

Saisoneneröffnungsbriefing 2022 für den Flugplatz Heppenheim, EDEP

19. März 2022

Wegen Corona-Einschränkungen
online-Briefing zum Selbststudium

Rückfragen an:
Max Rüllmann
(xamruellmann@t-online.de
oder 0174-3494676)
oder ggf. an den genannten Autor

Themen:

- Rettungsgerät, Alarmplan
- EDEP Rettungskonzept
- „Terror-Sicherheit“
- Neue SBO 2022
- Neu: Einweisungsnachweise für Flugschüler
- Platzrunde und Meldungen im Funk
- Tägliches Flugbetriebsbriefing
- CO₂ Feuerlöscher für Motorbrände
- Disziplin beim Rausrollen
- Heppenheimer Sicherheits-Programm (HSP)
- Überziehen von Wartungsintervallen
- Bordbuchführung
- Flüge mit Gästen und Passagieren
- Infos für Windenfahrer
- Lärmschutz

Rettungsgerät, Alarmplan

Rettungsbus

- Flugbetrieb mit Flugleiter erfordert startklaren Rettungsbus
- Also Bus nicht hinten in der Halle sondern draußen sofort startbereit (Hecktüren geschlossen!)
- Bus enthält Rettungsgerät
- Rettungsgerät nicht mit Taschen, Fallschirmen etc. blockieren
- z.B. kleinen Anhänger verwenden und dort private Taschen und Klamotten reinlegen
- Nach dem Flugbetrieb immer aufräumen
- Bei Beschädigungen am Rettungsgerät oder wenn was fehlt, Aero-Club Vorstand informieren



Rettungsbus

Rettungs- Werkzeug

Nicht blockieren!

**Inhalt nur im Notfall
entfernen!**

Hier muss drin sein:

**Kappmesser
Bleischere
Handmetallsäge
Löschdecke
1 feuerfeste Decke**

**Feuerwehraxt
Handsäge
Bolzenabschneider
2 Paar feuerfeste Handschuhe
2 Wolldecken**

Oben im Regal:

**Einreißhaken
Krankentrage
Verbandskasten (orange)**

Außerdem:

- Zwei 12 kg Feuerlöscher
- Zwei 6 kg Feuerlöscher

Auch sonstige Feuerlöscher am Flugplatz beachten!

ALARMPLAN

Flugplatz Heppenheim

Hängt an verschiedenen Stellen
auf dem Flugplatz aus



Bei verletzten Personen oder Feuer:

NOTRUF 112

Schema Notrufmeldung:

- **WER** ruft an
- **WO** ist der Unfall passiert
- **WAS** ist geschehen
- **WIEVIELE** betroffene Personen
- **WELCHE** Verletzungen
- **WARTEN** auf Rückfragen

Danach:

- Erste Hilfe organisieren
- Verbandskasten und Rettungswerkzeug im Startbus

Wegen Rettungsfahrzeugen oder Rettungshubschraubern:

- Flugbetrieb einstellen
- Flugzeuge in der Luft informieren

Telefonnummer Flugplatz Heppenheim

06252 / 71335

Wichtige Telefonnummern:

Notruf **112**
Polizeinotruf **110**
Polizeiwache Heppenheim **06252 / 706-0**

bei Flugzeugentführung und -Raub:
Polizeipräsidium Südhessen: **06151 / 969-3030**

In den Fällen, in denen
a) ein Luftfahrzeug einen schweren Schaden erlitten oder angerichtet hat oder
b) beim Betrieb eines Luftfahrzeuges eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist

Meldung an BFU **0531 / 3548-0**

und

RP Darmstadt Hr. Hose **06151 / 12-6015**
Hr. Feldmann **-6011**

oder
Hr. Hose **0174 / 1616478**

oder
Lagezentrum Hess. Ministerium
des Inneren und für Sport **0611 / 353-787 bis -790**

Weitere Telefonnummern:

DFS AIS **069 / 78072-500**
DFS Center Langen **06103 / 707-6200**
Mannheim Tower **0621 / 4193921**

Vorstand Aeroclub:

1. Vorsitzender Max Rüllmann **06252 / 128974**
0174 / 3494676

2. Vorsitzender Markus Wagner **06151 / 3929433**
0179 / 5481432

Schriftführer Edgart Schander **0176 / 61868619**

Kassenwart Klaus List **06164 / 55408**
0171 / 2444920

Telefonnummer Flugplatz Heppenheim

06252 / 71335

EDEP

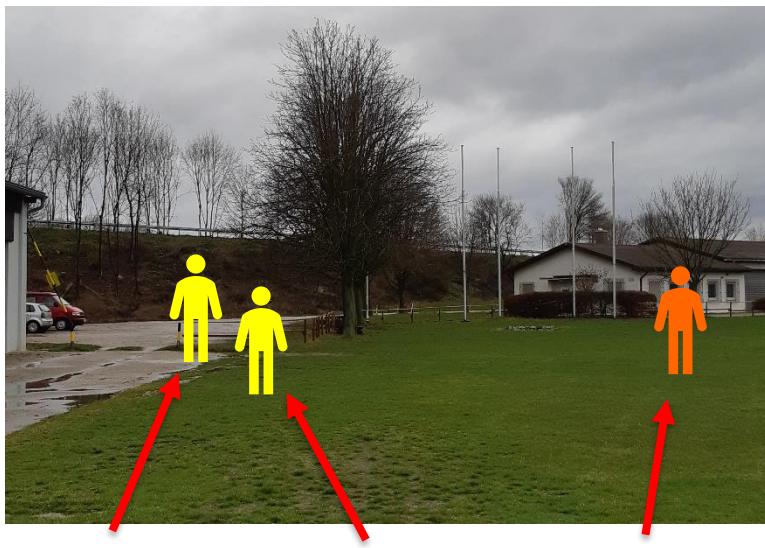
Rettungskonzept

EDEP Rettungskonzept

Handlungsanweisungen und Verantwortlichkeiten bei einem Unfall auf dem Flugplatz Heppenheim

- Festlegung von Rettungswegen
- Wer macht was und in welcher Reihenfolge
- Das Wichtigste:
 - Personen direkt an der Unfallstelle leisten erste Hilfe
 - Rettungswagen (Startbus) fährt zur Unfallstelle (Rettungsgerät, Startleiterhandy dabei)
 - Flugleiter macht Notruf (112) und koordiniert
 - Ein Helfer nimmt an der Schranke die Rettungskräfte in Empfang
 - Ein weiterer Helfer fährt mit dem ersten Rettungsfahrzeug mit zur Unfallstelle und hält von dort aus Kontakt zum Flugleiter / Koordinator
- Grundsätzlich gilt: gesunden Menschenverstand einsetzen





