



Fachgruppenbestimmungen

Segelflug

im LSV Hohenasperg e.V.

Version: 3.5
Stand: 25.07.2009
Autor: Funder/Voit-Nitschmann

Bestimmungen für den Segelflug

1. Einleitung

Die Bestimmungen für den Segelflug definieren satzungsgemäß grundsätzliche Strukturen und Abläufe der Fachgruppe, soweit nicht durch die Vereinssatzung bereits geregelt. Sie ersetzen nicht Vernunft und Eigenverantwortung jedes einzelnen, ganz besonders bezüglich Sicherheit, Werterhaltung und Wirtschaftlichkeit, letztere im Sinne des Vereins.

Die Segelflugbestimmungen gelten uneingeschränkt für alle in der Fachgruppe Segelflug eingeschriebenen Mitglieder sowie Sondernutzern. Sie gelten immer und unmittelbar bei Verwendung von Vereinseigentum bzw. Vereinsinfrastruktur.

Selbstverständlich sind neben allen relevanten Gesetzen, Verordnungen und staatlichen Ausführungsbestimmungen auch die für den alltäglichen Flugbetrieb notwendigen allgemeinen, anerkannten Ausführungsbestimmungen verbindlich und einzuhalten. Erwähnt seien insbesondere:

- Segelflugbetriebsordnung (DAEC)
- Startwindenfahrer (DAEC)
- Betriebsbedingungen des jeweiligen Fluggeländes

Die Einholung aktueller Informationen erfolgt in Eigenverantwortung durch den verantwortlichen Piloten bzw. Startleiter.

2 Betriebs-Aktivitäten der Segelfluggruppe

Die betrieblichen Abläufe der Segelfluggruppe bestehen aus:

2.1 Allgemeiner Flugbetrieb

Zu diesem gehört die aktive Teilnahme am Flugbetrieb sowie die Erbringung von Diensten am Flugplatz entsprechend der Qualifikation der Mitglieder, im Rahmen von teilweise vereinsübergreifenden Dienstplänen.

2.2 Ausbildungsbetrieb

Unser Verein ermöglicht Vereinsmitgliedern die Segelflugausbildung durch ehrenamtliche Vereinsfluglehrer. Die Segelflugausbildung durch den Verein erfolgt auf freiwilliger Basis, im Rahmen der globalen Ausbildungsgenehmigung des BWLV e.V. . Ein Rechtsanspruch auf Ausbildung besteht nicht. Die Ausbildung ist ggf. durch die Flugschüler extern zu ergänzen, z.B. Funksprechzeugnis etc.

2.3 Werkstattbetrieb

Im Rahmen unserer Möglichkeiten werden alle technischen Geräte der Segelfluggruppe gewartet und

Segelflug

ggf. repariert. Die Arbeiten erfolgen auf Anweisung des technischen Personals des LSV, im Rahmen des BWLV e.V. als technischer Betrieb. Die Erbringung von Leistungen im Werkstattbetrieb ist Bestandteil der aktiven Mitgliedschaft.

2.4 Vereinsbetrieb

Die Mitwirkung bei gelegentlichen Arbeitseinsätzen des Gesamtvereins ist Bestandteil der aktiven Mitgliedschaft in der Fachgruppe Segelflug.

3 Flugbetrieb - Grundsätzliches

Vereinsflugbetrieb findet in der Regel im Sommerhalbjahr an Wochenenden und Feiertagen auf dem Heimatflugplatz statt, nach Dienstplan, Internet- Info oder telefonischer Anrufliste, je nach Festlegung zu Saisonbeginn. Im Winterhalbjahr gibt es sporadische Einzelaktionen nach kurzfristiger Absprache, wobei der Werkstattbetrieb Vorrang hat.

Tageweiser Flugbetrieb außerhalb des Heimatflugplatzes ist nach rechtzeitiger vorheriger Vereinbarung mit dem Segelflugreferenten (bei Abwesenheit ein anderes Vorstandsmitglied) möglich und dem Vereinsflugbetrieb untergeordnet.

Transport, Auf- und Abbau sowie Nutzung der technischen Geräte des Vereins erfolgt nur durch eingewiesenes, berechtigtes und geübtes Personal.

