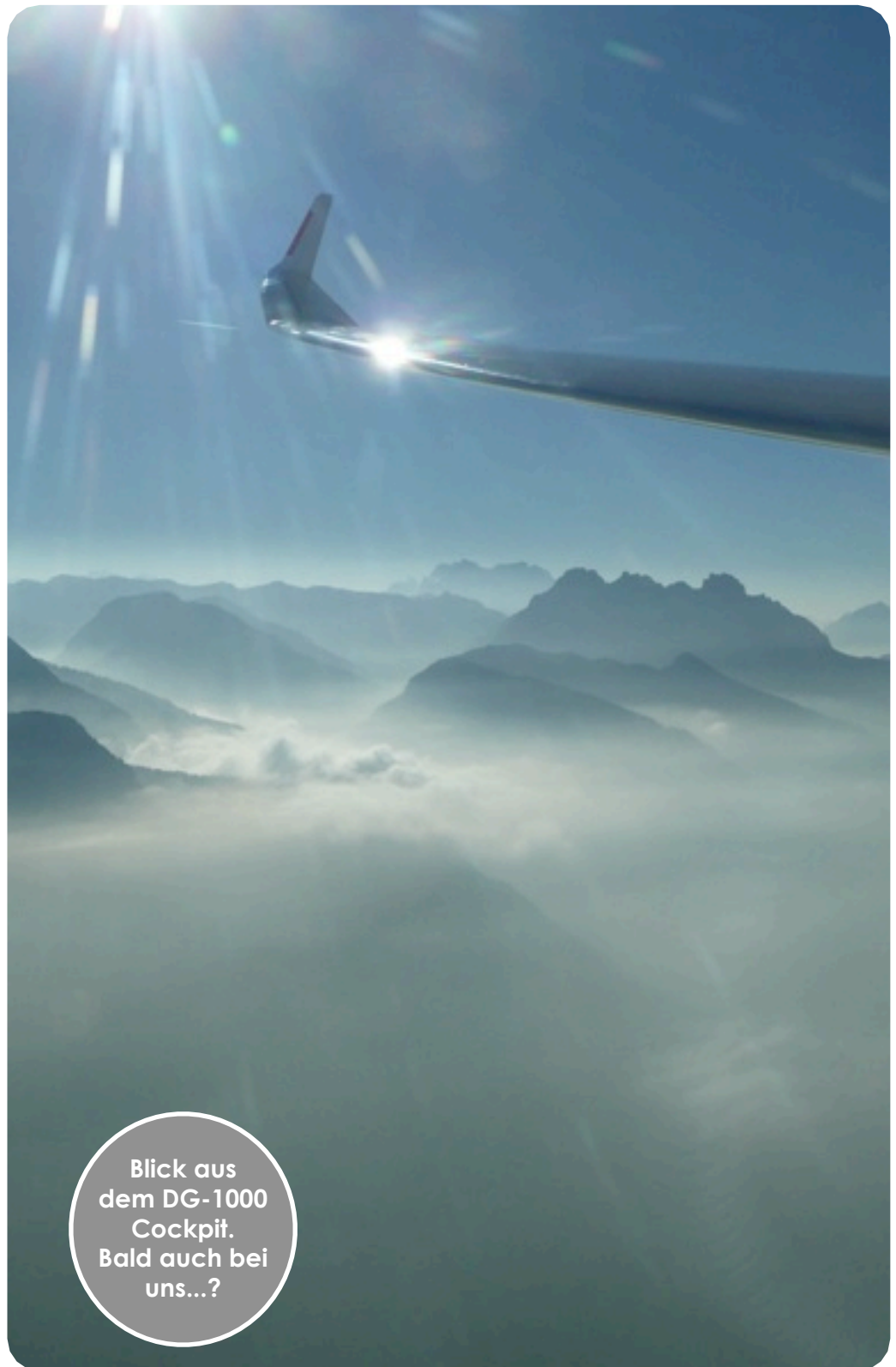


05. Febr.



2012

INHALT



Blick aus
dem DG-1000
Cockpit.
Bald auch bei
uns...?