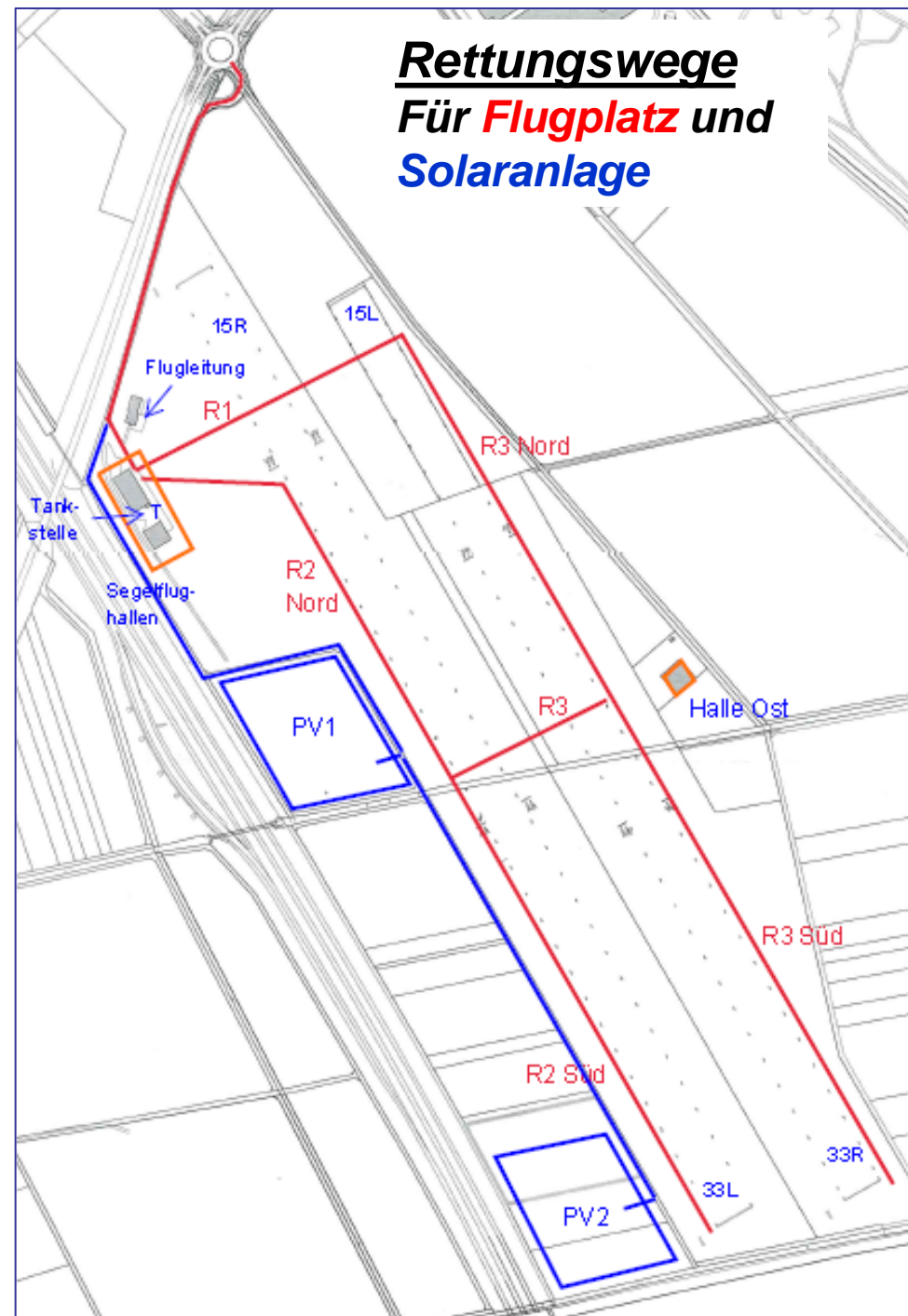
Fährt mit dem erstem Rettungsfahrzeug mit

Bleibt an der Einfahrt

Flugleiter koordiniert



Startbus fährt mit ein paar Leuten zur Unfallstelle (Rettungsgerät, Startleiterhandy)



„Terror-Sicherheit“

Sicherheitsstandards an Flugplätzen zum Schutz von Personen und Gütern vor unrechtmäßigen Eingriffen im Zusammenhang mit Zivilflugzeugen

Ansprechpartner / Sicherheitsbeauftragte

- Max Rüllmann und Markus Wagner

Abstellen und Verwahren von Luftfahrzeugen

- Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die längere Zeit nicht im Betrieb sind, müssen im verschlossenen Hangar abgestellt werden, insbesondere nach Betriebsschluss.
- Die Luftfahrzeugschlüssel müssen getrennt vom Luftfahrzeug verwahrt werden, entweder unter Verschluss im Vereinsheim oder mit nach Hause nehmen.
- Luftfahrzeuge, die an Tagen mit Flugbetrieb nur vorübergehend nicht in Betrieb sind, sind zu verschließen.
- Flugzeugschlüssel müssen getrennt vom Flugzeug aufbewahrt werden: beim Flugleiter hinterlegen, im Vereinsheim verwahren oder vorübergehend in der Hosentasche behalten.
- Die Luftfahrzeuge müssen so abgestellt werden, dass sie im Sichtfeld des Flugleiters sind, nicht verschließbare Flugzeuge in unmittelbarer Nähe der Flugleitung abstellen.

Sicherheitsstandards an Flugplätzen zum Schutz von Personen und Gütern vor unrechtmäßigen Eingriffen im Zusammenhang mit Zivilflugzeugen

Passanten und Fluggäste

- Unberechtigte Personen dürfen nicht die Abstellflächen der Luftfahrzeuge betreten.
- Unbekannte Personen innerhalb der Flugplatzbegrenzung sind anzusprechen und ggf. des Platzes zu verweisen.
- Fluggäste dürfen nur in Begleitung von Piloten oder unterwiesenen Vereinsmitgliedern die Abstellflächen der Flugzeuge betreten.
- Personen, die sich auffällig verhalten, dürfen weder auf die Abstellflächen der Luftfahrzeuge geführt werden noch als Fluggäste mitgenommen werden.
- Fluggäste dürfen keine Waffen oder gefährliche Gegenstände mitführen.
- Im Zweifelsfall Polizei anrufen!
- Keine „fremden Leute“ unbeaufsichtigt in den Flugzeughallen!

Sicherheitsmaßnahmen werden Gegenstand der Flugplatz-Kontrollen vom RP sein!

Merkblatt vom RP für Piloten an kleinen Flugplätzen

- Müssen alle unterschreiben!

Verbotene Gegenstände, die nicht im Flugzeug transportiert werden dürfen



pe0065909 fotosearch.com

Neue SBO 2022

Neue Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (SBO)

- SBO ist Bestandteil unserer Flugplatzgenehmigung:
 - 5. Für die Flugbetriebsabwicklung auf dem Landeplatz und in dessen Umgebung ist eine Benutzungsordnung zu erstellen und von meiner Behörde genehmigen zu lassen (§ 53 i.V.m. § 43 Abs. 1 LuftVZO).
- Für die Flugbetriebsabwicklung von Segelflugbetrieb ist die jeweils aktuelle Ausgabe der Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S.B.O.) des Deutschen Aero-Clubs e.V. maßgebend, welche Bestandteil dieser Genehmigung ist.
- Neufassung 2022:
https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2022/Sportarten/Segelflug/SBO_20220130.pdf

BUNDESKOMMISSION SEGELFLUG
Deutscher Aero Club e.V.

Segelflugsport-Betriebs-Ordnung

- SBO -

*SBO wird am grünen Brett im
Clubheim ausgehängt*



Ausgabe: 30. Januar 2022

Neue Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (SBO)

1 Allgemeines

In der Segelflug-Sport-Betriebsordnung (SBO) beschreibt die Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e. V. (DAeC) die fachlich zweckmäßige Durchführung des sicheren Segelflugbetriebs im Bereich des DAeC. Die in ihr enthaltenen Grundsätze haben sich bewährt und werden bei Bedarf an die Entwicklung des Segelflugsports angepasst. Die SBO ist für den Segelflugbetrieb im DAeC bindend.

Im Segelflugbetrieb sind die für dessen sichere Durchführung zutreffenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien der EASA und der nationalen Gesetzgebung, regionale und überregionale Regelungen und die Vorschriften des DAeC in ihrer jeweils gültigen Fassung einzuhalten.

