

# SICHERHEITSBELEHRUNG

---

07.03.2026



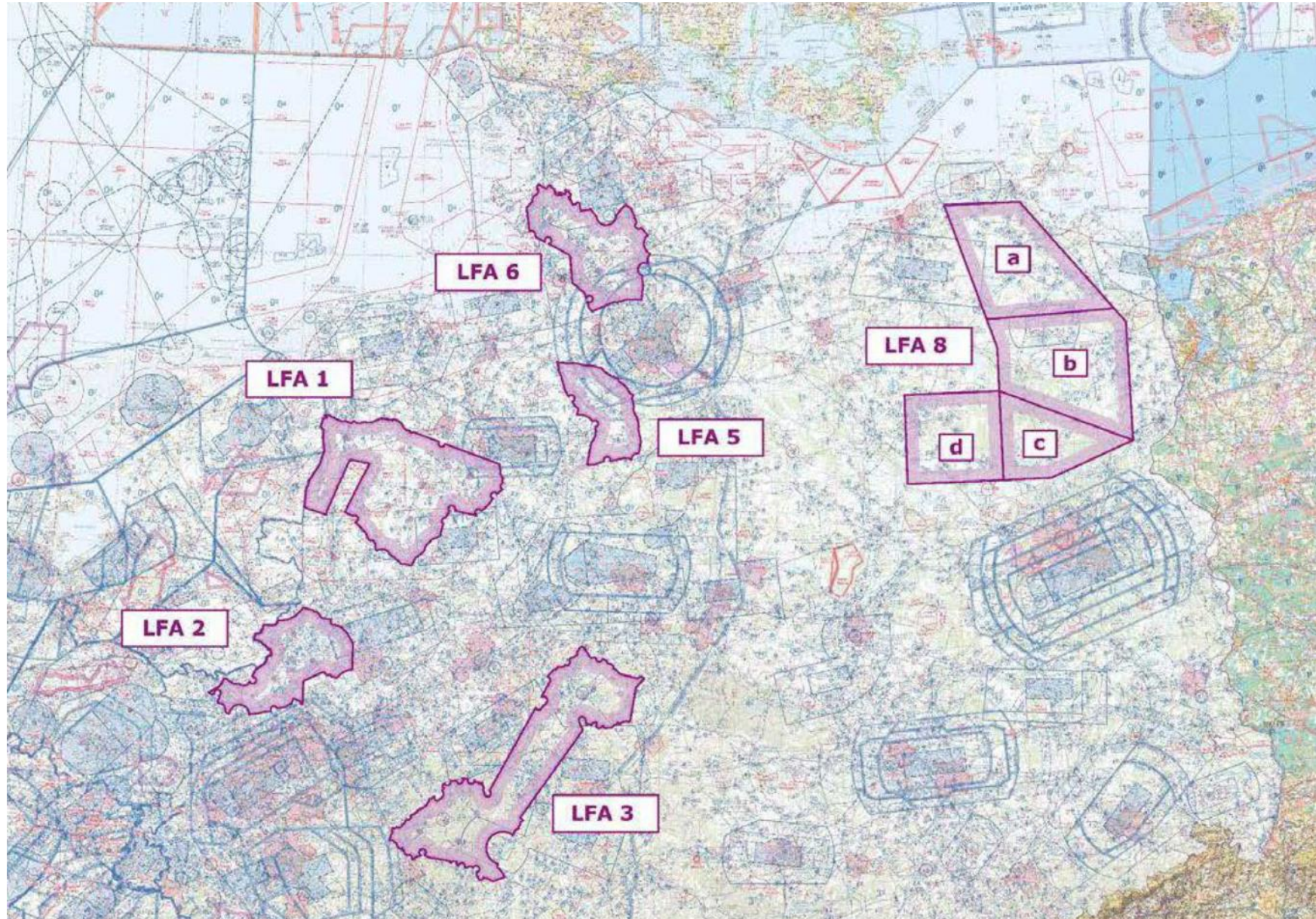
# Themen

- Tieffluggebiete
- Unfallursachen
- Maßnahmen
- Vereinskultur

# Wichtig!

- Ohne Teilnahme oder Selbststudium der Sicherheitsbelehrung keine Flugfreigabe im Verein!
- Sicherheitsbelehrung wird im internen Bereich der Website hochgeladen, sodass ein Selbststudium möglich ist.
- Flugleiter und Fluglehrer bitte auf entsprechende Flugfreigabe achten!

# LFA



# LFA (Low Flying Areas)

Sofern nach Wetterlage und Tageszeit mit VFR-Flügen militärischer Flugzeuge zu rechnen ist, wird den zivilen Luftfahrzeugführerinnen und Luftfahrzeugführern, die einen Flug nach Sichtflugregeln planen, empfohlen:

- Eine Reiseflughöhe von mindestens 1.500 ft GND zu wählen.
- Bei An- und Abflügen zu/von Landeplätzen, Segelfluggeländen etc., die Reiseflughöhe von mindestens 1.500 ft GND so spät wie möglich zu verlassen, bzw. so schnell wie möglich einzunehmen.
- Den aktuellen Status eines Tieffluggebiets 250 ft mittels Funk beim Fluginformationsdienst (FIS) zu erfragen.