EDITORIAL

Die Anfrage der SG Alpin zur Integration in unsere Gruppe hat den Vorstand in den letzten Monaten intensiv beschäftigt und gefordert...

INTEGRATION

Hintergründe und Infos

DG-1000S

Kurze Vorstellung der DG-1000S

TARIFE 2012

Wir haben ein paar Anpassungen vorgenommen und die Preise leicht erhöht

DIVERSES

Infos und Termine

5. Februar 2012

01 / 2012

von Thomas Walt

INFOBRIEF



HALLO ZUSAMMEN....

Bereits ist wieder Februar und trotz eisiger Kälte werden die Tage wieder merklich länger. Auch der Terminkalender unserer Segelfluggruppe Glarnerland kündigt die nahe Flugsaison an. Am 9. Februar treffen sich die Segelfluglehrer, am 24. Februar ist unsere GV und am 3. März die offizielle Saisonöffnung mit unserem Frühlingsarbeitstag.

Die Einladungen zu unserer **GV am Freitag, 24. Februar 2012** mit Beginn **um 20 Uhr im SGU** in Näfels sind verschickt.

Die Winterpause war für den Vorstand diesmal keine wirkliche Pause. Im Oktober 2011 wurde ich von Hanspeter Winzeler, dem Obmann der SG Alpin angefragt, ob sie als ganze Gruppe unserer Segelfluggruppe beitreten könnten.

Nach verschiedenen Treffen mit Vertretern der SG Alpin und intensiver Diskussion im Vorstand, unterstützen wir den Antrag der SG Alpin zur Integration in unsere Segelfluggruppe vollumfänglich.

Auf den folgenden Seiten werdet Ihr noch detailliertere Informationen erhalten, sowie werde ich versuchen, Euch unsere Überlegungen und die Hintergründe vorzustellen. Für mich ist es wichtig, dass Ihr transparent informiert seid und Euch über die Vor- und Nachteile im Klaren seid und für die GV eine gute Entscheidungsgrundlage habt.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch betonen, dass wir nie aktiv in Schänis geworben haben und die Initiative von der SG Alpin aus kam.



Die DG-1000S HB-3400 im Schlepp. Sie ist 2x mit dem LX 7001 ausgerüstet.

Ebenfalls haben wir über die letzten Wochen unsere Reglemente überarbeitet und von Altlasten entrümpelt. Wir hoffen, Euch diese zur GV vorstellen zu können. Ein herzliches Dankeschön geht dabei an unsere Fluglehrer Christoph Riesen und Fritz Tresch für die grosse Arbeit.

Dani Stähli und Martin Ziltener arbeiten schon länger an einer neuen Homepage für unsere Segelfluggruppe. Die Fertigstellung nähert sich und wir sind zuversichtlich, sie ebenfalls in naher Zukunft aufschalten zu können. Sie wird moderner und interaktiver sein und es ermöglichen, dass unsere Information direkter und schneller für Euch verfügbar sind. Zudem soll sie die Arbeit für unseren Webmaster erleichtern.

Das Projekt eines neuen elektronischen Startlisten- Systems ist immer noch aktuell und wird dieses Jahr konkretisiert.

Aber nicht nur der Vorstand war aktiv. Unzählige Helferhände haben während der Wintermonate unter der Führung von unserem Materialwart Peter Schindler in unserem Baulokal alle unsere Flieger wieder auf Vordermann gebracht. Besten Dank an alle Helfer für die grosse Arbeit. Vielleicht reichen die nächsten paar Wochen noch aus, um auch unserem Clublokal eine Rundumerneuerung zu verpassen.

Nun wünsche ich Euch viel Spass bei der weiteren Lektüre und freue mich Euch möglichst alle an der GV begrüssen zu dürfen.

Euer Obmann Thomas

Fluglehrer

**Do 9. Febr.
2012**

GV

**Fr 24. Febr
2012**

Arbeitstag

**Sa 3. März
2012**



ZIELLANDE- KONKURRENZ 2011



**Die Fluglehrer (Fritz,
Christoph, Thomas) haben
gezeigt, dass sie es noch
nicht verlernt haben...**



INTEGRATION SG ALPIN

Geschichte

Die SG Alpin ist aus der Segelfluggruppe ‚Blauer Windsack‘ entstanden und wurde 1959 gegründet. Ursprünglich auf dem Flugfeld in Dällikon beheimatet, war sie in den letzten Jahrzehnten in Schänis ansässig. Einige Ihrer Mitglieder kennen Mollis von unseren Windenwochenenden.

