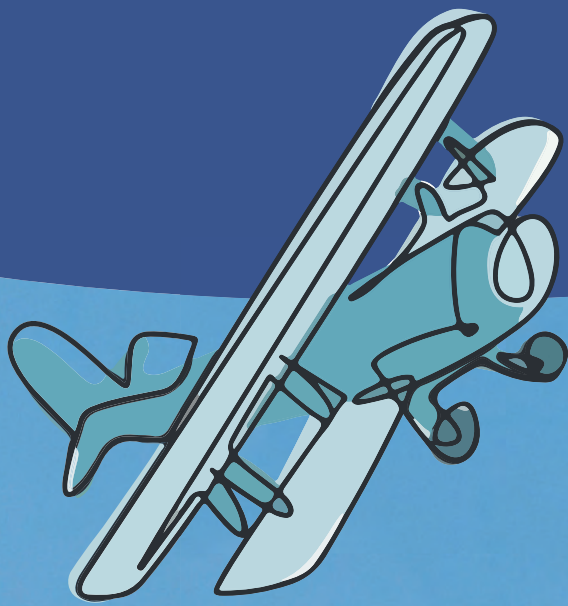


SAFETY FIRST!



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Tipps für alle Modellflugpiloten und Vereine	4
Code of Good Practice (Kurzform als Gedächtnisstütze)	4
Code of Good Practice (Erweiterte Form mit ausführlichen Tipps)	5
Heli-Sicherheitstipps	9
Technik	10
Verhaltensregeln im Umgang mit Elektroantrieben	10
Handhabung von LiPo-Akkus	10
Tipps für Show- und Wettbewerbspiloten	13
Kurzform als Gedächtnisstütze (Checkliste)	13
Erweiterte Form mit weiteren Tipps	14
Richtlinien für Veranstalter	16
Checkliste für Veranstalter (Kurzform als Gedächtnisstütze)	16
Erweiterte Form mit weiteren Tipps	17
Briefing für die Veranstaltung	19
Flugplatzlayout	20
FLARM – Kollisionswarnsystem für Modellflugplätze	21
Versicherung und Modellflug	22
Verhalten und Kommunikation bei Unfällen	23
Sofortmassnahmen bei einem schweren Unfall	23
Publikum / Abbruch der Veranstaltung	23
Medien (Presse, elektronische Medien)	23
Dokumentationen	24
Kommunikationsstufen	24
Unfallopfer/Angehörige	24
Versicherungen	24
Checkliste	25
Detailinformationen zu einzelnen Punkten auf der Checkliste	26
Impressum	27



Unsere Sicherheitskultur ist für uns Modellflieger ein ständiger Begleiter. Wir fliegen aus Leidenschaft und wollen beim Modellfliegen Freude erleben. Ereignisse und Unfälle passen schlecht dazu und mindern die schönen Erlebnisse. Die gelebte Sicherheitskultur hat dazu geführt, dass der Modellflug seit Beginn einen vorbildlichen Safety Record ausweisen kann. Anerkannterweise verfügen wir über eine ausgezeichnete Unfallstatistik. Vergessen wir auch den Zusammenhang zwischen der Modellfluggesetzgebung und der Unfallhäufigkeit nicht. Wir haben in der Schweiz eine liberale Modellfluggesetzgebung. Dies ist auch das Resultat unserer Sicherheitskultur. Wenn Unfälle passieren, ist der Ruf nach härteren Gesetzen nicht weit. Setzen wir also weiterhin alles daran, dass unsere Sicherheitskultur gelebt und weiterentwickelt wird.



Sicherheit bezeichnet alle Verhaltensweisen und technischen sowie organisatorischen Vorkehrungen, die mithelfen, dass Unfälle mit Modellflugzeugen gar nicht erst passieren.

Grundsätzlich gilt: Von der Modellfliegerei gehen bei verantwortungsvollem Umgang mit dem Fluggerät und bei richtiger Einschätzung der eigenen Fähigkeiten und der Restrisiken keine besonderen Gefahren aus.

Im Bereich der Wettbewerbsfliegerei, aber auch rund um den Betrieb von Modellflugplätzen ist ein hoher Sicherheitsstandard durch konkrete Richtlinien und Vorschriften in Reglementen (REM) des Schweizerischen Modellflugverbands oder übergeordneter internationaler Modellflugorganisationen gegeben.

Wo immer sich die Möglichkeit bietet, einen Unfall gar nicht erst zu ermöglichen, möchte der Schweizerische Modellflugverband das noch stärker tun. Nicht aufgrund eines konkreten Anlasses, sondern aus Überzeugung und letztlich auch im Interesse der Modellfliegerei.

Zu diesem Zwecke wurde vor vielen Jahren die Arbeitsgruppe Sicherheit ins Leben gerufen. Die konkreten Empfehlungen dieser Expertengruppe entstehen in enger Zusammenarbeit mit engagierten Modellfliegern aus unterschiedlichsten Sparten, also aus der und für die Praxis. Dabei konzentriert sich die Arbeitsgruppe auf die potenziellen Gefahrenbereiche Mensch, Technik und Organisation, über welche sich eine gefährliche Ereigniskette potenziell erstreckt.

Piloten und Veranstalter sollen sich nicht nur vermehrt mit Aspekten der Sicherheit auseinandersetzen, sondern auch konkrete Merkhilfen und Arbeitsmittel erhalten.

Da Sicherheit auch im Bereich PR von grosser Bedeutung ist, sind da und dort auch noch einige Hinweise auf die gerne vergessene PR eingeflossen.

Die Modellfluggruppen sind gehalten, die Checklisten mit den zugehörigen Vertiefungen ihren Mitgliedern abzugeben und im Rahmen von Schulungsaktivitäten für neue Piloten mit diesen durchzugehen.

Entscheidend für den Erfolg aller Massnahmen ist das «Vorleben» des korrekten Verhaltens gemäss Checklisten und Vertiefungen gerade durch die «erfahrenen alten Hasen».

Der SMV zählt auf die Freiwilligkeit, wenn es darum geht, Aspekte der Sicherheit vermehrt ins Zentrum des Bewusstseins zu rücken.

Tipps für alle Modellflugpiloten und Vereine

Code of Good Practice (Kurzform als Gedächtnisstütze)

Code of Good Practice

Modellpiloten ...

1. sind korrekt versichert, kennen und respektieren die gesetzlichen Vorgaben.
2. prüfen ihre Modelle, Sender und Akkus, bevor sie fliegen gehen.
3. sind mental fit und in guter körperlicher Verfassung, wenn sie fliegen gehen.
4. begrüßen die anderen Piloten auf dem Fluggelände und nehmen am Briefing teil.
5. machen sich vor dem Start mit dem Fluggelände und den lokalen Luftraumeinschränkungen sowie der Umgebung vertraut.
6. machen einen Check vor dem ersten Flug und sind auf Notsituationen vorbereitet.
7. pflegen einen sicheren Flugstil ohne Gefährdung Dritter und überschätzen sich nicht selbst.
8. kommunizieren untereinander beim Fliegen und melden Manöver in der Nähe an.
9. machen Piloten und Zuschauer auf Risiken und korrektes Verhalten aufmerksam.
10. landen sicher und rechtzeitig, bevor die Konzentration weg ist, handeln jederzeit eigenverantwortlich.

