



Das kleine
„VEREINSHANDBUCH“
Version 1.5



Inhalt

- 1.) Vorwort
- 2.) Allgemeines
- 3.) Vor dem Flugbetrieb
- 4.) Der Flugbetrieb
- 5.) Nach dem Flugbetrieb
- 6.) Flugzeuge nach dem Flugbetrieb
- 7.) Die Winde, der Lepo und der Startwagen
- 8.) Voraussetzungen für die Flugzeuge
- 9.) Überprüfungsstarts
- 10.) Schnupperstarts
- 11.) Kunstflug
- 12.) Chartern von Flugzeugen



1. Vorwort

Dieses „kleine Vereinshandbuch“ soll helfen einige Abläufe und Regelungen in der Segelfluggruppe Telgte e.V. durchschaubar zu machen und so besonderes neuen Mitgliedern den Einstieg in den Verein zu erleichtern aber gleichermaßen auch den „alten“ Mitgliedern diese wieder in das Gedächtnis zu rufen.

Selbstverständlichkeiten wie z.B. „gelandeten Flugzeugen wird geholfen aus dem Landefeld zu kommen“ werden hier nicht extra erwähnt.

Es besteht keine Garantie auf die Vollständigkeit dieses Textes!



2. Allgemeines

- Jedes Mitglied ist dazu verpflichtet die notwendigen Voraussetzungen für den Flugbetrieb einzuhalten!

D.h. z.B. Tauglichkeiten, Voraussetzungen zur Erhalt der Lizenz und andere Begebenheiten liegen in der Eigenverantwortung des entsprechenden Mitgliedes.

- Verantwortungsvoller Umgang mit Personen, mit dem Fluggerät und dem sonstigen Vereinsmaterial ist selbstverständlich.



3. Vor dem Flugbetrieb

- Das Ausschachteln aus der Halle ist nur mit Hilfe eines Scheinpiloten erlaubt!
- Die Flugzeuge müssen komplett ausgerüstet werden (Batterie, Bordbuch, Fallschirme, Flughandbuch etc.).
- Die Flugzeuge sind entsprechend der Checklisten zu prüfen (Schüler tun dieses unter Aufsicht bzw. Absprache eines Fluglehrers).
- Die Winde ist entsprechend der Checkliste vom Windenfahrer zu prüfen.
- Der Lepo wird überprüft auf: Kraftstoff, Öl, Kühlwasser & optisch der Reifendruck
- Der Startwagen wird überprüft auf: Kraftstoff und optisch der Reifendruck.
- Startlisten, Bodenstation, zweites Gurtzeug, Bleigewichte oder ähnliche Dinge werden mit zum Start genommen.



4. Der Flugbetrieb

- Das Telefon wird von ausgewiesenen Mitgliedern benutzt. Zur Einweisung berechtigt sind Fluglehrer und Scheinpiloten und erfahrene Schüler.
- Gelandete Flugzeuge werden unverzüglich aus dem Landefeld geholt und die Startliste wird sofort geschrieben.
- Die Funktion des Startleiters wird von Scheinpiloten oder Schülern mit entsprechender Erfahrung wahrgenommen. Ein Startleiter ist immer erforderlich!
- Das Einklinken am Flugzeug oder der Seilfallschirme wird von ausgewiesenen Mitgliedern vorgenommen. Zur Einweisung berechtigt sind Fluglehrer, Scheinpiloten und erfahrene Schüler.
- Die aktuelle SBO (Segelflugbetriebsordnung) muss, den am Flugbetrieb beteiligten Personen, in den relevanten Punkten bekannt sein.
- Die aktuelle Flugplatzbetriebsordnung muss, den am Flugbetrieb beteiligten Personen, in den relevanten Punkten bekannt sein.



5. Nach dem Flugbetrieb

- Das Einschachteln in die Halle ist nur mit einem Scheinpiloten erlaubt!
- Die Flugzeuge müssen ausgeräumt werden (Batterie, Bordbuch, Müll etc.).
- Die Flugzeuge werden gewaschen und gründlich gereinigt und bei entsprechender Witterung mit Flächen- und Außenbezügen versehen.
- Die Bordbücher werden am gleichen Tag geschrieben.
- Die Batterien werden an die Ladegeräte angeschlossen.
- Die Winde, der Lepo und der Startwagen werden ausgeräumt und ggf. gereinigt.
- Startlisten, zweites Gurtzeug oder ähnlich werden an den dafür vorgesehenen Platz gelegt.
- Bei Unregelmäßigkeiten und Verdacht auf Beschädigungen muss der Werkstatteiter umgehend informiert werden und im Flugzeug ein Hinweisschild „UNKLAR“ angebracht werden! Beschädigungen können leider vorkommen und es ist wichtig diese Informationen weiterzugeben. Niemand wird für evtl. selbst verschuldete Beschädigungen bestraft!



