



P R O T O K O L L

der Sitzung des Fachbereiches Ausbildung/Lizenzen der Bundeskommision Segelflug/Motorsegelflug vom 25. bis 27. September 2015 in Oerlinghausen

Anwesenheit: **Siehe Anwesenheitsliste**

I. Begrüßung, Regularien

Günter Forneck begrüßt am Freitag, den 25. September 2015 um 18:00 Uhr die Anwesenden und informiert über den geplanten Ablauf der Tagung.

Gegen die frist- und formgerechte Einladung wird kein Widerspruch erhoben. Die mit der Einladung versandte Tagesordnung wird auf Antrag ohne Gegenstimme um folgende Tagesordnungspunkte erweitert:

6.a. Segelflugehrerausbildung und –prüfung nach EASA

6.b. 50-km-Flug

Das Protokoll führt Günter Bertram.

Günter Forneck dankt der Segelflugschule Oerlinghausen für die Gastfreundschaft und wünscht dem neuen Leiter Stephan Olessak in seiner Aufgabe viel Erfolg.

Anschließend erläutert Stephan Olessak die Möglichkeiten und Erfahrungen mit dem neuen Segelflugsimulator der Segelflugschule Oerlinghausen; den Teilnehmern wurde danach die Möglichkeit geboten, selbst erste Erfahrungen mit dem Segelflugsimulator zu machen. Man wird die weitere Entwicklung der Software und mehr Erfahrungen abwarten müssen.

Vizepräsident des DAeC Gunter Schmidt wird am Samstag, dem 26. September 2015 als Gast der Tagung begrüßt.

II. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 23. bis 24. Januar 2015

Auf das Verlesen des am 5 März 2015 per E-Mail den Mitgliedern des RAL übersandte Protokoll wird verzichtet; per Akklamation wird das Protokoll einstimmig angenommen.



III. Bericht TSP-Meeting

RAL Günter Forneck hat für die BUKO Segelflug an dem diesjährigen „TRAINING AND SAFETY PANEL FLYING TRAINING SEMINAR & MEETING“ in Älleberg/Schweden in der Zeit vom 24. bis 30. August 2015 teilgenommen. Das Protokoll liegt noch nicht vor.

Er berichtet zusammenfassend über die behandelten Themen und den Ablauf:

I. Flying Training Seminar

- Einführung in die Platzverhältnisse von Älleberg und Falköping
- Vorstellung der verwendeten Flugzeuge
- Durchführung und Verfahren des Trainings
- Fliegerische Einweisung in die Flugzeuge und Platzverhältnisse
- Durchführung des Training mit unterschiedlicher Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen
- Tägliches Debriefing mit Erfahrungsaustausch
- Verfassen von „Flying Reports“

Die sehr schlechten Wetterverhältnisse ließen nur einen sehr eingeschränkten Flugbetrieb zu, so dass die überwiegende Zeit dem Meeting gewidmet wurde

II. Meeting

- Berichte aus den einzelnen Staaten zum nationalen Unfallgeschehen
- Schwerpunkte des Unfallgeschehens
 - Windenstart
 - Luftfahrzeugschlepp
 - Landung, insbesondere Außenlandung
 - Gebirgsflug
 - Wettbewerbsflug
- Änderungen der Schwerpunkte in der letzten Dekade
- Flugsicherheitsmaßnahmen in den Staaten
 - Schweden und Schweiz
 - proaktive Flugsicherheitsmaßnahmen
 - staatlich unterstützt
 - BGA Großbritannien
 - Flyer zu den Unfallschwerpunkten
 - Fortbildung der Fluglehrer
 - Maßnahmen in den Vereinen
 - Durch Versicherungsunternehmen finanziell gefördert
 - Übrige Staaten
 - Systematisches Aufarbeiten der Ursachen
 - Infos über Unfallgeschehen
 - Vermeidungsstrategien



- Entwicklung der Unfallzahlen
 - Schweden und Schweiz
 - Deutlicher Rückgang der Unfallzahlen
 - In den übrigen Staaten
 - Unveränderter gleichmäßiger Verlauf
- Pilot Currency Barometer/Trainingsbarometer