Komplette NfL nachzulesen unter:

<https://www.dfs.de/homepage/de/medien/ifr-vfr-informationen/vfr-informationen/lfa-tieffluggebiete-der-bundeswehr/bekanntmachung-ueber-tieffluege-data.pdf?cid=jb9>

# Unfallursachen

- Verlust der Kontrolle in geringer Höhe (Strömungsabriss/Trudeln, oft bei Kurve in Bodennähe (zu langsam/ zu eng/ Schiebeflug) oder im Endanflug).
- Unzureichende Flugvorbereitung / falsche Entscheidung bei Streckenflug (z. B. zu spätes Abbrechen, tiefes Herumkurbeln über ungeeignetem Gelände, riskantes „unbedingt nach Hause“-Denken).
- Fehler im Startverfahren (Windenstart-Seilriss, falsche Reaktion, zu hohe Geschwindigkeit/ zu steiler Steigflug, falsche Klappen-/Bremsenstellung).
- Falsche Landetechnik / Landeanflugplanung (zu hoch/zuf tief, zu langsam, zu kurze Platzwahl, Hindernisberührung, insb. Kollision mit Gelände/Hindernissen bei Außenlandungen)
- Kollisionen oder Fast-Kollisionen durch mangelnde Luftraumbeobachtung (insbesondere im Thermikflug oder in der Platzrunde).
- Mangelnde Einhaltung von Platzverfahren / Luftraumstruktur.
- Technische Faktoren sind oft eher beitragend, seltener allein ursächlich (z. B. Wartungsmängel, fehlerhafte Ruderanschlüsse, Haubenverriegelung).

# Maßnahmen

- **Flugzustand und Geschwindigkeit konsequent sichern**
  - Immer im sicheren Geschwindigkeitsbereich bleiben (v. a. in Bodennähe).
  - „Speed is life“: Im Endanflug lieber ein paar km/h zu viel als zu wenig, besonders bei Turbulenz/ Wind.
- **Stall/ Trudeln und Außenlandungen realistisch trainieren**
  - Regelmäßiges Training mit Fluglehrer: mangelnde Beherrschung in ungewöhnlichen Lagen ist ein Kernunfallfaktor.
  - Außenlandung frühzeitig planen und konsequent durchführen, statt „unbedingt nach Hause“ zu wollen.
- **Strikte Platz- und Luftraumdisziplin**
  - Platzrunden, Anflugrouten und Einflugverfahren einhalten.
  - Vor Einflug in die Platzrunde hören, schauen, melden – kein „Quereinscheren“.
  - Lufträume, TMZ, ED-R/ED-D usw. strikt beachten, Karten aktuell halten

# Maßnahmen

- **Konsequente Vorflug- und Ausweichregeln einhalten**
  - Im Thermikkreis: gleiche Drehrichtung, niemanden schneiden, Abstand halten.
  - Vorflugregeln (rechts vor links, Gegenverkehr, Überholen) aktiv anwenden, nicht auf „der andere wird schon...“ hoffen.
- **Systematische Checks immer vollständig durchführen**
  - Startvorbereitungs- und Vorflugkontrolle nach Checkliste, nicht „aus dem Kopf“.
- **Start- und Windenbetrieb streng nach Verfahren**
  - Nur freigegebene Startstrecke benutzen, Seilweg freihalten, klare Signale (Startleiter, Windenfahrer).
  - Seilriss-Szenarien mental vorbereiten („Wenn jetzt Seilriss, dann...“).

# Maßnahmen

- **Klare Kommunikation und „See and Avoid“ praktizieren**
  - Funk kurz, klar, standardisiert.
  - Kopf raus: Luftraumbeobachtung ist primär, nicht am Instrument „kleben“.
  - Auf dem Vorfeld/ Boden: klare Handzeichen und Absprachen nutzen.
- **Risikobewusstsein statt Ehrgeiz**
  - Kein „Noch schnell ein Start“ bei grenzwertigem Wetter, Müdigkeit oder Stress.
  - Kein Druck durch Wettbewerb, Streckenflug-Kilometer oder „Vereins-Image“.
  - Lieber einmal zu viel abbrechen als einmal zu spät.
- **Sichere Bodenorganisation auf dem Flugplatz**
  - Kinder, Besucher und Hunde beaufsichtigen.
  - Flächen sichern, Flugzeuge nicht unbeaufsichtigt im Wind stehen lassen, klare Rollwege benutzen.
- **Offene Sicherheitskultur im Verein leben**
  - Vorfälle und „Beinahe-Unfälle“ offen ansprechen, **ohne** Schuldzuweisung.
  - Aus Unfallberichten, Safety-Briefings und Schulungen aktiv lernen.
  - Eigene Grenzen kennen, Feedback annehmen, bei Unsicherheit fragen statt Improvisieren.

# Vereinskultur



- Kommunikation (Artikel Luftsport Feb./März 2026: S. 45-46)
- Fehler bedingungslos zugeben (alle können davon lernen)
- Aber dafür keine Sprüche/ Vorhaltungen/ Bloßstellungen!!!
- Ehrlichkeit zu sich selbst (größte Unfallgefahr: Human Factors)  
(Gesundheit/ Schlaf/ Stress/ Druck/ Angst/ Training)
- **Verantwortung (für alle) übernehmen und für andere mitdenken**  
(z. B. „Das habe ich nicht“-Sätze streichen, Egoismus hinterfragen)

# Vereinsleben



Auf eine schöne gemeinsame Saison!

