Sicherheitseinweisung
GSC Weser
2026

Stand 10.02.2026

Motivation für diese Sicherheitseinweisung

- Einstieg in die neue Saison nach Winterpause
- Präventive Unfallvermeidung
- Gesicherter Flugbetrieb
- Begleitung neuer aktiver Mitglieder

Der Start in die Saison

- Materialcheck (Gleitschirm, Gurtzeug, Rettung,…)
- Vollständigkeit der Ausrüstung
- Funktionstüchtigkeit der Ausrüstung
- Mentale und körperliche Vorbereitung
- Sicherheitsmitteilungen
- Luftraumänderungen
- zusätzliche Ausrüstung

Fortbildungsmaßnahmen

- Sicherheitseinweisung
- Windenschleppseminar
- Sicherheitstraining
- Simulatortraining
- Rettung packen mit Wurftraining
- Groundhandling
- Training des Sicherheitsstarts (Starttechnik)
- Überprüfung des eigenen Könnens
- Tutoren im GSC Weser
- Informationsquellen (Internet, DHV, etc.)
- Themenabend

Informationsquellen

Flugplanung

- Verabredungstool: homepage GSC Weser
- airspace xcontest, DFS (Deutsche Flug Sicherung GmbH)

Wetter

- Windfinder
- Meteo Parapente
- Windy
- Wetteronline
- Burnair
- DHV
- Segelflugwetterbericht und weitere

Signalgruppe „GSC Weser Flugbetrieb“

Möglichst nur Austausch über Flugbetrieb:
z.B. Fluggelände aktuell, Logistik An/Abreise

