

Eingaben und Anträge zur Sitzung des RSB der Buko des DAeC
am 14. 09. 2019 in Kassel

Verteiler: Mitglieder des RSB der Bundeskommission Segelflug im DAeC

Antragsteller: Segelflugkommission des Aeroclub NRW e.V.

Vorsitzender: S. Baumgartl

E-Mail: baumgartl@aeroclub-nrw.de

Mobil: 0172 2607533

Mitglieder:

T. Bieniek

K.-D. Lerch

F. Hoffmann

M. Riemel

K. Woltering

S. Klett

a.) Anträge zu Änderungen zu bestehenden Regeln in der SWO

1. Antrag:

"Streichung von Punkt 1.2 in der SWO 2019, wo es heißt: Die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen und der Luftverkehrsvorschriften obliegt den verantwortlichen Piloten."

Begründung:

Dieser in 1.2 aufgeführte Satz ist kontraproduktiv zum Codex der SWO und wurde auch in der letzten Mitgliederversammlung der Buko (Delegierte aller Länder) am 10. 03. 2019 einstimmig abgelehnt.

2. Anfrage:

"Wie kam es bzw. wer ist verantwortlich, dass der Satz "Die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Luftverkehrsvorschriften obliegt den verantwortlichen Piloten" in die SWO geschrieben wurde, nachdem dieser Satz bei der Buko-Versammlung (Delegierte aller Länder) einstimmig abgelehnt wurde?"

3. Antrag:

"Wiedereinführung einer Begrenzung der maximalen Abflughöhe, als Erfahrung bei den zentralen Wettbewerben 2018 und Konsequenzen für die SWO"

Begründung:

Bei der letzten Sitzung des RSB im Februar 2019 wurde für die Begrenzung gestimmt, nachdem diese Regel ohne Begründung und Mitteilung aus der SWO genommen wurde.

Für eine Begrenzung spricht:

1. Ohne Begrenzung bewegen sich die Flugzeuge meistens für eine Zeit von ein bis zwei Stunden kreisend und pulkartig in derselben Höhe. Bei Wolkenthermik ist die Zusammenstoßgefahr durch zum Teil eingeschränkte Sicht noch größer.
2. Ohne Begrenzung wird der gesetzlich erforderliche Wolkenabstand dauerhaft unterschritten.
3. Ohne Begrenzung besteht an den meisten Tagen für die zuletzt gestarteten Piloten keine Chancengleichheit. Alle aufgeführten Gründe für eine Begrenzung folgen dem Codex zur SWO.

Hinweis:

Der RSB hat am 16.02.2019 die Begrenzung der maximalen Abflughöhe als „Soll-Regelung“ mit Mehrheit beschlossen, aber trotzdem steht in der SWO 2019 eine „Kann-Regelung“. Das widerspricht dem Codex der SWO.

4. Antrag:

"Höhendifferenz zwischen Abflug- und Ankunft als Regel in der SWO"

Bisher ist es üblich, dass die Abflüge in derselben Höhe stattfinden. Beantragt wird eine Höhendifferenz zwischen Abflug und Ankunft, die jeweils mit der Tagesaufgabe vom Sportleiter festgelegt wird. Diese Höhendifferenz ist abhängig von der Wettersituation und sollte nicht kleiner als 500 m und nicht größer als 800 m sein. Die Starthöhe ist frei, aber nicht höher als die maximale Abflughöhe. Die Wettbewerber müssen den Zielkreis innerhalb der Höhendifferenz und oberhalb der Zielkreis-Mindesthöhe überfliegen. Es gibt einen Punkt per Meter Abzug, wenn die Höhendifferenz überschritten und die Zielkreishöhe unterschritten wird.

Begründung

Die Vorteile des Verfahrens sind, dass:

1. die Wettbewerber in verschiedenen und nicht festgelegten Höhen abfliegen,
2. das pulkartige Abfliegen und Weiterfliegen drastisch reduziert ist,
3. das Hinterherfliegen einschränkt und damit zu mehr Fairness führt,
4. das an der „Basis-Kleben“ vor dem Abflug reduziert ist und
5. die Endanflüge und das Überfliegen der Ziellinie in der Höhe separiert.

