

## **Protokoll**

### **der Sitzung am Sonntag, 29.01.2012 in Kassel, 10.30 Uhr – 15.30 Uhr**

---

Anwesenheit: Meike, Müller (Vors.), Jörg Zinnert (stv. Vors.), Mike Köster (stv. Vors.+Sport), Rainer Meng (stv. Vors.), Fred Gai (stv. Vors.), Günter Forneck (Ausb./Lizenzen), Peter Müller (Jugend), Christof Geißler (IGC), Thomas Liebert (Luftraum), Jan Braune (Büro+Protokoll)

#### **1. Begrüßung**

- Meike Müller begrüßt die Anwesenden. Die Versammlung ist gem. GO Pkt. 5.4.2 beschlussfähig.

#### **2. Strategische Führung der Buko**

(Wer spricht mit wem, wann und worüber?)

- Fachspezifische Problemstellungen werden in den jeweiligen Ausschüssen beraten und endgültig entschieden durch den Buko-Vorstand (gem. GO)
- Vertretung der Buko nach außen erfolgt generell über den Vorstand

#### **3. Finanzierung Spartenbeitrag**

(siehe Präsentation Jörg Zinnert)

- Botschaften müssen konsequent über die LV und SF-Referenten kommuniziert werden.
- *Vorschlag*  
Spartenbeitrag 13 EUR, *Fachbeitrag 16 EUR*, Zentralbeitrag 2,58-4,84 EUR
- Erarbeitung der Beschlussvorlage für MV, eines Positionspapieres/Handlungsempfehlung zum Thema (Jörg Zinnert)
- **Beschluss:** Der Vorschlag für den Fachbeitrag wird **einstimmig** angenommen und soll der MV zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt werden.

#### **4. Stimmenübertragung**

- Gemäß den Regularien ist eine Stimmenübertragung schriftlich (E-Mail, Brief) zu formulieren.

#### **5. Geschäftsordnung**

- Das Büro erarbeitet einen Änderungsvorschlag der GO zur Einrichtung eines Ausschusses Kunstflug
- Eine personelle Lösung für den Referenten Luftraum wird zurzeit entwickelt.
- Die Mitglieder des Erweiterten Vorstandes werden aufgefordert, Änderungsbedarf in/für ihren Bereich bis zum 30.04.2012 zu formulieren, damit eine GO-Änderung zur Herbst-MV erfolgen kann.

#### **6. Qualifikationswettbewerbe 2012**

- Auftrag an das Referat Sport zur Optimierung des Systems
- **Beschluss:** Die zurzeit angebotenen Quali-Plätze pro Wettbewerb und Klasse werden bis zum 15.02.2012 nicht verändert. Der RSB wird sich dieser Problematik noch einmal annehmen und eine Empfehlung aufstellen. **Beschluss einstimmig.**

## 7. Erprobungsaufträge

(siehe Anlagen)

- Der BA Technik soll bis zur Herbsttagung des RAL einen Zwischenbericht erstellen, damit die entsprechenden Ergebnisse in der Umformulierung der SBO einfließen können.
- Beim Auftrag zum Thema Sollbruchstelle soll es in jedem Fall nur als Alternative in die SBO aufgenommen werden.
- **Beschluss:** Die Erprobungsaufträge sollen an die entsprechenden Vereine vergeben werden. Beschluss **einstimmig**.

## 8. OSTIV

- Eine Umstrukturierung der OSTIV soll durch uns mit gestaltet werden. Jannes Neumann wird zum Kongress fahren.

## 9. Luftraum

- Der Einfluss des DAeC bei der Luftraumgestaltung ist deutlich gesunken.
- Das Gutachten von Prof. Kämper muss schnell vorliegen, da beim Luftraum Frankfurt Fristen ablaufen könnten. Auf dieser Basis müssen dann schnell Entscheidungen getroffen werden. U.U. muss eine Klage (nicht zwingend vom DAeC) angestrebt werden.

## 10. Rangliste Segelflug

- **Beschluss:** Die Eingabe von Ergebnissen für Wettbewerbe aus 2011 und früher wird bis zum 31.03.2012 ermöglicht. Die sich daraus ergebenden veränderten Ranglistenpunkte haben keinen Einfluss auf die Anmeldeihenfolge bei den diesjährigen Quali-Wettbewerben. Sie bilden jedoch die Grundlage für entsprechende Wertungslisten bei folgenden Wettbewerben. Beschluss **3 Enthaltungen, 6 Dafür**.