Hintergründe

Die SG Alpin war immer eine kleine Gruppe. Über die letzten Jahre hat sie jedoch immer weniger Aktivmitglieder gehabt und die Kostenschere wurde immer grösser. Aus diesem Grund hat sich der Vorstand entschlossen nach anderen Möglichkeiten zu suchen und sich entschieden die Gruppe aufzulösen. Da Ihnen von den Strukturen her unsere Segelfluggruppe besser zusagt als die SG Lägern und wir ebenfalls im gleichen Fluggebiet fliegen, haben sie uns angefragt.

Während verschiedenen informativen Treffen mit Vertretern der SG Alpin im Dezember haben wir im Grundsatz unser Interesse bekundet und verschiedene Details der Integration, sowie das weitere Vorgehen besprochen.

Am 12. Januar haben wir uns im Vorstand erneut getroffen und der SG Alpin einen konkreten Vorschlag zur Integration unterbreitet. Dieser sah vor, dass wir alle Passiven und Aktiven der SG Alpin per 1. März 2012 übernehmen und allen Ihren Mitgliedern einen Übertritt in die SGGL ohne Eintrittsgebühr ermöglichen.

Am 28. Januar 2012 besuchte ich die letzte GV der SG Alpin und habe mich über die konstruktive Diskussion gefreut. Hanspeter Winzeler (Obmann) hat die nicht ganz einfache GV gut strukturiert und speditiv durchgeführt. Alle Anträge wurden von den Mitgliedern einstimmig angenommen. Somit löst sich die SG Alpin per Ende Januar 2012 auf und möchte sich auf den 1. März 2012 in unsere Gruppe integrieren.

Nun liegt es an unseren Mitgliedern über den Antrag an unserer GV zu entscheiden. Der Vorstand unterstützt den Antrag einstimmig. Wir sind der Meinung, dass es ein Gewinn für beide Seiten ist.

Aktiven und Passiven der SG Alpin

Die SG Alpin besitzt eine DG-300, eine DG-1000S (2005), sowie einige Aktien der ASSAG und zwei Anteilscheine der Flugplatzgenossenschaft Gstaad- Saanenland (von Lägern) im Wert von CHF 2'000. Das Barvermögen beträgt ca. CHF 6'000. Auf der Passiven- Seite sind noch offene Darlehen im Wert von CHF 100'000 (5 Mitglieder), sowie Interessenbeiträge von 3 Mitgliedern im Wert von CHF 2'800 und ein Sport- Toto- Beitrag von CHF 9'000.

Die DG-300 wird von einem Mitglied der SG Alpin für CHF 25'100 übernommen und die Aktien der ASSAG konnten an ein Mitglied für CHF 3'000 verkauft werden. Die 3 Mitglieder verzichten auf die Rückzahlung der Interessenbeiträge (CHF 2'800). Die Anteilscheine der Genossenschaft Saanen kauft die SGGL.

Der Verkaufspreis für die DG-1000S HB-3400 wurde an der GV der SG Alpin auf CHF 76'000 festgelegt. Das Barvermögen geht bei einer Integration an die SGGL.

Neumitglieder SGGL (ehemals SG Alpin) auf die Flugsaison 2012

Bis jetzt haben sich **2- 4 Aktivmitglieder** angemeldet. Es sind dies:

- Felix Kreier (inkl. Privatflugzeug Elektro- Antares)
- Christian Dürager; Fluglehrer (inkl. Privatflugzeug LS7)
- Gregor Neugebauer (2 Jahre fliegerischer Unterbruch - möchte wieder anfangen) - noch nicht definitiv
- Fredi Hartmann (Passiv oder Aktiv); ebenfalls Mitglied der Motorfluggruppe Mollis - noch nicht definitiv

Neue Gönnermitglieder (ehemals SG Alpin)

- Erwin Flammer

Ein paar wenige Piloten bleiben in Schänis und fliegen nur noch im Oldtimer- Club. Ein Mitglied wechselt zur SG Lägern. Die restlichen Piloten wechseln in Gruppen näher Ihrem Wohnort (Buochs und Speck) oder hören auf zu fliegen. Somit bleiben nur noch wenige aktive Piloten und unsere Gruppe würde um mindestens 2 neue Aktivmitglieder anwachsen und mit Christian gewinnen wir einen sehr erfahrenen und kompetenten Fluglehrer.