- Inhalt der SBO:
 - Verantwortliche Personen im Segelflugbetrieb
 - Platzrunde, Platzflugbetrieb
 - Startmethoden: Windenstart, F-Schlepp etc.
 - Verhalten beim Thermik- und Hangfliegen
 - Landeanflug und Landung
 - Segelflug-Gelände-Ordnung


Alle, die in Heppenheim fliegen, müssen die SBO kennen!

**Neu: Einweisungs-
nachweise für
Flugschüler**

Einweisungsnachweise

- Jeder Flugschüler erhält ab jetzt einen „Einweisungsnachweis“, der ins Flugbuch geklebt werden soll
- Ähnlich wie beim Ausbildungsnachweis fürs Fliegen, sollen darin verschiedene Einweisungen in den Flugplatz-Betrieb dokumentiert werden
- Z.B. fürs Lepofahren wird so eine Dokumentation durch die neue SBO ausdrücklich gefordert
- Bestätigungen durch Unterschrift von Fluglehrer oder Aeroclub-Vorstandsmitglied
- Die entsprechenden Tätigkeiten dürfen erst dann eigenverantwortlich ausgeführt werden, wenn die Unterschrift dafür vorliegt
- Auch Flugschüler, die schon länger da sind, und vieles schon können, sollen sich zum Saisonbeginn die entsprechenden Unterschriften einsammeln

Einweisungsnachweise

 Einweisungsnachweise Flugplatz Heppenheim EDEP	Datum	Bestätigung <small>durch Fluglehrer oder Aero-Club Vorstandsmitglied</small>
Verhalten am Flugplatz (incl. Umsicht, Luftraumbeobachtung, etc.)		
Verhalten am Windenstart (incl. Einklinken, Starthilfe, etc.)		
Verhalten am F-Schleppstart (incl. Einklinken, Starthilfe, etc.)		
Lepofahren - Segelflugzeuge ziehen		
Lepofahren - Windenseile ausziehen		
Startleiter		

Rev. 2022-03-14

Zur Erinnerung: Neue Lepofahrer

- Lepofahrer müssen eingewiesen werden bevor sie zum ersten mal allein Lepo fahren
- Das gilt auch für Führerscheininhaber, da am Flugplatz verschiedene Dinge beachtet werden müssen
- Der Einweiser soll mindestens 3 Lepofahrten beim Flugzeugziehen bzw. Seilefahren dabei sein und alle Eventualitäten abgehandelt haben
- Generell: Maximalgeschwindigkeit 30 km/h
- Mindestalter 14 Jahre
- Körperliche und geistige Eignung
- Mindestmaß an Flugplatzerfahrung

Wer darf neue Lepofahrer einweisen?

- Scheinpiloten oder Flugschüler mit mindestens einem Jahr EDEP Erfahrung
- Oder Personen, die vom AeC-Vorstand bestimmt wurden

Dokumentation der Einweisung:

- Durch neuen Einweisungsnachweis

Zur Erinnerung: Wer darf als Windenstartleiter tätig werden?

Anforderungen:

- Besitz eines Segelflugscheins mit früherer oder aktueller Windenstartberechtigung,

oder bei Segelflugschülern:

- A-Prüfung im Windenstart
- Mindestalter 15 Jahre
- Mindestens erster Ausbildungstag als Windenschüler (Winden-Grundeinweisung)

Voraussetzungen:

- Neue Startleiter müssen von einem erfahrenen Startleiter, Flugleiter oder Fluglehrer vor Ort eingewiesen werden, u.a. in die Telefonkommandos

Dokumentation der Einweisung:

- Durch neuen Einweisungsnachweis

Platzrunde & Meldungen im Funk

Autor: Volker Müller, mail@volkermueller.de

Platzrunde, Meldungen im Funk

Positionsmeldungen in der Platzrunde sind ein wichtiger Bestandteil der Zusammenstoß-Vermeidung.

Präzise Meldungen sind hilfreich.

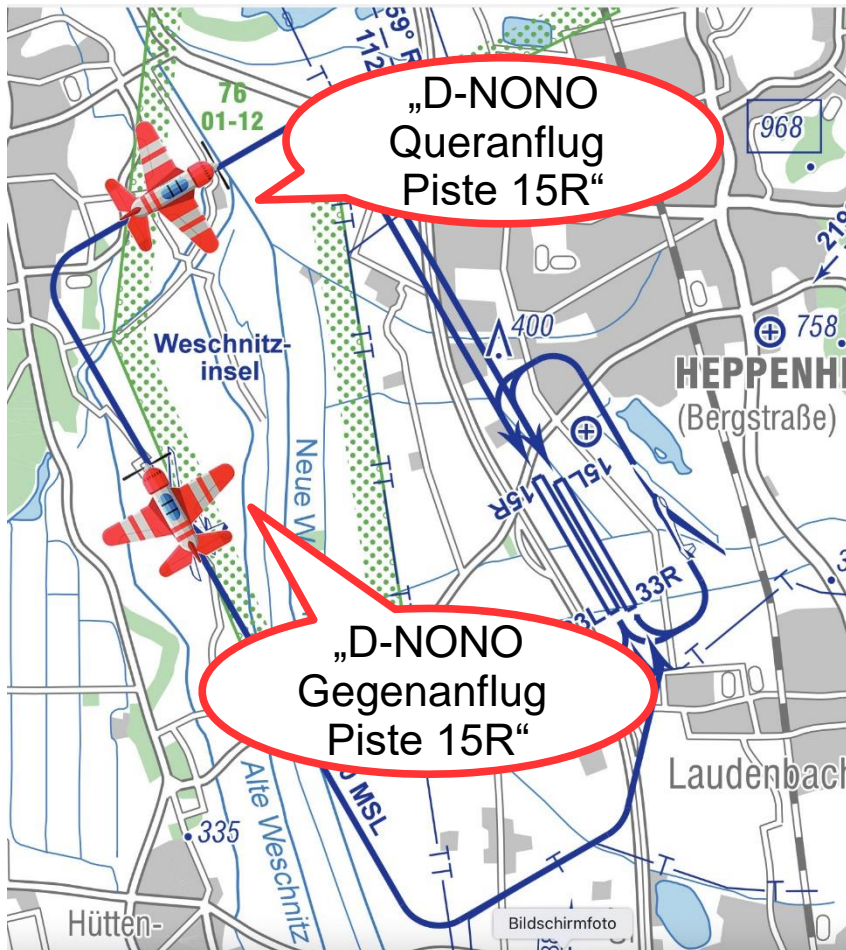
Falsche Meldungen können fatal sein!

