

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

Ausgabe vom 6.6.2015, gültig bis auf Widerruf

## 1. Einleitung

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

Der Lagerleiter richtet sich zusätzlich nach den «*Dienstanweisungen für den Flugplatz Münster*», der Chef Schleppdienst nach dem «*Infoblatt – Schleppbetrieb Flugplatz Münster*» und für den Motorflug gilt das «*AD INFO 1*» sowie die Angaben auf der Homepage.

**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);
- aktuelles Training auf dem Segelflugzeugtyp;
- absolvierter Jahrescheckflug;

Zudem verlangen wir generell:

- Mindestens 30 Stunden Segelflugerfahrung nach Erlangen des Segelfliegerausweises.

Sämtliche Segelflugpiloten ohne ausreichende Alpenerfahrung haben vor ihrem ersten Alleinflug in Münster zuerst einen Alpeneinweisungsflug am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer oder einem vom Flugplatzchef-Stellvertreter bezeichneten erfahrenen Piloten erfolgreich 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 FLARM oder mit defektem FLARM im Luftraum befinden.

### 2.3. Vor dem ersten Flug

Bei der Ankunft sind das Flugbuch und die Ausweise der Lagerleitung vorzulegen. Auf Wunsch bestätigt am Ende Deines Lageraufenthaltes ein Mitglied der Lagerleitung deine Flüge im Flugbuch.

### 2.4. Flugerfassung

Die Flüge werden elektronisch mittels Laptop erfasst. Der Pilot trägt sich wie früher mit Namen, ev. Pax und Flugzeug ein. Dies entspricht nicht der Startreihenfolge. Der Start des Schleppzuges und die

**Bitte sorgfältig lesen -**

**- immer wieder**

Landung des Segelflugzeuges werden vom Flugdienstleiter erfasst. Der Schlepppilot meldet die Schleppzeit nach seiner Landung per Funk. Der Segelflugpilot und Schlepppilot kontrolliert am Folgetag die Tagesstartliste am Anschlagbrett. Es ist Sache der Piloten, die erfassten Zeiten zu kontrollieren und ins Flugbuch einzutragen. Korrekturen erst bei der Rechnungsstellung können nicht berücksichtigt werden.

## 2.5. Briefing

Das Briefing dient zur Verbreitung von Informationen zum Flug- und Lagerbetrieb. Es findet normalerweise jeweils 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. Die bisherige Diensterteilung nach Gruppenkontingent fällt weg. Bei zu erwartendem Grossandrang kann eine Hilfsperson für Überwachung eingesetzt. Diese soll nach Möglichkeit den Funk überwachen und die Arbeit am Laptop unterstützen. Diese Hilfsperson kann auch durch Nichtpiloten gestellt werden. Es liegt im Ermessen der Lagerleitung, diese Unterstützung wieder frei zu geben. Es ist Absicht, dass alle Piloten in die Luft kommen. Nach Ende des Startbetriebes kann die Erfassung der Landezeiten auch durch "Selbstbedienung" durch die Piloten gelöst werden. Dies wird am Briefing entsprechend bekannt gegeben.

Während der Flugdienstleitung wird das Telefon des Flugplatzes auf das Mobiltelefon der FGM beim Flugdienstleiter umgeleitet.

### 3.2. Startreihenfolge

Jeweils etwa die vier nächsten Piloten melden sich nach Funkkontrolle beim Flugdienstleiter an. Bereitschaftsmeldungen vom andern Pistenende werden über Funk der Flugdienstleitung übermittelt. Die Startreihenfolge wird in Absprache mit dem nächsten Schlepppiloten festgelegt, in der Regel nach Bereitmeldung der Piloten.

## 4. Segelflugbetrieb; fliegerisches

---

### 4.1. Startprozedere

**Startbereite Segelflugzeuge** werden an beiden Pistenenden mit einem Sicherheitsabstand von mindestens 10 Meter vom seitlichen Rand der Hartbelagspiste bereitgestellt.

**Aufstellen auf der Startpiste:** startbereite Segelflugzeug dürfen erst nach Freigabe durch die Flugdienstleitung auf die Piste und an das Pistenende geschoben werden. Dies gilt insbesondere, wenn sich ein Schleppflugzeug im Endanflug befindet. Wenn immer möglich sollte der Pilot dabei angeschnallt im Segelflugzeug sitzen, damit das Startprozedere ohne grossen Zeitverzug ablaufen kann.

**Die Kommunikation** zwischen dem Segelflugzeugpiloten und dem Schlepppiloten erfolgt **nur über Funk**, so auch der Schleppauftrag. **Wenn die Funkkommunikation zwischen Segelflugpilot und Schlepppilot unterbrochen ist, darf unter keinen Umständen gestartet werden.**

### Der Start:

- ❶ Das **Schleppseil** wird beim Segelflugzeug 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 Schleppiloten den Auftrag: **H(B-X)YZ - Seil anziehen**.
  - ❸ Wenn der Pilot des Segelflugzeugs **Seil straff** meldet, startet der Schleppilot.
- Bei unklaren oder unverständlichen Funksprüchen muss entweder der Segelflugpilot oder der Schleppilot zurückfragen. Die Startprozedere darf in diesem Fall aus Sicherheitsgründen nicht weiter laufen.

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

### 4.2. Abkreisraum

Aufgrund zeitweise diffuser Lichtverhältnisse sind Einflüge in den Abkreisraum mit der Höhenangabe und der beabsichtigten Landepiste 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 in den Downwind einfädeln können.

### 4.3. Benutzung der Hartbelagspiste

Es wird ausschliesslich auf der Hartbelagspiste gestartet und gelandet.

### 4.4. 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. Allenfalls sind Relaisverbindungen oder ggf. auch das Mobiltelefon zu benutzen.

### 4.5. Aussenlandungen

Bei Aussenlandungen muss das C-Büro in Münster respektive die Flugdienstleitung raschmöglichst informiert werden (Tel. +41 (0)27 973 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.

## 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, nur ausnahmsweise auf dem Wiesland gestattet.

### 5.2. Hangarierung von Segelflugzeugen

Segelflugzeuge können 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. An der Hangarinnenwand besteht eine Möglichkeit zum Anstellen.

**Vorrang:** Holz vor Doppelsitzer, dann Einsitzer. Das Hangareinschreibblatt ist keine Reservation! First come, first serve! Bei Flugwetter die vorne stehenden Flugzeuge bitte zügig aushallen!

### 5.3. 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).

## 6. Lagerbetrieb

---

### 6.1. 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!

### 6.2. 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 *Vormelde-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.

Eingenommene Mahlzeiten sind in der aufliegenden *Essens-Strichliste* («FERRARI-ORDNER») einzutragen.

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.

### 6.3. 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.

### 6.4. Motorfahrzeuge

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

Es ist grundsätzlich verboten, 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.

### 6.5. Camping

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

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

Der Campingplatz 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.

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

Von 22:00 Uhr bis 7:00 Uhr sollen im Campingbereich Motorfahrzeuge nur äusserst zurückhaltend und möglichst leise verwendet werden.

## 6.6. Abfall

Die Müllabfuhr im Goms ist gebührenpflichtig. Der Abfall kann im Container neben dem C-Büro platziert 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.

## 6.7. Drahtloser Internet Zugang

Den Lagerteilnehmern steht ein unverschlüsseltes WLAN zur Verfügung.

# 7. Umgang mit unseren Nachbarn

---

## 7.1. 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.

# 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*.

Verwaltung FGM, 6. Juni 2015