## 11. Finanzierung Jugend

- Es muss herausgearbeitet werden, welche Angebote in der Jugendarbeit überwiegend in den LSBn bestehen und wo wir als Fachverband Ergänzungsangebote machen sollten.
- Vorhandene Maßnahmen der Vereine/Landesverbände könnten durch die Buko mit entsprechenden Ressourcen/PR stärker in das Bild der Öffentlichkeit gerückt und dadurch den Focus auf die Jugend gerichtet werden. Z.B. *Bundesjugendvergleichsfliegen* stärker in die Politik bringen.
- *Kooperation mit den französischen Piloten* schläft (seitens der Franzosen) mehr und mehr ein. Obwohl beim DFJW Fördermittel in signifikanter Höhe bereit stehen. Meike Müller spricht zur EGU-Tagung Ende Februar mit den Franzosen.

## 12. IGC

- umfangreiche Tagesordnung für nächste Versammlung.

## 13. Sporthilfe

- Die Förderung von zwei Sportlern wird aufgrund ihres Fehlverhaltens gegenüber der Deutschen Sporthilfe (fristgerechte Zusendung von für die Gewährung von Fördermitteln notwendiger Unterlagen) durch die DAeC Bundeskommission Segelflug nicht weiter befürwortet.

Für das Protokoll

Jan Braune



## **Erprobungsauftrag für die Modifizierung von Ausrüstungsteilen in Abweichung von bestehenden Ordnungen des DAeC**

---

### **Beschreibung der Änderung:**

Änderung der Reihenfolge der Seilausstattung für den Windenstart durch Anbringung der Sollbruchstelle direkt hinter dem Ringpaar, abweichend von den Festlegungen zur Seilausstattung in des S.B.O.

### **Betroffene Ordnungen**

Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (Pkt. 2.1.4)

### **Beauftragte Vereine:**

- LVM Mönchsheide,  
Ansprechpartner Christoph Wehr
- Hannoverscher Aero-Club e.V., Oppershausen  
Ansprechpartner Bernd Lanzendörfer
- Akaflieg Hannover, Oppershausen  
Ansprechpartner Matthias Hausknecht

### **Begründung des Projektes**

Bei landwirtschaftlicher Nutzung von Flächen in der Nähe von Segelfluggeländen kommt es vor, dass komplette Vorseile nach dem Bruch der Sollbruchstelle auf Grund des Bewuchses nicht mehr auffindbar sind. Durch den Einzug der Seilstücke in landwirtschaftliche Maschinen können hohe Versicherungsansprüche auf die betroffenen Vereine zukommen. Die vorgestellte Lösung kann diese Ansprüche minimieren.

### **Erwartete positive Effekte:**

- Nur teilweiser Verlust von Ausstattungsteilen des Windenseiles bei Bruch der Sollbruchstelle
- Das verbleibende Ringpaar wird durch landwirtschaftliche Maschinen nicht aufgenommen, bzw. richtet durch Metalldetektoren in modernen Maschinen keinen größeren Schaden an
- Minderung der Versicherungsschäden gegenüber Dritter

### **Erwartete Nachteile:**

der Bruch der Sollbruchstelle und das Auskuppeln durch den Piloten bedeuten in nahezu allen Fällen den Verlust des Ringpaares. Damit entstehen ca. 30€ Schaden pro Seilriss für den Verein

### **Offene Probleme, die im Rahmen der Erprobung geklärt werden müssen:**

- Beurteilung der Gefährdung, die von einem herabfallenden einzelnen Ringpaar gegenüber dem gesamten Vorseil ausgeht
- Sicherstellen, wie Beschädigungen an der Flugzeugzelle durch die Anbringung der Sollbruchstelle hinter dem Ringpaar auszuschließen sind

**Umfang der Erprobung:**

Die Bundeskommission Segelflug/Motorsegler beauftragt die genannten Vereine mit der Erprobung der modifizierten Seilausstattung.

Der Erprobungszeitraum wird auf 6 Monate, beginnend vom ersten Einsatz des Systems festgelegt.

