



Hallo liebe Vereins-Vorstandsmitglieder,

auch im März 2011 wollen wir Euch über das Vereinsinfo wieder wichtige Informationen zur Verfügung stellen, die für Euch und Eure Vereinsarbeit von Interesse und Wichtigkeit sein können.

Die Informationen, die Euch per Vereinsinfo erreichen, sind ausdrücklich zur Veröffentlichung und zur Weitergabe an Eure Vereinsmitglieder bestimmt. Wir wollen es Euch mit dieser Informationsquelle einfach leichter machen, wichtige Neuigkeiten rund ums Thema Fliegen zu erfahren, ohne diese aus den unterschiedlichen zu Verfügung stehenden Quellen heraus suchen zu müssen. Damit sollt Ihr in Eurer Vereinsarbeit vom Verband unterstützt werden.

Retterauslösung im G-Force-Trainer



Immer wieder erhalten wir im DHV Berichte darüber, dass speziell bei schnellen Drehungen unter hohen G-Lasten die Auslösung des Retters aus dem Container von Gleitschirm-Gurtzeugen stark erschwert ist. Im Rahmen der Musterprüfung wird in der DHV-Prüfstelle die einwandfreie Funktion des Rettungsgeräte-containers bei jedem Gurtzeug eingehend geprüft. Dies aber nur in der statischen Gurtzeugaufhängung, nicht unter G-Belastungen. Das DHV-Referat Sicherheit und Technik hat deshalb sieben Gurtzeuge mit verschiedenen Rettungsgeräte-Containersystemen

unter die Lupe genommen. Thomas Grabners G-Force-Trainer bietet dabei eine ideale Möglichkeit, um die Auslösung des Rettungsschirms unter solch hohen G-Lasten zu testen. Den ausführlichen Bericht mit vielen Fotos und Videos findet ihr hier:

http://www.dhv.de/typo/Retterausloesung_im.5941.0.html

E-Aufstiegshilfe – Fachsymposium und Vorführung in Bamberg

Die Entwicklung der E-Aufstiegshilfen schreitet weiter voran. Der DHV berichtete darüber ausführlich im DHV-Info Magazin 166.

Ziel und Vision des DHV ist es, neben den Startarten Berg, Winde und UL-Schlepp auch die E-Aufstiegshilfe zu realisieren. Damit wird ein großes zusätzliches Potential vor allem für das Fliegen im Flachland eröffnet. Das Thema E-Aufstieg wurde bereits beim Fachsymposium auf der Thermik-Messe vorgestellt und diskutiert. Nächster Termin ist der **26. März 2011** in Bamberg. Ab 10:00 Uhr gibt es auf dem Flugplatz Bamberg eine Praxisvorführung und im Anschluss findet ein Fachsymposium statt. Veranstalter ist der DHV zusammen mit dem Bamberger Gleitschirmclub. Infos findet ihr unter:

http://www.bamberger-gleitschirmclub.de/index.php?option=com_content&view=article&id=302&Itemid=135

Es gibt bei schlechtem Wetter einen Ausweichtermin, den 09. April 2011. Bitte erkundigt euch im Zweifelsfall vor einer Anreise, ob der Elektroflugtag stattfindet.

Großes Interesse am DHV Workshop GS-Stufenschlepp

Gut besucht war der DHV-Workshop GS-Stufenschlepp, der von Martin Speis (Flieger Freunde Niederrhein e.V.) vor Ort sehr gut vorbereitet wurde. An dieser Stelle ganz herzlichen Dank für die Organisation. Das DHV-Schleppbüro dankt auch den holländischen Fluglehrern und Piloten, insbesondere Jan Meerbeek für die Vorführungen, Vorträge und Informationen sowie allen 31 Teilnehmern des Workshops für ihr Kommen und ihr Interesse. Nähere Infos findet ihr hier:

[http://www.dhv.de/typo/News_Details_Deutsch.498.0.html?&cHash=9ee146aa210bd29799f3ce846bf74c6e&tx_ttnews\[backPid\]=2&tx_ttnews\[tt_news\]=3587](http://www.dhv.de/typo/News_Details_Deutsch.498.0.html?&cHash=9ee146aa210bd29799f3ce846bf74c6e&tx_ttnews[backPid]=2&tx_ttnews[tt_news]=3587)

Luftraum 2011

Ab Mitte März 2011 gilt die neue Luftraumstruktur 2011. Nachfolgend die wesentlichsten Änderungen:

Die Kontrollzone Memmingen erhält eine TMZ mit einer erheblichen Ausdehnung nach Süden (Allgäuer Tor).

