

«MÜNSTER-KNIGGE»
Segelfluglager Münster
der Flugplatzgenossenschaft Münster (FGM)
Ausgabe 2019

1. Einleitung

Der „Münster-Knigge“ erklärt den Ablauf des Segelflugbetriebes und regelt das Nötigste des Lagerlebens.

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

2. Segelflugbetrieb; administratives

2.1. Zulassung zum Segelflugbetrieb generell

Wir orientieren uns an den Empfehlungen des Segelflugverbandes der Schweiz für die Teilnahme an alpinen Segelfluglagern:

- gutes aktuelles Training (minimal 20 Stunden und 10 Landungen in den vorangegangenen 12 Monaten), bei Teilnahme alle zwei Jahre wird dies in den letzten 14 Monaten berücksichtigt;
- aktuelles Training auf dem Segelflugzeugtyp;
- absolvierter Jahrescheckflug;

Zudem verlangen wir generell:

- Mindestens 30 Stunden Segelflugerfahrung nach Erlangen des Segelfliegerausweises.

Segelflugpiloten ohne ausreichende Alpenerfahrung haben vor ihrem ersten Alleinflug in Münster zuerst einen Alpeinweisungsflug am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer oder einem vom Flugplatzchef-Stellvertreter bezeichneten erfahrenen Piloten zu absolvieren.

Für alle anderen Piloten ist eine Platzeinweisung ausreichend.

Zusätzliche Bedingungen können von den Cheffluglehrern der einzelnen Gruppen für ihre Mitglieder festgelegt werden.

2.2. 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 oder mit defektem FLARM im Luftraum befinden.

2.3. Flugerfassung

Die Flüge werden elektronisch erfasst. **Bei der Flugdienstleitung wird keine handgeschriebene Startliste geführt!**

Grundlage für die Flugerfassung bilden die *Startzettel*.

Der *Segelflugpilot* füllt einen Startzettel aus mit allen relevanten Angaben. Der *Flügelmann* übergibt diesen bei Startbereitschaft dem Schlepppiloten.

Der *Schlepppilot* trägt die Immatrikulation seines Flugzeuges, den Startzeitpunkt und die Schleppdauer ein. Er übergibt die Startzettel zu gegebener Zeit dem Flugdienstleiter.

Der Segelflugpilot trägt seine Landezeit ein.

Die Startzettel liegen im C-Büro auf und zwar in zwei Ordnern: «In der Luft» und «gelandet». Die Segelflugpiloten entnehmen nach der Landung die Startzettel dem Ordner «In der Luft» und legen sie nach Eintrag der Landezeit in den Ordner «gelandet».

Segelflugpiloten mit eigenstartfähigem Flugzeug verfahren sinngemäss.

2.4. Briefing

Das Briefing dient, nebst dem Aushang im C-Büro, der Vermittlung von Informationen zum Flug- und Lagerbetrieb. Es findet normalerweise um 10:00 Uhr 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!

3. Segelflugbetrieb; Organisation am Boden

3.1. Flugdienstleiter

Die Flugdienstleitung wird von den FGM-Lagerleitern ausgeübt.

3.2. Startreihenfolge

Die Segelflugpiloten sprechen sich selbständig über die Startreihenfolge ab.

4. Segelflugbetrieb; fliegerisches

4.1. Startprozedere

Startbereite Segelflugzeuge werden an beiden Pistenenden auf der Dorfseite bereitgestellt. Der markierte Pistenstreifen muss frei bleiben.

Aufstellen auf der Startpiste: startbereite Segelflugzeuge dürfen erst dann auf die Piste und an das Pistenende geschoben werden, wenn sich kein Schlepp- oder ein anderes Flugzeug im Anflug (Downwind, Quer-, Endanflug) befindet. Wenn immer möglich sollte der Pilot dabei angeschnallt im Segelflugzeug sitzen, damit das Startprozedere ohne grossen Zeitverzug ablaufen kann.

Ist ein Flugdienstleiter auf Platz, erteilt dieser die Freigabe zum Aufstellen.

Ist kein Flugdienstleiter anwesend, koordinieren die Bodenmannschaft und die ggf. anfliegenden Piloten selbständig.

Die Kommunikation zwischen dem Segelflugzeugpiloten und dem Schlepppiloten erfolgt **nur über Funk**. **Wenn die Funkkommunikation zwischen Segelflugpilot und Schlepppilot unterbrochen ist, darf nicht gestartet werden.**

Der Start:

- ❶ Nachdem der Flügelmann dem Schlepppiloten den Startzettel übergeben hat, wird das **Schleppseil** eingehängt und der Segelflugpilot erkundigt sich mit Handzeichen beim Flügelmann, ob der Anflug frei ist. Der Flügelmann kontrolliert den freien Anflug und meldet zutreffendenfalls dem Segelflugpiloten mittels Handzeichen, dass der Schleppstart erfolgen kann.
- ❷ Erst jetzt erteilt der Segelflugpilot dem Schlepppiloten den Auftrag: **H(B-X)YZ - Seil anziehen**.
- ❸ Wenn der Pilot des Segelflugzeugs **Seil strafft** meldet, startet der Schlepppilot.

- Bei unklaren oder unverständlichen Funksprüchen muss entweder der Segelflugpilot oder der Schlepppilot zurückfragen. Die Startprozedere darf in diesem Fall aus Sicherheitsgründen nicht weiterlaufen.

Ein Segelflugzeug ohne Funk wird nicht gestartet. Handfunkgeräte sind ausnahmsweise möglich.

4.2. Flugbetrieb generell

Auf dem Flugplatz Münster wird in aller Regel weder Fluginformation noch Flugdienstleitung durchgeführt. Die Piloten im Umkreis des Platzes orientieren sich gegenseitig über ihre Position und ihre Absicht.