Auf den folgenden Seiten:

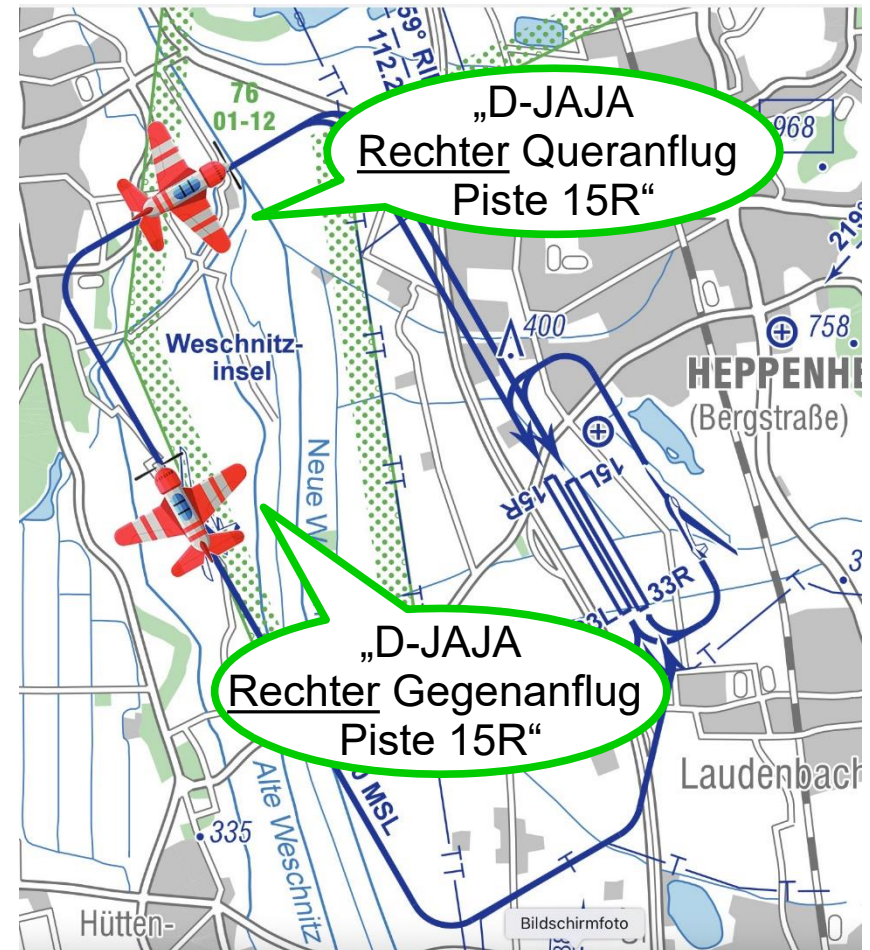
- Für Motorflieger: die Bitte um Vermeidung eines häufigen Fehlers.
- Für Segelflieger: mehr Genauigkeit bei der Positionsmeldung.

Motorflug: Rechtsplatzrunde bitte korrekt melden!!!

FALSCH!!!



Richtig!



Segelflug: Meldung der Position

SBO 2022 (Auszug):

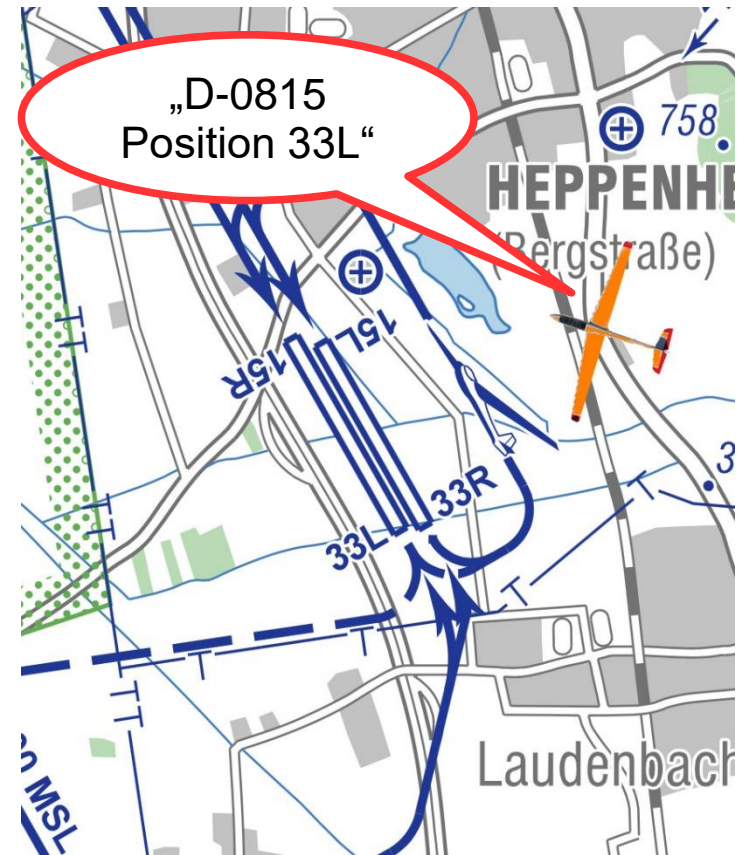
„Das Einordnen in die Platzrunde erfolgt im Gegenanflug vor der Position.“

Nicht schon vorher melden, wenn man erst noch in die Platzrunde fliegen muss.

Bitte erst melden, wenn man in der Platzrunde querab vom Aufsetzpunkt ist.

FALSCH

zu frühe Meldung „Position“



Segelflug: Meldung der Position

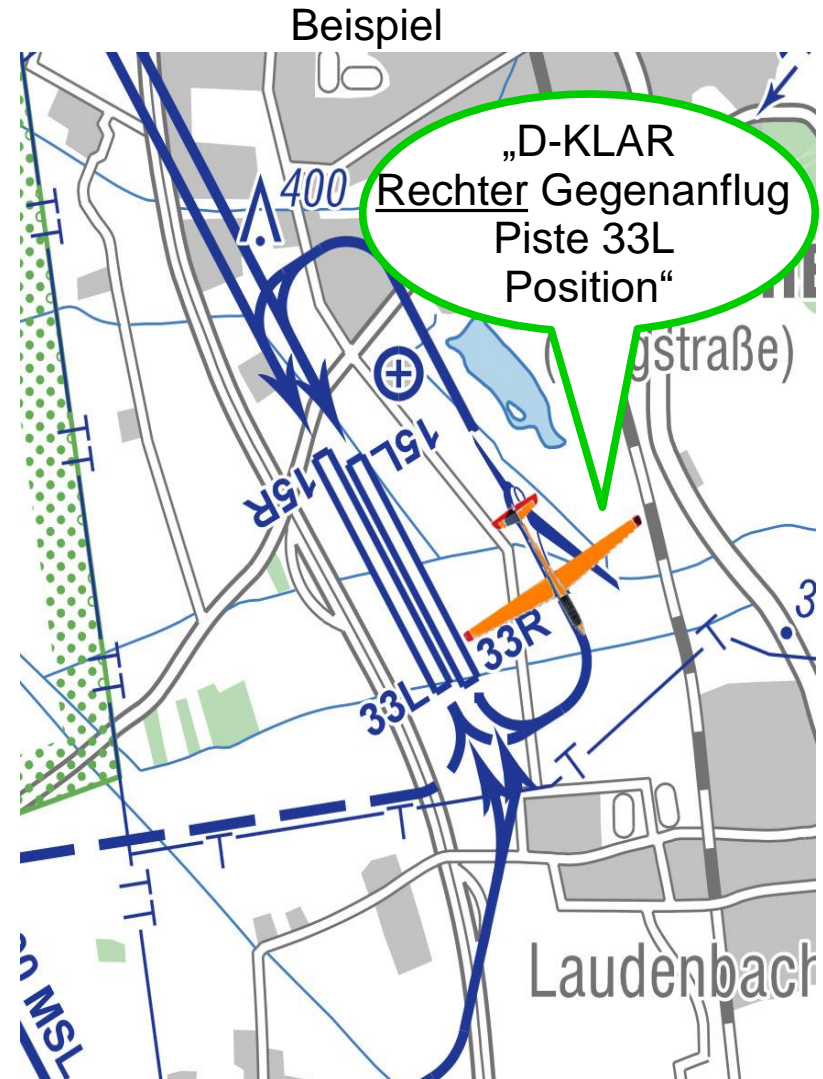
SBO 2022 (Auszug):

