieben ist.

Autos und Motorräder, die nicht unbedingt in der Nähe des Zeltplatzes gebraucht werden, sollten nicht auf dem Zeltplatz abgestellt werden. Wegen Landschafts- (besonders bei nassem Wetter) sind die Fahrten im Campingbereich auf ein Minimum zu beschränken.

Von 22.00 Uhr bis 7.00 Uhr dürfen im Campingbereich keine Motorfahrzeuge verkehren. Sie sind beim Hangar zu parkieren.

3.13. Abfall

Die Müllabfuhr im Goms ist gebührenpflichtig. Der Abfall kann in Säcken des Gebührenverbundes Oberwallis im Container neben dem C-Büro platziert werden.

Die Abfallsäcke können im C-Büro bezogen und bezahlt werden.

3.8 Drahtloser Internet Zugang

Den Lagerteilnehmern steht ein WLAN zur Verfügung.

4. Umgang mit unseren Nachbarn

4.1 Landwirte

Die Landwirte pflegen und nutzen das Land rund um den Flugplatz. Es ist ihre Lebensgrundlage. Wir sind als Gäste aufgefordert das Land schonend und respektvoll zu benutzen

Dass hohes Gras (zu Beginn und am Ende des Lagers) nicht betreten und befahren wird ist selbstverständlich.

Landwirte fahren zum Heuen am nördlichen Pistenrand zu ihren Parzellen.

5. Abmeldung

Jeder Lagerteilnehmende erhält seine Abrechnung bei der Abreise aus dem Lager ausgehändigt.

Campierende Teilnehmende haben vor der Abreise die ausgefüllte Campinganmeldung zusammen mit der Nummernplakette zurückzugeben.

Autoren: Fritz Gilomen /Georg Krenger /Umberto Dünki
Version 4.0 vom 28.06.2010