Gleiches gilt für den Luftraum am Niederrhein mit einer TMZ in Weeze. In den Verhandlungen mit der DFS konnte der DHV immerhin eine Anhebung der TMZ von 1000 ft über dem Fluggelände Uedem erreichen. Eine spezielle Betriebsvereinbarung zwischen dem DFC Niederrhein und der DFS ist zusätzlich in Arbeit. Im Süden der TMZ Niederrhein wurde ein Segelflugssektor eingerichtet, den auch die Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten nutzen können.

In Frankfurt kommt es leider zu einer Ausdehnung des Luftraums C im Osten und Westen. Trotz massiver Kritik von DAeC und DHV wurde der Luftraum C erweitert und z.B. über Bad Kreuznach abgesenkt. Spezielle Regelungen für die örtlichen Clubs sind noch in Arbeit.

Der neue Luftraum ist in den neuen ICAO Karten der DFS abgebildet. Ein Muss für jeden Piloten und notwendig für die Flugplanung. Die Karten sind z.B. im Shop der Deutschen Flugsicherung erhältlich: <http://www.dfs-aviationshop.de/>.

Gleitschirmsport Open Class ein Auslaufmodell?

Der Weltverband FAI/CIVL, der die Regeln für internationale Wettkämpfe setzt, hat bei seiner letzten Jahrestagung am 26./27. Februar 2011 in Lausanne für mehr Sicherheit bei Gleitschirmwettkämpfen votiert. Der Druck auf FAI/CIVL war gewachsen seit den tragischen Ereignissen bei der letzten Gleitschirm WM (Mexiko), mit einem tödlichem Absturz, einem Schwerverletzten und ca. 20 Rettungsöffnungen. Die Sicherheitsmaßnahmen hatten versagt. Zwar galten Mindestanforderungen an die Pilotenqualifikation. Aber weil die FAI/CIVL bei WMs den olympischen Gedanken pflegt, wonach jedes Land teilnehmen kann, wurden die

Mindestanforderungen nicht so hoch gesetzt wie beim Paragliding World Cup. Zwar gibt es die Funktion des Safety Directors, der auf sichere Aufgabenstellung zu achten hat und bei unsicherer Entwicklung der Wetterlage eingreifen und den Durchgang abbrechen kann. Aber man hatte weiterhin zugelassen, dass ungeprüfte und oftmals gänzlich unerprobte Gleitschirm-Prototypen zum Einsatz kommen. Wer bei einer WM mithalten will, ist gezwungen solche Geräte zu fliegen, weil sie mehr Leistung bieten als geprüfte Serienschirme.

Die FAI/CIVL hat nun erstmals Anforderungen an die Wettkampf-Gleitschirme gesetzt. Für die WM in Piedrahita 3.-16.Juli 2011 gilt: Die Gleitschirm-Festigkeit muss geprüft sein und der Pilot muss mindestens 3 Monate vor WM-Beginn über den Prototyp verfügen. Es wurden noch keine Mindestanforderungen an das Flugverhalten eines Prototypen gesetzt.

Die FAI/CIVL hatte im Jahr zuvor die Pflicht zu EN-geprüften Helmen und LTF-geprüften Rückenprotektoren eingeführt. Aber erst in fernerer Zukunft soll die Pflicht zu EN/LTF-geprüften Gleitschirmen kommen. Eine FAI/CIVL-Arbeitsgruppe wurde beauftragt, bis zur nächsten FAI/CIVL-Jahrestagung Vorschläge zu erarbeiten, um dann bei einer Revision der EN-Normen eventuelle Änderungen der Prüfvorschriften anzulegen.

Ein Antrag des britischen Verbandes BHPA, unterstützt vom Europaverband EHPU (einschließlich DHV), wollte EN/LTF-geprüfte Gleitschirme schon ab 2012 vorschreiben. Denn der gute Sicherheitsstandard, der beim Gleitschirmfliegen außerhalb der Wettkampfszene erreicht worden ist, soll möglichst rasch auch im internationalen Wettkampf Einzug halten. Arbeitgeber und Arbeitsgerichte, die Behörden und die Versicherungen dürfen nicht den Eindruck gewinnen, dass der Gleitschirmsport ein gefährlicher High-Risk-Sport ist. Außerdem befürchten mehrere Länder, dass Wettbewerbsveranstalter künftig für mangelnde Sicherheitsstandards zur Verantwortung gezogen werden. Bei der FAI/CIVL hat jedes Land eine Stimme, unabhängig von der Größe des nationalen Verbandes. Die Abstimmung endete 14:14, bei 5 Enthaltungen. Eine 2/3-Mehrheit wäre nötig gewesen.