Es ist möglich, dass noch weitere ehemalige Mitglieder der SG Alpin uns als Gönner- Mitglieder unterstützen.

Finanzen SGGL

Von der Versicherung haben wir für die DG-800 CHF 96'000 erhalten. Unsere Segelfluggruppe steht finanziell auf gesundem Fundament. Wir haben ein Barvermögen von ca. CHF 180'000, sowie Wertschriften von ca. CHF 50'000. Anstehende Investitionen in den nächsten Jahren sind Hangar- Reparaturen, die Überholung unserer ASK-21 (Oberfläche ca. CHF 25'000), sowie ev. Ersatz unseres Schleppflugzeugs.

INTEGRATION SG ALPIN



Zusammenfassungen der finanziellen Seite der Integration der SG Alpin in die Segelfluggruppe Glarnerland

POSITION	PASSIVEN (CHF)	AKTIVEN (CHF)	ZU BEZAHLEN (CHF)
DG1000S HB-3400 (NP: ca. CHF 180'000)		76'000.00	76'000.00
DG-300 -> Verkauf		25'100.00	
Aktien ASSAG -> Verkauf		3'000.00	
Anteilscheine Genossenschaft Saanen -> SGGL		2'000.00	+2'000.00
Bargeld SG Alpin (ca.) -> SGGL		5'500.00	
Darlehen DG-1000S (zinslos)	100'000.00		
Interessenbeiträge (CHF 2'800.00)	--		
Total	100'000.00	111'600.00	78'000.00
Bargeld nach Abrechnung			-11'600.00
Total Kosten SGGL (ca.)			CHF 66'400.00

Der Sport- Toto- Beitrag (CHF 9'000) kann übernommen werden und ist im Jahr 2014 abgeschrieben.

Übernahme aller Aktiven der SG Alpin:

DG-1000S HB-3400 inkl. Cobra- Anhänger, Akkus, Ladegerät, Fallschirme, O2- Anlage (2x), Kissen

Verwendung Bargeld SG Alpin:

Hangarfest in Mollis im März 2012 inkl. Angehörige (SG Alpin und SGGL); Rest zur Verwendung durch SGGL

Zusätzliche Privatflugzeuge

Der Vorstand versucht vom Landwirt einen zusätzlichen Streifen Land zu pachten, um mehr Abstellfläche zu erhalten.

Zusammenfassung

Der Vorstand ist der Meinung, dass dies ein sehr faires Angebot ist und wir für knapp CHF 70'000 einen einfach zu fliegenden, sehr gut ausgerüsteten Doppelsitzer und mindestens 2 neue Aktivmitglieder erhalten. Dazu erhält unser Fluglehrer- Team mit Christian Dürager eine willkommene Unterstützung.

Die DG-1000S ist ein modernes Doppelsitzer- Segelflugzeug ohne Wölbklappen mit sehr guten Leistungen (GZ 46.5). Wir möchten die Anforderungen zu deren Benützung bewusst tief halten, damit möglichst viele Mitglieder diesen attraktiven Flieger nutzen können.

Das Doppelsitzer- Fliegen erfreut sich in vielen Gruppen steigender Beliebtheit. So hat die SG Lägern in den letzten 12 Jahren ihre Doppelsitzer- Flotte ständig erweitert (4 Duo- Discus + 1 Arcus).