Hierzu wurde in der RAL-Herbsttagung eine Diskussion mit folgenden Feststellungen geführt:

1. *Unser bisheriges Poster „Trainingsbarometer ist 20 Jahre alt*
2. *Inhaltlich weiterhin stimmig*
3. *Wegen des Gewöhnungseffektes wird es in den Vereinen nicht in dem Maße wahrgenommen, wie es wünschenswert wäre*
4. *Es soll ein neues „Trainingsbarometer“ entworfen und den Vereinen zur Verfügung gestellt werden*
5. *Die Mitglieder des RAL bringen dazu Vorschläge ein*
6. *Günter Forneck fasst diese zusammen*
7. *Die BUKO Segelflug wird ein neues Poster grafisch gestalten lassen*

- Platzrunde
 - Es wird die bisher geflogene Standardplatzrunde mit zwei 90° Kurven zur Diskussion gestellt
 - Es ist nachteilig, dass der Pilot für einen Teil des Landeanfluges von der Position bis zur Kurve in den Queranflug die Sicht auf den Aufsetzpunkt verliert
 - Alternativ wird der Landeanflug von der Position aus in einer flachen langgezogenen Kurve bis zur Landekurve vorgestellt
 - Es ist von Vorteil, dass der Pilot dabei den Aufsetzpunkt ständig im Auge hat
 - Das Abschätzen der Distanz zum Aufsetzpunkt ist während des gesamten Landeanfluges möglich
 - Das Abschätzen der Höhe bezogen auf den Aufsetzpunkt ist ebenso während des gesamten Landeanfluges möglich

Hierzu wurde in der RAL-Herbsttagung eine Diskussion mit folgenden Feststellungen geführt:

1. *Die LAL werden dieses Verfahren in ihren Vereinen erproben lassen*
2. *In der Herbsttagung 2016 werden die LAL ihre Erfahrungen mit diesem Verfahren vortragen*

- Gesamter Landeanflug mit teilweise ausgefahrenen Luftbremsen
 - Verfahren ähnlich dem im Motorflug



- Stabile Sinkrate während des gesamten Landeanfluges
- Durch Einfahren der Luftbremsen lässt sich im gesamten Landanflug die Gleitstrecke verlängern

Hierzu wurde in der RAL-Herbsttagung eine Diskussion mit folgenden Feststellungen geführt:

1. **Die anwesenden Ausbildungsleiter sehen in dem Verfahren mehrheitlich keine Vorteile; es ist keine Änderung der Methodik der Segelflugausbildung diesbezüglich vorgesehen**
- Alternative Landemethode zum Seitengleitflug
 - Anflug mit hoher Geschwindigkeit (z.B. ASK 21 130 km/h) und voll ausgefahrenen Luftbremsen
 - Vorteil
 - Einfacher als Seitengleitflug
 - Nachteil
 - Geringeres Sinken
 - Unfallgeschehen
 - in anwesenden Ländern
 - Systematische Analyse **jedes**
 - Zwischenfalls
 - Unfalls
 - Unabhängig von der Schwere des Geschehens
 - Erkenntnisse zur Vermeidung gewinnen
 - In Deutschland
 - Bundesweit durch BFU
 - Nur ausgewählte Unfälle werden analysiert
 - Keine systematische Erkenntnisgewinnung zur Vermeidung
→ keine proaktiven Maßnahmen
 - Nur generelle Statistik
 - OSTIV schlägt internationale Datenbank der Segelflugunfälle vor
 - Analysen
 - Empfehlungen Unfallvermeidung
 - Einsatz von „real time tracking“ sinnvoll;
 - schnelleres Auffinden von Verunfallten
 - SPOT,
 - Spider Tracks,
 - Cell/Mobile phone Apps
 - Training
 - Platzrunde
 - Geschwindigkeit
 - Strecke



- Luftraumverletzung
- Nachfliegen z.B. mit Condor
- Flugaufzeichnung per Video
 - GoPro
- „Fit to Fly“ Kriterien für ältere Piloten
 - Wann und wie erklärt man Pilot und FI dass er nicht mehr fliegen soll?

