Briefing Segelflieger

(Stand: 18.02.2022)

Bewilligung	• Wer als Gastpilot in Schänis mit seinem eigenen Segelflieger fliegen möchte, ruft vorgängig unser Sekretariat an und meldet sich an. In der Regel haben wir genug Platz. Falls ganze Fluggruppen oder Vereine für eine begrenzte Zeit ab Schänis fliegen möchten, braucht das eine Bewilligung des Flugplatzleiters (flugplatzleiter@flugplatz-schaenis.ch).
Benützung der Infrastruktur	• Nach der Ankunft bitte im C-Büro anmelden. Dort liegt die Liste mit den freien Anhängerplätzen auf. Bitte den Anhänger nicht einfach auf einen scheinbar „unbesetzten" Platz stellen. • Campingplatz: siehe eigenes Briefing • Vor der Abreise kann man dann alle Gebühren (gem. aktueller Preisliste) im C-Büro auf einem speziell dafür vorgesehenen Couvert analog der aufliegenden Vorlage zusammenfassen und bezahlen (siehe „Flugbetrieb").
Ausrüstung	• Für alle Segelflieger ist die Ausrüstung mit einem FLARM obligatorisch, um in Schänis fliegen zu können. • Die Benutzung (eines eingebauten) Transponders ist ebenfalls obligatorisch (gem. EASA SERA-13001). • Das Mitführen eines ELT (oder PLB) ist in Schänis sehr erwünscht. Ein persönliches SPOT-Gerät ist in Schänis nicht Pflicht aber natürlich eine sinnvolle Ergänzung zur eigenen Sicherheit.
Abrechnung der Schlepps	• Jeder Schlepp bedingt eine vorgängige Erfassung der persönlichen Daten im „Airmanager" (via „Beitrittsgesuch"), damit unser Sekretariat die Rechnung verschicken kann. Dazu kann man sich selbständig über den folgenden Link anmelden: https://login.flugplatz-schaenis.ch/ • Bei Problemen hilft unser Sekretariat gerne weiter. (Eine Landung von extern mit anschliessendem Abholen des Flugzeuges im Anhänger ist kostenlos und wird nicht erfasst.)
Voltengeografie und Funkmeldungen	• Die Voltengeografie ist gemäss den Voltenkarten möglichst genau einzuhalten und die vorgeschriebenen Meldepunkte sind unbedingt zu beachten (z. Bsp. „HB-1234: Abkreisraum auf xxx Meter" und „HB-1234: Downwind Piste 34R – Fahrwerk ausgefahren und verriegelt") • Insbesondere wenn mehrere Flugzeuge im Abkreisraum sind, soll das jeweils unterste Flugzeug nicht unnötig verzögern (oder gar noch Aufwind ausfliegen..) sondern zügig landen, sobald eine der beiden Pisten frei ist.
Am Boden	• Auf der Piste anhalten (nicht ins Gras rollen, da die Wiesen zu weich und sumpfig sind!) und den Flieger dann zügig wegschieben.

	• Den Flieger nicht alleine in die Warteschlange für die Startaufstellung schieben (auf der Westseite geht es bergauf) und beim ersten Mal nach Möglichkeit einen „local Pilot“ als Hilfe nehmen. Der weiss, wie es geht. • Der Funk muss dabei immer auf der Platzfrequenz eingeschaltet sein und beide Seiten sind vor dem Queren der Piste zu checken. Bei Schulbetrieb und entsprechendem Wind landen unsere Doppelsitzer gerne gegen die Startrichtung, damit sie nach der Landung nicht zurückschieben müssen. • Bevor ein Flugzeug an den Start geschoben wird, muss man sich vergewissern, dass kein Flugzeug im Anflug bzw. im Abkreisraum ist, oder dass die Piste 34R frei ist".
Bereitstellungs-plätze am Pistenkopf 34L	• Am Pistenkopf 34L gibt es 2 “Bereitstellungsplätze”. Dort gilt Folgendes: o Bei Schulbetrieb muss ein Platz in der Regel frei sein, um Schulflugzeuge, welche gegen die Startrichtung landen oder Flugzeuge, welche kurzfristig aus der Startsequenz genommen werden müssen, aus dem Weg ziehen zu können. o Passagierflüge - oder Eigenstarter, welche nicht vor dem Hangar einsteigen und anlassen können oder wollen - dürfen dort **kurzfristig abgestellt werden** - aber nur um **umgehend einzusteigen** und sich für den Flug bereit zu machen. o Diese Plätze sind also **keine “normalen Abstellplätze”.**
Schlepprouten	• Sind im Abflugplan ersichtlich. • Wichtig: **Diese Routen gelten aus Lärmschutzgründen analog 1:1 auch für Eigenstarter!**
Eigenstarter und Turbos	• Für den Betrieb der motorisierten Segelflugzeuge gilt das Reglement für Segelflugzeuge mit Klapptriebwerk