Im Verkehr mit dem Platz wird das Verfahren der Blindübermittlung (siehe VFR-Guide, RAC 1-3, Ziffer 2 ff) angewendet. In der Regel wird nicht quittiert.

Selbstverständlich können beim Flugdienstleiter Informationen abgerufen werden (Wind, Stärke, empfohlene Pistenrichtung etc.). Der Pilot bleibt aber jederzeit für die sichere Durchführung seines Fluges verantwortlich, er trifft die entsprechenden Entscheidungen.

4.3. Abkreisraum

Aufgrund zeitweise diffuser Lichtverhältnisse sind insbesondere Einflüge in den Abkreisraum mit der Höhenangabe und der beabsichtigten Landepiste zu melden (ggf. Blindübermittlung).

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

4.4. Benutzung der Hartbelagspiste

Es wird ausschliesslich auf der Hartbelagspiste gestartet und gelandet.

4.5. Positionsmeldungen am Abend

Piloten, die **um 19.00 Uhr noch in der Luft sind**, müssen ihre Position und die weitere Absicht der Flugdienstleitung auf der Münsterfrequenz 122.080 MHz melden. Allenfalls sind Relaisverbindungen oder ggf. auch das Mobiltelefon zu benutzen.

4.6. Aussenlandungen

Bei Aussenlandungen muss das C-Büro in Münster respektive die Flugdienstleitung rasch möglichst informiert werden (Tel. +41 (0)27 508 12 31). 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 betreffenden Piloten.

5. Infrastruktur

5.1. 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 und nur in Absprache mit der Flugdienstleitung auf der Piste sowie, um Schaden zu verhindern, ausnahmsweise auf dem Wiesland gestattet.

5.2. Hangarierung von Segelflugzeugen

Segelflugzeuge können in Unterständen (Zuweisung durch Lagerleitung) und im Holzhangar eingestellt werden, soweit Platz vorhanden ist. Auf dem Hangareinschreibblatt wird der Name des Piloten eingetragen; die Verrechnung erfolgt auf den Piloten und nicht auf die Fluggruppe. Für die bessere Verschiebbarkeit von **Doppelsitzern** ist **zwingend ein Hallenrolli mitzubringen**. Das Flugzeug sollte aber über Nacht nicht darauf stehen bleiben, da der Asphaltboden weich ist. Ein grosses Überrollblech für

die Hallentorschiene ist vorhanden. Bei Doppelsitzern und Einsitzern mit grosser Spannweite sind die Aussenflügel zu entfernen.

Vorrang: Holz vor Doppelsitzer, dann Einsitzer. Das Hangareinschreibblatt ist keine Reservation! Es gilt «first come, first served».

5.3. Benützung des Kleintraktors der Flugplatzgenossenschaft

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

6. Lagerbetrieb

6.1. Lagerküche

Allen Lagerteilnehmenden und ihren Begleitungen steht die Lagerküche zur Verfügung.

- a) Die „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 *Anmelde-Liste* im „Fliiger-Hischi“ einzutragen. Für die Mengenermittlung ist es notwendig, dass dies rechtzeitig geschieht. Das heisst **Anmeldungen für das Nachtessen sind bis jeweils 10:30 Uhr einzutragen**. Bei späteren An-/Abmeldungen entscheidet die Küchenfee, ob dies noch möglich ist.

Die Verrechnung der Mahlzeiten erfolgt anhand dieser Anmelde-Liste.

- b) 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.

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.

6.2. Getränke

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

6.3. Motorfahrzeuge

Der Parkplatz befindet sich hinter und neben dem Hangar, sowie vor Unterstand U8.

Es ist nicht gestattet, Piste und Flugplatzgelände 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.

6.4. Camping

Der Campingplatz steht nur Teilnehmenden des Segelfluglagers und deren Angehörigen zur Verfügung. Fremde Personen die sich bei uns niederlassen wollen, sind freundlich wegzuweisen und auf die öffentlichen Campingplätze (z.B. in Reckingen und Ulrichen) aufmerksam zu machen.

Campierende Lagerteilnehmer beziehen beim Lagerleiter ein „*Campingabrechnungsblatt*“ und benutzen dieses entsprechend den darauf enthaltenen Anweisungen.

Bei nassem Wetter sind zur Vermeidung von Landschaftsschaden die Fahrten im Campingbereich auf ein Minimum zu beschränken.

6.5. Abfall

Die Müllabfuhr im Goms ist gebührenpflichtig. Der Abfall kann im Container neben dem C-Büro entsorgt werden. Die FGM beschafft die Gebührenmarken für den Container.

Die Abfallsäcke können im C-Büro bezogen und bezahlt werden, bitte die **schwarzen** Abfallsäcke - und keine privaten - benutzen.

6.6. Drahtloser Internet Zugang

Den Lagerteilnehmern steht ein WLAN zur Verfügung.

7. Umgang mit unseren Nachbarn

7.1. Landwirte

Die Landwirte pflegen und nutzen das Land rund um den Flugplatz. 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.

8. Abmeldung

Die Lagerteilnehmenden melden sich vor der Abreise beim Lagerleiter ab. Bei dieser Gelegenheit übergeben sie diesem, sofern zutreffend, die ausgefüllten und berechneten Erfassungformulare *Getränke-Strichlisten*, *Essens-Strichlisten* und das *Campingabrechnungsblatt*.

Die Lagerteilnehmenden erhalten bei der Abmeldung vom Lagerteilnehmer die ausgedruckte Rechnung, ein Exemplar bleibt unterschrieben bei der Lagerleitung.

Verwaltung FGM, 7. Juli 2019