Sehr enttäuscht über den Ausgang der Debatte zeigte sich der Gleitschirm-Hersteller Ozone. In einem offenen Brief an die FAI/CIVL-Delegierten hatte er kurz vor der Tagung geschrieben (Auszüge):

"..Ozone (ist) nicht nur eine Serial Class Hersteller (für Flügel aller Kategorien zertifiziert nach EN A bis D). Wir verkaufen auch die nicht-zertifizierten Open Class Flügel, der jüngste ist der R10, welcher 2010 der populärste Open Class Flügel war und auf die meisten Podiumsplätze geflogen wurde, einschließlich derer bei der Cat 1 EM.."

.."Weil Ozone in der Offenen Klasse und bei Serienflügeln stark involviert ist, fühle ich mich in einer guten Position, diese Botschaft zu schreiben, da ich meine, das folgende rein aus dem Blickwinkel der Sicherheit und der Fairness zu betrachten."

".. jeder Pilot/Funktionär, der argumentiert, dass Open Class Flügel sicherer sind als Serienklasse-Flügel, macht sich etwas vor (und versucht anderen etwas vorzumachen, wenn er ihnen dies nahe legen will)."

.."Unfälle werden schwer gänzlich zu eliminieren sein, weil Piloten immer Fehler machen werden und unglücklicherweise haben unsere Fehler gnadenlose Folgen, aber EN D Flügel statt Open Class Flügel zu benutzen, hilft die Wahrscheinlichkeit zu reduzieren, dass ein kollabierter Flügel die Unfallursache ist."

..Es "standen in der Vergangenheit nicht allen die besten offenen Klasse Flügel zur Verfügung. Zum Beispiel, als Advance den besten Flügel hatte, war er nur für ein paar ausgesuchte Piloten verfügbar (übrigens deshalb, weil Advance befürchtete, dass nicht alle Piloten in der Lage waren einen solchen Flügel zu fliegen, (CIVL sollte solche Herstellerbedenken zur Kenntnis nehmen)). Das bedeutete die Pilotenmehrheit konnte den leistungsstärksten Flügel nicht bekommen und war deshalb deutlich im Nachteil."

.."Es wird argumentiert, dass die Serial-Klasse in Cat 1 Wettkämpfen die Innovation in unserem Sport reduziert. Nun, ich kann aus Ozone Sicht sagen, das wird nie passieren. Wir werden immer versuchen unser Flügel in Punkto Sicherheit und Leistung zu verbessern."

Jeder zukunftsorientierter Hersteller der auf die Bedürfnisse seiner Piloten achtet, wird Innovationen anstreben."

.. "Ich denke, es grenzt an Fahrlässigkeit, wenn sich die CIVL Delegierten nicht auch ordentlich um die Art der Flügel kümmern, die in Cat 1 Wettkämpfen zum Einsatz kommen, wenn es doch offensichtlich ist, dass Serienklasse-Flügel sicherer sind, als Open Class Flügel und die CIVL weiß, dass aufgrund ihrer Selektionskriterien die Piloten weit auseinander gehende Pilotenfähigkeiten besitzen. Den CIVL Delegierten kann nicht die Schuld für Pilotenfehler gegeben werden, aber den CIVL Delegierten kann die Schuld daran gegeben werden, dass Piloten angereizt werden, Flügel zu fliegen, die ihre Fähigkeiten übersteigen."

"..die CIVL Delegierten können nicht die Tatsache ignorieren, dass die PMA, die einzige weltweite Herstellervereinigung, will, dass in den Cat 1 Wettkämpfen in der Serienklasse stattfinden, da die PMA weiß, dass diese Flügel sicherer für die Cat 1 Piloten sind."

Solange die FAI/CIVL Prototypen bei internationalen Wettkämpfen erlaubt, wird sich auch das deutsche Wettbewerbssystem danach ausrichten. In Deutschland finden zur Zeit die hochrangigen Gleitschirm-Wettkämpfe in der Serienklasse und in der Offenen Klasse statt, wobei in der Offenen Klasse die Hersteller-Erprobung von Prototypen unter bestimmten Voraussetzungen durchgeführt werden darf. Viele deutsche Spitzenpiloten befürworten das. Aber das Ende der Offenen Klasse scheint absehbar, wenn auch die FAI/CIVL dafür noch kein Datum gesetzt hat.

Schöne und unfallfreie Flüge

Richard Brandl
DHV-Geschäftsstelle

E-Mail: vereinsinfo@dhv.de