... beachten diese Tipps!

Modellflugpiloten verhalten sich respektvoll und akzeptieren die Mitmenschen, sie sind anständig und vorbildlich im Umgang mit der Tier- und der Pflanzenwelt.

Code of Good Practice (Erweiterte Form mit ausführlichen Tipps)

1. Gesetzliche Vorgaben

Modellflugpiloten sind in jeder Situation und mit jedem Modell korrekt versichert und kennen die Vorgaben und gesetzlichen Rahmenbedingungen.

- ✈ Mitglieder des SMV/FSAM tragen die Aeroclub-Membercard stets auf sich (elektronisch oder auf Papier).
- ✈ Wo Dritte zum Fliegen zugelassen werden, erfolgt dies nur gegen Vorweisung eines Versicherungsnachweises.
- ✈ Grossmodelle über dem gesetzlichen Schweizer Limit von 30 kg sind entsprechend der Luftfahrtbestimmungen geprüft und die Dokumente sind stets mitzuführen.
- ✈ Es wird nur an zugelassenen Orten unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften geflogen gemäss der «Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien» (VLK), nur mit Sichtverbindung, in aktiven Kontrollzonen (CTR) nur bis maximal 150 m Höhe, innerhalb von 5 km um Flugplätze nur mit Bewilligung, zu Menschenansammlungen mit 100 m Abstand.
- ✈ Schutzgebiete werden respektiert.

2. Zustand von Modell und Steuerung

Modellflugpiloten kommen mit einwandfreien Modellen sowie guten und geladenen Fernsteuerungs- und Flugakkus auf das Fluggelände.

- ✈ Die Entladekurve von Akkus ist in der Zone der Minimalspannung sehr steil. Deshalb gilt: Ein Akku mit zweifelhaftem Ladezustand ist grundsätzlich als «leer» zu betrachten.
- ✈ Aufgeblähte oder mechanisch beschädigte LiPo-Akkus sollten nicht mehr eingesetzt werden.
- ✈ Idealerweise werden Sender- und Empfängerakkus vor jedem Flugtag vollständig geladen. Selbstentladung kann sehr tückisch sein.
- ✈ Technische Probleme sind immer ernst zu nehmen und vor dem Gang auf das Fluggelände zu beheben: Das Flattern oder merkwürdige Geräusche von Servos, schwergängige Ruder, «merkwürdige Effekte» im Bereich Steuerung, Risse an wichtigen Klebestellen etc. sollten grundsätzlich untersucht und zu Hause behoben werden. Alles andere kann das Modell gefährden und die Sicherheit massiv beeinträchtigen.
- ✈ Je schwerer und schneller das Modell, desto kleiner sind die zulässigen Toleranzen.
- ✈ Kontrolle des Antriebs (Motor-, Impeller- und Turbinenaufhängung, Propellerzustand, Propeller- und Impellerbefestigung etc.). Sind alle Fail-Safe-Einstellungen korrekt? Geht der Antriebsmotor bei Verlust des Sendersignals aus?
- ✈ Zur umfassenden Kontrolle gehören auch die weiteren externen Hilfen (Winde, Hochstartgummi, Feuerlöscher, Katapulte etc.).

3. Zustand des Piloten

Modellflugpiloten sind mental fit und in guter körperlicher Verfassung, wenn sie auf das Fluggelände gehen.

- ✈ Mit eingeschränkter Konzentrationsfähigkeit (Krankheit, mentale Probleme) sollte man nicht fliegen gehen.
- ✈ Auch nach einer Partynacht oder einem umfangreichen Mittagessen mit Alkohol ist die Konzentrationsfähigkeit eingeschränkt.
- ✈ Im Sommer sind Mütze und Sonnenbrille ein Muss.
- ✈ Wer nicht mehr so gut sieht: Brille beschaffen oder Hobby wechseln!
- ✈ Modellflugpiloten geniessen Bier, Wein und Ähnliches erst nach dem Flugbetrieb am Grill oder am Stammtisch.
- ✈ Wer sich unwohl oder krank fühlt, fliegt nicht.

4. Verhalten auf dem Fluggelände

Modellpiloten begrüssen die anderen Piloten auf dem Fluggelände und nehmen am Briefing teil.

- ✈ Modellflugpiloten begrüssen die Anwesenden auf dem Modellfluggelände.
- ✈ Als Gast auf einem fremden Platz stellen sie sich vor.
- ✈ Auf grösseren Geländen (speziell Hangfliegen) ist ein aktives Kontaktieren aller anwesenden Piloten unerlässlich. Die Pflicht hat immer der zuletzt hinzukommende Pilot.
- ✈ Wenn mehrere Piloten fliegen, ist das Flugverhalten zu besprechen oder ein Briefing abzuhalten, einschliesslich der Ankündigung von Starts und Landungen, Fly-bys/Figuren, wo die Piloten stehen.

5. Verhältnisse im Flugraum

Modellpiloten machen sich vor dem Start mit jedem Fluggelände und der Umgebung vertraut.

- ✈ Wo ist der zulässige Flugraum?
- ✈ Welche Bereiche muss ich meiden?
- ✈ Welche «magischen» Hindernisse sind speziell zu beachten?
- ✈ Wo stehen die Piloten?
- ✈ Wo ist mit Zuschauern oder Passanten zu rechnen?
- ✈ Welche Punkte am Horizont markieren die Anflugachse?
- ✈ Wo kann ich ohne Gefährdung Dritter landen, wenn während des Flugs der Motor abstellt oder ich mit dem Segler notlanden muss und der Landeplatz nicht mehr sicher erreicht werden kann?
- ✈ Wie sind die Wind- und Sichtverhältnisse?

6. Checks vor dem Start

Modellflugpiloten denken voraus, machen einen Check des Modells vor dem ersten Flug des Tages und sind auf allfällige Notsituationen vorbereitet.

- ✈ Vor dem Zusammenbau alle Einbauten prüfen: insbesondere die Anlenkungen und die elektrischen Steckverbindungen, keine losen Teile, keine gelösten Klebestellen etc.
- ✈ Nach dem Zusammenbau alle Befestigungen sowie die korrekte Ausrichtung von Flächen, Rudern etc. prüfen.
- ✈ Sind am Sender der richtige Modellspeicher und der Flugzustand aktiv?
- ✈ Ist der Sender- und der Empfängerakku noch ausreichend geladen?
- ✈ Reicht der Tankinhalt oder der Akkuladestand der Flugbatterien sicher für einen weiteren Flug?
- ✈ Steuer- und Schaltfunktionen: **Führt der Steuerinput am Sender des Modells zum korrekten Befehl in der korrekten Richtung?** Mit flüchtigen Checks werden falsch laufende Ruder häufig übersehen.
- ✈ Funktionskontrolle aller Ruder sowie Hochstarthaken, Schleppkupplung, Fahrwerk, Klappen etc. Servos dürfen niemals knurrend auf Anschlag laufen.
- ✈ Den Motor so und dort einschalten, dass eine eventuelle Störung weder Personen noch Gegenstände schädigen kann.
- ✈ Vor dem Start: Wo lande ich ohne Gefährdung Dritter, wenn kurz nach dem Abheben der Motor abstellt, die Schleppleine reisst etc.
- ✈ Welche Hindernisse gilt es, beim Anflug zu beachten?
- ✈ Wohin kann ich sicher ausweichen, wenn während des Endanflugs Personen die Piste betreten?
- ✈ Wenn ein Modell nur noch schwer zu kontrollieren ist, gilt im Zweifelsfall: Sicherheit geht vor – ein notfallmässig geerdetes Modell kann ersetzt werden.

