



Vorgabedokument

für die betrieblichen und persönlichen Voraussetzungen zur Anerkennung als DHV-Sicherheitstrainings Center und für die Durchführung von Sicherheitstrainings

Inhalt

1	Voraussetzungen für "DHV- anerkannte Sicherheitstrainings"	1
2	Nachweis der betrieblichen Voraussetzungen.....	4
3	Qualifikation zum "DHV- Sicherheitstrainer"	4
4	Grundlegender Lehrplan für "DHV- anerkanntes Sicherheitstraining"	5
5	Teilnehmer	8
6	Dokumentation und Zertifizierung.....	8
7	Gültigkeit	8

1 Voraussetzungen für "DHV- anerkannte Sicherheitstrainings"

Ein "DHV-anerkanntes Sicherheitstraining" kann nur unter persönlicher Leitung eines "DHV-Sicherheitstrainers" stattfinden. Punkt 3 dieses Dokuments beschreibt die Qualifizierung zum DHV-Sicherheitstrainer.

Voraussetzung für das Anbieten und Durchführen eines "DHV-anerkannten Sicherheitstrainings" ist die Erfüllung und Einhaltung der unter Punkt 1.1. und Punkt 1.2. genannten betrieblichen und personellen Voraussetzungen, der unter 5. -7. aufgeführten Bedingungen und Auflagen, sowie des unter Punkt 4 erläuterten Lehrplanes.

1.1 Betriebliche Voraussetzungen

1.1.1

DHV-anerkannte Gleitschirmflugschule

1.1.2

DHV-anerkanntes Skyperformance Center

1.1.3

Nachweis der Benutzbarkeit eines geeigneten Fluggeländes für das Sicherheitstraining.

Das Gelände muss eine Arbeitshöhe von 400 Metern über dem Wasser bei Beginn der Übungen erlauben. Eine Landung im Wasser muss, unabhängig von der Windrichtung, auch mit ausgelöstem Rettungsschirm, gesichert sein. Ein geeigneter Landeplatz in Ufernähe ist nachzuweisen.

1.1.4

Bei Fluggeländen im Ausland sind die entsprechenden Genehmigungen beizubringen. (z.B. ein Kooperationsvertrag mit der geländeverantwortlichen Flugschule)

1.1.5

Bei allen Trainingsflügen über dem Wasser muss ein zu Rettungszwecken geeignetes Boot mit ausreichend starkem Motor in Bereitschaft sein. Die Bootsbesatzung muss für die Tätigkeit geeignet und in diese gründlich eingewiesen sein. Pro gleichzeitig Trainierenden über Wasser muss ein Rettungsboot in Bereitschaft sein.

Folgende Richtzeiten gelten für die Wasserrettung:

- Gesamte Operationszeit der Wasserrettung maximal 8 Minuten
- Eintreffen des Bootes bei einem Piloten, der innerhalb des Trainingsbereichs gewässert ist und Beginn der Bergung: Maximal 2 Min. nach der Wasserlandung.
- Bergung einschließlich Transport eines zu keiner Mithilfe fähigen (bewusstlosen) Piloten an eine Örtlichkeit (z.B. Landungssteg), die für Erste Hilfe-Maßnahmen geeignet und ausgerüstet ist und die von einem Rettungsfahrzeug angefahren werden kann, in weiteren maximal 6 Minuten, also maximal 8 Minuten nach der Wasserlandung.

1.1.6

Zwischen Trainingsleiter und Bootsbesatzung muss eine ständige, von Umwelteinflüssen, wie z.B. Bootsmotorenlärm unbeeinflusste Funkkommunikation geführt werden können. Zusätzlich müssen der Trainingsleiter und die Bootsbesatzung mit einem Mobiltelefon ausgerüstet sein.

1.1.7

Zwischen Trainingsleiter und Startleiter muss eine ständige, zuverlässige Funkkommunikation geführt werden können. Zusätzlich muss der Startleiter mit einem Mobiltelefon ausgerüstet sein.