„Positionsmeldung

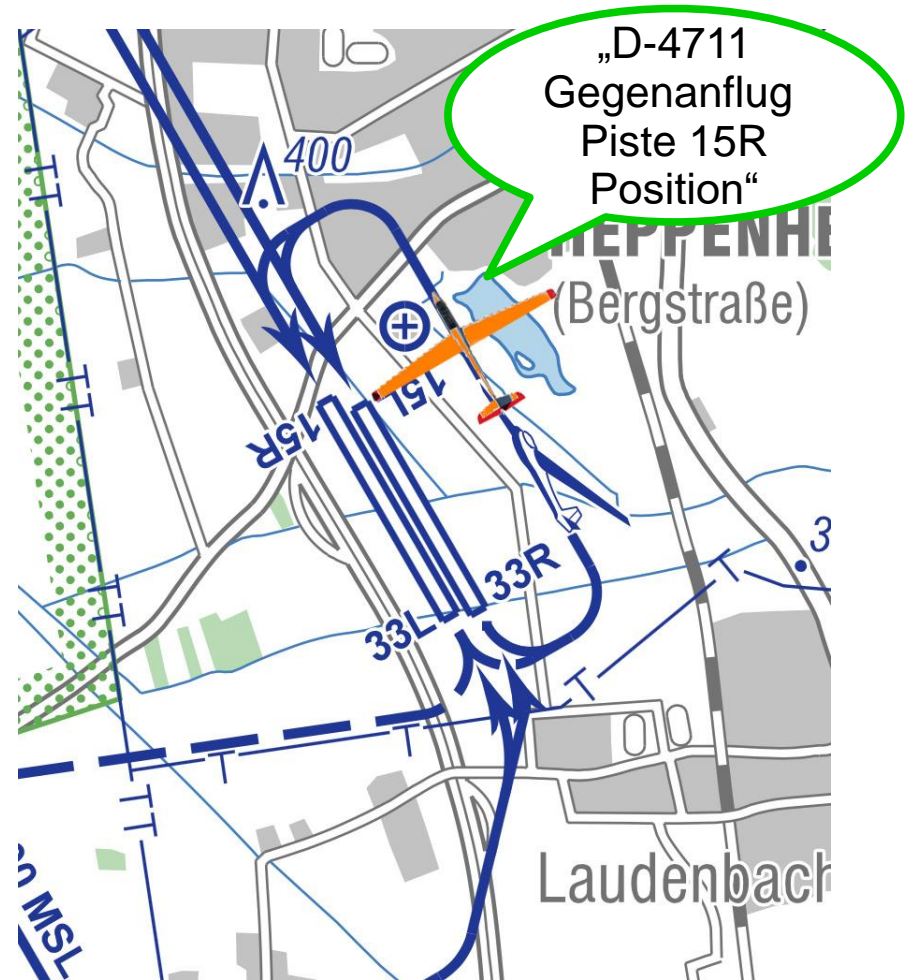
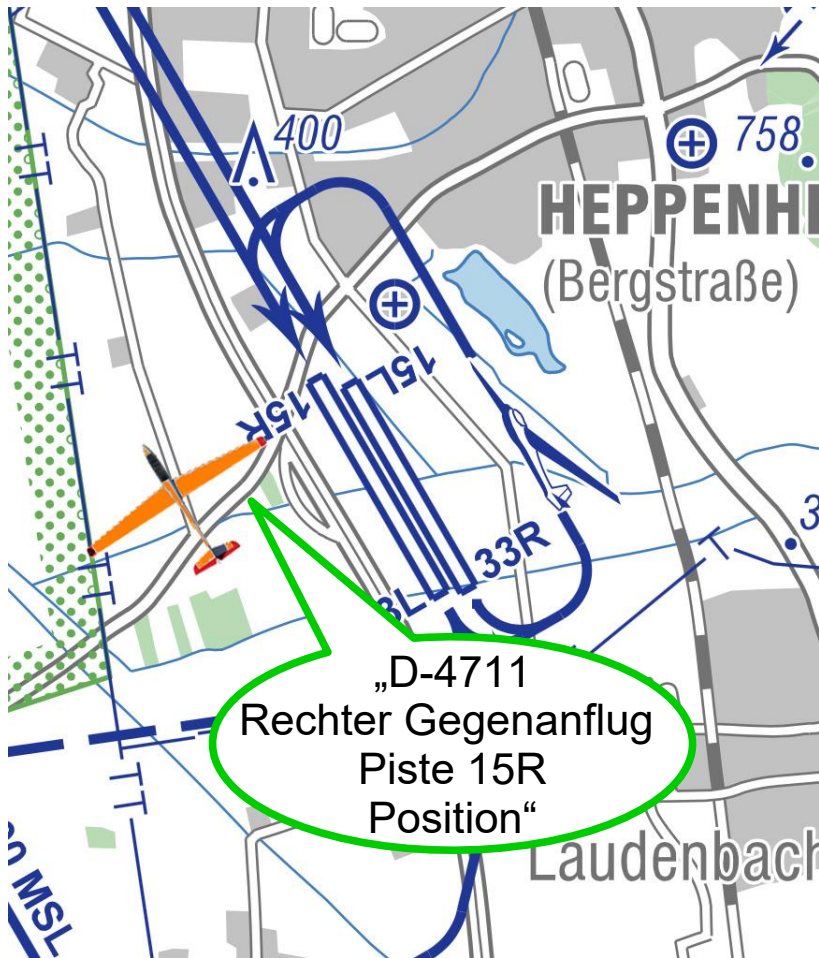
An Flugplätzen mit Motorflugbetrieb empfiehlt es sich, folgende Variante der Positionsmeldung zu verwenden:“

„D-4711 Gegenanflug Piste 15R Position“

Das haben wir bisher nicht so gemacht, bitte gewöhnt Euch hier um. Der Vorteil ist eine genauere Bezeichnung der eigenen Position, besonders auch bei Westplatzrunde.



Beispiele: Meldung der Position



Tägliches Flugbetriebs- briefing

Tägliches Flugbetriebsbriefing EDEP

- **An jedem Flugbetriebstag soll morgens ein Briefing durchgeführt werden**
- Verantwortlich sind diensthabender Flugleiter und Fluglehrer
- Zeitpunkt: wenn die meisten da sind, bzw. nach Halle ausräumen aber vor Start aufbauen, ca. 10:15 Uhr
- Wer später kommt, soll sich beim Flugleiter nachbriefen lassen, Flugschüler beim Fluglehrer
- Inhalte:
 - Wetterbericht aus PC-MET
 - NOTAMS für die weitere Flugplatzumgebung
 - Ablauf des Platzbetrieb: Betriebsrichtung, Wo sitzt der Flugleiter? Wer macht Startleiter? Besonderheiten, etc.
 - Besprechung sicherheitsrelevanter Vorfälle oder Beobachtungen vorangegangener Flugtage
 - **Auch gelegentlich Rettungsaspekte ansprechen: Alarmplan, Rettungsgerät im Bus, EDEP-Rettungskonzept**
 - Wer will wann was fliegen?