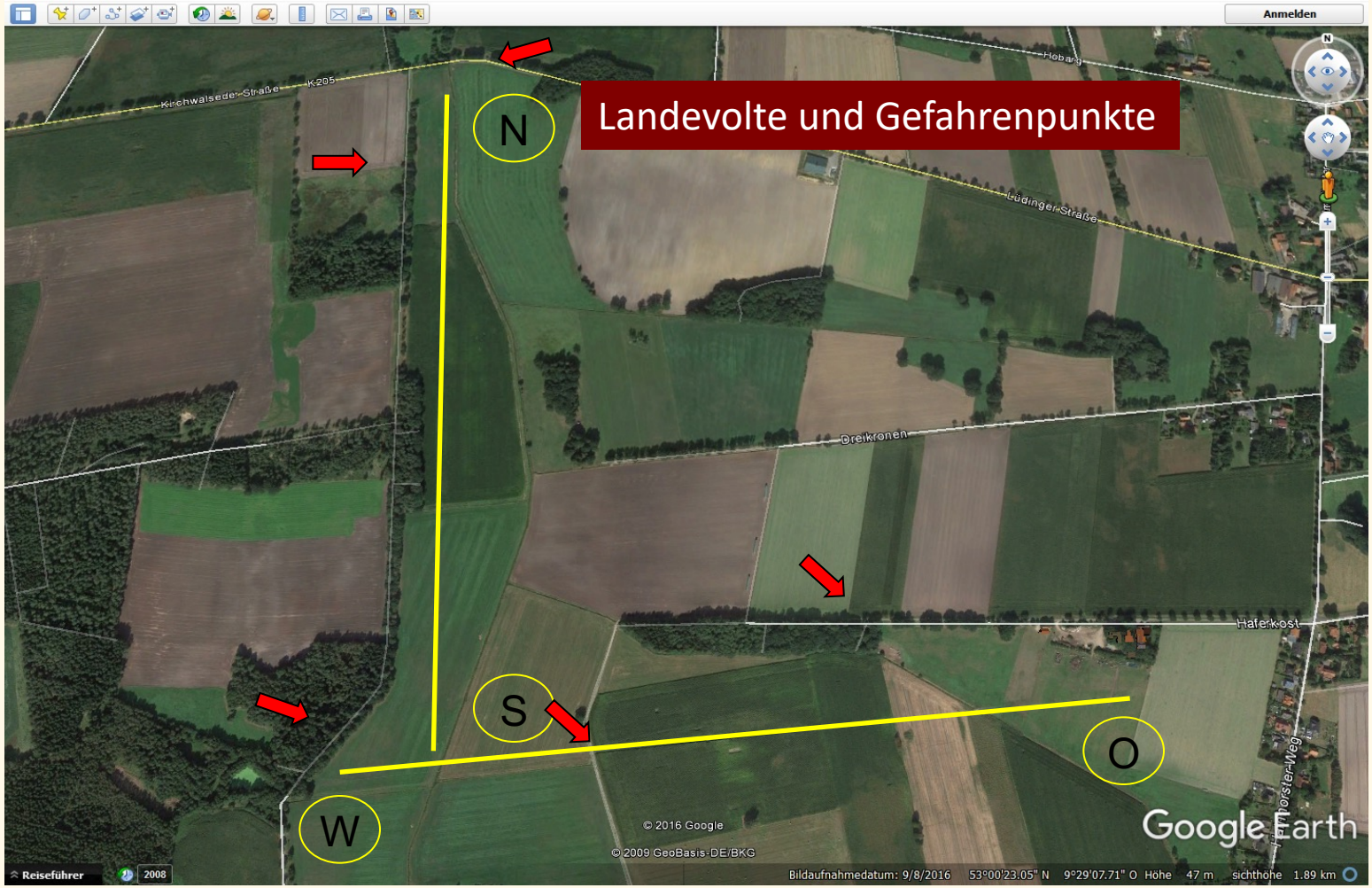
DHV-Infos

- Webseite, Newsletter, Videos, etc
- Mentale Vorbereitung

Gelände

- Beachtung der Windrichtung und Windstärke
- Gefahren im Gelände
  (Lee, Verwirbelungen, Hindernisse…)
- Kenntnis der Notlandeplätze
- Einhaltung der Landevolte
- Einschränkungen durch Maisfelder
- In Wittorf Arbeitsgeräte am Rand nicht zuparken
- Gäste im Fluggelände informieren und einweisen
- Überflug von anderen Fluggeräten beachten
- Warnbarken am Querweg des Ost-West-Geländes