6. Flugzeuge nach dem Flugbetrieb

- Für nicht vernünftig gereinigte Segelflugzeuge wird dem letzten Piloten (laut Eintrag im Bordbuch) eine Gebühr von **10€** berechnet (dazu gehören Rumpfunterseite sowie Hauben wenn nötig und das Cockpit)
- Bei entsprechender Witterung müssen Flächenbezüge bei der ASK 21 und der ASK 23 verwendet werden. Bei Nichtbeachtung wird dem letzten Piloten (laut Eintrag im Bordbuch) eine Gebühr von **10€** berechnet.
- Für ein nicht geführtes oder unsauber geführtes Bordbuch wird dem letzten Piloten (laut Eintrag im Bordbuch) eine Gebühr von **10€** berechnet (bei nicht geführtem Bordbuch wird z.B. an Hand der Startliste oder Loggerschriebs der entsprechende Pilot ermittelt).
- Für fehlende Logger, Compaq, Batterien oder sonstige fehlende Teile (die womöglich mit nach Hause genommen worden sind) wird dem letzten Piloten laut Eintrag im Bordbuch) eine Gebühr von **10€** berechnet.



7. Die Winde, der Lepo und der Startwagen

- Die Winde wird nur von ausgebildeten Windenfahrern betrieben. Zur Ausbildung berechtigt sind die Windenfahrer, die auf dem Windendienstplan unterstrichen sind.
- Es gilt die Windenfahrerbestimmung des DAeC.
- Der Lepo wird nur von ausgewiesenen Vereinsmitgliedern gefahren. Zur Einweisung berechtigt sind Fluglehrer und Scheinpiloten mit einem Führerschein.
- Der Startwagen wird nur von ausgewiesenen Vereinsmitgliedern gefahren. Zur Einweisung berechtigt sind Fluglehrer und Scheinpiloten mit einem Führerschein.



8. Generelle Voraussetzungen für die Flugzeuge

Für das Fliegen aller Vereinsflugzeuge ist eine ausführliche Einweisung, durch einen Vereinsfluglehrer, auf das jeweilige Muster nötig. Diese sollte, neben den Hinweisen auf die Flugeigenschaften, auch eine Auf- und Abrüsteinweisung enthalten, sowie eine Einweisung in die Instrumente.

8.1 Generelle Überlandflugvoraussetzungen

- Eine praktische Überlandeinweisung, durch einen Vereinsfluglehrer, muss durchgeführt worden sein.
- Eine (ECHTE) Außenlandung muss (z.B. im Rahmen der Ausbildung) durchgeführt worden sein.
- Ein Flug von mind. **5 Stunden** Flugzeit am Stück.
- Ein Windenfahrerschein muss vorhanden sein.
- Für die Wettbewerbsteilnahme müssen mindestens **drei** Überlandflüge, von denen mindestens ein erfolgreicher Überlandflug über **mind. 100km** (mit Anmeldung), auf dem entsprechenden Muster durchgeführt worden sein, und die Zustimmung des Vorstandes ist erforderlich.



-
- Bei Überlandflügen innerhalb der Woche bzw. außerhalb des regulären Flugbetriebes muss mind. ein Vorstandsmitglied persönlich informiert werden (vor und nach dem Flug).
 - Ein fachkundiger und eingewiesener Rückholer muss vorhanden bzw. organisiert sein.

8.2 Flugzeugbezogene Voraussetzungen

ASK 21 (D-8460, PM)

- Für den Überland- oder Wettbewerbsflug muss der Scheininhaber über mindestens **50 Flugstunden** nach Scheinerwerb verfügen und eine Gesamtstreckenflugerfahrung von mehr als **500km** nachweisen können.
- Der Überlandflug an Schulungstagen ist für Scheinpiloten nur nach Absprache mit dem Fluglehrer zulässig (Schulung geht vor).
- Gesetzliche Vorgaben, für die Durchführung von Schnupperstarts sind, gemäß den gültigen Vorgaben, einzuhalten.



ASK 23 (D-5073, TE)

- Siehe 8.1
- Sonst gelten keine besonderen Bedingungen.