1.1.8

Bei Flügen über dem Wasser müssen alle Teilnehmer des Sicherheitstrainings eine geeignete, ohnmachtsichere Rettungsweste tragen. Die Rettungswesten sind gemäß den Anweisungen des Herstellers zu warten. Die Trainingsteilnehmer sind in die Funktionsweise und Kontrolle der Rettungswesten einzuweisen. Eine Sichtkontrolle der Funktionstüchtigkeit der Rettungswesten muss täglich, vor Trainingsbeginn, durch eingewiesene Personen erfolgen.

1.1.9

Bei Flügen über dem Wasser müssen alle Teilnehmer mit einem geeigneten Funkgerät ausgerüstet sein. Um das einwandfreie Hören der Funkanweisungen des Trainers auch in Extremsituationen zu gewährleisten, sind alle Funkgeräte mit Ohrhörern oder Helm- Headsets auszurüsten bzw. auf andere geeignete Weise sichergestellt werden, dass Funkanweisungen vom Trainingsteilnehmer verstanden werden.

1.1.10

Es muss eine Video- und Funkdokumentation aller Flüge der Teilnehmer über Wasser erfolgen. Das Center muss diese Dokumentationen mindestens 24 Monate aufbewahren.

1.1.11

Ein geeigneter Unterrichtsraum vor Ort muss zur Verfügung stehen.

1.1.12

Für die Kontrolle der Auslösbarkeit des Rettungsgerätes nach 4.2.1. und das Simulator-Training nach 4.1.4. muss eine ausreichende Anzahl von Simulatoren zur Verfügung stehen. Ein Simulator muss folgenden Spezifikationen entsprechen:

- Die Bauhöhe muss die freie Aufhängung üblicher Gurtzeuge ermöglichen und alle Sitzpositionen ohne Bodenberührung der Füße erlauben.
- Die Aufhängung muss weitgehend realistische Gewichtsverlagerung im Gurtzeug erlauben.
- Der Simulator muss über normale Tragegurte, eine Standard-Leinen-Konfiguration und Steuergriffe/Steuerleinen verfügen. Die Anbringung von Tragegurten/Leinen/Steuergriffen muss der Konfiguration im Flug weitgehend entsprechen.
- Die Leinen/Tragegurte/Steuerleinen müssen so konfiguriert sein (z.B. durch Gummizüge), dass bei den Übungen weitgehend realistische Zugkräfte und Steuer-bzw. Beschleunigerwege realisiert werden.

1.1.13

Eine Personenwaage muss verfügbar sein, um in Zweifelsfällen die Einhaltung der Gewichtsgrenzen (4.2.1.) überprüfen zu können.

1.1.14

Nachweis (ist für D, A, F, I, CH nicht erforderlich), dass die „Hilfsfrist“, von der Alarmierung bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes, mitteleuropäischem Standard entspricht und im Regelfall 15 Minuten nicht übersteigt.

1.1.15

Der Rettungsdienst muss verzögerungsfrei alarmiert werden können.

1.1.16

An Start- und Landeplatz, im Rettungsboot und ggf. an der für die Erstversorgung gewässerter Piloten festgelegten Örtlichkeit müssen Erste-Hilfe-Ausrüstungen zur Verfügung stehen.

1.1.17

Nachweis eines schriftlichen Trainingsprogramms, geeigneter Theorieunterlagen zur Einweisung in die Flugmanöver und eines Teilnahmezertifikates für die Kursteilnehmer.

1.1.18

Nachweis eines Organisationsplanes für das Sicherheitstraining

1.1.19

Nachweis geeigneter Lehrmittel für den Theorieunterricht

1.1.20

Für den Trainingsleiter und alle DHV-Sicherheitstrainer ist eine Haftpflichtversicherung (Fluglehrerhaftpflichtversicherung mit Deckung der Tätigkeit als Sicherheitstrainer) nachzuweisen mit einer Deckung von mindestens 1 Mio €.

1.1.21

Jährlicher Betriebsbericht (Anzahl der Kurse, Teilnehmerzahl, besondere Vorkommnisse) an den DHV

1.2 Personelle Voraussetzungen

1.2.1

Verantwortlicher Kursleiter hat die Qualifikation "DHV-Sicherheitstrainer".

1.2.2

Der Startleiter hat die Qualifikation "DHV/ÖAeC-Gleitschirmfluglehrer oder Fluglehreranwärter".