Nach dem Verlust unserer DG-800S im letzten Frühling bestand kein zeitlicher Druck das Flugzeug zu ersetzen. Wir haben im Vorstand intensiv diskutiert, ob und wenn ja mit was wir sie ersetzen wollten. Zur Diskussion stand ein gleichwertiges Flugzeug mit Wölbklappen oder ein Einsitzer- oder eventuell Doppelsitzer ohne Wölbklappen. Der Vorstand war der Meinung, dass ein Flugzeug ohne Wölbklappen besser zu unserer Gruppe passt und mehr genutzt wird. Alle Piloten in unserer Gruppe mit Wettbewerbs- Ambitionen haben Ihr eigenes Flugzeug. Ein Neuflyzeug ist für unsere Gruppe im Moment zu teuer. Bei den Einsitzern wäre ein Discus 2 oder ähnliches möglich und bei den Doppelsitzern ein Duo- Discus oder eine DG-1000.

Durch das Angebot der SG Alpin haben wir die Möglichkeit zu günstigen Konditionen einen Top- Doppelsitzer ohne Wölbklappen zu erwerben.

Wir vom Vorstand sind der Meinung, dass der Kauf der DG-1000S auch für unsere Gruppe eine grosse Chance ist und das gemeinsame Fliegen die Sicherheit, sowie den Gruppenzusammenhalt fördert. Dies gemäss dem Motto: ‚Geteilte Freude ist doppelte Freude!‘

-> Aus all diesen Gründen empfiehlt der Vorstand die Annahme des Antrags!

DG-1000S HB-3400

Der Erstflug der DG-1000 fand am 27. Juli 2000 statt und sie erhielt die offizielle Zulassung in Deutschland am 12.03.2002.

Die DG-1000S ist ein doppelsitziges Segelflugzeug ohne Wölbklappen und mit einziehbarem Hauptrad mit einer Spannweite von 18m und 20m (aufsteckbare Flügelenden). In der 18m Version ist sie auch für höheren Kunstflug zugelassen.

Ziel der Entwickler war es, ein Flugzeug zu konstruieren, dass die guten Eigenschaften der ASK-21, der DG-505 und des Duo Discus in einem Flugzeug vereinigt und sowohl für die Grund- wie die Kunstflugschulung als auch für den Leistungssegelflug einsetzbar ist. Im Gegensatz zur ersten Version des Duo Discus hat sie ein robusteres Fahrwerk, ein geräumigeres Cockpit, viel wirksamere Bremsklappen und ist in der 18m- Version auch für höheren Kunstflug zugelassen. Ansonsten sind die beiden Flugzeuge vergleichbar. Der Duo Discus X (2005) und der Duo Discus XL (2007) haben die Mängel der ersten Generation korrigiert und verfügen nun ebenfalls über ein robusteres und gefederteres Fahrwerk, sowie neue Bremsklappen. Der Duo Discus XL ist neu für einfachen Kunstflug zugelassen.

Die HB-3400 der SG Alpin wurde mit der Werknummer 10-65 S 59 im Mai 2005 ausgeliefert. Sie ist in der Version 18/20m und ohne Bugrad ausgelegt. Die Oberfläche hat eine PU- Lackierung und als Option hat sie eine getönte Haube, eine Prandl- Multi- Düse, eine Fahrwerkswarnung, sowie vorne und hinten eine fest installierte Sauerstoffanlage (EDS). In beiden Cockpits ist unter anderem ein LX 7001 und ein Flarm installiert. Das Flugzeug wird komplett inklusive Einmann- Aufbauhilfe und modernem Cobra- Anhänger (2005) verkauft. Es war erst einige hundert Stunden in der Luft. Eine Expertise von Heinz Bärffuss liegt vor.

Die SG Lägern hat uns Ihren Duo Discus (1998 / 2200h) ebenfalls zum Kauf angeboten (EUR 59'000.00). Jedoch müsste die Oberfläche erneuert werden (ca. CHF 25'000) und noch ein Anhänger beschafft werden. Es ist die erste Version des Duo Discus. Wir erachten die Endkosten für uns als zu hoch.