7. Sicherheit im Flug

Modellflugpiloten pflegen einen sicheren Flugstil, ohne dass sie Dritte oder sich selbst gefährden.

- ✈ Hindernisse wie Bäume, Gebäude, Hügel etc. werden im Zweifelsfall immer überflogen. Fliegen «im Vordergrund» ist nur bei eindeutigem Distanzunterschied sicher!
- ✈ Modellflugzeuge in der Luft im Zweifelsfall nie zur Deckung bringen – eine Kollision ist ziemlich wahrscheinlich.
- ✈ Sind mehrere Modelle in der Luft: Piloten stehen zusammen und kommunizieren ihre Absichten. Wenn immer möglich den Flugraum auf die Modelle aufteilen. Noch besser: ein «Luftraumüberwacher», der bei der Koordination hilft.
- ✈ Anflüge sollten immer auf der verlängerten Pistenachse erfolgen. Nur so bleibt das Modell auch nach dem Aufsetzen auf dem Landefeld, ohne Umstehende zu gefährden. Bei Grosseglern oder besonders schnellen Modellen ist es für eine Korrektur der Anflugachse auf den letzten Metern oft zu spät.
- ✈ In der Startrichtung sollten keine Modelle und Personen stehen. Ein ausbrechendes Modell kann sehr gefährlich werden. Achtung bei Wind bzw. Startrichtungsänderung.

8. Sicherheit durch Kommunikation

Modellflugpiloten kommunizieren beim Fliegen und melden Manöver und sonstige Figuren bei den Kollegen an.

- ✈ Eigene Absicht wird den umstehenden Piloten und Zuschauern laut und deutlich kommuniziert.
- ✈ Folgende Standard-Meldungen bilden das Minimum:
 - **Achtung: Start!**
 - **Achtung: Komme landen!** (sobald sich Modell der Landevolte nähert)
 - **Achtung: Bin im Anflug!** (sobald Modell im Endanflug etabliert)
 - **Achtung: Notlandung! Landeplatz räumen!** (z. B. nach Motorausfall)
- ✈ Verhalten Dritter: Generell ist der Landeplatz für landende Modelle freizumachen.
- ✈ Herumstehende Modelle am Rand des Start-/Landeplatz führen gerade bei weniger erfahrenen Piloten zu Stress.
- ✈ Die Verantwortung für ein Modell am Boden trägt immer derjenige, der es dort abgestellt hat.

9. Vorbildliches Verhalten

Modellflugpiloten machen Piloten und Zuschauer auf Risiken und korrektes Verhalten aufmerksam.

- ✈ Piloten pflegen eine Kultur der konstruktiven Kritik, in der Fehler oder falsches Verhalten kollegial mit den Betroffenen besprochen wird mit dem Ziel, das Verhalten zu verbessern und künftige Zwischenfälle zu vermeiden. Unfälle oder Zwischenfälle betreffen uns alle.
- ✈ Stets willkommene Zuschauer nett und freundlich auf den für sie sicheren Aufenthaltsraum aufmerksam machen.
- ✈ Zuschauer, die sich trotz freundlicher Ermahnung in Gefahr begeben, freundlich, aber bestimmt erneut ermahnen und auf die Gefahren aufmerksam machen.

10. Eigenverantwortliches Handeln

Modellflugpiloten überschätzen sich und ihr fliegerisches Können nicht; sie landen, bevor ihre Konzentration nachlässt, sie handeln jederzeit eigenverantwortlich.

- ✈ Neue Kunstflugfiguren nur in sicherer Distanz zum Start-/Landeplatz, zu den Piloten und den Zuschauern üben.
- ✈ Rechtzeitig an die Landung denken und sich genügend Zeit lassen für die Landevolten. Damit rechnen, dass es nicht beim ersten Mal klappt.
- ✈ Im Zweifelsfall lieber frühzeitig einen erfahrenen Kollegen um Hilfe und Unterstützung bitten und nicht zu stolz sein, zu fragen.

Heli-Sicherheitstipps

Eltern

Modell-Heli sind kein Spielzeug, trotz fliegerischem Geschick kann Ihr Kind die Gefahr noch nicht richtig einschätzen.

Lernen

Besuche eine Flugschule oder setze dich mit einem Experten in einem Verein in Verbindung.

Abstand

Mache deine ersten Versuche am Simulator.

Passen den Heli und den Flugstil deinen Verhältnissen an.

Halte beim Fliegen sicheren Abstand zu dir und den Zuschauern. Fliege auf einem offiziellen Modellflugplatz und nie in Wohngebieten (Spielplätze sind tabu).

Check

Komplette Funktionskontrolle vor jedem Flug.

Ist das Modell in technisch einwandfreiem Zustand?

Reagiert das Flybarless-System richtig?

Hast du im Sender das richtige Modell selektiert?

Power

Erst auf dem Startplatz scharf machen. Programmiere einen Sicherheitsschalter zur Antriebsaktivierung. Ein System mit eigener Empfängerstromversorgung wird empfohlen.

Off

Halte dich bereit, jederzeit den Antrieb abschalten zu können. Programmiere einen Notschalter und prüfe die Fail-Safe-Einstellung.

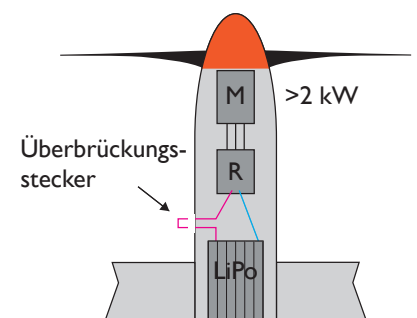
Der separate Flyer bietet sich zur Verteilung an Veranstaltungen und zur Auflage im Fachhandel oder im Vereinslokal an.

Die Sammlung mit Sicherheitshinweisen steht auf der SMV-Homepage www.modellflug.ch/downloads bereit oder kann beim Aero-Club-Zentralsekretariat in gedruckter Form bestellt werden.



Verhaltensregeln im Umgang mit Elektroantrieben

- ✈ Auf die korrekte Dimensionierung der Leiter und der Steckbrücke achten!
- ✈ Vor Programmierarbeiten am Sender ist grundsätzlich der Propeller zu demontieren!
- ✈ Am Sender sollte ein Sicherheitsschalter programmiert sein (spez. bei BEC-Reglern).
- ✈ Bei grösseren Modellen sollte eine Trennmöglichkeit des Motorstromkreises eingebaut sein (Überbrückungsstecker).
- ✈ Fail-Safe programmieren (Motor aus bei Unterbruch der Verbindung Sender – Modell).
- ✈ Modelle nie im Modellpark oder der Aufenthaltszone in Betrieb nehmen.
- ✈ Vor der Inbetriebnahme des Modells sicherstellen, dass sich niemand (auch nicht der Pilot) vor dem Propeller oder in der Erweiterung des Propellerkreises aufhält.