Hierzu wurde in der RAL-Herbsttagung folgende Empfehlung beschlossen:

1. Die anwesenden Ausbildungsleiter diskutieren dieses Thema auf den Fluglehrerfortbildungen und berichten

- Drohnen
 - Welche Auswirkungen hat das für den Segelflug?
- Trudeltraining
 - Verfahren
 - In welcher Phase der Ausbildung
- Gemeinsames Thermikfliegen (Pulkfliegen)
 - Regeln
 - Training
- Wie unterrichtet man „Airmanship“?
 - Was ist „Airmanship“
- Instructor Standards
- Segelflugsimulator
- „Operational Recommendations for Gliding“
 - Entwicklung von SOP's (Standard Operation Procedures)
 - Empfehlung der OSTIV
 - Verabschiedung Ende dieses Jahres

IV. EASA-Regelungen – aktueller Stand –

- SPL-Prüfung wie folgt modifizieren
 - Abschnitt 2 A
 - c Simulierte Schleppstörung – simuliert streichen
 - Abschnitt 2 B
 - Flugzeug-Schlepp ersetzen durch Luftfahrzeugschlepp
 - d Schleppflugzeug durch Schleppluftfahrzeug ersetzen
 - e Schleppflugzeug durch Schleppluftfahrzeug ersetzen
 - Abschnitt 2 C
 - f umbenennen: Abstellen und Einfahren der Antriebseinheit
 - Abschnitt 3



- e Störklappen ersetzen durch Luftbremse
- f „Ausleiten eines Trudels“ möglicherweise nicht an allen Flugplätzen (ausschließlich Windenstart ohne Thermik) und nicht mit allen Segelflugzeugen möglich
- h Kleinnavigation und Orientierung wegfällen lassen
- Abschnitt 4
 - e Präzisionslandung durch Ziellandung ersetzen
- Alleinflüge nach der praktischen Prüfung
 - § 22 (2) LuftPersV
 - Änderung dieses Verfahrens dringend erforderlich
 - Wartezeit manchmal 4-6 Wochen
 - Inübunghalten?
 - Der Flugsicherheit abträglich
 - kein bürgerfreundliches Verfahren
 - ambitionierte Segelfliegernachwuchs durch sinnloses Behördenverfahren verlieren Lust
 - VPräs Gunter Schmidt hat bereits erste Schritte unternommen, um die Änderung dieser Vorschrift zu erreichen. Behördenvertreter beschäftigen sich mit dem Thema
- Beförderung von Fluggästen/Flüge gegen Entgelt
 - Regelungen im Leitfaden „Fliegen gegen Entgelt“ beschrieben
 - Download Homepage DAeC

V. Erfahrungen mit EASA-Recht in den Landesverbänden und Schulen

- Zusammenarbeit mit Behörden
 - Ist teilweise nicht gut
 - z.B. Ausbildung in ein anderem Bundesland /ATO werden nicht anerkannt
 - Verlagerung der Ausbildung mit hohen Kosten belegt
 - Eigene Ausbildungsnachweise werden gefordert
 - Günter Forneck wird zusammen mit dem betreffenden Landesverband die Behörde anschreiben und versuchen, Änderungen zu erreichen
- Müssen Fluglehrerfortbildungslehrgänge noch von den Länderbehörden genehmigt werden?
 - Vorschrift in den AMC1 sehen das vor:

AMC1 FCL.940.FI(a)(2) FI — Revalidation and renewal



d. The attendance form will be completed and signed by the organiser of the seminar **as approved by the competent authority**, following attendance and satisfactory participation by the FI or IRI.

- Mindestalter Ausbildungsbeginn
 - Nicht festgelegt
 - Alleinflug frühestens mit 14 Jahren
 - Ausbildungsbeginn soll frühestens mit 13 ½ Jahren beginnen

