

Flugsicherheitshinweise für den Flugbetrieb am Boden

Arbeiten vollständig durchführen

1. Immer komplett aufrüsten mit Ruderanschlüssen und Sicherungen
2. Flugzeug an den Start schieben einschließlich Kuller abbauen
3. Seile kontrollieren von der Winde bis zum Ringpaar
4. Fallschirme einbauen einschließlich Reißleine einhängen
5. Batterie einbauen mit Anschluß und Sicherung
6. Ruderkontrolle vollständig mit Klink- und Sprechprobe durchführen (möglichst nicht erst am Start)
7. Ausgezogene Seile abhängen das zweite Seil zur Seite ziehen und vom Fallschirm trennen
8. Zurückgeschobene Flugzeuge abstellen und sichern (Reifen auf Fläche, Stock vors Rad)

Arbeiten nicht unterbrechen bzw. nicht gleichzeitig durchführen

1. Aufrüsten - Briefing - Ruder anschließen (falsche Reihenfolge !)
2. Flugzeug an den Start schieben - Fallschirm holen - Kuller abbauen (falsche Reihenfolge !)
3. Private Unterhaltungen, Telefonate etc. möglichst nach abgeschlossener Arbeit (Nicht ablenken lassen)
4. Startcheck und Ruderkontrolle (nacheinander !)
5. Startdurchgabe und Startliste schreiben (nacheinander !)
6. Keine Privatgespräche während der Startdurchgabe

Arbeiten sorgfältig durchführen (keine Routine werden lassen)

1. Beim Check des Flugzeugs nicht nur die Checkliste abhaken (alle Sinne benutzen). Checkliste nur als Vollständigkeitskontrolle benutzen!
2. Ruderanschlusskontrolle durch anderen erfahrenen Piloten
3. Das Aufsagen des Startchecks reicht nicht aus. Wirklich kontrollieren !
4. Beim Abgehen des Windenseiles nicht nur Sichtkontrolle machen. Lappen benutzen !
5. Bei der Ruderkontrolle wirklich das sagen, was gesehen wird, und nicht nur das wiederholen, was der Pilot sagt.

Akklimatisieren und informieren

1. Nicht direkt vom Auto oder Fahrrad ins Flugzeug, erst akklimatisieren
2. Wetter beobachten (Windrichtung: wie fällt das Windenseil; Böigkeit und Leewirkung: wie sehen die Anflüge der Flugzeuge aus.)
3. Gedanken zum Seilrissverhalten für diese Wetterlage machen!
4. Welche Anflughöhe über der Bahnlinie wird benötigt?
5. Welche Außenlandefelder sind heute nutzbar ?
6. Nach längerer Flugpause oder bei kritischer Wetterlage selbständig doppelsitzigen Flug anstreben
7. Öfter gerade bei kritischem Wetter auch einmal eine Platzrunde fliegen
8. Festgestellte Mängel sofort dem Flugleiter melden
9. Erneut Einweisen lassen, wenn Lepo, Winde oder Flugzeug längere Zeit nicht benutzt wurde.

Verhalten während des Flugbetriebes (Aktive Beteiligung an der Flugsicherheit)

1. Flugzeuge, Lepo und Anhänger deutlich außerhalb des Start- und Windenbereichs abstellen.
2. Mannschaft rechtzeitig am Landeort, insbesondere nach Doppelstart
3. Nur fit fliegen (Schnupfen, Restalkohol oder Übermüdung)
4. Geeignete Kleidung benutzen (Mütze, feste Schuhe, Sonnenbrille)
5. Gäste begleiten ggf. Besucherbereich absperren
6. Propellerbereich immer großräumig meiden
7. Funkgeräte im Lepo und Winde einschalten
8. Flugzeuge in der Platzrunde im Auge behalten

Flugsicherheit bei Landung und Rollen

1. Lande-T immer unten auslegen (Sicherheit für fremde Flugzeuge)
2. nicht unkontrolliert über den Hügel rollen bzw. vor dem Lande-T aufsetzen
3. Motorsegler landet immer Mitte Platz oder unten
4. Rollinformation über Funk
5. unten nur links zur Seite rollen, wenn unbedingt erforderlich

Flugsicherheit durch Teamgeist

1. Jeder hilft jedem, und alle sind mitverantwortlich
2. Kein Freibier für Fehlverhalten, wie Kullerbier, Außenlandung, über den Hügel rollen etc