Handhabung von LiPo-Akkus

Piloten ...

1. lagern ihre Akkus nicht im Modell.
2. laden die Akkus nur mit speziellen Ladegeräten und Behältnissen.
3. laden ihre Akkus nie unbeaufsichtigt.
4. kennen die Spezifikation und die Handhabung der Akkus.
5. treffen Vorbereitung bei einem Brand.
6. installieren die Akkus erst kurz vor dem Flug.
7. ersetzen und recyceln beschädigte Akkus.
8. kennen und lesen die Vorschriften des Akku-Lieferanten.
9. informieren sich ständig über Erneuerungen im Elektrobereich.
10. helfen und unterstützen die Kameraden beim Umgang mit LiPo-Zellen.

... nehmen Sicherheit ernst!

Allgemeines

Lithium-Polymer-Akkus stellen wie alle anderen Akkumulatoren und Batterien einen elektrischen Energiespeicher dar, der auf den chemo-physikalischen Eigenschaften der verwendeten Stoffe beruht. Deshalb gelten hier alle einschlägigen und allgemein bekannten Sicherheits- und Entsorgungsvorschriften sinngemäss.

Die volle Verantwortung im Umgang mit Lithium-Polymer-Akkus liegt ausschliesslich beim Betreiber. Insbesondere muss er Folgendes unter allen Umständen vermeiden:

Kurzschluss

Bei Kurzschluss kommt es u. a. schlagartig zu sehr hohem Stromfluss, Überhitzen der Zellen, Austritt von Elektrolyt und Gasen mit Explosionsgefahr und Flambbildung!

Erwärmung über 60 °C oder gar Erhitzung über 90 °C

Die Verschweissung der Ummantelung aus Alu-Laminat-Film kann sich lösen bzw. das eingeschlossene, ätzende Elektrolyt kann zu dampfen beginnen und hohen Druck aufbauen. Austritt von ätzender Säure und giftigen Gasen mit Explosionsgefahr kann die Folge sein! Zu starkes Erwärmen der Anschlussfahnen beim Lötten kann zu ähnlichen Effekten führen! Zellen niemals Feuer aussetzen oder in Flüssigkeiten, auch nicht Wasser, eintauchen!

Mechanische Beschädigung

Fallenlassen, Aufschlagen und Verbiegen können zum inneren Kurzschluss mit entsprechenden Folgen führen. Spitze oder scharfe Gegenstände können die Ummantelung beschädigen, ebenso das Herausreißen der Anschlussfahnen!

Falsches Laden

Es dürfen nur Ladegeräte mit Ladeprogrammen für Lithium-Polymer-Akkus verwendet werden. Der Ladestrom darf nur gemäss Angaben des Akku-Herstellers gewählt werden. Die Ladung ist in jedem Falle sofort zu beenden, wenn die Zellspannung 4,3 V erreicht bzw. unzulässige Erwärmung oder sonstige abnormale Effekte auftreten! Anschlüsse nicht verpolen! Keinesfalls mit NiCd- oder NiMh-Ladeprogrammen laden: Explosionsgefahr!

Falsches Entladen

Die höchstzulässigen Entladeströme sollten nur kurzzeitig und im Wechsel mit geringeren Entladeströmen fließen. Die Zellspannung darf dabei nicht unter 2,7 V fallen, da die Zelle sonst zerstört wird! Die Entladung ist sofort zu beenden, wenn sich die Zellspannung der 3,0-V-Grenze nähert, bzw. unzulässige Erwärmung oder sonstige abnormale Effekte auftreten.

Beaufsichtigung

Personen, die unbedacht oder unsachgemäss mit den Zellen umgehen könnten, sind unter allen Umständen fernzuhalten.

Hinweise

- ✈ Beim Hantieren, z. B. Herstellen von Akkupacks, jegliche metallischen Gegenstände zur Vermeidung von Kurzschlüssen fernhalten. Beim Bearbeiten der Anschlussfahnen oder Löten der Platinen sehr bedacht und sorgfältig vorgehen (z. B. nicht die Plus- und Minus-Fahne in einem Scherenschnitt kürzen!) Anschlussfahnen beim Löten nur kurz erwärmen.
- ✈ Akkupacks so konfigurieren, dass sie ohne Druck oder Quetschen eingebaut werden können. Dabei auf mechanische Entlastung der Anschlussfahnen achten. Anschlüsse nicht verpolen! Offene Leiterbahnen und Kontaktstellen abschliessend isolieren. Zwischen den Zellen und um den Zellpack herum Luftzirkulation zur Wärmeabfuhr sicherstellen.
- ✈ Immer nur Zellen der jeweils gleichen Type in Serie schalten und ebenso nur gleiche Zellen und gleiche Anzahlen davon parallel schalten.
- ✈ Grundsätzlich sollten Sicherheitsschaltungen zur Vermeidung von zu hohem Stromfluss, Überladen und Unterentladen vorgesehen werden.
- ✈ Defekte oder optisch abnormal erscheinende oder geruchsentwickelnde Zellen müssen sofort vorschriftsmässig entsorgt werden und es darf keinesfalls versucht werden, diese weiter zu verwenden!

Tipps für Show- und Wettbewerbspiloten

Kurzform als Gedächtnisstütze (Checkliste)

Tipps für Veranstaltungspiloten

Show- und Wettbewerbspiloten ...

1. kennen und befolgen den Code of Good Practice für Modellpiloten!
2. halten sich an die Weisungen und Richtlinien des Veranstalters!
3. unterstützen den Veranstalter wenn nötig beim Briefing!
4. haben ihr Modell technisch und fliegerisch sicher im Griff!
5. fliegen stets mit einem Helfer und informieren diesen über seine Aufgaben!
6. setzen spezielle eigene Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit durch!
7. lassen sich nicht zu gefährlichen Manövern provozieren und unterstützen Newcomer mit Rat und Tat vor Ort!
8. wirken vereint gegen offensichtlich gefährliches Verhalten!
9. wissen, dass Doping den Prinzipien des Sports und der Ethik widerspricht!
10. unterstützen den Veranstalter und die Presse mit Informationen zum Modell!

... wirken auch als Vorbild!

Erweiterte Form mit weiteren Tipps

1. Show- und Wettbewerbspiloten kennen und befolgen den Code of Good Practice für Modellpiloten!

- ✈ Die 10 Tipps des Code of Good Practice sind der Grundstein für alle Show- und Wettbewerbspiloten.
- ✈ Als Vorbild halte ich die Sicherheitsaspekte ein. Durch das gute Beispiel motiviere ich die anderen Piloten.
- ✈ Neue und nicht bekannte Piloten unterstütze ich beim Aufbau und bei der Vorbereitung des Modells, mache auf den Codex der Modellflieger aufmerksam.
- ✈ Ich biete an, den neuen Piloten die Tipps im Detail zu erklären und evtl. Fragen zu beantworten.