CO₂ Feuerlöscher für Motorbrände

CO₂ Feuerlöscher für Motorbrände

- Wir haben zwei CO₂ Feuerlöscher am Platz:
 - 1) In der Motorflughalle, gleich rechts hinter der Eingangstür
 - 2) An der Flugleiter-“Schießbude“
- Bei einem Brand im Motorraum (z.B. Vergaserbrand bei Anlassversuch) sind CO₂-Löscher besser als Pulverlöscher, weil sie nicht zu Verschmutzungen / Beschädigungen des Motors führen
- Falls aber doch gerade kein CO₂-Löscher in der Nähe ist, sondern nur ein Pulverlöscher, dann gilt: **schnell löschen (mit Pulver) geht vor CO₂-löschen**
- Die CO₂-Löscher sind für Brandklasse B = Brände von Flüssigkeiten
- Die Pulverlöscher sind für Klassen A, B und C, d.h. Feststoffe, Flüssigkeiten, Gase



Disziplin beim Rausrollen

Rausrollen

- Mit dem Segelflugzeug aus der Bahn rollen mit hoher Geschwindigkeit ist verboten
- Maximal so weit rausrollen, dass der 10 m breite Sicherheitsstreifen neben der Landebahn frei ist
- Das Flugzeug auch nach dem Aufsetzen, bis zum Stillstand mit dem Querruder kontrollieren
- Die Landung ist erst beendet wenn das Flugzeug stillsteht
- Keine Vollbremsungen (außer im Notfall):
 - Z.B. Duo Nasenrad hält das nicht aus
- Noch was: Möglichst nicht über die Plattenmarkierungen der Pistenbegrenzung oder der versetzten Schwellen rollen (die Platten können teils abgesenkt, locker oder zerbrochen sein)

Heppenheimer Sicherheits- Programm (HSP)

Heppenheimer Sicherheits-Programm (HSP)

- Sicherheitsrelevante Vorfälle, Erfahrungen oder Beobachtungen können und sollen allen Heppenheimer Fliegern bekanntgemacht werden
- Dazu kann man eine „HSP-Meldung“ machen, ohne Nennung von Namen und anonym
- **Es geht darum, dass alle aus sicherheitsrelevanten Vorfällen lernen, um den Flugbetrieb sicherer zu machen**
- Es geht nicht um Bestrafen oder Bloßstellen
- Formular verwenden oder auch formlos
- Dann in den HSP-Briefkasten einwerfen
- Die HSP Meldungen werden von Hilou Garthe und Holger Lentschig gesichtet und eingeordnet und ggf. Empfehlungen veröffentlicht
- Im Moment sind 4 „HSP-Fälle“ von 2021 an der Magnettafel veröffentlicht

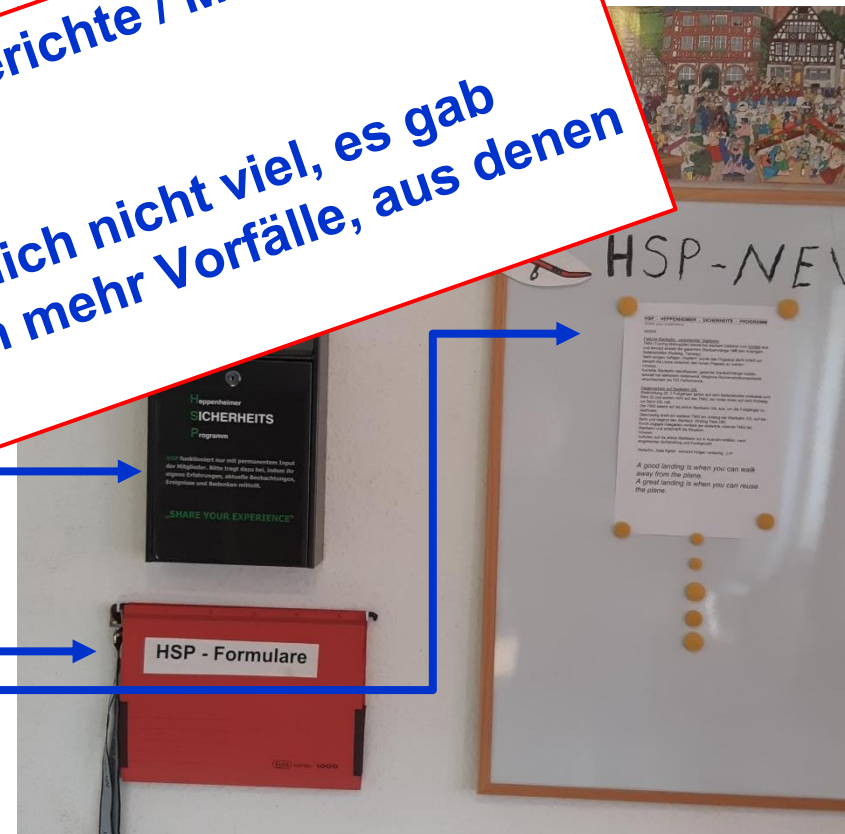


Heppenheimer Sicherheits-Programm (HSP)

- Sicherheitsrelevante Vorfälle, Erfahrungen oder Beobachtungen können und sollen allen Heppenheimer Fliegern bekanntgemacht werden
- Dazu kann man eine „HSP-Meldung“ machen, ohne Namen angeben und anonym
- Es geht darum, dass alle aus sicherheitsrelevanten Vorfällen lernen, um den Flugbetrieb sicherer zu machen
- Es geht nicht um Schuld, sondern um Bloßstellung
- Formuliere es so, dass es für alle verständlich ist
- Dann ist es leichter zu verstehen
- Die HSP-Meldungen werden für das nächste Jahr bestimmt deutlich mehr Vorfälle, aus denen wir alle lernen könnten!
- Garthe und die HSP-Meldungen sind gesichtet und eingeteilt in 4 Kategorien: 1. Empfehlungen, 2. Erfahrungen, 3. Beobachtungen, 4. Vorfälle
- Im Moment sind 4 „HSP-Fälle“ von 2021 an der Magnettafel veröffentlicht

Bitte nutzt das HSP und reichte Berichte / Meldungen ein, wenn Euch was auffällt.

4 Berichte für 1 Jahr ist eigentlich nicht viel, es gab letztes Jahr bestimmt deutlich mehr Vorfälle, aus denen wir alle lernen könnten!



Überziehen von Wartungs- intervallen

Überziehen von Wartungsintervallen

- Die NFL II 44 / 09 („Bekanntmachung über die zulässige Zeitüberschreitung bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen“) wurde 2021 zurückgezogen
- Gemäß dieser NFL durfte z.B. eine 50 Stunden-Kontrolle um 5 Stunden „überzogen“ werden (allerdings musste das darauffolgende 50 Stunden-Intervall bis zu nächsten Kontrolle dann entsprechend gekürzt werden)
- In den neuen EU-Verordnungen zur Wartung gibt es keinen adäquaten Ersatz
- Für die Aero-Club-Flugzeuge bedeutet das:

ASK-16

- 50- und 100-Stunden-Kontrollen dürfen bis auf Weiteres nicht überzogen werden.
- Sobald 50 / 100 Stunden voll sind, darf das Flugzeug nicht mehr fliegen!