Discus b (D-7076, TM)

- Ein Windenfahrerschein ist Voraussetzung.
- Der Pilot muss über mindestens **30 Flugstunden** verfügen, von denen mindestens **15 Flugstunden** einsitzig geflogen wurden.
- Der Pilot muss mindestens **30** einsitzige Starts absolviert haben.
- Für den Überlandflug muss der Scheininhaber über mindestens **5 Flugstunden** nach Scheinerwerb auf dem Discus b verfügen.
- Für den Überlandflug muss ein erfolgreicher Streckenflug von **mind. 100km** mit der ASK 23 oder ähnlichem Muster nachweisbar sein.
- Für den Wettbewerbsflug muss der Scheininhaber über mindestens **10 Flugstunden** nach Scheinerwerb auf dem Discus b verfügen.



DuoDiscus XLT (D-KBST, ST)

- Ein Windenfahrerschein ist Voraussetzung.
- Ein Segelflugschein ist Voraussetzung (außer bei Flügen mit Fluglehrer)
- Die Typengebühr für Schüler wird erst mit dem vierten Start auf dem Duo Discus XLT fällig.
- Der Scheininhaber muss über mindestens **50 Flugstunden** nach Scheinerwerb verfügen, wovon mind. 50% auf Vereinsflugzeugen absolviert worden sind.
- Der Scheininhaber muss mindestens **25 Starts** nach Scheinerwerb absolviert haben.
- Für den Überland- oder Wettbewerbsflug muss der Scheininhaber einen erfolgreichen Streckenflug von mind. **200km** mit dem Discus b oder ähnlichem Muster nachweisen.
- Für den Überland- oder Wettbewerbsflug muss der Scheininhaber über mindestens **5 Flugstunden nach Scheinerwerb** auf dem Vereins-Duo Discus XLT verfügen.
- Eine Einweisung in die Motorbedienung ist erforderlich. Der Startvorgang und der Einklappvorgang muss mind. **2 Mal** mit einem Fluglehrer, oder einer einweisungsberechtig-



ten Person (Stephan Uhkötter, Tim Krampe, Florian Giesen, Rolf Bieckmann), durchgeführt worden sein (dieses soll in der Startliste bestätigt werden). *Dabei ist darauf zu achten die Lärmbelastung möglichst zu reduzieren. D.h. am Besten einen F-Schlepp auf mind. 600m machen, um dann von dort aus die Motorbedienung zu üben.*

- Der Motor ist nur zur angedachten Benutzung zu benutzen. „Mal eben hochschrauben“ und direkt wieder landen ist nicht Sinn der Sache.
- Mind. eine Landung mit simuliertem ausgefahrenem Triebwerk (Sinken mit Bremsklappen simulieren) sollte mit Fluglehrer am Flugplatz durchgeführt werden.
- Gesetzliche Vorgaben, für die Durchführung von Schnupperstarts sind, gemäß den gültigen Vorgaben, einzuhalten.
- F-Schlepp´s sind nur hinter ausreichend motorisierten E-Klasse-Flugzeugen und entsprechenden UL´s (Achtung! max. Schleppmasse des Schleppflugzeuges beachten!) erlaubt. Für ausreichend befunden wurde, Stand 09.2015, der UL vom Typ C42 Bison, jedoch nicht die TL96 Sting!



-
- F-Schlepp´s sollen – wenn möglich – von einer befestigten Bahn aus erfolgen (Ausnahme bei entsprechenden Schleppflugzeugen)



Leitfaden und Checkliste zur Einweisung und Bedienung in den/des DuoDiscus XLT (D-KBST, ST)

Dieser Leitfaden entbindet die Piloten nicht von der Pflicht vor ihrer Einweisung, spätestens vor dem 1. Start mit dem Flugzeug, das Betriebshandbuch zu studieren!

1. Theoretische Einweisung:

1.1 Kein Kunstflug (Trudeln, Looping etc.)

1.1.1 Kunstflug ist nur mit ausgebautem Motor möglich!

1.2 Unterschiede zu anderen Flugzeugen:

1.2.1 Größeres und höheres Fahrwerk

Größerer Anstellwinkel beim Starten und Landen

1.2.2, „Landeklappen“

Fahren nur in Verbindung mit den Bremsklappen aus = ca. 10km/h geringere Aufsetzgeschwindigkeit (nicht zu verwechseln mit der Anfluggeschwindigkeit!)

1.3 Motor Benötigt für den Betrieb ein Benzin/Öl-Gemisch und Strom

1.3.1 Benzin/Öl-Gemisch

Wird gemischt im Verhältnis **1:30**



1.3.2 Nach dem Flugbetrieb

Wird grundsätzlich der Tank befüllt, bis er voll ist!