1.2.3

Die Bootsbesatzung ist von ihrer Anzahl her so zu wählen, dass eine Bergung des gewässerten Piloten, auch wenn dieser bewusstlos ist, in den unter 1.1.5. aufgeführten Richtzeiten erfolgt. Die Bootsbesatzung muss zur Einleitung sofortiger Erste Hilfe-Maßnahmen fähig und ausgerüstet sein.

1.2.4

Die Bedienung der Videokamera muss durch eine eingewiesene Person erfolgen. Der Trainingsleiter darf bei der Anweisung und Überwachung der Trainingsflüge nicht gleichzeitig die Kamera bedienen.

2 Nachweis der betrieblichen Voraussetzungen

2.1

Die Erfüllung der Punkte 1.1.1. - 1.1.20. wird durch ein Audit seitens des DHV überprüft. Das Audit ist kostenpflichtig.

3 Qualifikation zum "DHV- Sicherheitstrainer"

3.1

Eingangsvoraussetzung ist die Qualifikation „DHV/ÖAeC- Gleitschirmfluglehrer“ sowie die Zusatzberechtigung "DHV-Skyperformance-Trainer".

3.2

14 praktische Trainingstage Praktikum bei einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Praktikumsschwerpunkt ist die Einarbeitung in die Aufgaben des Kursleiters. Beurteilung durch den Trainingsleiter in einem Ausbildungszeugnis.

3.3

Punkt 3.2. entfällt, wenn vom Bewerber nachgewiesen wird, dass er als Kursleiter innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 6 Sicherheitstrainings mit mindestens 50 Teilnehmern erfolgreich durchgeführt hat. Der Nachweis erfolgt anhand der Kursvideos. Die Kursvideos müssen die ordnungsgemäße Durchführung der Trainings sowie die Tätigkeit des Kursleiters ersichtlich machen sowie zusätzlich den Nachweis nach 3.5. erfüllen.

3.4

Nachweis der überdurchschnittlichen Beherrschung folgender Flugmanöver mit einem Gleitschirm der LTF-Klassifizierung B oder höher durch Videodokumentation (jedes Manöver muss mindestens einmal dokumentiert sein:

- SAT-Spirale

- Seitlicher Einklapper (ca. 70% Spannweite, 45° Knicklinie) unbeschleunigt ohne Pilotenreaktion
- Seitlicher Einklapper (ca. 70% Spannweite, 45° Knicklinie) unbeschleunigt mit Pilotenreaktion
- Seitlicher Einklapper (ca. 70% Spannweite, 45° Knicklinie) beschleunigt mit Pilotenreaktion
- Seitlicher Einklapper (ca. 50% Spannweite, 45° Knicklinie) ohne Bremse auf der Einklappseite mit Pilotenreaktion
- Frontklapper (ca. 70% Flächentiefe) unbeschleunigt
- Frontklapper (ca. 70% Flächentiefe) beschleunigt
- Sackflug mind. 2 Sekunden gehalten, max. 20°-Drehung um die Hochachse
- Fullstall mit Entleeren, mind. 3 Sekunden vorgefüllt halten, Ausleitung langsam >2 Sekunden ohne Verhänger
- Fullstall ohne Entleeren, mind. 3 Sekunden vorgefüllt halten, Ausleitung langsam >2 Sekunden ohne Verhänger
- Trudeln im Ansatz max. 90° (Ausleitung ohne Fullstall)
- Trudeln ca. 360° mit Ausleitung durch kontrolliertes Freigeben der Bremsen
- Trudeln >360° mit Ausleitung über Fullstall

Bewertung/Beurteilung der Videodokumentation erfolgt durch den DHV.

3.5

Nachweis der Funk-Anleitung von mindestens 3 Trainingsteilnehmern in den unter 4.1.2 aufgeführten Manövern durch Video/Funkdokumentation. Dabei muss jedes der aufgeführten Manöver mindestens einmal dokumentiert sein. Bewertung/Beurteilung der Video/Funkdokumentation erfolgt durch den DHV.