Ein paar Fotos der DG-1000

DG-1000S HB-3400



Vergleich DG-1000S zum Duo Discus

	DG-1000S 20m	DG-1000S 18m	Duo Discus (erste Version)
Erstflug	27.07.2000		1993 (Duo Discus X / XL: 2005 / 2007)
Hersteller	DG Flugzeugbau		Schempp- Hirth Flugzeugbau
Spannweite:	20 m	18 m	20 m
Spannweite innere Flügel	17.2 m	17.2 m	
Flügelfläche:	17,53 m ²	16,72 m ²	16.4 m ²
Rumpflänge:	8,57 m	8,57 m	8.62 m
Rüstgewicht:	415 kg	411 kg	420 kg
Max. Fluggewicht:	750 kg	750 kg	700 kg (Duo Discus X/XL: 750 kg)
Max. Flächenbelastung	44.9 kg/m ²	42.8 kg/m ²	42 kg/m ² (Duo Discus XL: 45.7 kg/m ²)
Kunstflug	Einfach	Voll Acro	Nein (Duo Discus XL: einfacher Kunstflug)
Wasserballast Flügel/Heckflosse	160 l / 7.4l		198 kg + 11kg
Mindestgeschwindigkeit (Max. Gew.)	75 km/h		72 - 78 km/h
Max. Manövergeschwindigkeit	185 km/h		180 km/h
Max. Schleppgeschwindigkeit	185 km/h		150 km/h
Max. Geschwindigkeit für Windenstart	150 km/h		150 km/h
VNE:	270 km / h		250 km/h (Duo Discus XL: 263 km/h)
Bestes Gleiten:	46,6 bei 120 km/h	42 bei 123 km/h	43 (Duo Discus XL: 46.5)
Geringstes Sinken einsitzig	0.51 m/s		0.66 (Duo Discus XL: 0.58)
Segelflug- Index	110 (DG500 22m:110)	106	110 (Duo Discus XL / Arcus: 111 / 114)
Hergestellte Flugzeuge (bis Ende 2010)	+ ca. 160 (2000-2010)		> 600 (1993-2010)
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> + gute Ruderabstimmung + Cockpit geräumiger + Ballastsystem + Bremsklappenwirkung + Trennwand zwischen Cockpits + Fahrwerk auch von hinten bedienbar + Gut gefedertes, hohes Fahrwerk + Gute Aussenlandeeignung + Piggott- Haken (Verhindert das unbeabsichtigte Öffnen der Bremsklappen) + Gutes Abrissverhalten (Schulung) + Mücken- Unempfindlichkeit 		<ul style="list-style-type: none"> + gute Ruderabstimmung + Feinfühligkeit (Thermiksuche) + Aufrüsten einfacher und leicht + Qualität + Abstimmung + Einteilige Haube (Sicht)
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> - 2-teilige Haube (Sichteinschränkung) - Einstieg ins Cockpit 		<ul style="list-style-type: none"> - Bremsklappenwirkung gering - Fehlender Stauraum vorne - Fahrwerk nur vorne bedienbar - Fahrwerk- Federung - Schlechte Aussenlandeeignung

Hier noch ein paar Links zur DG-1000:

DG- Flugzeugbau: <http://www.dg-flugzeugbau.de/inh-dg1000-d.html>

Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/DG-1000>

ANPASSUNG TARIFLISTE

Der Vorstand hat die Tarifliste ein weiteres Mal überarbeitet und ein paar Anpassungen vorgenommen:

- Die Schlepppreise wurden um 0.50 CHF/Min erhöht
- Flugzeugbenutzung ohne Pauschale: neu Verrechnung pro Tag (160-210 Fr./Tag) und nicht pro Stunde (138 Fr./h)
- ‚Aktiv Privatflugzeugbesitzer‘ fällt weg -> dafür neu Pauschale inkl. Abstellplatz Anhänger im Freien (CHF 900)
- Neu ‚Flugschüler unter 20 Jahren‘
- Neu ‚Schlepp Maule‘: 7- 9 CHF/Min (je nach Kategorie)
- Erhöhung der Anhängergebühren im Freien: neu 900 CHF/Jahr (bisher 600 CHF/Jahr)
- Erhöhung der Anhängergebühr im Hangar (während Wintermonate): neu 300 CHF/Winter (vorher 150 CHF/Winter)
- Die Anhängergebühr kann nur einmal abgezogen werden. Wenn mehrere Piloten gemeinsam ein Privatflugzeug besitzen, reduziert sich die Pauschale im Verhältnis der Anzahl Piloten.
(Bsp. 5 Piloten pro Flugzeug: Anhängergebühr 900 CHF/5 = 180 CHF/Piloten -> Pauschale pro Piloten: 1'850 - 180 = CHF 1'670)