1.3.3 Für die Stromversorgung des Motors

Ist ausschließlich die Motorbatterie zuständig

1.4 Stromkreislauf des Duo's

1.4.1 Eine Motorbatterie

1.4.2 Die **Zündung** ist magnetisch = kein Strombedarf

1.4.3 Es gibt weiter **zwei Avionikbatterien** im Fußraum vor dem Hintersitz und **eine Avionikbatterie** im Leitwerk. Falls alle Avionikbatterien ausfallen, kann das Bordnetz auf die Motorbatterie geschaltet werden, jedoch nicht umgekehrt

1.4.4 Die **Avionikbatterien** (verbleiben im Flugzeug)

werden nach dem Flugbetrieb **immer** an die Ladegeräte angeschlossen.

1.4.5 Die **Motorbatterie** (verbleibt im Flugzeug) wird nach dem Flugbetrieb **immer** an das Ladegerät angeschlossen.

1.4.6 Es gibt für **alle Batterien** ein Ladekabel!



2. Bodeneinweisung:

2.1 Flugzeugkontrolle am Boden nach Checkliste

2.2 LX-Gerät nicht über den Hauptschalter ausschalten!

2.3 Wasserablasshebel muss auf „ZU“ stehen.

2.4 Motorkontrolle und –Bedienung am Boden

2.4.1 Benzinhahn steht immer in der Position „AUF“.

2.4.2 Motorbedienwahlschalter in Stellung „VORNE“

Umschalten nur immer in den Endstellungen des Motors „AUS“ oder „EIN“ **(Im Flug nur in der eingefahrenen Position!)**

2.4.3 Motor zur Kontrolle ausfahren

Hierzu nur den Schalter „Handbetrieb“ nutzen bis Endschalter in der Position „AUSGEFAHREN“ grün leuchtet. In der manuellen Funktion bleibt die Benzinpumpe aus!

2.4.4 Drainventil betätigen

2.4.5 Sichtkontrolle des Motorkastens, Kabel etc.

2.4.6 Stahlseil prüfen

2.4.7 Zündkerzen sind hängend eingebaut

Stecker auf festen Sitz prüfen

2.4.8 Dekompression prüfen



2.4.9 Propeller mittels Sichtkontrolle prüfen. Fällt der Propeller automatisch in die senkrechte Position?

2.5 Tankstelle, Mischungsverhältnis und Betanken

2.5.1 Einweisungsberechtigt sind:

Florian Giesen, Tim Krampe, Michael Otremba, Rolf Bieckmann, Stephan Uhkötter

2.5.2 Es befinden sich zwei **10 Ltr.-Kanister** im Spind (Schlüssel befindet sich am Anhängerschlüssel)

2.5.3 In diesen Kanistern befindet sich **ausschließlich** fertiges Gemisch

2.5.4 Ein **Messbecher** zum Mischen

2.5.5 Nach dem Tanken muss **mind. ein Kanister** mit fertigem Gemisch vorhanden sein.

2.5.6 Mischverhältnis 1:30 herstellen

2.5.6.1 2-Takt-Öl (nur nach Vorgabe des Handbuchs!) bis zur Markierung in den Messbecher einfüllen, dann

2.5.6.2 AVGAS (Konto KAEZ) in den leeren Kanister füllen (bis dieser voll ist)

2.5.6.3 Kanister gut verschließen



2.5.6.4 Kanister und Messbecher zurück stellen

2.5.6.5 Eintragungen in das Tankbuch vornehmen

2.5.7 Betanken des Duo's (grundsätzlich bei eingefahrenem Motor!)

2.5.7.1 Hauptschalter „AN“

ILEC Motorbedienelement zeigt den Tankinhalt in Litern

2.5.7.2 Tankschlauch (befindet sich im Spind)

An Befüllventil (in Höhe der linken vorderen Querkraftstrebe) mit Bajonettverschluss anschließen.

2.5.7.3 Geruchsverschluss entfernen und mit Messingrohr beschwertes Ende in den Kanister stecken.

2.5.7.4 Tankkippschalter befindet sich vor dem Befüllventil, durch Hochziehen entriegeln und einschalten.

2.5.7.5 Tankanzeige am ILEC beobachten.

Ab der Anzeige 16 Ltr. (max. Inhalt) Überlaufgefäß und dazugehörigen Schlauch im Gepäckraum beobachten.