VI. Methodik der Segelflugausbildung

- Redaktionelle Änderungen
 - „Klassenberechtigung Reisemotorsegler“ geändert in „Berechtigung Reisemotorsegler“
 - „Segelflug-Betriebs-Ordnung“ geändert in „Segelflugsport-Betriebs-Ordnung“
- Sicherheitsempfehlung BFU
 - BFU-Schreiben
 - *Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC) sollte in der Methodik zur Segelflugausbildung in geeigneter Form die Zustimmung zum ersten Alleinflug durch den zweiten Fluglehrer beschreiben. Dabei sollte sichergestellt werden, dass die Zustimmung erst nach Ende des ersten Ausbildungsabschnittes erfolgen darf.*
 - 1.11 wird wie folgt modifiziert:
 - Es wird eingefügt vor „Besonderheiten...“
 - **Die ersten Alleinflüge sind der Abschluss des ersten Ausbildungsabschnittes. Vor dem ersten Alleinflug, nach der Erfüllung aller Übungen und deren Dokumentation, findet eine fliegerische Überprüfung am selben Tag durch einen weiteren Fluglehrer statt.**
 - Es wird wie folgt gestrichen:
 - **Besonderheiten bei der Vorbereitung und Durchführung des ersten Alleinfluges:**
Vor dem ersten Alleinflug muss ein Flugschüler mindestens 14 Jahre alt sein. Außerdem hat der



Flugschüler seine Flugtauglichkeit durch ein entsprechendes Tauglichkeitszeugnis nachzuweisen. ~~Dem ersten Alleinflug muss eine Überprüfung durch einen weiteren Fluglehrer vorausgehen. Der Alleinflug...~~

- Es wird wie folgt gestrichen:
 - **Der erste Alleinflug ist für den Flugschüler der psychologisch entscheidende Abschnitt in der Flugausbildung. Der Fluglehrer muss vor dem Start alles tun, um beim Flugschüler aufkommende Nervosität zu vermeiden. Hektik am Start, körperliche Überanstrengung des Flugschülers durch vorherigen Bodenbetrieb sind ebenso schädlich wie evtl. „Ratschläge“ von Flugschülerkameraden. ~~Auch Familienangehörige am Start sind dabei unerwünscht. Der erste Alleinflug ist kein „Event“.~~ Der Fluglehrer hat sich persönlich von den Alleinflugvorbereitungen (Anschlallen usw.) zu überzeugen.**
- Es liegen von einem Fluglehrer Anträge zur Änderung der Methodik der Segelflugausbildung in folgenden Punkten vor :
 - Beaufsichtigung von Flugschülern
 - Es wird mit Hinweis auf die VO EU 1178/2011 beantragt, unbeaufsichtigte Alleinflüge von Schülern zuzulassen
 - Der RAL sieht eine fehlerhafte Auslegung der VO durch den Antragsteller und keinen Anlass zur Änderung der Methodik der Segelflugausbildung
 - 1.7 Übungen im Geradeaus- und Kurvenflug
 - Einfügung eines neuen Punkte6: **die Übungen 1. bis 4. sollten auch mit voll gezogenen Luftbremsen durchgeführt werden.**
 - Der RAL sieht keine Notwendigkeit zur Einfügung
 - 1.8.1 Windenstart und Startunterbrechung
 - Streichen des Passus „**Auch im freien Flug sollte der Seilriss in großen Höhen simuliert werden.**“
 - Der RAL hält den Passus für sinnvoll
 - 1.9.4 Landekurve und Endanflug
 - Hinweise ergänzen:



Die Luftbremsen werden bei deutlich zu hoch ausgefallenem Queranflug schon in diesem ausgefahren und das nötigenfalls auch während der Landekurve beibehalten, um einen gleichmäßigen Gleitwinkel zu erreichen bzw. unnötige Unruhe im Landeanflug zu vermeiden. Dabei wird der Flugschüler dieses Manöver erst dann selbstständig ausführen, wenn er den Kurvenflug sicher beherrscht.