Somit wird die Sicherheit plausibel erhöht, die Fairness verbessert und widerrechtlicher Wolkenabstand vermieden, was im Sinne des Codex ist. Als Zugabe ist zu nennen, dass diese Regelung viel mehr als bisher die erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten an verschiedenen Tagen und in verschiedenen Wettbewerben mehr als bisher vergleichbar macht.

Hinweis

Diese Regelung wurde mit überzeugendem Erfolg bei den belgischen Meisterschaften 2019 praktiziert. Damit ist das manchmal vorgebrachte Argument gegen den Zielkreis, dass die Wettbewerber in derselben Höhe auf einen gemeinsamen Zielpunkt steuern hinfällig. Auch

vertikal werden die Anflugpfade separiert, wenn der Zielkreis, wie hier beantragt, an individueller Position überflogen werden kann.

5. Antrag:

"Abflug über einen Abflugkreis (anstatt Linie) mit einer vom Wettbewerber wählbaren Abflugposition, die in die berechnete Strecklänge eingeht"

Der Abflugkreis sollte einen Radius von 5 bis 10 Kilometer haben. Zum Abflug kann der Wettbewerber die Abflugposition wählen. Die Abflugposition geht in die individuell berechnete Streckenlänge ein. Der Abflugkreis ist von innen heraus zu überfliegen.

Begründung

Diese Regelung gebietet der Codex zur SWO, weil sie:

1. das bulkartige Abfliegen und Weiterfliegen drastisch reduziert und damit die Sicherheit erhöht
2. das Hinterherfliegen einschränkt und damit zu mehr Fairness führt
3. mehr Freiraum für die Taktik des Wettbewerbers lässt.

Hinweis

Diese Regelung wurde mit überzeugendem Erfolg bei den belgischen Meisterschaften 2019 praktiziert.

6. Antrag:

"Überflug des Zielkreises an individuellen Positionen"

Der Wettbewerber kann die Position zum Überflug des Zielkreises während des Anfluges frei wählen. Die Überflugposition geht in die individuell berechnete Streckenlänge ein. Der Zielkreis sollte einen Radius von 5 bis 10 Kilometer haben und muss von außen her überflogen werden, wobei der erste Überflug gilt.

Begründung

Für diese Regelung spricht, dass

1. die Pfade der Endanflüge horizontal separiert werden,
2. der Wettbewerber seine Höhe sinnvoll in Strecke umsetzen kann,
3. nicht mit überhöhter Geschwindigkeit in den Zielkreis eingeflogen wird und damit die anschließenden Manöver zur Landung sicherer werden und
4. bei kritischem Wetter der Bereich das Ziel ohne die bisherigen Kompromisse wesentlich erweitert wird, nämlich über eine Strecke von rund 30 km.

Diese Regelung ist ganz im Sinne des Codex zur SWO, weil damit die Sicherheit erhöht und die Wahrscheinlichkeit hinterher zu fliegen verringert werden.

Hinweis

Diese Regelung wurde mit überzeugendem Erfolg bei den belgischen Meisterschaften 2019 praktiziert.

b.) Anträge zu weiteren Regeln in der SWO und Allgemeines**7. Antrag:***"Zeit-Marker zum Abflug"*

Wenn der Wettbewerber abflugbereit ist, muss ein Zeit-Marker (auch Event-Marker genannt) im Logger gesetzt werden. Die Zeit zwischen Erst- und Zweitlogger muss kleiner als 1 Minute sein. Die Zeit zwischen dem ersten Marker und dem Abflug beträgt maximal 2 Minuten. Soll der Abflug wiederholt werden, muss der Wettbewerber 15 Minuten warten und dann die Prozedur neu beginnen.

Begründung:

Dieses Verfahren führt zu separierten Abflügen und reduziert das Hinterherfliegen. In Verbindung des Abflugkreises mit individueller Abflugposition werden die systematischen Vorteile der „Spätabflieger“ verringert. Damit wird mehr Sicherheit, Fairness und Chancengleichheit erreicht, wie im Codex der SWO gefordert.

8. Antrag:*"Wendepunkte als Aereas mit 2 km Durchmesser bei Racing-Aufgaben"*

Der Wendepunkt wird als Aerea definiert, die durchflogen werden muss. Für den Wettbewerber zählt die innerhalb der Aerea weiteste Entfernung zwischen den Aereas bzw. Landestelle.

