

Generalversammlung 1995 am 11. März

Bericht des Sicherheitsreferenten

1.) Luftaufsicht:

Der DHV wurde vom BVM mit der Luftaufsicht auf den Fluggeländen beauftragt. Er erfüllt diese Anforderungen, indem er die, meistens bereits vorhandenen, Sicherheitsreferenten der Vereine zu Luftaufsichtsführenden ernennt.

Diese Regelung funktioniert aber nur solange die Verfahrensweise der Luftaufsichtsführenden rechtlich einwandfrei ist. Das bedeutet, daß die Sache auch in Zukunft nur funktioniert, wenn die Luftaufsicht ordnungsgemäß abläuft. Sollte dies nicht der Fall sein, so werden die Staatsbehörden wieder die Luftaufsicht übernehmen - und die Kosten auf die Geländehalter abwälzen!

Die Verfahrensweise bezüglich des DHV ist wie folgt:

Der DHV ernennt geeignete, von den jeweiligen Vereinen vorgeschlagene, Personen zu Beauftragten für Luftaufsicht, befristet auf zwei Jahre. Die Ernennung kann verlängert oder widerrufen werden.

Der Beauftragte muß folgende Bedingungen erfüllen:

- unbeschränkter Luftfahrerschein
- Kenntnis wichtiger Bestimmungen und Verfahren
- Schleppstartberechtigung
- Windenführerberechtigung

Der Beauftragte für Luftaufsicht wird tätig, wenn der Flugbetrieb oder die öffentliche Sicherheit gefährdet ist.

Er kann Kontrollen durchführen und verbindliche Anordnungen treffen.

Die Luftaufsicht ist über den DHV beim GERLING-Konzern haftungsmäßig kostenlos abgesichert. Außerdem besteht Staatshaftung.

Am 17. August 1994 wurde ich vom DHV zum Beauftragten für Luftaufsicht für den Sonderlandeplatz Börsingen-Dunningen ernannt und am 23. August erhielt ich den Beauftragten-Ausweis - somit wurde die Ernennung wirksam.

2.) Sicherheit beim Schleppen:

Auf unserem Gelände sind wir mal wieder mit einem blauen Auge davongekommen. Außer dem Unfall von Wolfgang Gaus gab es keine größeren Zwischenfälle. Der Flugbetrieb verlief im großen und ganzen relativ diszipliniert.

Im DHV-Info und in sonstigen Mitteilungen kann ich von Zeit zu Zeit lesen, wie dieser und jener Betrieb (etwa der Schleppbetrieb) abzufliegen hat.

Mir ist beim Vergleich aufgefallen, daß wir in unserem Flugbetrieb durchaus regelgerecht und ordnungsgemäß handeln.

Ein kritischer Punkt, an dem sich viele von uns nach wie vor immer wieder in Gefahr begeben, ist die Startphase am Seil.

Dazu folgender Bericht (Quelle: DHV-Info 77, Ingo Westerboer):

- Vortrag -

Übrigens, das Kommando Seil straff gibt jetzt der Pilot - also:

P: Pilot und Gerät startklar
W: Winde startklar
P: Pilot eingehängt
W: Pilot eingehängt
P: Seil anziehen
P: Seil straff
W: Seil straff
P: (Fertig) Start

Außerdem wird mit unserer neuen Doppeltrommel-Winde die Angabe des gerade benutzten Seiles nötig. Dies wird über die Himmelsrichtungen ausgedrückt (Süd-Seil etc.).

3.) Offener Luftraum:

Die noch letztes Jahr von mir verkündeten Beschränkungen zur Nutzung des kontrollierten Luftraums gibt es nicht mehr.

Die Bedingungen waren:

- max. Höhe von 3500 ft. GND oder 5000 ft. MSL
- Flugfunkzeugnis
- Funkgerätepflcht mit Hörbereitschaft

Da sich unsere uneingeschränkten Luftfahrerscheine mit anderen Luftfahrerscheinen jedoch durchaus vergleichen lassen, gibt es keinen Grund, uns vor anderen Luftraumbenutzern, wie etwa den Segelfliegern, zu diskriminieren.

Zudem verursachten Gleitschirm- und Drachenflieger noch nie nennenswerte Beschwerden.

Deshalb hat uns das BVM die Nutzung des Luftraums E erlaubt - auch ohne Flugfunk.

Luftraum E reicht bis ca. 3000 m NN, in den Alpen bis 3800 m NN.

4.) Bergungskostenversicherung:

Der DHV hat für alle Mitglieder eine kostenlose Bergungskostenversicherung bis 2000 DM abgeschlossen. Diese bezieht sich auf die Person und bei gleichzeitiger Bergung des Gerätes auch auf dieses.

5.) Unfallstatistik des Luftfahrt-Bundesamtes für 1993:

Hängegleiter: 45 (39) Unfälle mit 7 (7) Toten
Gleitsegel: 60 (67) Unfälle mit 7 (7) Toten

Die häufigsten Unfallursachen:

- Hindernisberührung bei Start und Landung
- Start bei böigem Wind
- Unkontrollierte Fluglagen in geringer Höhe
- Eingeklappte Geräte (GS)

6.) Erste-Hilfe-Kurs:

Am Samstag, den 25. März 1995 führen wir morgens einen Erste-Hilfe-Kurs und nachmittags eine Technikeinweisung für unsere neuen Gerätschaften durch.

Der Erste-Hilfe-Kurs wird wieder von Armin Bentele durchgeführt und beginnt um 9.00 Uhr.

Wir werden die Möglichkeit haben, unser Wissen vom letzten mal aufzufrischen und Neues dazuzulernen.

Vor der Technikeinweisung werden wir noch die Möglichkeit haben, unsere Rettungsgeräte neu zu packen.

Einen richtigen Selbstpackerkurs werden wir hoffentlich mittelfristig anbieten können.

7.) Scheine:

Ich denke, daß nun jeder genügend Zeit hatte seine noch fehlenden Scheine zu erwerben.

Ich will deshalb bei Kontrollen keinen erwischen, dem irgendein Scheinchen fehlt.

Ich möchte auch, daß die Startleiter immer wieder Scheinkontrollen durchführen.

Das gilt insbesondere bei Gastpiloten!