DR 400/180 Regent

- Im „Maintenance Schedule“ des Hersteller werden Toleranzen definiert → 5 Stunden Überziehen gemäß der bisherigen Regelung nach wie vor erlaubt
- Innerhalb der 5 Stunden nach Fälligkeit der Kontrolle darf aber nur noch nach Rücksprache mit dem Vorstand geflogen werden
- **Generell: Bei Vorflugkontrolle prüfen, wann die nächste Kontrolle fällig ist!**

Bordbuchführung (Aero-Club)

Bordbuchführung (Aero-Club)

- Flüge von A nach B trägt der verantwortliche Pilot ins Bordbuch ein
- Für Sammeleintragungen von mehreren Platzflügen ist der letzte verantwortliche Pilot des Tages verantwortlich
- Falls der letzte Platzflug ein doppelsitziger Schulflug war, kann der Fluglehrer das Bordbuchschreiben auch an den Flugschüler delegieren, sofern dieser ins Bordbuchschreiben eingewiesen ist
- Richtlinien zur Bordbuchführung beachten (stehen hinten drin)
- Für den Aero-Club gilt ab der Saison 2021:
 - Wenn eine Bordbuchseite voll ist, **soll der Pilot nicht die Zeiten aufsummieren und den Übertrag berechnen** (dabei sind in der Vergangenheit zu viele Fehler passiert)
 - Aufsummieren und Überträge berechnen wird ab jetzt von drei ausgewählten Vereinsmitgliedern (Philipp List, Jan Obermair, Günter Hunkel) übernommen, die regelmäßig die Bordbücher durchsehen

Flüge mit Gästen und Passagieren

gem. EU Verordnung
1178/2011
379/2014
2020/358

Autor: Markus Wagner, wagner@edep.de

Entgeltliche „Gastflüge“

Entgeltliche „Gastflüge“ durch Privatpiloten - was ist mit bis zu 4-sitzigen Flugzeugen genehmigungsfrei möglich?

1. Pilot und Passagiere teilen sich die direkten Flugkosten zu gleichen Teilen
 - Können auch Flüge „von A nach B“ sein
2. Im Vereinsrahmen geht es auch ohne dass sich der Pilot an den Kosten beteiligt, bei sogenannten „Einführungsflügen“, für die gilt:
 - durchgeführt von Luftsportverein oder Flugschule
 - zum Zweck der Gewinnung neuer Mitglieder oder Flugschüler
 - kein Flug „von A nach B“ (außer bei Segelflug)
 - Flug „kurzer Dauer“ (so lange wie nötig, damit Erfahrung des Fliegens widerspiegelt wird, Anhaltspunkt: mit Motor maximal ca. 45 min)
 - Flugzeug gehört dem Verein oder ist ohne Besatzung angemietet (dry lease)
 - Einführungsflüge sind nur eine „unbedeutende Tätigkeit“ des Vereins / der Flugschule
 - Kein Gewinn außerhalb des Vereins / der Flugschule erwirtschaftet

Lizenzierung

Wann darf ich einen Passagier mitnehmen?

	Motorflug Motorsegler LAPL A LAPL TMG	Motorflug Motorsegler PPL A PPL TMG	Motorsegler SPL TMG	Segelflug SPL
Min. Stunden als PIC nach Scheinerhalt	>= 10 h	-	>= 10h <i>ODER</i>	>= 10h <i>ODER</i>
Min. Starts und Landungen als PIC nach Scheinerhalt	-	-	>= 30 Starts	>= 30 Starts
Überprüfungsflug mit Fluglehrer notwendig?	-	-	Ja; Kompetenz Nachweis (keine Vorgabe zur Flugdauer/Umfang)	Ja; Kompetenz Nachweis (keine Vorgabe zur Flugdauer/Umfang)
Sonstiges	Max. 3 Fluggäste (4 Personen an Bord)	-	-	-
(Rechts-)grundlage	EU 1178/2011 FCL.105.A b)	EU 1178/2011 FCL.205.A a)	EU 1178/2011 SFCL.160 SPL e) 2. DAEC Regelbuch Segelflug, Index: 2.0; 28.01.2022	EU 1178/2011 FCL.205.S b) (1) EU 2020/358 SFCL.115.SPL a) 2. ii) A)

⚠ Keine vollumfängliche Aufstellung
(z.B. 90 Tage-Regel; grundsätzliche Lizenzgültigkeit, etc.)

Infos für Windenfahrer

Autoren:

Jan Filipp, jan.filipp@akaflieg.tu-darmstadt.de

Klaus Scheulen, klaus.scheulen@freenet.de

E-Winde: Allgemeines

- Das Netzmessgerät IMMER zwischen Stromanschluss und Winde anstecken
Bei Schleppausfällen bitte Information (Schleppbedingungen, Flugzeugtyp) per Mail
- Das Windenbuch bitte ordentlich und vollständig führen.
- Sicherheitsrelevante und dringende Windenbucheinträge bitte AUCH per Mail weitergeben (Ich lese Mails regelmäßiger als das Windenbuch)

Rückfragen an Jan (jan.filipp@akaflieg.tu-darmstadt.de)

E-Winde: Check-Schlepps / Schulung

Check-Schlepps

- Jeder Windenfahrer soll vor seinen ersten Schlepps im Jahr ausgecheckt werden
- Hierzu sind Windenausbilder und -einweiser befugt
- Die Einweiser und Ausbilder checken sich gegenseitig aus

Ausbildung

- Sofern es die Corona-Einschränkungen erlauben, soll Windenfahrer-Ausbildung stattfinden
- Ausbilden dürfen nur die jeweils benannten Ausbilder
- Jeder Flugschüler soll sich beim Ausbildungsleiter einen Windenfahrer-Ausbildungsnachweis besorgen

Rückfragen an Jan (jan.filipp@akaflieg.tu-darmstadt.de)

E-Winde: Check-Schlepps / Schulung

Ausbildungsberechtigt sind momentan:

- Patrik Alter
- Ramón Meyer auf der Heide
- Matthias Molitor
- Max Pauly
- Lutz Rüllmann
- Frank Thurecht
- Josias Horn
- Sinaly Wonogo
- Patrick Kia
- Klaus Scheulen

Windeneinweiser:

- Alexander Kröll
- Jan Obermaier

Rückfragen an Jan (jan.filipp@akaflieg.tu-darmstadt.de)

Windenstart: Sprechgruppen

Durchsagen von der Startstelle an den Windenfahrer	Antwort des Windenfahrers
<ul style="list-style-type: none"> ● Segelflugzeug-Muster ● Besatzung ● Sonstige zu beachtende Dinge (z.B. Wasserballast, erster Alleinflug, ...) 	Wiederholung der Durchsagen
Durchsagen von der Startstelle an den Windenfahrer	Antwort des Windenfahrers
Startstrecke, Ausklinkraum und Anflug frei (+ visuelle Prüfung!), Segelflugzeug (s.o.) startbereit am Bergseil/ Autobahnseil	Startstrecke, Ausklinkraum und Anflug frei (+ visuelle Prüfung!), Segelflugzeug(s.o.) startbereit am Bergseil/ Autobahnseil; <u>Winde startbereit</u>
Seil anziehen	Seil anziehen
Seil straff	Seil straff
Fertig (beim Anrollen)	Fertig
Frei (beim Abheben)	Frei
Startunterbrechung: Halt-Stop, Halt-Stop, Halt-Stop	Halt-Stop

Bitte daran halten! Ich hab gelegentlich mitbekommen, dass der Windenfahrer selbstständig anzieht, nachdem er startbereit gemeldet hat, ohne das Kommando dafür bekommen zu haben.