Begründung:

Wendepunkte sind nach Koordinaten und einem Bereich um den Wendepunkt definiert. Das führt im Allgemeinen zum Anflug eines Punktes aller Wettbewerber verbunden mit Hochziehen aus großer Geschwindigkeit verbunden mit einer starken Änderung der Flugrichtung. Mit einer Aerea kann örtlichen Schauern ausgewichen und eine bessere Segelflugstrecken genutzt werden. Außerdem verspricht eine Aerea eine Separation von Bulks.

Hinweis

Sie wurde mit Erfolg bei den belgischen Meisterschaften 2019 praktiziert.

9. Antrag:

"Untersagen von sogenannten „Umlenk-Wendepunkten (Pflichtumflugpunkten)“, wie sie oft in den letzten Jahren in den Tagesaufgaben ausgeschrieben wurden."

Mit den Tagesaufgaben wurden bei manchen Ausrichtern sogenannte „Umlenk-Wendepunkte oder auch Ausrichtungs-Wendepunkte“ ausgeschrieben und dürfen nicht mehr angewendet werden.

Begründung:

Wendepunkte dieser Art befinden sich in der Regel wenige Kilometer (1 bis 5 km) vor dem Zielkreis. Dabei fliegen alle Wettbewerber (alle Klassen) mit meist Höchstgeschwindigkeit, auf demselben Gleitpfad, oft zeitgleich, in Stress und ermüdet, unter instrumenteller Beobachtung des Kurses, der Höhe und der Geschwindigkeit auf einen Punkt zu. Im Punkt wird dann noch die Richtung gewechselt, manchmal bis nahe 150 Grad. All das erhöht die Gefahr eines Zusammenstoßes dramatisch. Dazu existieren Loggerdaten.

Ausrichtungs-Wendepunkte sind seit der Anwendung eines Zielkreises sinnlos. Nach dem Überfliegen des Zielkreises kann entspannt und mit angepasster Geschwindigkeit jede Richtung zum Landen, am besten nach der SBO, eingenommen werden.

Die Abschaffung dieser Art von Wendepunkten folgt dem Kodex der SWO zur Sicherheit.

10. Antrag:

"Keine Aufgaben mit Gegenkursen"

Der Winkel zwischen zwei Kursschenkeln einer Aufgabe muss mindestens 30° betragen. Wenn dieser Mindestwinkel nicht einzuhalten ist, dann ist ein weiterer Wendepunkt einzuführen, um den Winkel von 30° zwischen zwei Schenkeln nicht zu unterschreiten. Parallel liegende Schenke müssen einen Mindestabstand von 30 km aufweisen. Diese Regeln sind auch in Zusammenhang mit anderen Klassen zu berücksichtigen, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich die Klassen begegnen.

Begründung:

Bei Gegenkursen beträgt häufig die Annäherungsgeschwindigkeit zwischen 300 und 400 km/h. Das sind rund bis zu 110 m/s. Rund 3s braucht der ausgeruhte Mensch für die Adaption zwischen Na- und Fernsicht. Selbst, wenn das entgegenkommende Flugzeug erkannt ist, können Ausweichmanöver zur großen Gefahr werden, wenn, wie meistens, in Pulks geflogen wird. Zudem bilden sich vergrößerte Thermikpulks mit Flugzeuge, die aus beiden Richtungen kommen.

Hinweis:

Obwohl die Begründung hinreichend bekannt sein dürfte, kommt es immer wieder zu diesen Aufgaben, auch bei Internationalen Wettbewerben und Deutschen Meisterschaften. Aus diesem Grund muss die Regelung in der SWO aufgeführt sein, die auch eine Checkliste darstellt. Hilfreich wäre auch, wenn die Software zur Erstellung der Tagesaufgabe warnen würde.

11. Antrag:

"Mindesthöhe AGL beim Überlandflug "

Die Mindesthöhe nach dem Überqueren der Abfluglinie beträgt 200 m AGL. Wenn diese Höhe länger als 30 Sekunden unterschritten wird, wird die Position am Anfang der Zeitmessung als Außenlandung gewertet. Die Höhe AGL bezieht sich auf einen Gleitpfad mit der Gleitzahl 30 in alle Richtungen (omnidirectional) um die Position des Flugzeuges. (Damit ist diese Regel auch in bergigen Gelände anwendbar).