Vor dem ersten Start erfolgt eine gründliche Vorflugkontrolle. Die Ruderanschlüsse sind von einem weiteren erfahrenen Piloten zu überprüfen. Im Rahmen der Vorflugkontrolle erfasste Schäden sind vor dem ersten Start auf einer separaten Liste zu notieren, nicht zuletzt aus Haftungsgründen. Mängelertragungen ins Bordbuch bzw. andere offizielle Dokumente erfolgen nur durch technisches Personal.

Sollte ein Flugzeug bzw. technisches Gerät nach Meinung des Prüfenden nicht mehr einsetzbar sein, ist dieses sofort aus dem Betrieb herauszunehmen, sicher zu verwahren und der Segelflugreferent bzw. dessen Stellvertreter zu informieren.

Vor Beginn des Flugbetriebs, alleine oder mit anderen Gruppen, werden Flugleiter & Startleiter festgelegt. Deren organisatorischen Anweisungen ist am Boden Folge zu leisten, soweit es dadurch nicht zu Gefährdungen von Personen und Sachwerten oder Regelverstößen kommt.

Für die vereinsinterne Abwicklung des Flugbetriebs ist der Segelflugreferent oder sein Stellvertreter, zuständig, bei deren Verhinderung der diensthabende Fluglehrer.

Der Segelflugreferent bestimmt, falls erforderlich, die Startreihenfolge der Piloten und nimmt die Einteilung der Windenfahrer vor. Ebenso werden von ihm Fahrer des Seilrückholfahrzeuges und die Startschreiber eingeteilt.

Die Einteilung der Flugschüler erfolgt durch den diensthabenden Vereinsfluglehrer in Absprache mit dem Segelflugreferenten.

Für jeden Tag Flugbetrieb ist immer eine Startliste zu führen und sofort in den dafür vorgesehenen Ordnern abzulegen.

Es wird stets mit Rettungsfallschirmen geflogen, sofern nicht konkrete physische Gründe dagegen sprechen.

Personen, die sich nicht 100 % anschnallen können, die Steuerelemente nicht vollständig bedienen können bzw. mit dem Kopf gegen die Haube stoßen, dürfen mit dem jeweiligen LFZ nicht starten.

Ist ein Pilot seit 6 Monaten nicht mehr geflogen, ist zuerst ein Sicherheitsstart mit einem Fluglehrer durchzuführen. Ein Überprüfungsstart zu Saisonbeginn ist ebenfalls üblich nach längerer Winterpause.

Jeder Luftfahrerscheininhaber prüft vor dem Start, ob die Mindestbedingungen für seine Flugscheingültigkeit erfüllt sind.

Für die Benutzung von Vereinssegelflugzeugen sind bestimmte fliegerische Mindestanforderungen gefordert, siehe Anlage. Bei Einweisungen auf ein neues Muster ist die Einweisung eines Fluglehrers des LSV sowie Zustimmung des Segelflugreferenten erforderlich.

Gastflüge dürfen nur von Piloten durchgeführt werden, die mindestens 18 Jahre alt sind und vom Segelflugreferenten hierzu ermächtigt wurden.

Vor Doppelsitzerstarts mit 2 Luftfahrerscheininhabern ist der verantwortliche Pilot zu benennen und in die Startliste einzutragen. Dieser wird auch mit den Gebühren belastet.

Das Bordbuch wird stets vom letzten Piloten eines LFZ bei Ende des Flugbetriebs täglich geführt und unterschrieben; andernfalls sind je Fehltag 10,- € Erinnerungsgebühr zu entrichten. Der letzte Pilot ist verantwortlich für Reinigung, Abbau, Unterbringung des LFZ samt Anhänger und Zubehör.

Desgleichen gilt für den letzten Windenfahrer eines Tages.

Bei Verstößen gegen geltendes Luftrecht, vereinsinterne Bestimmungen sowie begründeten Zweifeln an den fliegerischen Fähigkeiten eines Mitgliedes, kann der Segelflugreferent, Flugleiter oder ein Fluglehrer Flugverbot erteilen bzw. Trainingsflüge mit einem Fluglehrer anordnen.

