

## DHV - Schleppseminar am 1. und 2. März 2014 in Altes Lager

Ergänzende Informationen zum Bericht, der auf unserer Website veröffentlicht ist.

Eine Einführung von HG – Piloten, worauf ein Startleiter beim HG – Start zu achten hat, wurde von den Teilnehmern des Seminars sehr positiv angenommen.

Am Startplatz zeigte ein HG-Pilot an seinem Fluggerät wie eine Liegeprobe gemacht werden muss und worauf VOR dem Start geachtet werden sollte:

- Beingurte geschlossen
- Die Klinke sollte bei der Liegeprobe ca 1 Handbreit über dem Steuerbügel sein
- Pilot eingehängt ohne Verdrehung der Hauptaufhängung, bzw. der Seile, soweit vorhanden



Eine Probeklinkung wird empfohlen

Es gab auch eine Einweisung worauf ein Startleiter beim Start eines GS – Piloten zu achten hat:

- Beingurte und Brustgurt geschlossen (wenn nicht eindeutig sichtbar, den Piloten ansprechen)
- Tragegurte (ist die Verbindung vom Gurtzeug zum Schirm) nicht verdreht, A – Gurte oben und frei zur Eintrittskante
- Vorbeschleuniger und Beschleuniger eingehängt
- Splinte des Rettungsgeräts

Zur Einhängung des Vorbeschleunigers und Beschleunigers gibt es zwei unterschiedliche Auffassungen:

1. Zuerst den Vorbeschleuniger und dann DARÜBER den Beschleuniger in den Tragegurt einzuhängen.

Vorteil: für den Schlepp ist es weniger relevant, wenn der Beschleuniger herausrutscht. Nicht so gut ist, wenn der Schirm nur auf einer Seite vorbeschleunigt wird.

2. Zuerst den Brummelhaken des Beschleunigers und darüber den Vorbeschleuniger

Vorteil: der Vorbeschleuniger kann so im Flug leicht gelöst werden, so dass bei Starkwind der volle Beschleunigerweg genutzt werden kann.

Jeder Pilot sollte sich darüber Gedanken machen, welche Variante er favorisiert. Es gibt hierzu keine Vorschrift. Es sollte bei beiden Tragegurten gleich sein.

### Vor dem Start:

Zuerst die Anmeldung des Piloten.

Uns ist es wichtig, dass bei Flugbetrieb in Altes Lager der Windenfahrer die Anmelde Daten **wörtlich** wiederholt:

Pilotenname, **Zugkraft, Fluggerät, welches Seil**, (die Benennung ist bei den Vereinen unterschiedlich. Wir in AL geben die Himmelsrichtung an, z.B. Westseil), Mitglied oder Gast  
Fettgedruckte Angaben sind sehr wichtig.

**Dann** erst die Kommandos.

Es wurde und wird immer wieder vergessen dem WF die Windsituation am Start durchzugeben. Der WF sollte danach fragen, wenn er sich nicht sicher ist.

Bei HG – Schlepps ist die Durchsage wichtig:

Pilotengewicht **und** Zugkraft

Beispiel: Pilotengewicht 80 kg

**Zugkraft:** 90 kg

Startleiter klärt vor dem Schlepp mit dem HG – Piloten, ob Beinzeichen zum Umklinken gegeben werden oder nicht und gibt dies dem WF durch.

Die Kommandos, die der SL an den WF weiter gibt, wenn der HG-Pilot Beinzeichen gibt, sind:

- „Pilot will **umklinken**“
- „Pilot hat umgeklinkt“

Der Schlepp sollte vom SL bis zum Ende des Schlepps, aber mindestens bis 2/3 der Schleppstrecke verfolgt werden, je nach Sicht. In der Regel sieht der WF ab 2/3 der Schleppstrecke den Piloten besser als der SL. Sollte der Pilot Beinzeichen geben gibt der SL diese an den WF weiter.

Wie sind die Beinzeichen noch mal??

1. Was bedeutet „Radfahrbewegung“:

- a) Pilot will bezahlen
- b) Pilot will mehr Zug
- c) Pilot will schneller nach oben

2. Was bedeutet Anhaltendes Grätschen der Beine:

- a) Pilot will runter
- b) Pilot will auf die Toilette
- c) Pilot will weniger Zug

### 3. Wiederholtes Grätschen der Beine:

- a) Pilot hat es eilig
- b) Pilot will eine Rechnung
- c) Pilot möchte ausklinken

#### Auflösungen im Anhang

Diese Zeichen können auch mit den Armen gegeben werden, wenn ein Pilot mit Beinsack fliegt.