**Auflagen:**

- Die Erprobung erfolgt beim Einsatz von Stahl- und/oder Kunststoffseilen beim Windenstart
- Für den Erprobungszeitraum ist ein Erprobungsbericht zu erstellen, welcher die genaue Modifikation, die Art der verwendeten Startwinde und Schleppseile und die gewonnenen Erfahrungen beschreibt. Im Erprobungsbericht ist die Anzahl der Seilrisse und deren Folgen einzeln aufzuzählen
- Es ist sicherzustellen, dass die laut Handbuch des jeweiligen Luftfahrzeuges zulässigen Sollbruchstellen verwendet werden
- Das Langloch des Sollbruchstellenkäfigs wird auf der Seite des Ringpaares angebracht
- Es ist sicher zu stellen, dass alle vom Projekt zu erwartenden Gefahrenmomente weitgehend minimiert werden. Zum Schutz des Luftfahrzeuges ist ein durchsichtiger Kunststoffschlauch über die Sollbruchstelle zu ziehen. Damit wird gleichzeitig die Möglichkeit der Sichtkontrolle und eine Versteifung des Vorseiles im Kupplungsbereich erreicht. Besonders im Bereich der Sollbruchstelle ist die Intaktheit des Schutzüberzuges vor jedem Start zu kontrollieren
- Sollte der Schlauchüberzug gleichzeitig als Versteifung des Vorseiles dienen, sind die Abmessungen nach S.B.O. einzuhalten
- Es dürfen nur Ringpaare eingesetzt werden, die den Forderungen des Herstellers der Schleppkupplung entsprechen
- Die Gesamtlänge und weiteren Elemente der Seilausstattung entsprechen des S.B.O..
- Bei Anzeichen von Sicherheitsbedenken ist der Schleppbetrieb einzustellen und Kontakt mit dem Technischen Referenten des jeweiligen Landesverbandes aufzunehmen. Bis zur gemeinsamen Festlegung des weiteren Vorgehens ist der Betrieb nur mit der Ausstattung nach S.B.O. gestattet
- Bei Unfällen, die auf das das Projekt zurück zu führen sind, ist sofort die Bundeskommission Segelflug/Motorsegler zu informieren und der Betrieb im Rahmen des Projektes einzustellen
- Eine Veränderung des zuständigen Ansprechpartners für das Projekt teilt der Verein der Bundeskommission Segelflug/Motorsegler und dem Technischen Referenten des zuständigen Landesverbandes kurzfristig mit.

Der Erprobungsbericht dient der Bundeskommission Segelflug/Motorsegler als Grundlage für eine mögliche Änderung der S.B.O.. Er sollte ihr spätestens im Oktober 2012 vorliegen.

Anlage:  
Vorschlag eines modifizierten Windenseiles (Detailansicht)



Vorschlag:

Ringpaar mit nachgeschalteter Sollbruchstelle und durchsichtigem Überzug, hier gleichzeitig als Versteifung des Vorseiles ausgelegt



## **Erprobungsauftrag**

für die Modifizierung von Ausrüstungsteilen in Abweichung von bestehenden Ordnungen des DAeC

---

### **Beschreibung der Änderung:**

Vorgeschlagen wird die Möglichkeit des Ersatzes des Seilfallschirmes bei der Seilausstattung für den Windenstart (laut S.B.O), durch eine „Bremscheibe“ aus PVC-Material. Diese Änderung betrifft ausschließlich den Einsatz von Kunststoffseilen.

### **Betroffene Ordnungen**

Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (Pkt. 2.1.4)

Eventuell wird eine Ergänzung der Startwindenfahrer-Bestimmungen notwendig.

### **Beauftragte Vereine:**

- LVM Mönchsheide,  
Ansprechpartner Christoph Wehr
- Hannoverscher Aero-Club e.V., Oppershausen  
Ansprechpartner Bernd Lanzendörfer
- LSG Wershofen  
Ansprechpartner Johannes Schorn

### **Erwartete positive Effekte:**

Die vorgestellte Lösung stellt eine preiswerte Modifizierung des bisher üblichen und geforderten Seilfallschirmes dar. Auf Grund des eingesetzten weichen Plastikmaterials wird eine ausreichende Lebensdauer erwartet. Erwartet wird weiterhin eine größere Beständigkeit gegenüber Umwelteinflüssen.