Sobald Blasen in diesem Schlauch sichtbar werden, ist der Tank **VOLL** - Tankkippschalter entriegeln und ausschalten.

2.5.7.6 Benzinschlauch aus dem Kanister nehmen und



hoch halten. Zum Leeren des Schlauchs Tankkippschalter nochmals anschalten bis der Schlauch leer ist. Tankkippschalter ausschalten. **Achtung!** Schalter immer erst durch Hochziehen entriegeln!

2.5.7.7 Geruchsverschluss wieder auf Tankschlauch stecken und zurück in den Spind legen

2.5.7.8 Füllmenge in das Tankbuch eintragen

2.6 Fliegerlager

Es wird eine Person bestimmt, die sich um das Mischen von Sprit kümmert und dafür verantwortlich ist.

2.7 Wettbewerbe, Wandersegelflug etc.

Die, den Antrag für das Flugzeug stellende Person, hat die volle Verantwortung für das ordnungsgemäße Mischen des Sprits.



9. Überprüfungstarts

- Zu Beginn eines jeden Jahres müssen Scheininhaber einen Überprüfungstart in **jeder Startart** absolvieren. Dabei ist es unerheblich ob es sich um „erfahrene“ oder „unerfahrene“ Piloten handelt.
- Mitglieder mit Privatflugzeugen müssen, wenn sie Vereinsflugzeuge nutzen wollen, oben stehende Überprüfungstarts absolvieren.
- Fluglehrer sind berechtigt das Flugbuch zu prüfen, ob die nötigen Bedingungen für das selbstverantwortliche Führen von Segelflugzeugen vorhanden sind, und können dieses auf Vereinsflugzeugen unterbinden falls diese nicht nachgewiesen werden können.
- Überprüfungstarts von vereinsfremden Mitgliedern auf vereinseigenen Flugzeugen sind nur mit Vereinsfluglehrern zulässig.



10. Schnupperstarts

- Gesetzlich vorgeschriebene Bedingungen müssen eingehalten werden (z.B. 90-Tage-Regel).
- Minderjährige Schnupperer benötigen eine schriftliche Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten.
- Die Maximaldauer von Schnupperstarts beträgt bei Windenstarts **max. 15 Min.** und bei F-Schlepps **max. 30 Min.** (mit Absprache des diensthabenden Fluglehrers sind auch andere Zeiten möglich). Jedoch soll die Schulung möglichst wenig gestört werden.
- Schnupperstarts werden dem Piloten in Rechnung gestellt (d.h. der Pilot behält die Vergütung für sich / Windenstart 30€ F500m 55€ F800m 85€).
- Dem Startschreiber der Schleppmaschine ist mitzuteilen ob es sich um einen Schnupperstart mittels Gutschein handelt – StammNr 14588.



11. Kunstflug

- Gesetzlich vorgeschriebene Bedingungen müssen eingehalten werden.
- Kunstflug mit Schnupperfliegern bzw. Gästen ist untersagt.
- Kunstflug mit vereinsangehörigen Minderjährigen ist nur mit einer schriftlichen Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten gestattet.



12. Chartern von Flugzeugen

Flugzeuge die nach Wettbewerben oder sonstigen "Ausleihzeiten" wieder nach Hause kommen, müssen spätestens zum nächsten Flugtag (am Morgen):

- Vernünftig gereinigt sein. Dazu zählen das komplette Flugzeug (auch von Unten, die Haube und das Cockpit) und der Anhänger.
- Logger, Compaq, Batterien, Fallschirme oder sonstige Teile wie Flächenrad etc. haben umgehend (das heißt bei Ankunft des Flugzeuges) wieder an ihrem Platz zu liegen (spätestens einen Tag später).
- Die elektronischen Komponenten wie Compaq und Vario müssen spätestens zum nächsten Flugtag (Morgens) auf Stand des Heimatflugplatzes sein (natürlich nur wenn das Flugzeug auch dort ist). D.h. Luftraumdateien etc. müssen entsprechend eingestellt sein.

Bei Nichtbeachtung wird ein Chartern bis auf Weiteres evtl. nicht möglich sein! Des Weiteren wird eine Gebühr von 25€ erhoben!



ACHTUNG!

***Die endgültige Entscheidung treffen die Fluglehrer
und / oder der Vorstand!***

Das Vereinshandbuch mit seinen Hinweisen und Regelungen
tritt ab unten stehendem Datum in Kraft.

Telgte, 31. Dezember 2015

(Ort, Datum)

(Unterschrift für Vorstand)