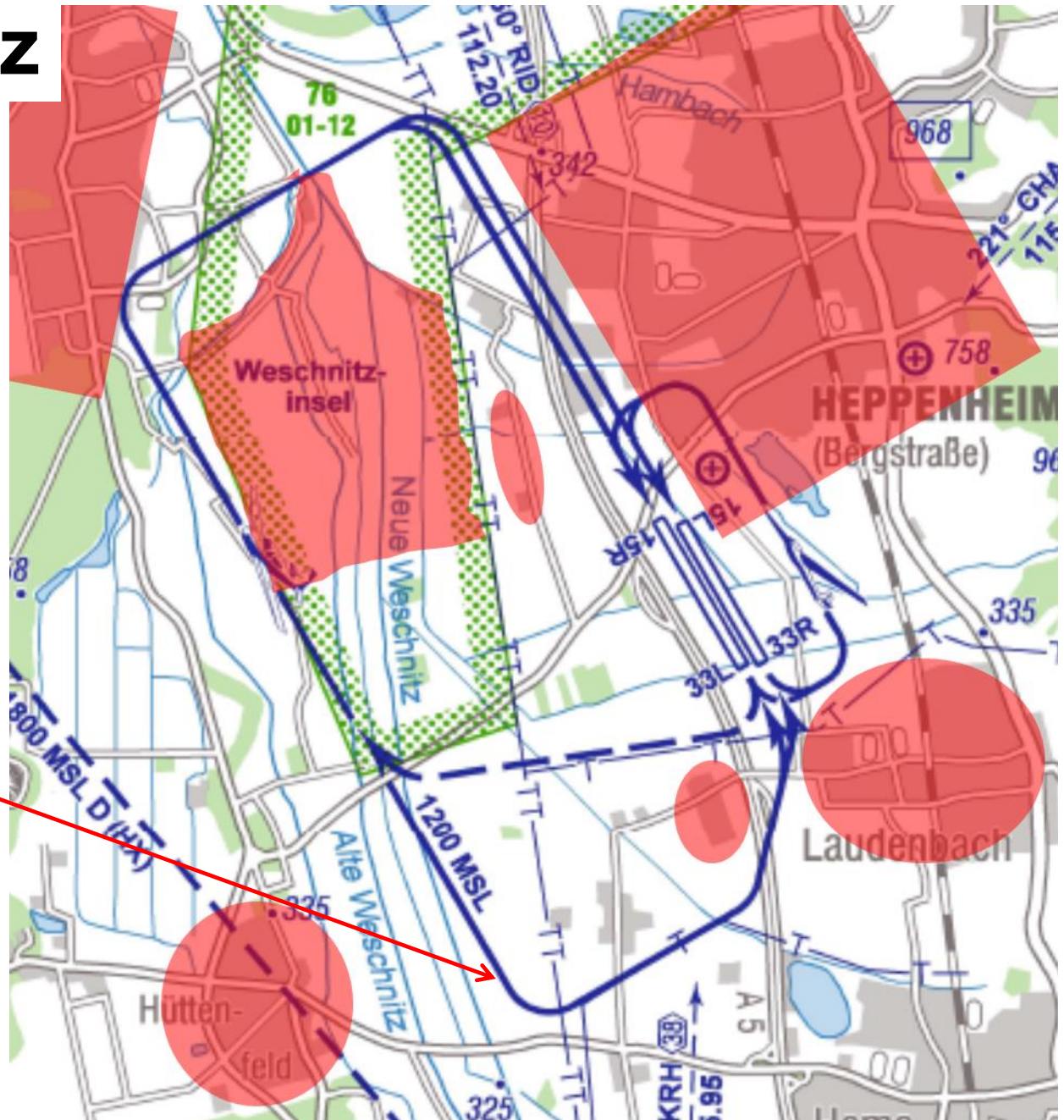
Lärmschutz

Lärmschutz

Markierte Bereiche mit Motor nicht unter 700m Höhe überfliegen!

Generell benachbarte Ortschaften meiden!

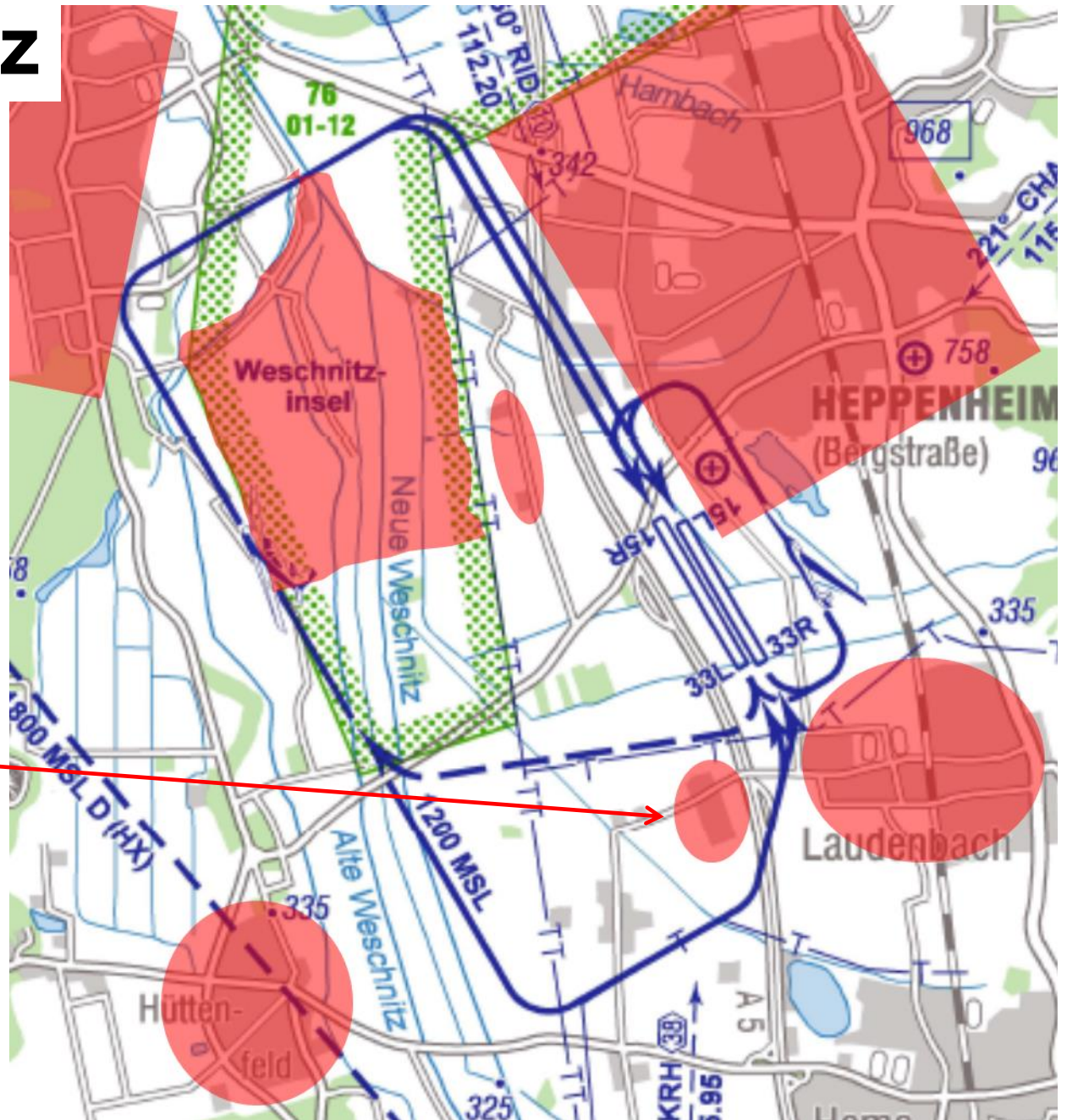
Kurve östlich der Weschnitz



- „Kurzer Abflug“ in Absprache mit Heppenheim Info.
- Für EDEP ansässige Piloten generell ok,
- sofern Steigleistung ausreichend ist (mind. 100 m über Autobahn)

Lärmschutz

Lärmbeschwerden
2020



Das war's schon.

***Viel Spaß beim Fliegen in der
Saison 2022!***