Kooperationen mit anderen Vereinen

Es gelten die jeweiligen Bestimmungen des LFZ- Halters bei Nutzung eines vereinsfremden LFZ. Darüber hinaus gelten die Bestimmungen des Kooperationsvertrags.

Urlaub mit Vereinssegelflugzeugen

Jedes geübte Mitglied der Fachgruppe Segelflug mit gültigem Luftfahrerschein kann auf Antrag das Fluggerät auch außerhalb des Vereinsflugbetriebes benutzen. Die Abwesenheit soll 2 Wochenenden nicht überschreiten.

Eine Zusage erfolgt in Abhängigkeit vom Bedarf am Heimatflugplatz. Der Vereinsflugbetrieb hat im Zweifelsfall Vorrang. Es ist rechtzeitig vor Urlaubsantritt die Zustimmung des Segelflugreferenten einzuholen. Eine Liste der mitgeführten Gegenstände, der Teilnehmer und einer vollständigen Notfalladresse (Urlaubsort mit dortiger Tel. Nr. (am Flugplatz)) ist dem Segelflugreferenten vor der Abreise zu übergeben.

Am Tag der Rückkehr sind alle Gerätschaften an ihrem Bestimmungsort einzubringen, der Segelflugreferent oder sein Stellvertreter zu informieren und die vollständige Startliste zu übergeben.

Segelflug

Vereinseigene Winde

Die Winde wird ausschließlich von ausgewiesenen Personen bewegt, Schlepps nur durch geübte Personen mit Windenfahrerberechtigung. Ungeübte Windenfahrer machen vor eigenständiger Dienstaufnahme einige Schlepps mit einem geübten Windenfahrer. Kontrolle vor dem ersten Schlepp gemäß Handbuch sowie Aufstellung und Betrieb gemäß SBO bzw. Handbuch sind obligatorisch.

Nach Betriebsende ist das Windenbuch zu führen.

Vereinseigener Seilwagen

Bewegung nur durch ausgewiesene Personen, gilt auch für Führerscheininhaber (Verhalten am Flugplatz). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h, soweit nicht niedriger in Flugplatzbetriebsordnung definiert.

Schadensmeldungen

Unbedingt auch scheinbar unwichtige Mängel einem Verantwortlichen melden.
Es könnte die Sicherheit des nächsten davon abhängen.

4 Aufwendungen Sparte Segelflug

Die Aufwendungen für die Sparte Segelflug inklusive der Kosten für die Nutzung der Vereinsflugzeuge sind der jeweils gültigen Gebührenordnung des LSV Hohenasperg zu entnehmen und wurden auf Empfehlung der Vorstandssitzung aus den Segelflugbestimmungen entfernt.

5. Arbeitsleistungen von Mitgliedern der Fachgruppe Segelflug

5.1. Soll - Arbeitsstunden

Um Gerätschaften und Infrastruktur zu erhalten und zu pflegen, wie auch zur Schaffung zusätzlicher Werte, erfordert die Mitgliedschaft von jedem Mitglied Arbeitsleistungen.

Als Arbeitsstunden werden alle Stunden angerechnet, die dazu dienen, Sach- oder Vermögenswerte des Vereins zu schaffen oder zu erhalten.

Nicht anrechenbar sind Tätigkeiten im Rahmen des Flugbetriebs. Diese sind selbstverständlich immer gemäß Einteilungen im Rahmen des Zweckbetriebs zu erbringen. Ausgenommen sind Fluglehrer und Flugleiter.

Der Abrechnungszeitraum für die Arbeitsstunden bei Segelflug beginnt am 01.04. eines Jahres und endet am 31.03. des Folgejahres. Etwaige Ausgleichzahlungen werden ab dem 01.04. des Folgejahres fällig, es sei denn, der Betroffene fliegt nicht mit Vereinsflugzeugen.

Die Arbeitsstunden werden nach der in der Werkstatt aushängenden Liste ermittelt. Die Eintragungen in diese Liste erfolgen durch die Werkstattleiter, den Segelflugreferent, oder deren Stellvertreter.