Wir sind im Vorstand der Meinung, dass unsere Tarife durch diese Erhöhungen immer noch konkurrenzfähig und vertretbar sind. Der Hauptgrund für die Erhöhungen ist, dass wir über die letzten Jahre nur Dank Sondereinsätzen (Segelflug- Konferenz, Winden- Wochenenden, Vermietung Segelflugzeuge etc.) unser Vermögen erhöhen konnten. In Zukunft stehen doch einige Investitionen an und die Kosten für die Flugplatzbenützung werden sicher nicht kleiner. Es ist unser Ziel, auch in Zukunft auf finanziell gesunder Basis weiterfliegen zu können und als Gruppe attraktiv zu bleiben.

DIVERSES

- Pascal Landolt hat eine neue Maule mit starkem Dieselmotor (SMA -> neu Continental) gekauft und sie neben der Gletscherausrüstung auch mit einer elektr. Seileinzugswinde ausgerüstet. Sie wird ab diesem Frühjahr durch ausgewählte Piloten auch für unseren Schleppbetrieb zur Verfügung stehen (siehe auch Tarifliste). Bedingt durch den starken Dieselmotor sollten die Steigleistungen um einiges besser sein als mit der Robin. Somit sollten in absehbarer Zeit auch wieder Schleppstarts bei Föhn ab Mollis möglich sein.
- Vom 18. - 21. April 2012 findet wieder die AERO in Friedrichshafen statt.
- Das Windenwochenende mit der SG Nidwalden findet vom 19. bis 20. Mai 2012 statt.
- Der Unfallbericht von unserem DG-800 Absturz ist noch nicht offiziell publiziert (erst Entwurf).

HERZLICHE GRATULATION....

- Georg und Martin Ziltener, Andreas Scheifele, Marius Bruhin, Carla Kühne und Alex Luijten durften im Jahr 2011 Ihren ersten Alleinflug geniessen!
- Georg Ziltener hat letzten Sommer erfolgreich die Segelflugprüfung bestanden!
- Georg Cavigelli hat die Selektion, die praktische, wie auch die theoretische Aufnahmeprüfung für den nächsten Segelfluglehrer- Kurs erfolgreich bestanden. Diese Prüfungen sind alles andere als leicht und benötigen eine seriöse Vorbereitung. Wenn alles klappt, wird er uns ab Mitte Jahr im Segelfluglehrer- Team unterstützen. Herzlich Willkommen!
- Werner Danz erreichte im NSFW in der 18m- Klasse 2011 den 2. Rang und Fritz Tresch den 11. Rang!
- Urs Elmer erreichte im NSFW in der Clubklasse 2011 den 4. Rang und Marcel Sidler den 6. Rang!
- In der OLC-Plus Wertung bester Flug erreichte Werner Danz den 12., Urs Elmer den 17. und Marcel Sidler den 35. Rang (von 582 gewerteten Flügen)!
- In der OLC- Plus Vereinswertung erreichte die SGGL den 19. Rang (von 91)

INFOS ZUM FLUGBETRIEB

Hier noch ein paar Infos zum Flugbetrieb:

Schleppen

- Informiert den Schlepppilot, wenn Ihr Wasser in den Flügeln geladen habt.
- Das Seil sollte zwischen dem Schleppflugzeug und dem Segelflugzeug schlangenförmig ausgelegt werden.
- Wenn das Ersatz- Schleppseil benutzt wurde, dies bitte dem Materialwart melden.
- „Seil anziehen und starten“ (Seil gestreckt melden nicht nötig, um den Sprechfunk nicht unnötig zu belasten)
- Wenn Schlepppilot klinkt -> Startabbruch -> Segelflugpilot klinkt ebenfalls.
- Die Geschwindigkeitsanzeige im Segelflugzeug zeigt etwa 10 km/h weniger an als im Remos.
- Reinigung des Schleppflugzeugs:

am Wochenende	-> Schlepppilot
Unter der Woche	-> Segelflugpilot
- Schleppflugzeug am Schluss nur 1/2 tanken.
- Die max. Anhängelast vom Remos beträgt 650kg (Leergewicht DG500/22: 445kg)
- 8-i Schlepps um 11h58 besser über der Linthebene durchführen.
- Je nach Windsituation ist es besser die DG500 und andere schwere Segelflugzeuge ganz vom Pistenanfang zu schleppen, was 250m mehr Piste ergibt.
- bei Föhn / Gegenwind grösser 25 kts / Seitenwind grösser 15 kts mit dem Remos nicht mehr schleppen. Als Alternative steht die Winde, die Maule oder die Turbinen- Bravo von Schänis zur Verfügung. Die Verantwortung für den Schleppzug liegt beim Schlepppiloten. Der Schlepppilot braucht auch eine Föhneinweisung!
- Im Schlepp sollte die volle Konzentration beim Fliegen liegen und keine Programmierungen von Rechnern oder andere Manipulationen durchzuführen.
- Für Schlepps unter der Woche sollten die Segelflieger sicherstellen, dass der Remos genügend Benzin getankt hat, das Tankwägel nicht leer ist und der Remos abends nicht mit leerem Tank hangariert wird.

Segelflug

- Schaut wieder einmal in den Flugbetriebsordner und die Flughandbücher.
- Auf dem Dach der Linth Air Service ist ein Drehlicht montiert, dass mit 3x Drücken auf die Sprechaste aktiviert wird
- Der Flugbetriebsleiter trägt die Sicherheitsweste und hat das mobile Funkgerät bei sich (wichtig!).
- Der Flugbetriebsleiter sollte sich am Morgen persönlich bei der Linth Air Service und bei der Heli Linth über deren Einsätze informieren.
- Achtet auf die Schwerpunktfrage Eures Segelflugzeugs (Minimal/maximal Gewicht). Je nachdem braucht es nicht viel, um ausserhalb zu liegen (z.B. angezogene Beine)
- DABS (Kosif) und Notam immer herunter laden (Flugbetriebsleiter am Wochenende, ansonsten Pilot).
- Beachtet die empfohlenen Klappenstellungen im Flughandbuch der verschiedenen Flugzeuge
- Für 2012 sind nur kleine Luftraumänderungen zu erwarten.

Checkflug

- Zeigt dem Fluglehrer unaufgefordert Euer Flugbuch und Euren Ausweis.
- Wenn Ihr Klappenflugzeuge fliegt den Checkflug auf der DG500 absolvieren.
- Der Checkflug muss bis zum 31. Mai 2012 absolviert sein.
- Der Checkflug muss vom Fluglehrer im Flugbuch und auf der Liste beim Büro visiert werden.

Diverses

- Es dürfen keine Fahrzeuge beim Hangar oder im Hangar parkiert werden (auch unter der Woche)! Fahrzeuge auf den eingezeichneten Parkplätzen auf dem Rollweg parkieren. Besten Dank!
- Die Zufahrt zum Hangar mit Privatfahrzeugen sollte nur in Ausnahmefällen stattfinden.
- Es sollte immer nur ein startbereites Flugzeug auf der Piste stehen. Alle anderen Flugzeuge sollten wenn möglich 15m vom Pistenrand entfernt parkiert werden.
- Alle Aktivmitglieder der Segelfluggruppe Glarnerland inklusive der Schüler müssen Mitglied des Aero- Clubs sein. Der Aero- Club Schweiz ist unterteilt in verschiedene Regionen. Unsere Gruppe wird vom Aero- Club Ostschweiz vertreten (www.aeroclub-ostschweiz.ch/seiten/home.html). Er setzt sich für unsere Anliegen ein und die Vertreter arbeiten ebenfalls ehrenamtlich.
- Schaut Euch ab und zu die Homepage vom Segelflugverband (www.segelfliegen.ch) an. Sie bietet viele interessante Themen und Informationen und ist sehr empfehlenswert.

IMPRESSIONEN...