### **Erwartete Nachteile:**

Zur Vermeidung von Schlaufenbildung auf der Seiltrommel wird, auf Grund des zu erwartenden geringeren Widerstandes im Verhältnis zum geöffneten Seilfallschirm (in Abhängigkeit von der Größe der „Bremscheibe“), die möglicherweise die notwendige Einzugsgeschwindigkeit nach dem Auskuppeln höher sein müssen. Das birgt wegen möglicher Fehleinschätzungen die Gefahr des Einzugs des Seiles in die Winde.

### **Offene Probleme, die im Rahmen der Erprobung geklärt werden müssen:**

- Auswahl des günstigsten Materials und Größe. Empfohlen sind Weich-PVC-Scheiben mit einem Durchmesser von 40-50 cm und 4-5 mm Dicke
- Einfluss von Seitenwind auf die Konstruktion und davon ausgehende mögliche Gefahr größerer seitlicher Ablagen des Fallenden Seils
- Befestigung der Scheibe in der Seilausstattung
- Art und Länge des Vorseiles
- Farbliche Gestaltung zur Gewährleistung der Sichtbarkeit

### **Umfang der Erprobung:**

Die Bundeskommission Segelflug/Motorsegler beauftragt die genannten Vereine mit der Erprobung der Modifizierung / Ersatz des vorgeschriebenen Seilfallschirmes durch den Einsatz einer starren Bremsseibe aus Weich-PVC

Der Erprobungszeitraum wird auf 6 Monate, beginnend vom ersten Einsatz des Systems oder 100 Starts festgelegt.