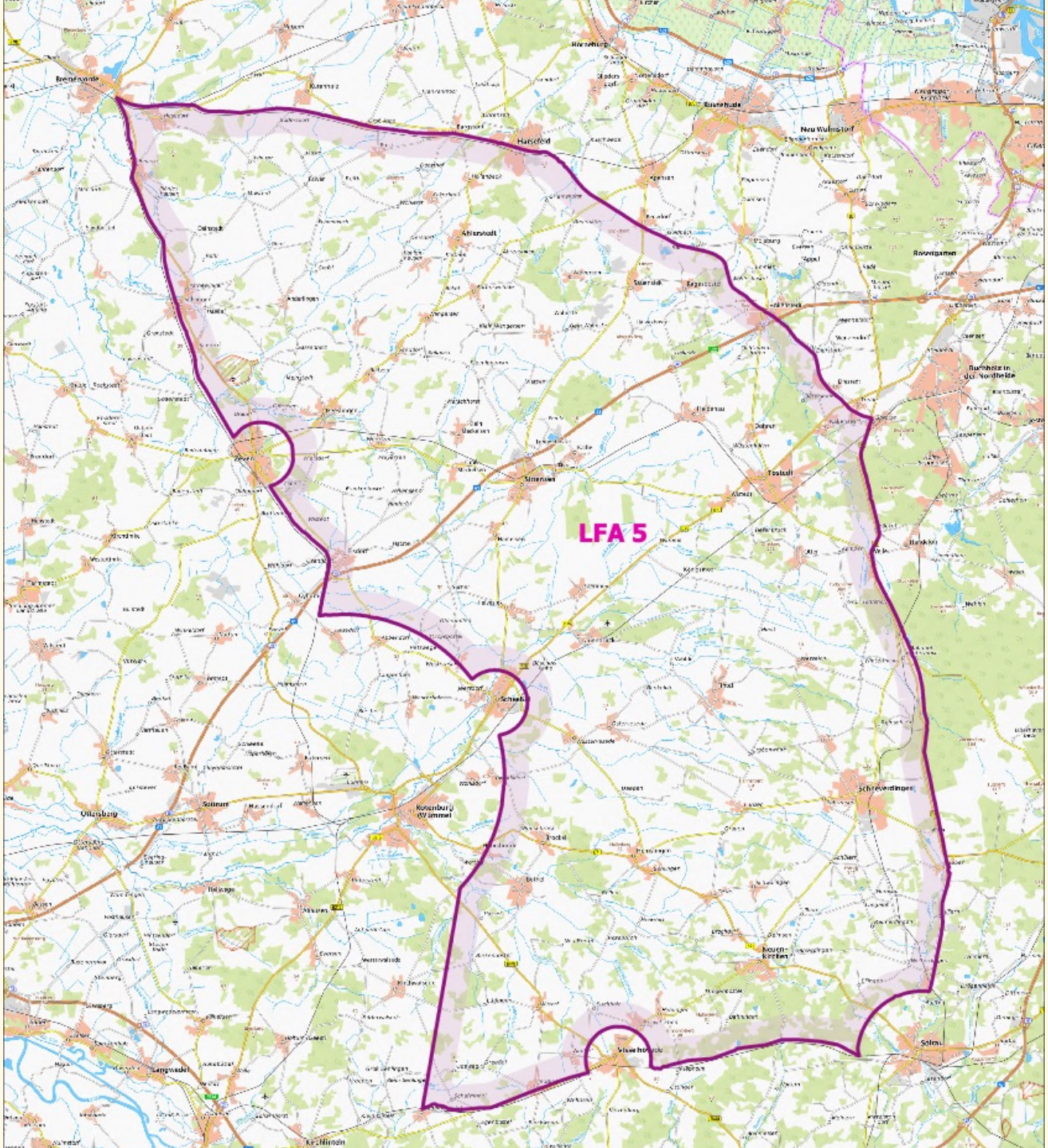
Geländeübersicht Lüdingen



Auflagen

- Maximal zulässige Ausklinkhöhe: 500m GND
- Starts und Landungen nur in den zulässigen Flächen
- Sicherheitsabstände einhalten (Straße / Wald)
- Bei Starkwind (rückwärts laufende Trommel) ist der Schleppvorgang ggfs. abzubrechen (Erreichen des Seilendes soll damit vermieden werden)