3.6

Die Qualifikation "DHV-Sicherheitstrainer" ist drei Jahre gültig. Sie verlängert sich jeweils um drei weitere Jahre, wenn dem DHV keine Gründe bekannt werden, die gegen eine Verlängerung sprechen würden. Eine Verlängerung der Berechtigung kann der DHV vom Nachweis erfolgreicher Tätigkeit als Sicherheitstrainer oder einer angeordneten Fortbildung/Überprüfung abhängig machen.

3.7

Kann der "DHV-Sicherheitstrainer" diesen Nachweis nicht oder nicht vollständig erbringen, so ruht seine Berechtigung. Sie wird wieder gültig, wenn vor einem Trainingsleiter eines DHV-anerkannten Sicherheitstrainings, im Rahmen eines praktischen Trainings, ausreichendes fachliches Wissen und praktisches Können für eine weitere Tätigkeit als „DHV-Sicherheitstrainer“ bestätigt wird. Hierüber ist dem DHV, vor Wiederaufnahme der Trainingstätigkeit, eine schriftliche Bestätigung zu übersenden.

3.8

Der "DHV-Sicherheitstrainer" verpflichtet sich dazu, an den vorgesehenen Fortbildungsmaßnahmen des DHV teilzunehmen.

4 Grundlegender Lehrplan für "DHV- anerkanntes Sicherheitstraining"

4.1 Theorie

Die Theorieeinweisung erfolgt vor den praktischen Übungen. Sie erfolgt auf Grundlage des vom DHV genehmigten Theorie-Skriptes des anerkannten Sicherheitstrainings. Es dürfen keine Übungen erfolgen werden, die nicht vorher besprochen worden sind. Zwischen Theorieeinweisung und

praktischen Übungen dürfen nicht mehr als 3 Monate liegen. Ist dieser Zeitraum überschritten, muss der Teilnehmer erneut theoretisch eingewiesen werden.

4.1.1

Einweisung in das Fluggelände und in die besonderen örtlichen Gefahren (Schiffahrt, Abdrift, Hindernisse, etc.) des Fliegens über der Wasserfläche.

4.1.2

Einweisung in die Flugmanöver:

- Geschwindigkeitsbereiche Erfliegen von Minimalfahrt bis Maximalgeschwindigkeit
- Kurvenflugtechniken unter Berücksichtigung von Anstellwinkel und Pendeleffekten
- Nicken und Abfangen über (12 Uhr) und vor dem Piloten (13 Uhr)
- Rollen und Ausleiten
- Schnelle Acht (Leitlinien-Acht) < 25 Sekunden
- Ohrenanlegen mit Beschleunigen und Kurvenflug
- B- Leinen-Stall
- Einleitphase Steilspirale bis Beginn Übergang in Steilspirale, Ausleitung
- Steilspirale mit kontrolliertem Sinken < ca. 12 m/s.
- **Trimm Flaps**
- SAT-Spirale
- kleinere seitliche Einklapper mit Stabilisierung des Gleitschirmes, aus Trimmflug und beschleunigtem Flug
- große seitliche Einklapper mit Stabilisierung des Gleitschirmes, aus Trimmflug und beschleunigtem Flug
- kleinere frontale Einklapper aus Trimmflug und beschleunigtem Flug
- größere frontale Einklapper aus Trimmflug und beschleunigtem Flug
- Fullstall
- Sackflug
- Trudelansatz (< 90°)
- Trudeln 270° - 450° mit Ausleitung über kontrolliertes Freigeben der Bremsen und über einen Fullstall

4.1.3

Einweisung in die Gefahrensituationen:

- Verhänger
- Twist
- Sturz in die Kappe
- Sackflug, Dauersackflug
- stabile Steilspirale
- stabiles Trudeln
- Rettungsschirmauslösung
- Verhalten bei „Retterfraß“

4.1.4

Simulator-Training

Jeder Teilnehmer muss die Möglichkeit haben, die Ausführung der Manöver (soweit möglich) und die Umsetzung der Funkanweisungen der Trainer in einem geeigneten Simulator (siehe 1.1.12.) unter Anleitung zu üben.

4.1.5

Einweisung in die Funkanweisungen für Trainings- und Gefahrensituationen. Anweisung über das Verhalten bei Funkgeräteausfall.