Flugsicherheitshinweise für das Fliegen am Flugplatz Steinberg/Wesseln

1. **Startcheck (Wind, Verhalten bei Seilriss, Endanflughöhe über der Bahn).** Der Startcheck beginnt schon außerhalb des Flugzeugs mit Kuller entfernt, Reißline des Fallschirms befestigt, Trimmgewichte eingebaut bzw. entfernt und Anschnallgurte im zweiten Sitz befestigt.
2. **Während des Starts generell so fliegen, dass eine normale Fluglage sicher erreicht werden kann, dabei ist nicht nur an einen Seilriss sondern auch an ein Verrecken der Winde zu denken.**
3. **Verhalten bei Seilriss (Entscheidungskriterien: Startrichtung, Höhe, Windstärke, Flugzeug, Erfahrung)**
Das Verhalten nach einem Seilriss ist vor jedem Start individuell abzuschätzen ! *
4. **So fliegen, dass man gesehen wird, ungewohnte Positionen (Nordplatzrunde) über Funk melden**
5. **Landecheck vor der Position (Rad, Sitzposition, Pedaleinstellung, Wind, Luftraum, Landefeld)**
6. **Platzrunde immer mit deutlichem Queranflug einteilen** (bei allen kritischen Situationen und Unfälle wegen falscher Höheneinteilung fehlte immer ein Queranflug !)
7. **Landekurve über der Bahnlinie**
8. **Bei Gegenwind sicher (hoch) und bei Rückenwind niedrig (mit Fahrtreserve) den Platzrand erreichen**
9. **Landeanflug immer mit erhöhter Geschwindigkeit durchführen** (am Steinberg gibt es immer Turbulenzen)
10. **Keinen Slip zur Gleitwinkelsteuerung benutzen, Sturzflugbremsen mit Fahrt reichen immer**
11. **Doppelstarts sinnvoll staffeln, Muster und Pilotenerfahrung beachten**
12. **Alle Instrumente nutzen (Logger: Entfernung zum Platz, Windstärke und Richtung; Sollfahrt; McReady-Ring)**
13. **Beim Kurbeln deutlichen Abstand halten, besser ist meistens der eigene Bart**
14. **Beim Kurbeln im gleichen Bart sicherstellen, dass der andere einen gesehen hat (zuwinken, Funk)**
15. **Sichtflugbedingungen einhalten** (Luftraum E beginnt über dem Steinberg in 750m GND, mit QFE-Einstellung über Groß Düngen schon bei 650m)
16. **Landungen bei tief stehender Sonne vermeiden** (Wolke abwarten oder mit Motorsegler 5 Minuten länger fliegen)
17. **Bei Endanflügen, die knapp werden, immer eine Landung am Friedhof in Betracht ziehen** (100m Höhenreserve)
18. **Alle Einsitzer auf Langsamflug und Abkipperverhalten selbst prüfen** (Mindesthöhe 700m, Luftraum frei !)
19. **Thermiksuche möglichst immer gegen den Wind**
20. **Flugplatz nicht in niedriger Höhe (500m) überfliegen**
21. **Bei Regen schneller fliegen (vor dem Start Flügel abledern)**
22. **Keine Kreise unter 150m**

* Entscheidungskriterien bei einem Seilriss:

1. Bei Westwind über 120m und bei Ostwind über 100m ist immer eine verkürzte Platzrunde möglich, so dass Mitte Platz gelandet werden kann. Nach dem zügigen Nachdrücken ist südlich über das Tal zu fliegen und eine verkürzte Landeeinteilung zu machen. Bei Ostwind besteht die Gefahr, dass die Landekurve zu früh gemacht wird.
2. Bei Westwind ist unter 80m und bei Ostwind unter 60m immer geradeaus zu landen, wobei mit Überfahrt maximale Klappen benutzt werden.
3. In den Zwischenbereichen muss individuell entschieden werden. Bei starkem Gegenwind (über 300m Ausklinkhöhe) ist es für Geübte sicherlich möglich noch bei 120m bzw. 100m geradeaus zu landen, die Entscheidung muß allerdings hundertprozentig sicher sein. Bei Zweifel lieber erst einmal übers südliche Tal fliegen und ggf. eine Außenlandung beim Friedhof in Erwägung ziehen.
4. Die Außenlandefelder am Friedhof sind von Flugplatzmitte 1,5km entfernt und haben eine Höhe von 90m über NN, so dass sie mit jedem Flugzeug sicher zu erreichen sind. Die Landerichtung ist 90 Grad.
5. Bei Seilrissen mit Motorsegler über 80m bzw. 60m immer über das südliche Tal fliegen und Motor anlassen.