Arbeitsstundenguthaben verfallen nicht, kumulieren sich, sind nicht auszahlbar und verfallen beim Erlöschen der Mitgliedschaft.

Leistungen von Familienangehörigen oder vereinsfremden Helfern zugunsten eines Mitglieds werden dem Mitglied angerechnet.

Eine Übertragung von Arbeitsstundenguthaben bei Fehlstunden ist nur zwischen Familienangehörigen innerhalb des Vereins zulässig.

Grundsätzlich sind mindestens 50 Arbeitsstunden im Abrechnungszeitraum zu leisten. Die Arbeitsleistungen im Rahmen von Vorstandstätigkeiten werden pauschal mit 50 h je Vorstandsposten angerechnet. Darüber hinausgehende Tätigkeiten werden normal angerechnet.

Personen über 65 Jahren Alter und mindestens zehnjähriger Vereinsmitgliedschaft sind befreit von der Erbringung der Mindestarbeitsstunden. Sonst beginnt die altersbedingte Befreiung mit dem 70. Lebensjahr.

Je Fehlstunde sind 8,- € zu entrichten, die über die Fachgruppe abgerechnet werden.

Ist ein Mitglied während des Abrechnungszeitraums aus triftigem Grund an der Ableistung von Arbeitsstunden verhindert, kann der Segelflugreferent auf Antrag eine Sonderregelung treffen. Triftige Gründe sind z.B. Krankheit, Lehrgang, Auslandsaufenthalt.

Anlage 1 Nutzungsbedingungen für Vereinssegelflugzeuge

ASK 21

Mindestbedingungen jährlich

5 Starts in der letzten 12 Monaten oder eine erneute Einweisung durch einen Einweisungsberechtigten. (siehe 6.8)

Einweisung

durch Vereinsfluglehrer oder vom Verein anerkannten fremden Fluglehrern

ASW 24

Mindestbedingungen jährlich

10 Starts in den letzten 12 Monaten auf vergleichbarem Segelflugzeug oder eine erneute Einweisung durch einen Einweisungsberechtigten. (siehe 6.8)

Einweisung

1. Gültiger Segelflugschein
2. Einweisung durch Vereinsfluglehrer oder vom Verein anerkannten fremden Fluglehrer.
Einweisungen in Absprache mit dem Segelflugreferenten.

DISCUS BT

Nutzung ohne Motor

1. Motor ausfahren ist für Pilot technisch dauerhaft verhindert.
2. Mindestens C- Prüfung, vereinsintern abgelegt
3. 10 Starts in den letzten 12 Monaten auf vergleichbarem Segelflugzeug oder eine erneute Einweisung durch einen Einweisungsberechtigten. (siehe 6.8)

Nutzung mit Motor

1. Dreimalige Motornutzung in den letzten 12 Monaten oder eine erneute Einweisung durch einen Einweisungsberechtigten. (siehe 6.8)
2. Keine Motornutzung direkt aus der Winde heraus
3. Keine Motorausfahrt unterhalb 400 m GND
4. Motorausfahrt in Flugplatznähe ohne Lärmbelästigung von Anwohnern

Segelflug

5. Die Motorlaufzeit sollte min. 3 min. betragen (Motorschutz).
6. Tanken und Nachfüllen durch Verbraucher sofort nach dem Flug auf dessen Kosten. Im Nutzungsentgelt sind keine Kraftstoffkosten enthalten.
7. In den Benzinkanistern befindet sich IMMER fertig gemischter Kraftstoff.
Der Verursacher haftet für einen Motorschaden infolge Fehlbetankung!
8. Der Motor bleibt immer eingebaut, außer zu Wartungs- und Reparaturzwecken.

Ersteinweisung in die Turbo Benutzung

1. Gültiger Segelflugschein
2. 3 Starts innerhalb 90 Tage zuvor auf diesem LFZ
3. Einweisung durch Vereinsfluglehrer oder vom Verein anerkannten fremden Fluglehrer.
Einweisungen erfolgen in Absprache mit dem Segelflugreferenten
4. Mindestens fünfmalige Motorausfahrt und Motorstart im Flug.

