

SICHERHEITS-CHECK GSC-WESER

für alle GSC-Piloten und Gäste

Nach langer Winterpause möchte jeder Pilot im Frühjahr in die Luft. Er kann seinen ersten Flug kaum erwarten. Damit der erste Flug nicht der letzte wird, möchte der GSC auf Gefahrenquellen im Gelände und auf nötige Sicherheitsmerkmale vor dem Start hinweisen.

Die Unfallanalysen des DHV zeigen, dass ein relativ hoher Prozentsatz der Unfälle zumindest teilweise auf Unkenntnis geländespezifischer Gefahren zurückzuführen ist. Besonders Gebietsneulinge sind durch schlecht sichtbare Hindernisse, markante Turbulenzgebiete oder durch lokale meteorologische Besonderheiten verursachte Gefahrenbereiche betroffen.

Jeder Pilot des GSC und jeder Gastflieger sollte vor dem Start diese Checkliste für sich durchgehen und verinnerlichen. Ein sicheres und gutes Gefühl stärkt mental jeden Piloten und mindert damit die Unfallgefahr für sich und andere.

Gelände:

Vor jedem Flugtag ist die Beachtung der Geländeordnung das erste Ziel, erst danach erfolgt das Auspacken des Schirmes.

Zur Gewährleistung eines reibungslosen, geordneten und sicheren Flugbetriebes auf dem Fluggelände Lüdingen hat der GSC-Weser e. V. eine Flugbetriebs- und Geländeordnung erlassen. Grundsätzlich erfolgt das Fliegen für Gleitsegel und Hängegleiter nach eigener Entscheidung und gemäß der aktuellen Flugbetriebsordnung des DHV.

Diese Fragen sollte jeder Flieger beantworten können:

- Erforderliche Windrichtung stimmt
- Gefahren am Gelände bekannt (Lee, Verwirbelungen...)
- Hindernisse eingepägt (Baumreihen, Graben, ...)
- Wo sind die Notlandeplätze
- Verbotzonen
- Landevolte
- Wichtige Rufnummern
- Unsere Ausklinkhöhe

Gerätecheck:

Meine Flugausrüstung ist meine Lebensversicherung. Nach diesem Motto muss jeder Pilot seine Flugausrüstung ständig warten, vor dem ersten Flugtag die notwendigen sicherheitstechnischen Überprüfungen vornehmen lassen und diese sind zu kontrollieren.

Diese Fragen sollte jeder Flieger beantworten können:

- Schirmcheck ok
- Gibt es Sicherheitsmitteilungen zu meiner Ausrüstung
- Hab ich die richtige Funkfrequenz
- Sind meine Karabiner zugelassen
- Ist mein Helm i.O.
- Stiefel sind i.O.
- Rettungsschirm gepackt und gecheckt
- Schleppklinke, Klinkenadapter, ggf. Windenschlepphilfe überprüft
- Gurtzeug noch aktuell und überprüft
- Handschuhe iO

Flugcheck:

Vor jedem Start müssen alle notwendigen Vorbereitungen getroffen werden, die einen reibungslosen und sicheren Flug gewährleisten.

Diese Fragen sollte jeder Flieger beantworten können:

- Startvorbereitung vollzogen (Helm, Handschuhe, Rettung usw.)
- Flugausrüstung ordnungsgemäß (Check vorhanden, Leinen überprüft, ...)
- 5 Punkte Flug-Check
- Ausrüstungsgegenstände gesichert
- Sprechverbindung vorhanden
- Startkommandos sind bekannt
- Notlandeplätze kenne ich
- Landevolte kenne ich

Verhalten beim Start und während des Fluges:

Während der Startphase müssen die Weisungen der Startleitung beachtet werden. Der Pilot muss vor der Abhebphase seinen Kontrollblick einhalten, um sicher zu gehen, dass sich der Schirm in einem flugfähigen Zustand befindet.

Diese Fragen sollte jeder Flieger beantworten können:

- Die Kommandos und das Notkommando: „Halt Stopp“ sind mir bekannt
- Die Beinzeichen und Signale sind mir bekannt
- Ich muss jederzeit auf einen Seilriss (Sollbruchstelle) vorbereitet sein
- Zuviel Bremse bedeutet Sackfluggefahr
- Ich führe die Tragegurte beim Start bewusst und lasse sie nicht zu früh los
- Ich fliege immer auf die Winde zu
- Abdrift bei Seitenwind kann ich einschätzen
- Vor dem Klinken gebe ich Beinzeichen und warte bis der Seilzug merklich nachlässt, dann erst klinke ich
- Bei Problemen, z.B. beim Klinken, gebe ich dem Windenführer zuerst über Funk Informationen, bevor ich die Winde überfliege
- Ich fliege nicht über die Schleppstrecke zurück
- „Aktives Fliegen“ beherrsche ich
- Auf Schirmreaktionen bin ich vorbereitet
- Notlandeplätze sind erreichbar
- Landeeinteilung ist absolut wichtig (nicht nur für eine sichere Landung)
- Rückenwindlandungen sind zu vermeiden
- Schirmbeherrschung heißt Sicherheit
- Schirm-Kräfte darf ich nicht unterschätzen

Verhalten beim Landen und nach dem Flug:

Das Landen erfordert vom Piloten sehr viel Konzentration. Während der Landephase hat der Pilot auf den Landeplatz und dessen Umgebung zu schauen und muss in der Luft auf Störungen reagieren können.