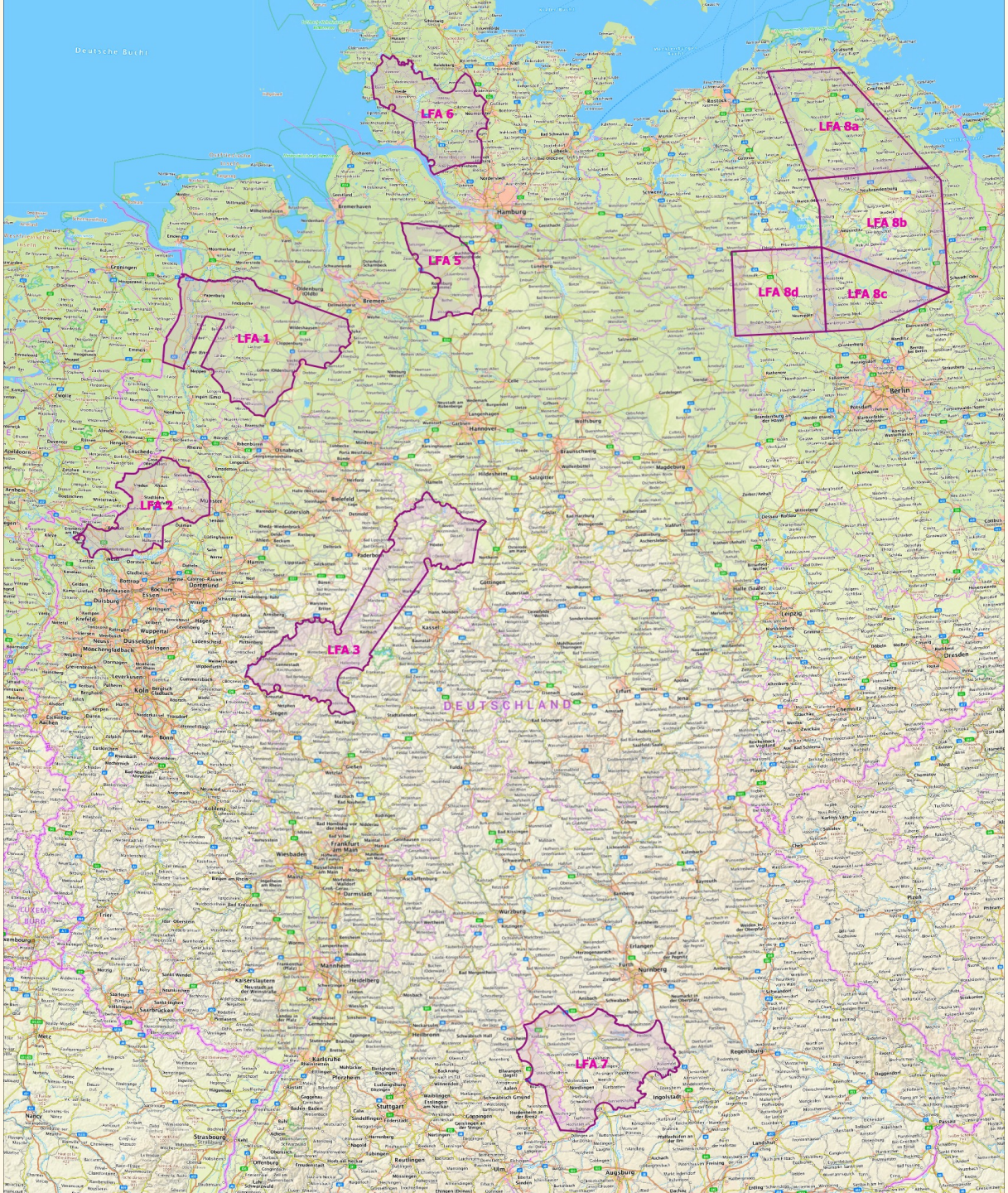
LFA 5



Sicherheitseinweisung

LFA 5

- Höhenband 500-1500 ft (ca.150-460m) mit bis zu 450 knts
- für max. 120 s bis an 250 ft (ca. 80m)
- Reaktionszeit ca. 2 s (230m/s)
- Wochentag Montag – Freitag 8:00 bis 17:00 Uhr
- zwischen 1.5. und 31.10. keine Tiefflüge zwischen 12:30 und 13:30 Uhr
- Aktuellen Status beim Fluginformationsdienst FIS telefonisch oder über Flugfunk einholen
- Flugfunk am Startplatz
- Schutzzone ist beantragt, aber wenig Chance


LFA 6
LFA 8a
LFA 8b
LFA 8d
LFA 8c
LFA 5
LFA 1
LFA 2
LFA 3
LFA 7
Deutsche Bucht
Hamburg
Bremen
Hannover
Berlin
DEUTSCHLAND