Anlage 2 Segelflugbetrieb – Alltägliches (Mini - Knigge)

Es sind hier einige der allen Segelfliegern geläufigen Gepflogenheiten und Abläufe zusammengefasst, wie auch Besonderheiten aufgrund der Lage des Stammflugplatzes.

Unklarheiten, Probleme

Bei Unsicherheiten unbedingt routinierte Personen fragen! Die einzige dumme Frage ist die, die nicht gestellt wurde vor einem vermeidbaren Drama.

Flugzeugaufbau- bzw. -abbau allgemein

Grundsätzlich niemals in Hektik. Notfalls wird das Flugzeug bei Regen nass wie auch die Piloten. In der Regel kann vorher rechtzeitig gelandet werden.

Transportanhänger

Jeder ist etwas anders konzipiert, deshalb erst überlegen, dann auf- / abbauen. Grundsätzlich werden beim Abbau immer die Flächen zuerst in den Anhänger geschoben, sonst können schwere Beschädigungen durch Kollisionen entstehen.

ASK 21

Heckklappe liegt auf dem Boden zum Be- / Entladen.
Rumpf weit herausziehen.

ASW 24

Heckklappe zeigt senkrecht nach unten und stützt den Anhänger ab.

Discus BT

Zusatzstütze unter Deichsel?
Haube kann an mehreren Störkanten zerschlagen werden:
Flächenwagen rechts, Fläche rechts und Anhängerrahmen!

Flugzeugmontage / -demontage

Nur der Montageleitende (montiert die Hauptbolzen) allein gibt die Kommandos.

- Die Flächenbewegungen an den Tragflächenenden zur Bolzenzentrierungen sind minimal, im Zentimeterbereich. Es darf keinesfalls Gewalt angewendet werden.
- Beim Einfädeln der Rudergestänge in den Rumpf ist besondere Umsicht erforderlich.
- Noch Werkzeuge in der Hosentasche?
- Bei Wind langen mehrere Personen hin, auch bei Flächenbewegungen im Anhänger.
- Die Rumpf- Flächenübergänge werden immer abgeklebt vor dem ersten Start, desgleichen gilt für Winglets.
- Sicherheits - Check der Ruderanschlüsse durch zweite Person!

Flugzeugbewegung am Boden

Die Haube ist immer geschlossen, alle Riegel sind zu. Die Haube kann sonst durch Verspannungen reißen.

Manuelle Bewegungen am Boden

Niemals ganz außen an den Tragflächenenden schieben, sondern möglichst nahe am Rumpf.
Niemals an irgendwelchen Rudern schieben oder ziehen.

Ziehen des LFZ mit dem Auto

Nur im Schrittempo fahren. In abschüssigem / welligem Gelände und auf Asphalt immer zu zweit am Flugzeug, um bremsen zu können.

Abstellen der Flugzeuge am Boden

Die Tragflächen sind kein Sitzplatz.
Flugzeug so abstellen, dass es auch bei Bewegung des Flugzeugs z.B. durch Wind zu keiner Berührung mit anderen Störkanten kommen kann.

Haube

Bei längeren Pausen unbedingt den Haubenbezug verwenden. Niemals die Haube offen stehen lassen, Gefahr durch Brand & Böen. Die Haube nicht am Sichtfenster öffnen oder schließen, vor dem Schließen kontrollieren, dass kein Gurtzeug aus dem Cockpit heraushängt und das Mikrofon nicht an der Haube scheuert.

Parken bei starkem Wind

Eine Fläche gegen den Wind, beschwert mit einem Reifen etc., Kuller entfernen.

Abstellung bei Regenpause

Bremsklappen ganz einfahren und verriegeln, Lüftungsfenster ganz schließen, Fallschirme rechtzeitig ins Haus / Auto bringen, Flugzeuge sichern.

Spornkuller

Niemals zu stramm, mit Gewalt schließen, sonst sind Laminatschäden möglich.
Nicht am Höhenleitwerk den Rumpf anheben.

Fallschirme

Grundsätzlich nicht auf den Boden oder die Tragfläche legen, auch nicht im Sack. Fallschirmsäcke immer schließen, auch leere.