Diese Fragen sollte jeder Flieger beantworten können:

- Windrichtung beobachten
- Ich halte einen ausreichenden Mindestabstand zu Hindernissen
- Landevolte einleiten und ausführen
- Keine hastigen Bewegungen während des Landeanflugs
- Ich beobachte den Landeplatz und lande gegen den Wind ein
- Ich verlasse zügig den Landeplatz mit gerafftem Schirm
- Meine Flugausrüstung lege ich außerhalb des Schleppbereichs ab
- Checke meinen gewesenen Flug auf mögliche Störungen

Startleiter:

Startleiter stehen als Verbindungsglied zwischen Pilot und Windenführer. Der Pilot ist zwar für seinen Start verantwortlich, aber der Startleiter muss während der Startphase wach und vorausschauend jede Bewegung des Piloten analysieren. Beim kleinsten Anzeichen einer Störung ist der Start abzubrechen. Dadurch vermeide ich mögliche Unfälle. Als Startleiter vertrete ich den Platzhalter, bin für die Einhaltung der Auflagen und für den Schleppbetrieb gemäß FBO verantwortlich.

Diese Fragen sollte jeder Flieger beantworten können:

- Gastflieger sind eingewiesen und die Flugerlaubnis ist überprüft
- Unbeteiligte halten sich mit einem Sicherheitsabstand von mind. 20m von der Startstelle entfernt auf, um die Startvorbereitungen nicht zu stören.
- Keine Aufziehhübungen vor einem Schleppstart im Startbereich
- Ich habe mich im Startbereich versichert, dass das Schleppseil i.O. ist (Vorseil und Schleppseil(e) liegen nicht über Hindernissen und sind freigängig)
- Das Vorseil habe ich auf Schäden geprüft
- Ausrüstung wurde vom Piloten gecheckt (Helm, Schuhe u.s.w)
- Bein - und Brustgurt sind geschlossen
- Unmittelbar vor dem Start habe ich die Einhängeöse des Abstandseils/Gabelseils gecheckt und dem Piloten zum Eingehängen übergeben
- Klinkprobe wird vor jedem Start überprüft
- Leinen sind frei und Eintrittskante der Kappe ist offen, Luftraum ist frei
- Zuerst die Pilotenanmeldung (Name des Piloten, Gewicht, Gerät, Betriebsschleppseil), dann erst die Schleppkommandos an den Windenführer weiterleiten
- Beim Kommando „Fertig“ beobachte ich seitlich vor dem Piloten die Aufziehphase
- Wenn der Schirm über dem Piloten ist und das Kommando „Start“ vom Piloten erfolgt, melde ich das dem Windenführer, ansonsten breche ich den Startvorgang ab. Kein Start ohne Pilotenkommando: „START“!
- Nach erfolgtem Start beobachte ich den Piloten bis zum Ausklinken, erst dann wird der nächste Pilot zum Start vorbereitet
- Im Gefahrenfall unterbreche ich den Schleppvorgang mit dem Kommando „Halt Stopp“ (mehrmals)
- Der Startleiter organisiert die Rückholung der Schleppseile von der Winde
- Während des Schlepps muss die Schleppstrecke frei sein. Auch der Rückholer darf sich nicht in unmittelbarer Nähe des Schleppseils aufhalten.

Windenführer:

Ohne Windenführer geht kein Pilot in die Luft. Der Windenführer kontrolliert vor dem Schleppbetrieb die Winde und die Schleppseile auf ordnungsgemäßen Zustand. Der Windenführer repariert die Schleppseile und wechselt Sollbruchstellen aus. Er gewährleistet einen sicheren Schleppvorgang. Startleiter und Windenführer garantieren einen geordnet und sicheren Schleppbetrieb am Gelände.

Diese Fragen sollte jeder Windenführer beantworten können:

- Gültiger Windenführer-Ausweis für HG bzw. GS wird mitgeführt
- Windennachprüfschein ist an der Winde, Winde muss nachgeprüft sein!
- Betriebsanleitung für die Winde liegt an der Winde
- Erste Hilfeausstattung ist an der Winde
- Alarmplan ist an der Winde
- Windsack ist aufgebaut
- Winde ist für den Schleppbetrieb ausgerichtet (Windrichtung)
- Windencheck ist durchgeführt (Sichtprüfung)
- Kappvorrichtung ist getestet
- Windenfahrzeug und Rückholfahrzeug sind betankt
- Funkgeräte sind geladen und auf Startleiter und Rückholfahrzeug aufgeteilt
- Pilot, Schirm Gewicht und Startzeit werden protokolliert
- Schirm wird während der Startphase beobachtet
- Windenführer holt sich Rückmeldungen zum Schleppvorgang vom Piloten oder Startleiter

Erste Hilfe:

Die meisten Flugunfälle finden in der Start- und Landephase statt. Da hier häufig weitere Piloten anwesend sind, leistet jeder Fliegerkamerad Erste Hilfe. Wer in so einem Fall genau weiß, was er zu tun hat, kann ohne Panik schnell und effektiv helfen. Die Erste Hilfe-Nummern auf unserem Gelände sind an **der Winde** und **im Startkoffer** zu finden.