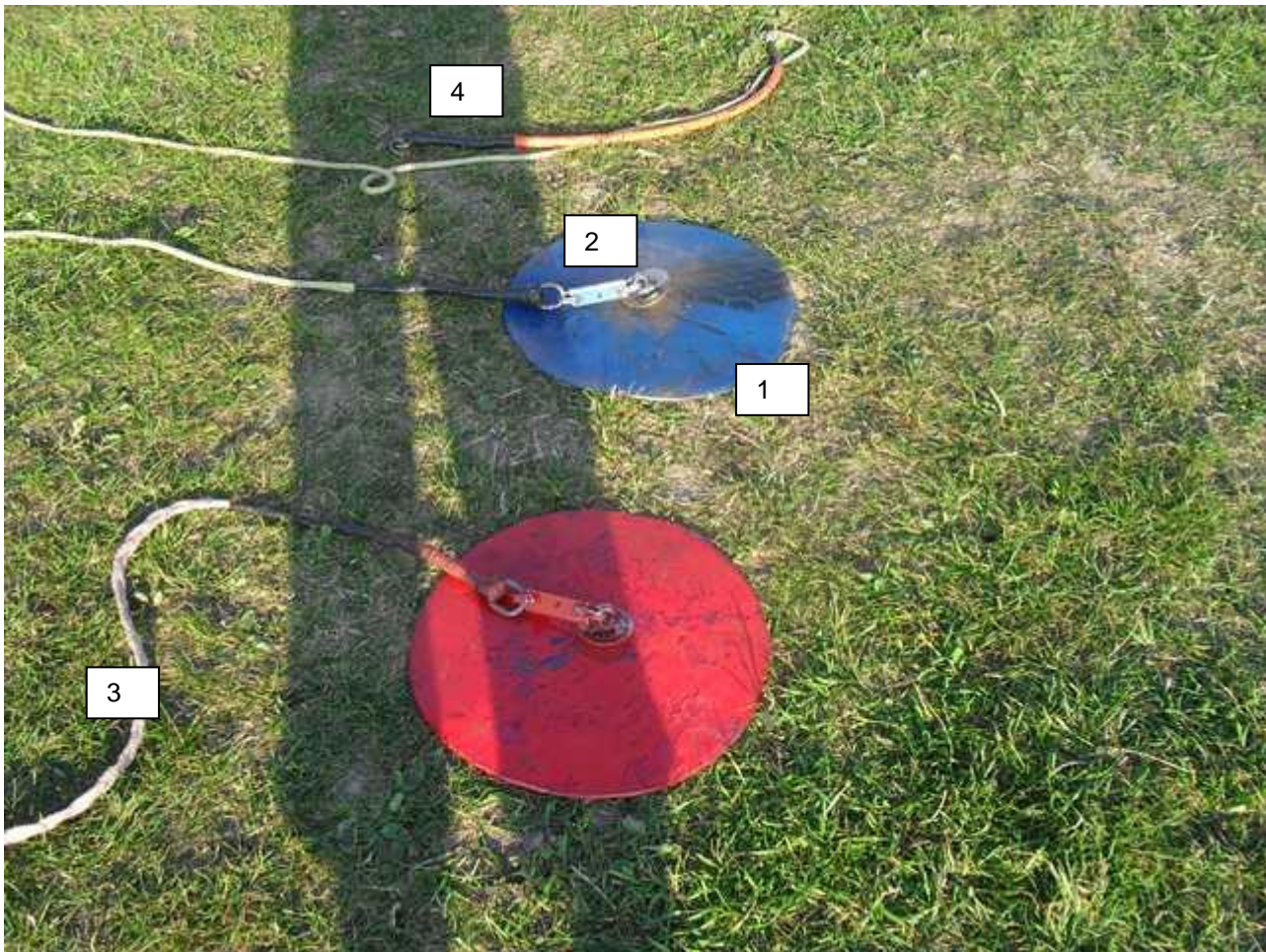
### **Auflagen:**

- Die Erprobung erfolgt ausschließlich bei der Anwendung von Kunststoffseilen beim Windenstart
- Für den Erprobungszeitraum ist ein Erprobungsbericht zu erstellen, welcher die genaue Konfiguration des Systems und dessen Modifikationen, die Art der verwendeten Startwinde und Schleppseile und die gewonnenen Erfahrungen und festgestellte Schäden beschreibt. Bestandteil des Erprobungsberichtes ist ein tabellarisches Protokoll der durchgeführten Schleppe (Datum, Flugzeugtyp, Sollbruchstelle, Bemerkungen bzw. Abweichungen zum Erprobungsgegenstand)
- Als Windenfahrer ist nur erfahrenes Personal mit mindestens 2-jähriger Schlepperfahrung auf der jeweiligen Startwinde zugelassen
- Im Zeitraum der Erprobung wird in dieser Konfiguration keine Ausbildung von Windenfahrern zugelassen
- Es ist sicher zu stellen, dass alle vom Projekt zu erwartenden Gefahrenmomente weitgehend minimiert werden. Dazu zählt das Objekt selbst (keine scharfen Kanten an der Außenseite) und die Einflüsse (möglicherweise neue Überlegungen zur Absperrung des Fluggeländes bei Seitenwind)
- Es ist sicherzustellen, dass die laut Handbuch des jeweiligen Luftfahrzeuges zulässigen Sollbruchstellen verwendet werden
- Das verwendete Material darf auch bei längerer Verwendung nicht spröde werden und dazu neigen bei Beschädigungen scharfe Kanten zu hinterlassen
- Beschädigte Bremsseiben sind sofort auszutauschen
- Bei Anzeichen von Sicherheitsbedenken ist der Schleppbetrieb einzustellen und Kontakt mit dem Technischen Referenten des jeweiligen Landesverbandes aufzunehmen. Eine Weiterführung der Erprobung erfolgt erst nach gemeinsamer Abstimmung.
- Bei Unfällen, die auf das das Projekt zurück zu führen sind, ist sofort die Bundeskommission Segelflug/Motorsegler zu informieren und der Betrieb im Rahmen des Projektes vorläufig einzustellen
- Eine Veränderung des zuständigen Ansprechpartners für das Projekt teilt der Verein der Bundeskommission Segelflug/Motorsegler und dem Technischen Referenten des zuständigen Landesverbandes

Der Erprobungsbericht dient der Bundeskommission Segelflug/Motorsegler als Grundlage für eine mögliche Änderung der S.B.O.. Er sollte ihr spätestens im Oktober 2012 vorliegen.

Anlage:  
Vorschlag eines modifizierten Seiles





Vorschlag:

1. Bremsscheibe
2. Sollbruchstelle
3. Vorseil (dreifach geflochtenes Kunststoffseil an roten Scheibe)
4. Ringpaar mit versteiftem Vorseil

Die vorgestellte Lösungsmöglichkeit hat den Vorteil, dass die farbliche Gestaltung der Scheibe der verwendeten Sollbruchstelle entspricht. Da diese während des Einkuppelns im Sichtbereich des Piloten liegt, ist eine Kontrolle der Verwendung der richtigen Sollbruchstelle durch den Piloten einfach möglich.