Beim Beobachten des Schleppts bis zum Ausklinken, d.h. bis zum Ende des Schleppts, ist sicher gestellt, dass der SL auch den Luftraum auf sich annähernde Luftfahrzeuge beobachtet und bei Kollisionskurs Schleppseil/Pilot den WF informiert und ggf. die Signalpistole abfeuert.

Das Kommando HALT Stop! HALT Stop! HALT Stop! Ist mehrmals zu wiederholen.

Lieber einmal zu früh und einmal zu oft HALT Stop! HALT Stop! HALT Stop! Als einmal zu spät.

Wir hatten beim Seminar den Fall, dass der Pilot kein START - Kommando gegeben hatte, als die Kappe über ihm stand. Der SL gab so auch kein Start-Kommando an den WF.

Der Pilot konnte die Kappe nicht stabil über sich halten. Der Schirm brach seitlich aus. Wir hatten leichten Seitenwind. Dort wohin der Schirm ausbrach stand die Videokamera und ein anderer Pilot war mit seinem Equipment beschäftigt.

Das Kommando HALT Stop! HALT Stop! HALT Stop! kam viel zu spät.

Es ist nichts weiter passiert, aber es war auch eine Portion Glück dabei:

Der Pilot, der dort anderweitig beschäftigt war, war nicht mehr eingehängt gewesen und der Kameramann hatte rechtzeitig das Stativ mit Kamera in Sicherheit bringen können.

#### Zum Start mit Rückwärts-Aufziehen:

Diese Methode ist für den SL sehr anspruchsvoll (Koordination)

Deshalb sollte der Pilot den SL gründlich einweisen oder sich einen erfahrenen SL heranziehen.

(Nur mal so nebenbei bemerkt: Wir **starten** nicht rückwärts. Wir ziehen den Schirm rückwärts auf und starten vorwärts)

## **Generelles Fazit zum SL bei Schleppbetrieb in AL:**

Bei großem Andrang beim Schleppbetrieb mit Mischflugbetrieb sollten bei uns am Platz nur erfahrene SL tätig sein.

SL, die noch nicht viel Erfahrung haben, können diese Tätigkeiten an Tagen üben, wenn wenig Betrieb und kein Mischflugbetrieb ist.

Es gibt auch andere Tätigkeiten, die für einen funktionierenden Schleppbetrieb hilfreich und erforderlich sind.

Ein Tandem GS – Start sollte seitens des WF ähnlich wie ein HG – Start durchgeführt werden, d.h. sobald bei dem Kommando FERTIG die Kappe gut über dem System Pilot und Passagier steht, den Zug kontinuierlich erhöhen. Nicht erst auf ein START – Kommando warten. Das System Pilot und Passagier ist im Vergleich zum Einzelpiloten „laufbehindert“ und es besteht erhebliche Stolpergefahr. Auch das konnte beim Seminar geübt werden.

Einer unserer Vereinskollegen brachte folgenden Vorschlag ein:

Auch bei einem Vorwärtsstart könnte mit dem Kommando AUSKUPPELN gearbeitet werden. Es kann auch beim Vorwärtsstart zur Situation kommen, dass der Pilot den Schirm rückwärts unterlaufen muss. Dies ist aber nur möglich, wenn auf dem Seil kein Zug ist.

Wir haben beschlossen, vereinsintern diese Option zu ermöglichen, man muss es aber mit dem SL und dem WF VORHER KOMMUNIZIEREN.

Zum Thema „Einweisung platzfremder Piloten“:

Diese müssen unbedingt so eingewiesen werden, dass beim Landen am Weststartplatz die UL – Piste in geringer Höhe NICHT überflogen werden darf. Aufgrund der geringen Geschwindigkeit eines GS und des damit großen Zeitbedarfs für das Freimachen des Luftraums wird folgender Vorschlag gemacht:

KEIN Überfliegen der Piste unter 200 m GND.

Beim Anflug über dem Wald im Süden – Rechtsplatzrunde – ist ein Überfliegen der Piste nicht nötig.

Beim Anflug über die Shelter im Norden kann auch auf der Grasbahn im Norden gelandet werden.