- Der RAL hält diese Ergänzung nicht für sinnvoll
- 3.5 Überprüfung der Überlandflugreife
 - **Den Punkt streichen.**
 - Der RAL hält die Regelung für sehr sinnvoll und lehnt eine Streichung ab
- Autoschlepp
 - Unterlagen des Referates Technik wurden den Mitgliedern des RAL zugesandt
 - Der RAL beschließt:
 - FI mit der Berechtigung zum Autoschlepp werden gebeten, die erforderliche Methodik und die erforderlichen Ergänzungen zur SBO zu erarbeiten. Hier werden genannt:
 - Alexander Tummes, Nordrhein-Westfalen
 - Carsten Lindemann, Berlin
 - Alexander Willberg, Schleswig-Holstein
 - Die Arbeitsgruppe wird gebeten, ihre Vorschläge zur Frühjahrstagung 2016 vorzulegen
 - Die Firma Tost soll als Hersteller der Technik eingebunden werden
- Erweiterung TMG
 - Redaktionelle Änderungen
 - „Klassenberechtigung Reisemotorsegler“ geändert in „**Berechtigung Reisemotorsegler**“
 - „Segelflug-Betriebs-Ordnung“ geändert in „**Segelflugsport-Betriebs-Ordnung**“
- Höhenmessereinstellung
 - Die korrekte Einstellung des Höhenmessers wird in § 31 LuftVO geregelt



VI. a. Segelfluglehrerausbildung und –prüfung nach EASA - Karl-Heinz Apel

- Karl-Heinz Apel, Hessen, trägt seine Erfahrungen mit dem ersten Fluglehrerlehrgang nach den Regeln der EASA vor. In den einzelnen Bundesländern wird teilweise unterschiedlich verfahren
- Es werden weitere Erfahrungen gesammelt werden um daraus sinnvolle gemeinsame Strategien zu entwickeln

VI. b. 50-km-Flug

- Hubertus Huttel stellt die Rechtslage dar

VII. Ausbildungsnachweis NEU

- Es wird angestrebt, einen einheitlichen Ausbildungsnachweis bundesweit zu verwenden. Die Behörden, die sich dagegen wehren, sollen von Günter Forneck unter Einbeziehung der Vertreter der Landesverbände angeschrieben werden, um eine Harmonisierung bundesweit zu erreichen.

VIII. Stoffplan der theoretischen Ausbildung - EASA-konform

- Eine Arbeitsgruppe wird versuchen bis zur Frühjahrstagung 2016 einen überarbeiteten Stoffplan vorzulegen, der der VO EU 1178/2011 und den AMC1 entspricht
- Karl-Heinz Dannhauer, Hubertus Huttel und Günter Forneck sind Mitglieder der Arbeitsgruppe

IX. Fragenkatalog 2015

- Der Fragenkatalog 2015 ist unter Mitwirkung des DAeC von Peters Software erstellt worden
- Der Fragenkatalog 2017 wird geplant; ein erstes Planungstreffen ist im Dezember 2015. Günter Forneck wird für den RAL daran teilnehmen.

X. Ausbildung TMG-Lehrer

- Segelfluglehrer, die keine PPL(A)-Lizenz besitzen, haben große Schwierigkeiten in der Ausbildung zum TMG-Lehrer
- Gleiche Erkenntnis in der Schweiz
- Kooperation mit der Schweiz wird angestrebt, um hier Lösungen zu finden
- Treffen auf dem Segelfliegertag 2015 wird angestrebt
 - Günter Forneck nimmt zu den Schweizer Kollegen Kontakt auf
 - Michael Zisler und Hubertus Huttel werden als weitere Gesprächsteilnehmer anwesend sein

XI. SBO

- Schleppen in der Schwerpunktkupplung
 - 5-F-Schlepps-Regel (§ 30 der 3. DV zur LuftBO) hinfällig