Vorgehen:

- 1. Unfallstelle sichern
- 2. Unfallort lokalisieren und Rettungsdienst anfordern
- 3. Anflug des Hubschraubers vorbereiten – Flugbetrieb während der Rettungsaktion einstellen!
- 4. lebensrettende Sofortmaßnahmen
- 5. Lagerung des Verunglückten
- 6. Vorbereiten zum Aufwischen

Niemand braucht zu fürchten, bei unkorrekter oder unvollständiger Hilfeleistung zur Rechenschaft gezogen zu werden. Wer bei einem Notfall hilft, braucht bei unrechtmäßigem Handeln nur Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten. Also haben juristische Konsequenzen nur zu fürchten, wer bewusst etwas Schädliches tut oder gar nicht hilft. Niemand muss sich aber selbst in Gefahr begeben, um zu helfen. Ist die Hilfe nicht nötig, besteht keine Hilfespflicht mehr.

Wichtig ist es, Ruhe zu bewahren und überlegt vorzugehen. Hektisches Handeln kostet Zeit oder schadet sogar dem Verunglückten. Mehrere Helfer sollten sich deshalb organisieren. Zum Beispiel trägt man Informationen bei einem zusammen, der den Rettungsdienst verständigt, andere stellen sich an Straße und Weggabelungen, um anrückende Rettungsfahrzeuge zu lotsen usw.

Verhalten auf dem Fluggelände:

Sicherheit lässt sich nur gewähren, wenn sich alle Personen (Aktive, Passive, Gäste) umsichtig und achtsam auf dem Fluggelände verhalten.

Diese Fragen sollte jeder beantworten können:

- Hunde sind angeleint
- Das Schleppgelände ist keine Spielwiese für Kinder
- Ich halte mich nur an den vorgesehenen Bereichen am Fluggelände auf
- Ich beobachte aufmerksam den Luftraum und beachte die landenden Piloten
- Jeder Pilot und eingewiesene Personen sorgen für ein sicheren Flugbetrieb, indem sie sich aktiv am Flugbetrieb beteiligen (z.B. Seilrückholung, Sicherung des Schleppgeländes, Abbau nach einen Flugtag usw.)

Körperschutz:

Ein wichtiger Faktor zur Vermeidung von Verletzungen bei Fliegen ist die Schutzbekleidung. Der Helm sollte passgenau, CE-geprüft und mit einem Kinnbügel ausgestattet sein. Handschuhe dienen nicht nur dem Kälteschutz, sondern schützen auch vor Schnittverletzungen durch Leinen oder Unterverspannung. Eine passende Bekleidung als Kälteschutz verhindert auch Schürfwunden. Knöchelhohe Schuhe mit rutschfester Sohle sind ein Muss!!

Die Unfallanalysen sprechen für sich: Protektoren im Gleitschirmgurt sind nicht nur Pflicht, sie mindern die Verletzungsschwere effektiv.

Auch den Steuerbügeln am Drachen sollte Beachtung geschenkt werden. Neben einer ausreichenden Festigkeit für den Flugbetrieb sollten sie beim „Crash“ gezielt zugunsten des Oberarmes nachgeben können.

Flugvorbereitung:

Zur Flugvorbereitung und ständigen Ausrüstung sollte außer der vorgeschriebenen Ausrüstung zusätzlich für Streckenflieger noch gehören (laut DHV):

- Handy mit eingespeicherten Notrufnummern der Fluggegend
- topographische Karte mit Gitternetz der Fluggegend (UTM, Swissgrid oder Geo) oder
- GPS
- Notsignalgerät
- Rettungsdecke
- 2 Reepschnurenden (3-5 m; 5 - 7mm stark) in der Kombi
- Verbandpäckchen
- etwas Wundschnellverband

- etwas Kochsalz
- Wasser
- elastische Binde (8cm breit)
- Messer
- Latexhandschuhe
- Wenn eine Baumlandung nicht auszuschließen ist, sollte man zusätzlich noch folgende Ausrüstungsgegenstände dabei haben:
 - 20m lange 7mm Reepschnur oder Halbseil; im/unter dem Gurtzeug
 - zusätzlicher Schraub- oder HMS Karabiner am Gurtzeug

Achtung: In die Rückentasche des GS-Gurtzeugs sollte man keine harten Gegenstände packen, da sie die Wirkung des Protectors beeinträchtigen können.

Wichtige Informationen:

WWW.GSC-Weser.de

WWW.DHV.de Aktuelle Sicherheitsmitteilungen und Lufttüchtigkeitsanweisungen,
Technische Mitteilungen usw.