4.1.6

Einweisung in die Funktionsweise und Kontrolle der Schwimmwesten

4.1.7

Einweisung in das Verhalten nach Wasserlandungen

4.2 Praxis

4.2.1

Den praktischen Übungen geht eine Kontrolle der Flugausrüstung der Teilnehmer voraus. Diese umfasst:

- Kontrolle der gültigen Musterprüfung/Nachprüfung und Einhaltung der Betriebsgrenzen und Herstellervorgaben (Gewichtsbereiche, Kompatibilität, Packintervall) von Gleitschirm, Gurtzeug und Rettungsgerät.
- Kontrolle der ordnungsgemäßen Auslösbarkeit des Rettungsgerätes im Simulator.

Die erfolgte Ausrüstungskontrolle ist zu dokumentieren.

4.2.2

Die praktischen Flugübungen gliedern sich in 4 Bereiche:

- Flugtechnische Übungen: Geschwindigkeitsbereiche erfliegen, Nicken, Rollen, verschiedene Kurvenmanöver, Kurventechnik zur Strömungsabrissvermeidung
- Abstieghilfen: Ohrenanlegen mit Beschleunigen, B-Leinen-Stall, Einleitphase Steilspirale bis Beginn Übergang in Steilspirale- Ausleitung, Steilspirale mit Einleit-, Spiral- und Ausleitphase, mit kontrolliertem Sinken < ca. 12 m/s., **Trimm Flaps.**
- Einklappmanöver: Steigerung von kleineren zu größeren seitlichen Einklappern mit und ohne Stabilisierung des Gleitschirmes aus Trimmflug und beschleunigtem Flug, Steigerung von kleineren zu größeren frontalen Einklappern aus Trimmflug und beschleunigtem Flug
- Strömungsabrisse (im Ansatz und vollständig): Trudelansatz, Trudeln, Fullstall

Die Reihenfolge der Flugmanöver muss vom Leichten zum Schwierigen führen und aufeinander aufbauend sein. Steilspiralen und der Bereich Strömungsabrisse dürfen erst trainiert werden, wenn der Pilot, beim Erfliegen von Manövern der anderen Bereiche, ausreichende Gerätebeherrschung gezeigt hat.

4.2.3

Anweisung zum Auslösen des Rettungsgerätes in Gefahrensituationen

Bei außer Kontrolle geratenen Flugmanövern mit der Gefahr eines gefährlichen Aufpralls auf dem Wasser, muss der Sicherheitstrainer das Auslösen des Rettungsgerätes in ausreichender Höhe anweisen.

5 Teilnehmer

Die Teilnehmer an DHV-anerkannten Sicherheitstrainings müssen über einen ordnungsgemäßen Luftfahrerschein oder eine vergleichbare Gleitschirm-Lizenz verfügen. Sie müssen körperlich und geistig für die Belastungen des Sicherheitstrainings geeignet sein. Die körperliche und geistige Fitness muss von den Teilnehmern auf Formular unterschriftlich bestätigt werden.

6 Dokumentation und Zertifizierung

6.1

Die Flugmanöver jedes Teilnehmers werden schriftlich dokumentiert und vom Kursleiter beurteilt. Das Sicherheitstraining gilt als "mit Erfolg absolviert", wenn der Teilnehmer bei den Flugmanövern: Geschwindigkeitsbereiche erfliegen, Nicken und Abfangen, Rollen und Stabilisieren, Ohrenanlegen mit Beschleuniger und Kurvenflug, ggf. B-Leinen-Stall, Steilspirale, seitliches Einklappen, frontales Einklappen, Trudelansatz mindestens durchschnittliche Gerätebeherrschung gezeigt hat. Der Teilnehmer erhält ein Zertifikat über die erfolgreiche Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining.

6.2

Meldung von Unfällen, Störungen und auffälligem Geräteverhalten Unfälle, Störungen und auffälliges Geräteverhalten sind dem DHV innerhalb einer Woche über das Unfallmeldungs-Online-Portal zu melden. Die Unfallmeldepflicht nach § 7 LuftVO bleibt unberührt.

7 Gültigkeit

Dieses Dokument ist, in der jeweils aktuellen Fassung, Bestandteil der Vereinbarung zwischen dem Sicherheitstrainings-Center und dem DHV.