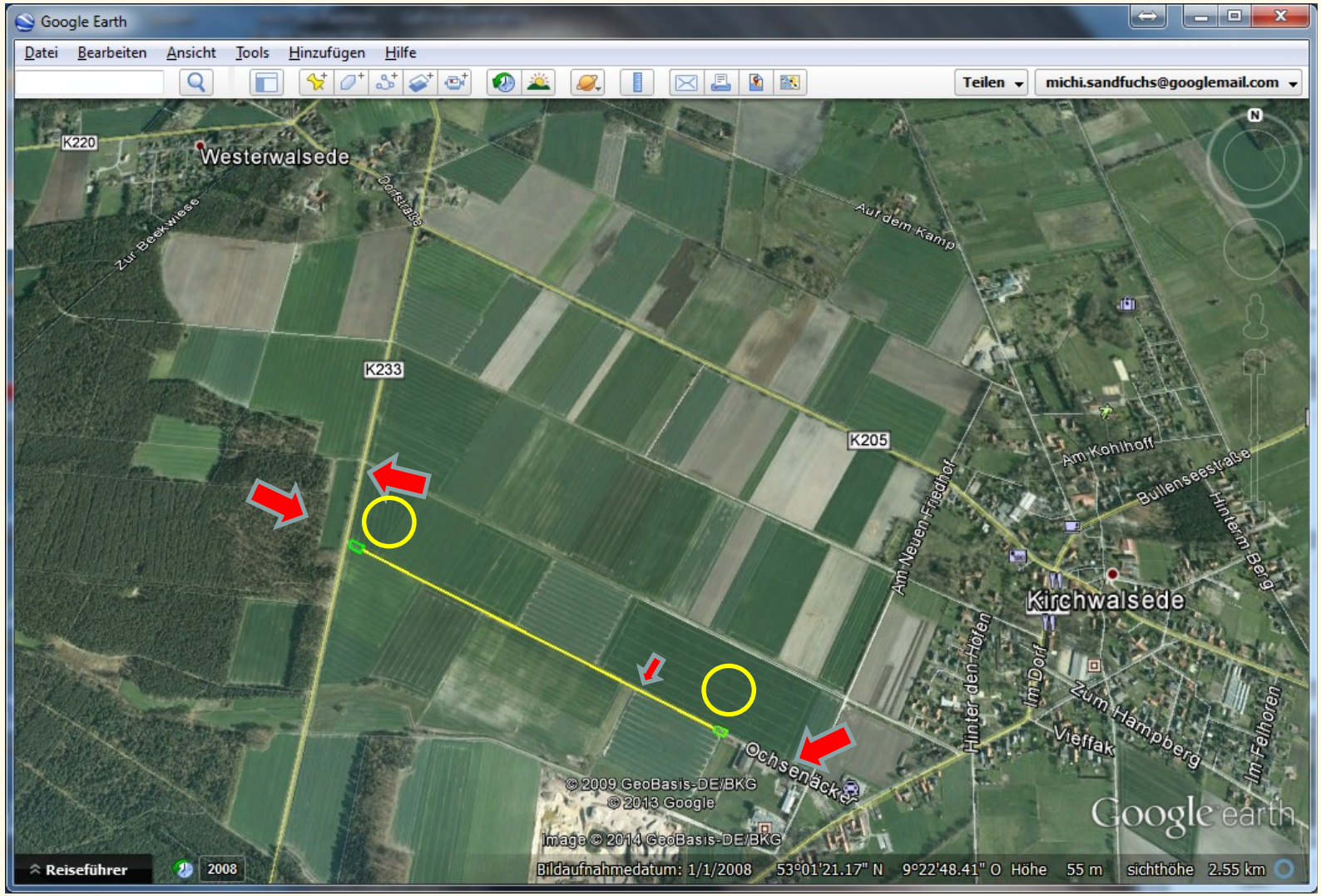
Sicherheitseinweisung

FIR (Flight Information Regional) Bremen 0421 5372-0

FIS (Flight Information Service)
Langen Information Nord 125.100 MHz

FIS light
Langen Information 123.525 MHz
(wurde zur Entlastung von FIS Langen Information Nord eingerichtet)

Geländeübersicht Kirchwalsede



Organisation Flugbetrieb

- Anmeldung über Verabredungstool
  ab 15 Pilot:innen auf dem Platz, keine weiteren Gastpilot:innen
  Wichtig: Bei Absage zeitnah informieren, um Nachrückende einplanen zu können

- Gastpilot:innen erhalten ggfs. Funkgerät (Frequenz 151.210 MHz)
  Verständigungsprobe ist durchzuführen

- Startleitung koordiniert den Betrieb
  Rechtzeitige Vorbereitung am Start, Motorrad zum Seilholen schicken

- Regelmäßiges Ablösen der Startleitung und Windenführer:in
  (Richtwert nach 10 Schlepps oder 1 Stunde)

- Freigabe über Flugsicherung ist nicht mehr erforderlich
  aber an Wochentagen Abfrage bei FIS (Flight Information Service)

Startleitung Verantwortung

- Die Startleitung trägt **die Verantwortung** für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsablauf im Schleppgelände (siehe auch FBO)
- Für jeden Schlepp wird zusätzlich zu den geschleppten Pilot:innen der Name der Startleitung im Schlepp-Protokoll notiert (Aufgabe der Windenführer:innen)
- Die aktuell benannte Startleitung ist für den sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsablauf im Schleppgelände so lange verantwortlich, bis die Person durch andere Personen abgelöst wird
- Gastflieger:innen sind einzuweisen, die Flugerlaubnis ist gegebenenfalls zu überprüfen und die Enthaftungserklärung ist zu unterschreiben
- Startleitung koordiniert den Betrieb
- Alle Piloten:innen müssen über Funk während des Schleppvorgangs erreichbar sein
- Es dürfen ausschließlich Mitglieder eines DHV Vereins Lepo fahren (Versicherung)

Startleitung Aufgaben

- Vor Beginn des Schleppbetriebs wird die Sollbruchstelle gecheckt und alle Schäkel überprüft
- Prüfen, ob das Schleppseil funktionsfähig ist (Spleißstellen ok?)
- Das Vorseil auf Schäden überprüfen.
- Ist eine Klinkprobe notwendig? (Stoffklinke richtig eingehängt?)
- Ausrüstung Pilot:in gecheckt (Helm, Schuhe u.s.w)
- Leinen sind frei und Kappe ist offen, Luftraum ist frei
- Bein - und Brustgurt sind geschlossen
- eine extreme Seilvorspannung ist zu vermeiden (Sicherheitsstart)
- Sprechprobe Funk

Windenführer:in Aufgaben

Beginn Schleppbetrieb

- Diensthabende Windenführer:innen: Verantwortung Aufbau/Abbau, Eintragung Schleppprotokoll
- Standort Winde
- Inbetriebnahme Winde nach Checkliste
- Schild Flugbetrieb (N-S-Gelände)
- Parkflächen
- Warnbarken am Querweg (O-W-Gelände)

Durchführung Schleppbetrieb

- Empfohlener Wechsel WF nach 10 Schlepps oder 1 Stunde
- Gastschlepp (jeder Schlepp) nur mit Funk

Ende Schleppbetrieb

- Abbau Winde nach Checkliste
- Checkliste Werkstatt

Es sollte wieder darauf geachtet werden, dass Sicherheitsstarts durchgeführt werden. Leichte Piloten:innen müssen sensibel geschleppt werden.