2. Show- und Wettbewerbspiloten halten sich an die Weisungen und Richtlinien des Veranstalters!

- ✈ Der Organisator trägt eine grosse Verantwortung bei der Durchführung eines Anlasses. Du bist ein wichtiger Bestandteil davon, unterstütze ihn dabei.
- ✈ Die allgemeinen Bestimmungen sind zum Wohle aller.
- ✈ Mache dich vertraut mit den örtlichen Weisungen oder frage einen Kollegen, der dich unterstützen kann.

3. Show- und Wettbewerbspiloten unterstützen den Veranstalter wenn nötig beim Briefing!

- ✈ Die Teilnahme am Briefing ist für dich obligatorisch.
- ✈ Melde dich bei Unklarheiten, frage nach bei Eigenheiten der Veranstaltung.
- ✈ Verlange eine detaillierte Flugrauminformation, die eventuell praktisch vorgefliegen werden kann.

4. Show- und Wettbewerbspiloten haben ihr Modell technisch und fliegerisch sicher im Griff!

- ✈ Wettbewerbs- und Showflugmodelle sind vorgängig eingeflogen worden und sind immer im besten technischen Zustand.
- ✈ Neue Modelle müssen ausserhalb der Veranstaltung eingeflogen werden!
- ✈ Du kennst die Eigenarten des Modells bei diversen Wind- und Wetterverhältnissen.
- ✈ Bei Unsicherheiten oder Zweifel des technischen Zustandes des Modells, starte nicht!

5. Show- und Wettbewerbspiloten fliegen stets mit einem Helfer und informieren diesen über seine Aufgaben!

- ✈ Dein Helfer unterstützt dich in jeder Situation, ist Ratgeber, Zeitnehmer und übernimmt die Flugüberwachung.
- ✈ Auch der Helfer nimmt am Briefing teil und kennt somit die allg. Bestimmungen.
- ✈ Die Absprache des Flugprogramms hilft dir und dem Helfer, um bei Unvorhergesehenem richtig zu reagieren.
- ✈ Als ruhender Pol wahrt der Helfer den Überblick und gibt wertvolle Tipps während des ganzen Flugs.
- ✈ Er übernimmt die Kommunikation mit der Flug- und Wettbewerbsleitung bei Notfällen oder für die Koordination bei Flugabläufen.
- ✈ Bei Patrouillenflügen oder Synchrondemonstrationen sprechen sich Piloten und Helfer gegenseitig ab.

6. Show- und Wettbewerbspiloten setzen spezielle eigene Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit durch!

- ✈ Einzig du als Pilot kennst die Gefahren deines Modells.
- ✈ Sind für das Modell spezielle Vorbereitungen zu treffen, wie Lärm- oder Brandverhütung, so ist dies mit der Flugleitung und den Helfern abzusprechen und vor allem durchzusetzen.
- ✈ Werden die eigenen Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt, wird ein Start nicht durchgeführt.
- ✈ Sicherheit hat Vorrang, auch wenn der Zeitdruck durch die Flugleitung gross ist.

7. Show- und Wettbewerbspiloten lassen sich nicht zu gefährlichen Manövern provozieren und unterstützen Newcomer mit Rat und Tat vor Ort!

- ✈ Weder Speaker, Piloten noch Zuschauer können dich zu gefährlichen Manövern verleiten.
- ✈ Nur der dumme Pilot zeigt riskante Figuren! (Ansonsten bist du der grösste Dumme; nach dem Absturz.)
- ✈ Auch du hast ganz unten angefangen und warst auf Hilfe angewiesen. Gib dein Wissen und deine Erfahrung weiter, die Kollegen sind dir dankbar.

8. Show- und Wettbewerbspiloten wirken vereint gegen offensichtlich gefährliches Verhalten!

- ✈ Als Show- und Wettbewerbspilot bist du Vorbild und nimmst Einfluss auf andere.
- ✈ Bei gefährlichem Verhalten machst du auf die Fehler aufmerksam und informierst wenn nötig die Flugleitung.
- ✈ Gegenseitiges Kontrollieren der Technik kann Fehler aufdecken. Das Vertrauen in andere Kameraden ist dabei sehr wichtig.

9. Doping widerspricht den fundamentalen Prinzipien des Sport und der Ethik!

- ✈ Das Ethik-Statut ist für den SMV und alle ihm angeschlossenen Piloten verbindlich und muss zwingend eingehalten werden.
- ✈ Mutmassliche Verstösse gegen die Anti-Doping-Bestimmungen von Swiss Olympic werden von Swiss Sport Integrity untersucht und entsprechend geahndet.

10. Show- und Wettbewerbspiloten unterstützen den Veranstalter und die Presse mit Informationen zum Modell!

- ✈ Gute Informationen zu dir und dem Modell unterstützen den Speaker beim Kommentieren der Flugfiguren.
- ✈ Das Publikum dankt für den professionellen Inhalt an Informationen.
- ✈ Gehe auf das Publikum und die Presse zu, informiere offen und interessiert über dein Hobby und deine Leidenschaft zum Modellflugsport.
- ✈ Durch Informieren kannst du motivieren, um neue und begeisterte Freunde für deinen Sport zu gewinnen.

Richtlinien für Veranstalter

Checkliste für Veranstalter (Kurzform als Gedächtnisstütze)

Richtlinien für Veranstalter

Veranstalter ...

1. sorgen für klare Zuständigkeiten und setzen diese auch durch!
2. verhindern Unfälle durch geschickte örtliche und organisatorische Planung!
3. sind auf das Restrisiko eines grösseren Unfalls prinzipiell vorbereitet!
4. beginnen den Anlass mit einem umfassenden Briefing!
5. präsentieren die wichtigsten Regelungen auch nochmals schriftlich vor Ort!
6. lassen nur sicheres Material zur Veranstaltung zu! Ggf. gegen Bestätigung!
7. setzen Schönheit und Faszination vor spektakuläres Risiko!
8. stellen sicher, dass alle Piloten auch korrekt versichert sind!
9. handeln bei groben Verstössen gegen die Sicherheit konsequent!
10. unterstützen Zuschauer und Presse mit Informationen rund um den Modellflug!

... nehmen Sicherheit ernst!

Erweiterte Form mit weiteren Tipps

1. Veranstalter sorgen für klare Zuständigkeiten und setzen diese auch durch!

- ✈ Strukturen helfen, klar zu kommunizieren und damit direkt Verantwortungen zuzuteilen.
- ✈ Ein kurzes Funktionsdiagramm hilft allen Beteiligten, einen raschen Überblick zu erhalten.
- ✈ Folgende Funktionen sind minimal zu bestimmen, deren Funktionen und Aufgaben sind klar definiert!
 - Flugleitung
 - Speaker
 - Safety Officer
 - Frequenz- und Sicherheitsüberwachung
 - Sanität

2. Veranstalter verhindern Unfälle durch geschickte örtliche und organisatorische Planung!

- ✈ Eine Skizze oder ein Übersichtplan mit den entsprechenden Örtlichkeiten hilft, die Platzverhältnisse einzuteilen.
- ✈ Die Trennung von Flugraum und Zuschauerraum ist durch ein Netz sicherzustellen, dies in einem sicheren Abstand!

3. Veranstalter sind auf das Restrisiko eines grösseren Unfalls prinzipiell vorbereitet!

- ✈ Ein Notfallplan ist erstellt und kann sofort eingesetzt werden.
- ✈ Die verschiedenen Funktionsträger kennen ihre Aufgaben.