- Verordnung (EU) 1178/2011 keine Einschränkungen für diesen Sachverhalt
- Deswegen wird der folgende Passus aus der SBO gestrichen:
~~Ein entsprechender Trainingszustand ist vorhanden, wenn in den letzten 6 Monaten mindestens fünf Schlepps hinter Luftfahrzeugen absolviert worden sind.~~
- Startkommando „SBO_ versus_ Windenfahrerbestimmungen“
 - SBO: Segelflugzeug STARTKLAR
 - Startwindenfahrerbest: Segelflugzeug STARTBEREIT
 - Der Text in der SBO wird in „Segelflugzeug STARTBEREIT“ geändert
- Farblich unterschiedliche Schläuche der Vorseile
 - Erkennbarkeit, welche Sollbruchstelle genutzt wird, durch die Farbe des Schlauches
 - Der RAL entschied, diese Vorgabe nicht in die SBO einzuführen
- XII. Änderungen Startwindenfahrerbestimmungen**
 - Startkommando „SBO_ versus_ Windenfahrerbestimmungen“
 - SBO: Segelflugzeug STARTKLAR
 - Startwindenfahrerbest: Segelflugzeug STARTBEREIT
 - Text in den Startwindenfahrerbestimmungen bleibt
- XIII. Flugsicherheitskonzept des deutschen Luftsports (TOP wurde vorgezogen)**
 - Unfallentwicklung
 - Beispiel Bulletin Mai 2015
 - VPräs Gunter Schmidt trägt seine bisherigen Bemühungen und seine weiteren Schritte vor
- XIV. Schwerpunktthema 2016**
 - Hinweise auf **Infos auf der Homepage des DAeC**
- XV. Segelfluglehrerlehrgänge 2016**
 - Hinweis auf Homepages der LV
- XVI. Sonstiges**
 - Jugendvergleichsfliegen:



Auf die Ideen von Marc Brökelmann soll hingewiesen werden. Sie liegen hier zum Download:

http://www.alt_segelflug.acbs.de/component/option,com_docman/task,search_result/Itemid,79/

Dort unter Suchbegriff folgendes eingeben: **Schulungsideen**

Dann lässt sich die Präsentation downloaden.

- Frühjahrstagung 2016
 - 22. – 23. Januar 2016
 - Kassel
 - Hotel Schweizer Hof
- Herbsttagung 2016
 - 23. bis 25. September 2016
 - Leipzig
 - Karl-Heinz Dannhauer schlägt genauen Tagungsort vor und wird sich bei der Erstellung der Tagungsthemen einbringen

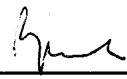

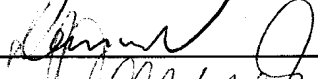



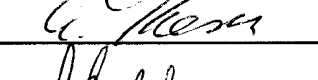
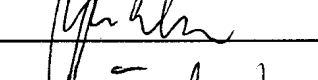

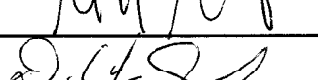
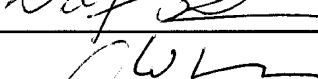
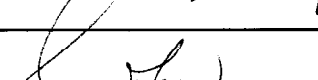
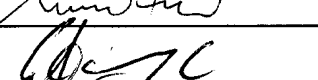
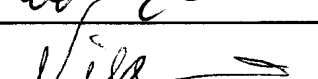
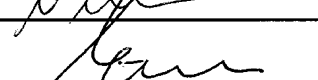
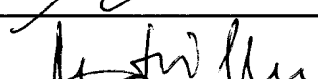
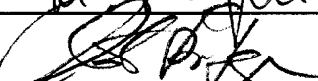
gez. Günter Forneck

Vorsitzender RAL

gez. Günter Bertram

Protokollführer

Sitzung des Referates Ausbildung/Lizenzen
25. bis 27. September 2015 Oerlinghausen
Teilnehmerliste

Name	Vorname	LV	Funktion	Stimmrecht		Unterschrift
				Ja	Nein	
Apel	Karl-Heinz	HE			X	
Bertram	Günter	BUKO Segelflug	Referent Luftraum		X	
Dannhauser	Karl-Heinz	SN	LAL	X		
Forneck	Günter	RAL	RAL		X	
Hofmann	Peter	BY	LAL	X		
Huttel	Hubertus	NRW	LAL			
Kern	Lutz	SN	LAL			
Krahn	Rudolf	BL	LAL	X		
Mühlhölzer	Peter	BW	LAL	X		
Novatscheck	Eike	BB	LAL	X		
Schneider	Detlef	HE	LAL	X		
Schubert	Wolfgang	HB	LAL	X		
Schwertner	Rainer	TH	LAL	X		
Stampa	Hartwig	NI	LAL	X		
Willumat	Rolf	SH	LAL	X		
Zeese	Reinhard	MV	LAL	X		
Zistler	Michael	FFF	Geschäfts- führer	X		
Gerbig	Helmut	SFOE			X	