Verhalten im Schlepp

- Gegebenenfalls Verwendung einer Schlepphilfe
- Führen des Schirms bis über den/die Piloten:in
- Dosiertes Anbremsen
- Keine Kurven während des Schleppvorgangs, mögliche Leewirbel und Turbulenzen beachten
- Nicht über die Schleppstrecke zurück fliegen
- eine Landeeinteilung ist wichtig (sichere Flugbewegungen im Start- und Landebereich)
- Eigenes Können und Flugbedingungen richtig einschätzen

Besondere Situationen im Schlepp

- der Seilzug lässt nach
  - nicht sofort klinken
  - mindestens 5 – 10 Sekunden warten vor Ausklinken
- Seilriss oder Sollbruchstellenriss
  - Stabilisierung des Flugzustands
  - kontrolliertes Abwerfen des Schleppseils (nicht über Wald, Straße oder Gebäuden)
  - geschleppte Person trägt Verantwortung für den Abwurf
- Seitenwind
  - dosierter Bremseneinsatz zur Richtungsstabilisierung
  - abfallen mit dem Wind ab der Sicherheitshöhe
  - Klinkanweisung der Windenfahrer:in beachten
- Ausklinken
  - Warten bis der Zug am Schleppseil deutlich nachlässt

Sicherheit / Erste Hilfe

Die Erste Hilfe-Nummern sowie die genaue Standortinfo unseres Geländes sind an der Winde, an der mobilen Windfahne und im Startkoffer zu finden

Die Rettungstasche steht im Startbereich

Vorgehen bei Unfall:

1. Flugbetrieb einstellen
2. Unfallort lokalisieren und Rettungsdienst anfordern
3. Unfallstelle sichern
4. lebensrettende Sofortmaßnahmen einleiten
5. Lagerung de verunglückten Person
6. Ggfs. Anflug des Hubschraubers vorbereiten
7. Vorbereiten zum Transport (aushängen, Gurtzeug öffnen in Absprache mit dem Rettungsdienst)

Human Factors

Gefährdende Eigenschaften

1. Antiautorität
„Vorschriften sind für andere da, nicht für mich!“

2. Impulsivität
„Jetzt aber schnell!“

3. Unverwundbarkeit
„Das kann mir nicht passieren!“

4. Resignation
„Ich kann eh nichts ändern.“

5. Selbstüberschätzung
„Ich kann das (besser)!“

6. Selbstzufriedenheit
„Das passt schon!“

Mögliche Gegengedanken wären:

1. Antiautorität
„Folge den Vorschriften und Gesetzen (diese sind meist aus schlechten Erfahrungen geschrieben)!“

2. Impulsivität
„Nicht so schnell – erst mal nachdenken!“

3. Unverwundbarkeit
„Es könnte auch mir passieren!“

4. Resignation
„Ich kann das, ich habe das gelernt!“

5. Selbstüberschätzung
„Kein Risiko eingehen!“

6. Selbstzufriedenheit
„Es ist wichtig, immer wachsam, aufmerksam und kritisch zu bleiben!“

Vorkommnisse 2025
im Flugglände Lüdingen

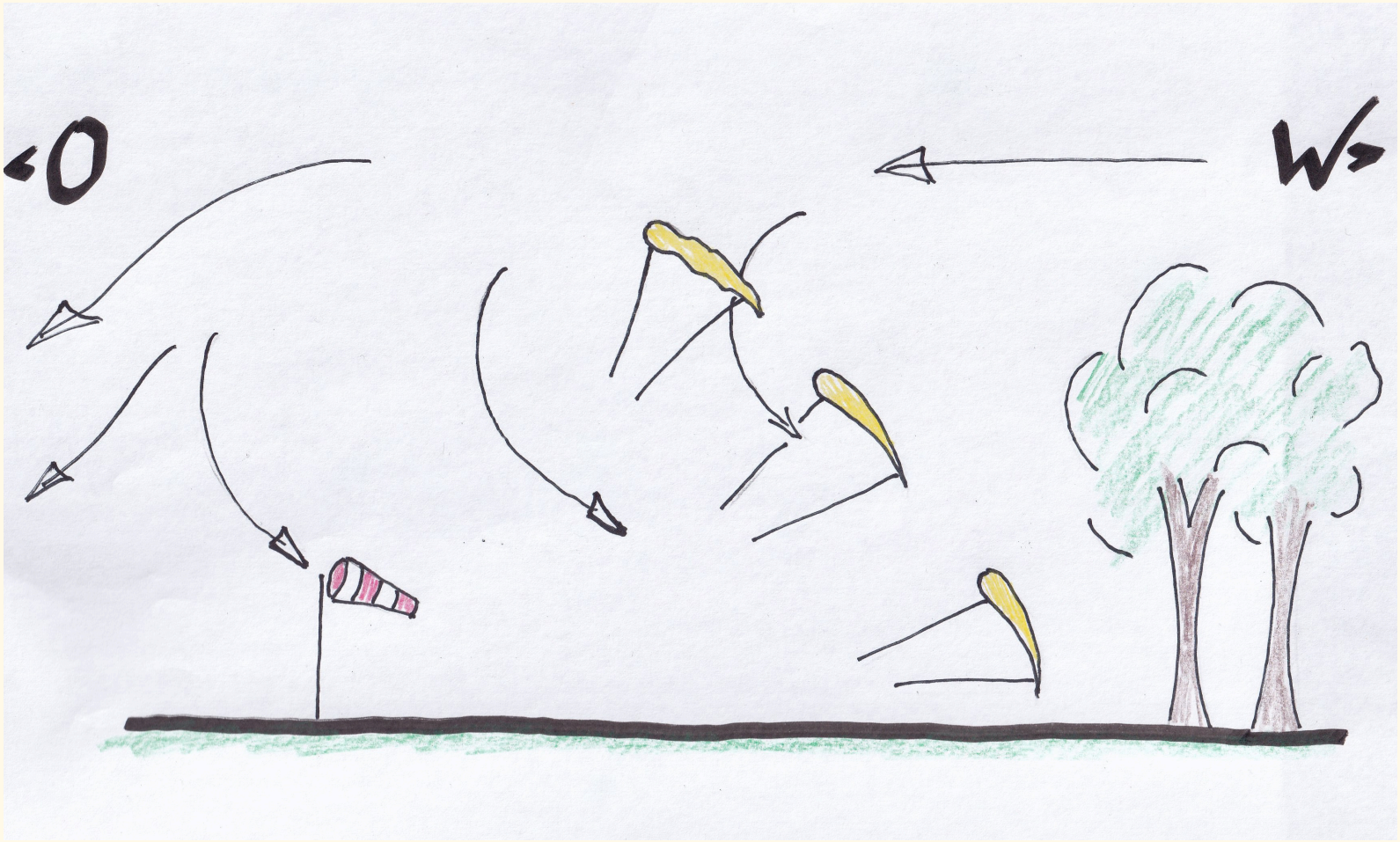
Am 8.4. gab es auf dem Startgelände Lüdingen/Hainhorst einen schweren Startunfall.

Eine Vereinspilotin geriet direkt nach dem Start in einen unkontrollierten Flugzustand und stürzte aus einer Höhe von 5-10m zu Boden.

Dabei zog sie sich schwerste Verletzungen zu und musste mit dem Rettungshubschrauber ins Krankenhaus transportiert werden.

Über die Ursache lässt sich nur spekulieren, wahrscheinlich trugen die unklaren Windbedingungen zu dem Unfall bei.

Sicherheitseinweisung



Hypothese: der leichte Westwind erzeugte am Startplatz einen Leewirbel, der einen Ostwind suggerierte. Hinzu kam eine leichte Südströmung.

Fazit aus den Vorkommnissen

Auch bei schwachem Wind kann es durch thermische Ablösungen zu Leebedingungen im Startbereich kommen.

Am Startplatz West (Hainhorst) ist unbedingt eine Windfahne in ausreichender Entfernung aufzustellen, um den wahren Wind abschätzen zu können.

Bei unklaren Windbedingungen ist der Startplatz in ausreichendem Abstand zu den Bäumen zu wählen.

Weitere Unfälle mit beteiligten GSC-Piloten:innen sind dem Sicherheitsbeauftragten nicht bekannt.

DHV - Unfallberichte 2025 (Stand 10.2.2026)

Starkwindsituation

- Veränderung der Wetterverhältnisse, vermehrt Ostlagen
- Dadurch Auftreten von „dust devils“
- Starten trotz Starkwind, Selbsteinschätzung

Der Start

5 – Punkte Check

Gurte	alle Gurte zu?
Leinen	sind die Leinen frei, gibt es Leinenüberwürfe?
Kappe	ist die Kappe sauber ausgelegt?
Wind	passt der Wind?
Luftraum	ist der Luftraum frei?

Der Start -
Kaiserschnitt oder sanfte Geburt?