4. Veranstalter beginnen den Anlass mit einem umfassenden Briefing!

- ✈ Am Briefing sind alle Beteiligten (Piloten, Helfer, Organisatoren) umfassend zu orientieren.
- ✈ Eine praktische Flug-Einführung beim Briefing ist der ideale Beginn.
- ✈ Auf Plakaten oder Broschüren sind die wichtigsten Informationen zugänglich.
- ✈ Verspätete Teilnehmer sind einzeln zu briefen.
- ✈ Beim Debriefing wird auf Lehrpunkte oder Verbesserungen hingewiesen.

5. Veranstalter präsentieren die wichtigsten Regelungen auch nochmals schriftlich vor Ort!

- ✈ Die grundsätzlichen Inhalte oder Weisungen werden vom Veranstalter aufgehängt.
- ✈ Eine offizielle Ansprechperson ist für alle Belange bestimmt und hilft den Teilnehmern bei Unklarheiten.

6. Veranstalter lassen nur sicheres Material zur Veranstaltung zu! Ggf. gegen Bestätigung!

- ✈ Bereits bei der Anmeldung sind klare Anforderungen an die Teilnehmer und ihre Modelle zu kommunizieren.
- ✈ Ein «Flight Officer» prüft die Qualität der Modelle und des Equipments auf Flugsicherheit.
- ✈ Sind technische Mängel vorhanden, wird das Modell ausgeschlossen.
- ✈ Modelle ausserhalb der gesetzlichen Richtlinien benötigen eine Zulassung, die überprüft wird.

7. Veranstalter setzen Schönheit und Faszination vor spektakuläres Risiko!

- ✈ Gute Speaker wie Programmleiter provozieren Piloten nicht zu gefährlichen Manövern.

8. Veranstalter stellen sicher, dass alle Piloten auch korrekt versichert sind!

- ✈ Anlässlich der Frequenzkontrolle wird der SMV-Versicherungsausweis des Piloten zwingend geprüft.
- ✈ Nicht-Mitglieder des SMV benötigen eine persönliche Haftpflichtversicherung.
- ✈ Ausländische Piloten zeigen ihre spezifischen Versicherungskarten.
- ✈ Der Veranstalter prüft seine Versicherungsdeckung. Siehe Versicherung durch AeroClub/SMV.

9. Veranstalter handeln bei groben Verstößen gegen die Sicherheit konsequent!

- ✈ Alle Beteiligten halten sich an die Richtlinien des Briefings oder an die örtlichen Bestimmungen.
- ✈ Der Veranstalter informiert die Teilnehmer bei Verstößen gegen die Flugsicherheit sofort!
- ✈ Bei Nichtbefolgen der Richtlinien muss der Teilnehmer sofort landen und wird ausgeschlossen.

10. Veranstalter unterstützen Zuschauer und Presse mit Informationen rund um den Modellflug!

- ✈ Die Qualität der Veranstaltung gewinnt mit einem professionellen Speaker.
- ✈ Das Publikum ist dankbar für professionelle Inhalte und Informationen.
- ✈ Der Inhalt beschränkt sich nicht nur auf das Fliegerische.
- ✈ Detailinformationen zu Organisation, Technik, Sicherheit oder Umwelt sind wichtig.
- ✈ Partner der Veranstaltung sind einzubeziehen: Sponsoren, Presse, Verbände, Behörden.

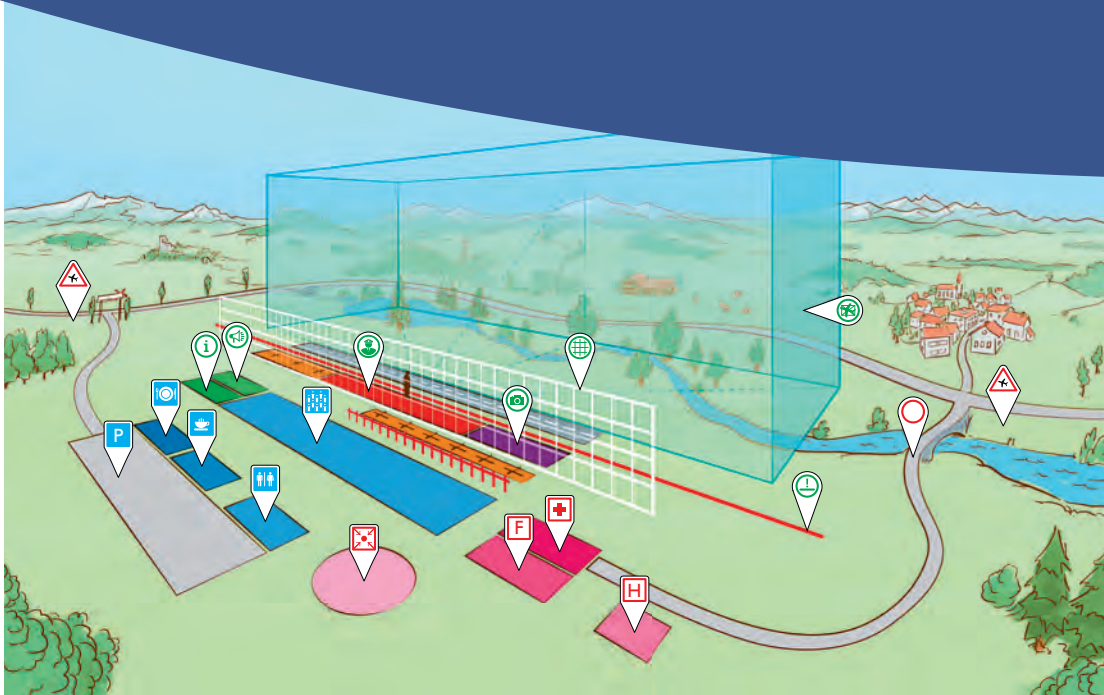
Briefing für die Veranstaltung








Veranstalter ...

1. Begrüssung und Einstimmung aller Beteiligten auf die Veranstaltung.
2. Information über die Verantwortlichkeiten, Vorstellen der wichtigsten Personen wie Flugleitung, Speaker, Safety Officer, Sanität, Arzt (Kennzeichnung).
3. Orientierung im Gelände: Pistenachse, Landeraum, Flugraum, spezielle Hindernisse, Sicherheitslinie, Publikum, Pilotenraum, Anlassraum, Sanität.
4. Umweltverhältnisse; Störungen oder kritische Situationen, zu beachtende Sonnen-, Wind- und Wetterverhältnisse im Flugraum.
5. Informationen zum Flugverfahren und -verhalten: Lande- und Flugraum, nicht gestattete Figuren (Mindestflughöhe usw.) oder Flugverbotszonen, Notmassnahmen und Verhalten bei techn. Problemen oder Unfällen.
6. Information zur Vorflugkontrolle der Modelle und Technik, (evtl. Senderdepot), Überprüfung der Modelle auf dem Startplatz durch die Flugleitung (Stichprobe).
7. Ablaufplanung der Flugvorführungen, Koordination Start-, Lande- und Luftraum, allg. Pausen.
8. Hinweis zur Versicherung jedes Beteiligten sowie Bewusstmachen der persönlichen Fitness aller Piloten (Medikamenten- und Alkoholeinfluss → No-Go).
9. Appellieren an das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Piloten und Helfer. Schönheit und Faszination vor spektakuläres Risiko setzen!
10. Debriefing und Feedback an alle Beteiligten; positive Erlebnisse weitergeben, zu verbessernde Punkte notieren und umsetzen.