Fliegen

Wir tragen stets Kopfbedeckung und diese ohne Metallbeschläge

- Vollbremsungen bei der Einsitzerlandung geben hässliche Kratzer im Rumpf
- Wir landen rechtzeitig vor oder deutlich nach einem Gewitter

Besonderheiten im Stuttgarter Raum

- Luftraum - Höhenstaffelungen für Segelflug nahe Pattonville beachten
- Sektoren um Stuttgart herum siehe Publikationen des Arbeitskreises „Sektoren“

Außenlandung

- In Flugplatznähe die Felder vom Boden aus vorab mal anschauen
- Für den Fall präpariert sein, d.h. gelegentlich den Ablauf gedanklich durchspielen:
Rechtzeitig entscheiden, Platzrundeneinteilung, Windrichtung, Geländeform, -bewuchs u.v.m.,
siehe einschlägige Literatur

Ende des Flugbetriebs

- Die Flugzeuge werden immer gereinigt; beginnend mit der Haube
- Auch der Schmutz unter dem Rumpf, hinter dem Rad ist zu entfernen
- Wenn nötig, sind auch die Klebebandreste zu entfernen

Unten am Discus Rumpf befindet sich i.d.R. Öl. Es ist unbedingt zu vermeiden, dass dieses in das Leder / den Schwamm gelangt, und damit bei der nächsten Reinigung dann auf Haube und übrige Flächen aufgetragen werden.

Einhalten

Das Kommando soll die Person am Flächenende übernehmen. Wer sich nicht sicher ist, soll jemand anderem den Platz überlassen, beobachten und helfen.

Ein Hallenplan, falls vorhanden, sollte unbedingt eingehalten werden. Es ist besser, auf ein fehlendes Flugzeug zu warten, als später unter verzweifelten Bemühungen, mit wackeligen Hilfskonstruktionen doch noch alles "reinzubringen".

Straßentransport der Anhänger

- Flugzeug immer korrekt und komplett mit Zubehör verpacken, auch für "nur ein paar Meter".
- Reifendruck der Anhänger in Ordnung?
- Anhänger abgeschlossen?
- Darf der Anhänger mit diesem KFZ gezogen werden?

Anlage 3 **Änderungsübersicht**

Das vorausgehende Dokument ist eine vollständige Neufassung unter Einarbeitung folgender Dokumente:

1. *SF Bestimmungen (mit den Änderungen gemäß der Mitgliederversammlung vom 17.04.1998, gültig ab 01.01.1999); zweite historisch bekannte Fassung.*
2. *Anpassung der Fluggebühren an Kooperationspartner Korntal. Verabschiedet bei Fachgruppenversammlung Segelflug am 12.03.2001*

Änderungsindex ab 2004

Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die Übersicht über erhebliche Änderungen. Ein inhaltlicher Vergleich erfolgt durch den Interessenten mittels Vorgängerdokument.

	Vorgang	Betreff	Änderungs-Datum	Beschluss - Gremium	Beschluss-Datum
2.XX	Streichung Änderung Änderung Erhöhung Minderung	Entfall BSF Fluggeb. passiv Arbeitsjahr Windenstarts Pattonville Startpauschale	01.11.04	Fachgruppen-Versammlung	08.11.04
3.0	Überarbeitung Präzisierung	Neufassung der SF- Bestimmungen Arbeitsbefreiung - Senioren	11.11.04	Fachgruppen-Versammlung	
3.1	Präzisierung	Nutzungsbedingungen; Gebühren für Flugschüler	27.02.05	Fachgruppen-Versammlung	28.02.05
3.2	Neueinführung	Spartenbeiträge	16.04.05	Hauptver-sammlung	08.04.05
3.3	Einführung Änderung Statusänderung	10,- € Bordbuchfehleintrag Arbeitsjahr Segelflug Aufwendungen Segelflug	05.02.07	Fachgruppen-Versammlung & Hauptvers. 2007	05.02.07
3.4	Änderung	Anpassung der Gebühren	28.02.2009	Fachgruppen-Versammlung & Hauptvers. 2009	
3.5	Änderung	Streichung der Aufwendungen Segelflug mit Verweis auf die gültige Gebührenordnung	25.07.2009		