Sätze wie: „bei uns kannst Du überall landen“ sind tabu

Enthftungserklärung unterschreiben lassen! Sie liegen im Startwagen.

Die Kommunikation zwischen UI - ern und dem Start für Windenschlepp hat super funktioniert: Der UL-Schlepppilot hat sich über die Vereinsfrequenz (PMR) beim SL angemeldet.

Wir hatten am Wochenende allerdings die „Luxus“-Situation, dass der Flugbetrieb vom Weststartplatz aus stattgefunden hat. Hier können sich die UL-Schlepppiloten und der SL am Windenstart gut sehen und es ist möglich mit Handzeichen zu kommunizieren:

Arme vor der Brust mehrmals kreuzen:  
KEIN Start

In Abflugrichtung zeigen:  
Es kann gestartet werden

Der UL – Pilot setzte des Öfteren Blindmeldungen über die Flugfunke ab. Es zeigte sich, dass das Flugfunkgerät am Windenstartplatz nur in einem Radius von ca 15 m hörbar ist. Der SL steht meist viel weiter entfernt.

Im Seminar wurde über das Thema Flugfunk beim Windenstart heftigst diskutiert ohne, dass ein allgemeingültiger Beschluss gefasst wurde. Hier einige Vorschläge:

- der SL trägt ein mobiles Flugfunkgerät bei sich. Nachteil: Der SL wird bei regem Schleppbetrieb damit überfordert sein
- Die Piloten in der Nähe des Flugfunkgerätes geben etwaige Informationen an den SL. Nachteil: die Piloten verstehen die Funksprüche oft nicht.

Wir sind erstmal wie folgt überein gekommen: (KEIN BESCHLUSS)

Die Unkenntnis über Funksprüche ist zu groß.

Piloten ohne BZF setzen keine Funksprüche ab.

WICHTIGSTE:

Wach bleiben! Sollte man Funksprüche wahrnehmen: Schauen! Schauen!

Beim Schleppbetrieb am 09.03. wurde folgendes erfolgreich getestet: Der SL trägt ein (nicht zugelassenes, aber funktionierendes) Amateurfunkgerät, welches das Mithören des Flugfunks (keine Sendemöglichkeit) zulässt. Wenn der UL-Schlepppilot diszipliniert seine Meldungen absetzt, ist diese Möglichkeit ausgesprochen hilfreich für die Bewertung der Gesamtsituation.

Zu diesem Thema kann sich gerne eine Arbeitsgruppe zusammenfinden! Oder der Fliegerbeirat beschäftigt sich damit.

Wir haben im Seminar auch über die verschiedenen Start – und Landesituationen bei Mischbetrieb gesprochen anhand unserer Karte, auf der unser Platz veranschaulicht ist. Die schwierigste Situation zwischen UL- und Schleppbetrieb haben wir bei Nordwind. Hier besteht keinerlei Sichtkontakt.

An alle Vereinspiloten:

Bitte schaut Euch diese Karte – hängt im Flachbau – noch mal genau an.

Wir sind noch auf folgende Gefahrensituationen beim Schlepp eingegangen:

- Lock-out (HG), Pilot: KLINKEN! WF: KAPPEN!
- Sackflug (GS), Pilot: Schirm NICHT ANBREMSSEN, sonst STALLGEFAHR  
WF: Zug halten und Pilot am Boden absetzen, NICHT Zug nachlassen  
weil Pilot sonst durch heftiges Pendeln auf dem Boden aufschlagen kann!
- Seilriss, WF: Trommel sofort abbremsen, damit kein Seilsalat; vor Ort spleißen,  
dann erst auftrommeln oder wieder ausziehen  
Pilot: Ausklinken, Seil in der Hand behalten und kontrolliert, hindernisfrei abwerfen

Auch, wenn die meisten Teilnehmer am Seminar, die Piloten waren, die sich eh am Platz mit den Vorschriften, Regeln etc gut auskennen, ist dies positiv zu verzeichnen, weil es zeigt, dass unser Sicherheitsbewusstsein am Platz breit gestreut ist und damit ein Austausch und rege Kommunikation untereinander gewährleistet ist.

Allen happy take offs and landings in 2014 wünscht das Orgateam des Schleppseminars

Auflösung zum Thema „Beinzeichen“: 1. b; 2. c; 3. c