... nehmen das Briefing ernst!

Flugplatzlayout



-  Flugraum mit Einschränkungen, z. B. Häuser oder Wege, Sicherheitslinie, allenfalls nach Kategorien (Motor-, Segel- und Helikopterflug)
-  Sicherheitsnetz, Abschränkungen
-  Pilotenstandort
-  Flugleiter- und Speakerstandort
-  Sicherheitslinie und Grenzlinie «Motor aus»
-  Sanität / Standort Erste-Hilfe-Set. Informationstafel mit Notfallnummern
-  Signalisierungen Flugbetrieb mit SMV-Trioplan, falls bei Start und Landung Wege überflogen werden. Signalisierte und abgesperrte Zufahrt zum Gelände.

Zusätzliche Infrastruktur an Flugtagen

-  Information für Zuschauer und Presse. Tafel mit Notfallnummern und weiteren Informationen
-  Gesicherter Fotografenstandort vor dem Sicherheitsnetz
-  Zusätzliche Verkehrssignalisation. Markierter Zugang zum Gelände
-  Feuerwehr bzw. Standort Notfallfahrzeug zur schnellen Bergung von aussen gelandeten Flugzeugen (mit Feuerlöscher und Handy)
-  Möglichkeit für Hubschrauberlandung bei Notfällen
-  Sammelplatz
-  Verpflegung
-  Zuschauerraum und Tribüne
-  Toiletten
-  Parkplatz mit eindeutiger Signalisation, Abgrenzung und Verkehrsregelung

FLARM – Kollisionswarnsystem für Modellflugplätze

Beim Betrieb mantragender Flugzeuge in der näheren Umgebung von Modellflugplätzen gilt es zu beachten, dass sowohl der Führer des Luftfahrzeuges als auch der Pilot eines ferngesteuerten Modelles in erster Linie auf Führung ihrer eigenen Geräte konzentriert sein müssen. Zur Unterstützung der dabei in jedem Fall unabdingbaren Kontrolle des Luftraumes ist der Einsatz von technischen Einrichtungen zur Kollisionswarnung sinnvoll.

Das Gerät warnt den Modellflugpiloten, wenn ein mit FLARM ausgerüstetes Flugobjekt (Segelflieger, Motorflieger, Heli) sich dem Platz nähert. Radius und Höhe werden für den gegebenen Platz vordefiniert (siehe Bild). Durch entsprechende Einstellung kann auch der anfliegende Pilot im Cockpit auf die «RC-Area» aufmerksam gemacht werden. Die Handhabung des Gerätes ist sehr einfach: Einschalten, laufen lassen. Das wasserdichte, robuste Gehäuse garantiert einen störungsfreien Gebrauch.



Interessierte Vereine melden sich beim Ressort Infrastruktur des SMV.



Versicherung und Modellflug

Das Versicherungspaket des SMV versichert alle Mitglieder und die Vereine/Verbände sowie deren Organe in den Bereichen

- ✈ Haftpflicht in Zusammenhang mit dem Flugbetrieb, Ausstellungen und Veranstaltungen;
- ✈ Rechtsschutzkosten in Zusammenhang mit dem Flugbetrieb.

Für den Modellflugbetrieb mit Modellen ab 250 g Gewicht gelten in Ergänzung zum Schweizerischen Luftfahrtgesetz die Bestimmungen der «Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien».

Diese schreiben klar vor:

- ✈ «Die Haftpflichtansprüche von Dritten auf der Erde sind vom Halter oder von der Halterin durch eine Haftpflichtversicherung mit einer Garantiesumme von mindestens 1 Million Franken sicherzustellen.»
- ✈ «Der Haftpflichtversicherungsnachweis ist beim Betrieb mitzuführen.»

Einige private Haftpflichtversicherungen enthalten diese Deckung, andere nicht. Für einen Vereinsvorstand ist es praktisch unmöglich, sicherzustellen, dass jedes Vereinsmitglied überhaupt für das Risiko des Modellfluges bis 30 kg ausreichend hoch privat versichert ist.

Das Versicherungspaket des SMV versichert jedes dem SMV gemeldete Mitglied im Bereich der Haftpflicht aus dem Betrieb eines Flugmodells weit über die gesetzlich vorgeschriebene Mindestsumme hinaus. Diese Deckung erfolgt ergänzend zu allenfalls, aber nicht zwingend oder allenfalls nicht mit ausreichender Deckung vorhandenen privaten Haftpflichtversicherungen (Subsidiaritätsprinzip).

Die Versicherungspartner des SMV/FSAM sind Allianz Suisse und CAP.

Weitergehende Informationen und alle Versicherungsunterlagen sind unter folgendem Link abrufbar:

modellflug.ch/Versicherung

Verhalten und Kommunikation bei Unfällen

Erfolgreiche Krisenkommunikation beginnt bereits bei der Vorbereitung einer Veranstaltung. Der Veranstalter benennt einen **Mediensprecher** und dessen **Stellvertreter**. Der Mediensprecher ist als einziger befugt, den Medien Auskunft zu erteilen. Wenn er verhindert ist, übernimmt sein Stellvertreter. Das Risiko falscher oder sich widersprechender Aussagen wird damit minimiert. Oberstes Prinzip beim Umgang mit den Medien: Ruhe bewahren, höflich bleiben, nur gesicherte Informationen weitergeben, keine Spekulationen anstellen!

Wenn eine andere Person von einem Journalisten angesprochen wird, verweist sie auf den Medienverantwortlichen oder dessen Stellvertreter und gibt deren Telefonnummern heraus. Wer dies beachtet, kann Kommunikationsfehler und damit verbundene Image-Schäden vermeiden.

Hier in Kürze, was auf welchen Ebenen vorgekehrt, respektive was beachtet werden muss:

Sofortmassnahmen bei einem schweren Unfall

Unfallstelle absperren und sichern. Erste Hilfe leisten gemäss anerkannten Standards. Parallel dazu Alarmierung von Polizei und Rettungskräften. Sicherung des Flugbetriebs, um weitere Unfälle zu verhindern (Flugleiter weist Piloten mit Modellen in der Luft an, abseits vom Geschehen Runden zu drehen. Landungen erfolgen nur auf Anweisung und mit Erlaubnis des Flugleiters).

Am Unfallort alles so liegen lassen, wie es beim Vorfall war (keine Modellteile zusammenlesen). Lage der Unfallopfer kennzeichnen. Unfallgelände umfassend aus verschiedenen Perspektiven fotografieren. Keine Daten und Bilder an Dritte oder Medien weitergeben.

Publikum / Abbruch der Veranstaltung

Die Organisatoren entscheiden bereits im Vorfeld, unter welchen Umständen die Veranstaltung abgebrochen wird – und wer das Publikum darüber informiert. Bei einem Unfall mit Schwerverletzten oder Toten muss umgehend abgebrochen und jeder Flugbetrieb eingestellt werden. Die Information des Publikums und der Teilnehmenden erfolgt möglichst schnell über Lautsprecher.