- Startvorbereitung (je früher ich vorbereitet bin, desto weniger Stress habe ich)
- Auslegen bei Starkwind, möglichst dem Schirm zugewandt
- Starkwindstart an der Winde (dem Schirm zugewandt aufziehen)

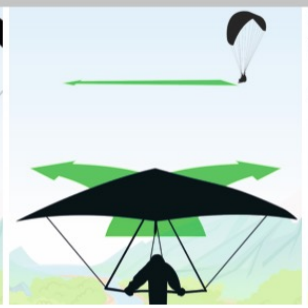
    1. Kommando nach „Seil straff“: „Auskuppeln“
    2. Windenführer:in bestätigt: „Ausgekuppelt“
    3. Wenn der Schirm sicher über dem Piloten/ der Pilotin steht, ausdrehen, Schirmkontrolle und Kommando
    4. “Seil anziehen“ „Start“

    Die Kommandos können laut FBO individuell festgelegt werden.

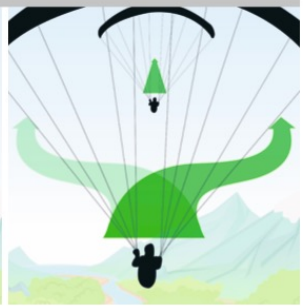
Ausweichregeln

Freier Luftraum

Gegenkurs: Beide Fluggeräte weichen nach rechts aus.



Kreuzender Kurs: Das von links kommende Fluggerät muss ausweichen.



Überholen: Mit sicherem Abstand rechts. Nur wenn rechts nicht möglich, mit sicherem Abstand links.

Hangsoaring

In Europa fehlt bisher eine verbindliche gemeinsame gesetzliche Grundlage für Ausweichregeln beim Thermikfliegen und Hangsoaren für Gleitschirm- und Drachenflieger. Der Europaverband der Gleitschirm- und Drachenflieger (EHPU) hat deshalb die wichtigsten gemeinsamen Regeln, die in allen Ländern gültig sind, zusammengefasst.
Es ist jedoch zu beachten, dass die Regeln zum Thermikfliegen und Hangsoaren in einigen Ländern nur als Empfehlung des nationalen Pilotenverbandes angesehen werden können, nicht als gesetzliche Vorschrift. Grundsätzlich empfiehlt die EHPU, sich bei Flügen im Ausland auf den Websites der nationalen Pilotenverbände über die Flugregeln zu informieren.

www.ehpu.org

DHV-Wetter

Soaren am Hang: Das Fluggerät mit dem Hang an der linken Seite weicht nach rechts aus.

Soaren oberhalb des Hangs: Das Fluggerät mit dem Lee an der linken Seite weicht nach rechts aus

SAFETY FIRST! Bevor du startest:

Bedingungen passen für dich?

Bist du fit?

Flugwetter gecheckt?

Kein Start ohne 5-Punkte Check!

Grundregeln

Halte immer sicheren Abstand!

Visueller Check vor jeder Kurve (Schulterblick): Keine Kollisionsgefahr im geplanten Flugweg

Start

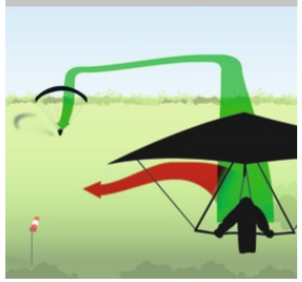
Start: Ein Start darf erst erfolgen, wenn keine Kollisionsgefahr besteht.

Thermik

Thermik: Im Aufwind kreisenden Fluggeräten muss ausgewichen werden. Aber: Beim Thermikkreisen am Hang darf der Hangflugverkehr nicht gefährdet oder behindert werden.

Thermik: Das erste in der Thermik kreisende Fluggerät gibt die Drehrichtung für alle vor.

Landung



Landung: Vorgeschriebene Landeeinteilung beachten. Tiefer fliegenden Fluggeräten muss ausgewichen werden.

Die Landung

- Landeeinteilung – wichtig für andere
- „wer bremst verliert“
- rechtzeitig aus dem Gurtzeug kommen
- eine saubere Landung ist der krönende Abschluss eines Fluges

Bitte bestätigt, dass ihr diese Sicherheitseinweisung
aufmerksam gelesen habt
per mail an: **dervorstand@gsc-weser.de**
Dies wird dann wie gewohnt im Verabredungstool vermerkt
und berechtigt zur Teilnahme am Flugbetrieb.
Danke!
Der GSC - Vorstand wünscht allen eine
erfolgreiche Flugsaison 2026