Bei der Information wird das Publikum um Verständnis für den Abbruch gebeten. Begründung: Rücksichtnahme auf die Opfer, freie Wege für die Rettungsdienste, Verhinderung weiterer Unfälle.

Sofern Eintrittspreise verlangt worden sind, werden diese gegen Vorweisung der Tickets unbürokratisch zurück-erstattet.

Medien (Presse, elektronische Medien)

Die Kommunikation gegenüber den Medien soll so speditiv wie möglich, aber nicht überstürzt erfolgen. Journalisten vor Ort sofort darüber informieren, wann und wo eine erste Medienorientierung stattfindet. Kommuniziert werden ausschliesslich Tatsachen:

Was ist passiert? Ein Modell geriet heute Nachmittag um 14.35 Uhr beim Landeanflug aus noch unbekanntem Gründen ausser Kontrolle und flog über den Schutzzaun in die Reihen der Zuschauer.

Was weiss man über die Folgen? Zwei (mehrere) Zuschauer wurden (leicht, mittelschwer, schwer) verletzt (getötet). Eine Person wurde auf dem Platz von einem Arzt betreut, die andere wurde mit der Ambulanz ins nächstgelegene Spital eingeliefert. Über ihren Zustand wissen wir (noch) nichts.

Statement des Veranstalters: Wir bedauern den Unfall sehr und hoffen, dass die Verletzten ... / Wir drücken den Angehörigen unser Beileid aus.

Wie geht es weiter? Zur Unfallursache hat die (zuständige Stelle) eine Untersuchung eingeleitet. Sobald weitere Informationen vorliegen, werden wir informieren.

Zusatzfragen: Werden beantwortet, sofern gesicherte Informationen vorliegen. Es werden aber keine Namen genannt, dementiert oder bestätigt.

Von Journalisten kann verlangt werden, dass sie direkte Zitate vor der Publikation zum Gegenlesen geben. Es kann aber nicht verlangt werden, dass sie ganze Artikel vorlegen.

Elektronische Medien bemühen sich nach Pressekonferenzen oft noch um ein exklusives Statement für den eigenen Sender. Auch hier gilt: Beschränkung auf die Tatsachen.

Dokumentationen

Wenn ein Unfall passiert, interessieren sich die Medien auch für Hintergrundinformationen. Veranstalter sollten deshalb entsprechende Materialien vorbereiten. Zum Beispiel eine Doku zum eigenen Modellflugverein, Flyer und weiteres Informationsmaterial des Regionalen Modellflugverbands oder des Schweizerischen Modellflugverbands.

Kommunikationsstufen

Für die unmittelbare Kommunikation vor Ort ist der **Veranstalter** zuständig. Er stellt sicher, dass die Medien an einem geeigneten Ort / in einer geeigneten Lokalität informiert werden können.

Wenn nach einem Unfall die Polizei oder andere Behörden auf den Platz kommen, nimmt der Medienverantwortliche oder sein Stellvertreter Kontakt mit dem Verantwortlichen der Polizei / der Behörde auf. Es wird entschieden, wer für die Kommunikation zuständig ist. Bei schweren Ereignissen ist es sinnvoll, dass die Profis übernehmen.

Der Medienverantwortliche des Veranstalters informiert den Regionalen Modellflugverband (RMV), den Schweizerischen Modellflugverband (SMV) und den Aeroclub der Schweiz (AeCS) so schnell wie möglich über den Vorfall. Die Medienarbeit muss in der Folge sorgfältig koordiniert werden.

Unfallopfer/Angehörige

Verletzte, Angehörige oder Hinterbliebene müssen nach einem Unfall auf angemessene Weise kontaktiert und betreut werden. In schweren Fällen nach Rücksprache mit dem Care-Team, Seelsorger, Spital etc. Weder Schuldzuweisungen vornehmen noch Schuldeingeständnisse abgeben.

Versicherungen

Nach einem Unfall muss der Veranstalter die Versicherung möglichst schnell informieren.

Checkliste (an alle Personen abgeben, die bei der Veranstaltung eine Funktion haben)

Funktion	Vorname, Name	Telefon	o.k.
Mediensprecher			
Stv. Mediensprecher			
OK-Chef			
Flugleiter			
Platzfotograf			
Platzarzt			
Sanität / Erste Hilfe / Hilfsfahrzeug			
Ambulanz/Spital			
Polizei-Notruf			
Feuerwehr-Notruf			
Verantwortlicher für Dokumentation			
Für Unfälle zuständige Versicherung			
Zuständiger für Kontakt Angehörige			
Zuständiger für Info RMV, SMV, AeCS			
Lokalität für Medieninformation			
Standort Notfallauto, Schlüssel			

Detailinformationen zu einzelnen Punkten auf der Checkliste

Lokalität Medieninformation:

Idealerweise verfügt man über ein Schulzimmer oder einen ähnlichen Raum. Medienleute sind froh um WLAN, Telefonanschlüsse braucht es nicht (heute haben alle Smartphones). Für grössere Medienanlässe ist ein Beamer von Vorteil.

Medieninformation:

Der Medieneinladung für einen Anlass sollte ein Krokki beigelegt werden mit Angabe von Parkplätzen, Anreise mit dem ÖV und einem Hinweis, wo Medieninformationen stattfinden und Dokumentationen abgegeben werden. Auf der Einladung auch den Mediensprecher/Stv. samt Telefonnummern aufführen.

Notfalldispositiv:

Das Notfallfahrzeug sollte deutlich gekennzeichnet werden. Die Zu- und Wegfahrt muss jederzeit gewährleistet sein. Schlüssel an einem für alle zugänglichen Ort aufbewahren!
Erste-Hilfe-Koffer im unverschlossenen Fahrzeug.

Medienkontakte:

Auch Journalisten unterlaufen Fehler. Wenn es einer Berichtigung bedarf, telefonisch Kontakt mit dem Journalisten aufnehmen. Ein freundliches Gespräch bringt mehr als die Drohung mit einer Gegendarstellung.

Impressum

SAFETY! FIRST Kompendium Modellflug, Ausgabe 2024

Gesamtverantwortung: Ressort Kommunikation und Arbeitsgruppe Sicherheit

Für die Texte Sicherheit und Checklisten: © Ressort Infrastruktur und Arbeitsgruppe Sicherheit, Edgar Bruhin, Paul Rudolf, Adi Eggenberger, Adi Bruni, Jürgen Lefevere

Für Verhalten und Kommunikation bei Unfällen: © Yves Joël Burkhardt, Adi Bruni, Barbara Lukesch

Layout und Druck: sprüngli druck ag, 4900 Langenthal

Index

21.05.2022 Anpassung der seit 2017 gültigen Version
01.01.2024 Anpassungen aufgrund der neuen VLK sowie grafische Überarbeitung



Schweizerischer Modellflugverband

Maihofstrasse 76
CH-6006 Luzern
+41 41 375 01 05
info@modellflug.ch
www.modellflug.ch/Sicherheit



Allianz Versicherung

Generalagentur Thun
+41 58 357 17 17
thun@allianz.ch