Begründung:

Eine Höhe von 200 AGL ist beim Segelflug nur zum Zwecke der Landung und vielleicht im Hangflug zu unterschreiten. Das gebietet die Luftverkehrsordnung und die Segelflugbetriebsordnung. Unterhalb dieser Höhe sind im Allgemeinen die Voraussetzungen für eine ordentliche und sichere Landung nicht erfüllt, insbesondere bei einer Außenlandung. Auch bei Benutzung eines Triebwerkes gelten die Regeln einer Außenlandung (siehe Handbuch). Aus Unfällen bei Außenlandung ist bekannt, dass zu spät bzw. in zu geringer Höhe die Landemanöver erfolgten. Bei Wettbewerben gehört diese Kategorie von Unfällen zu den drei wesentlichen Unfallarten (siehe PPP "Macht die Wettbewerbe sicherer"). Wie im Kodex zur SWO des DAeC vorgegeben ist, muss auch diese Situation des Wettbewerbsfluges im Sinne der Sicherheit und der Luftverkehrsordnung, geregelt sein. Ohne diese Regel wird die Chancengleichheit und Fairness durch „ zu mutiges Fliegen“ eingeschränkt. Ohne diese Regel passieren mehr Unfälle.

Umsetzung:

Per Software kann die Unterschreitung der Höhe signalisiert werden, die dann vom Auswerter bzw. der Sportleiter weiterverfolgt werden.

12. Antrag:

"Schaffen eines Teams von unabhängigen Sportleitern, die auch in Flugsicherheit geschult sind und notwendige Sanktionen ungezwungen aussprechen können"

Begründung:

Ein Sportleiter ist großen und umfangreichen Herausforderungen ausgesetzt. Dabei sollte er möglichst viel Erfahrung und Können in der Sportleitung und dem Aussprechen von Sanktionen mitbringen, in Flugsicherheit gut geschult und vom Ausrichter unabhängig sein. Das kann logischerweise ein Sportleiter, der einmalig oder ab und zu tätig ist und vom Ausrichter bestellt wurde, in den meisten Fällen nur eingeschränkt leisten.

Stichworte Schulung Sanktionierung von Fehlverhalten der Wettbewerber

Umsetzung:

Es ist ein Team von Sportleitern zu schaffen, die die gestellten Voraussetzungen besser erfüllen. Das Team von Sportleitern sollte in die Struktur der Buko eingebunden sein. Somit sind die Qualifikation und die Bestellung für einzelne Wettbewerbe gesichert. Zudem werden der Segelflugsport-Gemeinschaft wertvolle Ressourcen eingespart, weil sich weniger Sportleiter ausbilden müssen.

Natürlich sollte für die Dienste eines Sportleiter eine geldliche Entschädigung angeboten werden, die gegebenenfalls mit der Teilnahmegebühr der Wettbewerbsteilnehmer auszugleichen sind.

Wenn die DAeC-Wettbewerbe sicherer, fairer, gerechter, vergleichbarer und somit auch beliebter werden sollen, dann kann ein hier definiertes Team von Sportleitern wesentlich dazu beitragen.

13. Antrag:

"Festlegung der Jury durch die Buko"

Begründung:

Die Jury muss unabhängig vom Ausrichter sein. Das ist nach der gegenwärtigen Verfahrensweise nicht der Fall, weil die Juroren von dem Ausrichter bestellt werden.

Umsetzung:

Die Buko führt eine Liste mit potenziellen Mitgliedern einer Jury. Als Juroren können sich geeignete Personen melden bzw. können von Seiten der Buko oder der Seko's angesprochen werden. Die hätte ein kurz gefasstes Anforderungsprofil zu erstellen. Für die einzelnen Wettbewerbe werden die in der Liste erfassten Juroren per Zufall ausgewählt und von der Buko angeschrieben.

14. Antrag:

"Einrichtung einer Plattform durch die Buko zur Meldung aller Unfälle und unfallträchtigen Ereignisse im Segelflugsport, Auswertung durch ein Gremium der Buko und Folgerungen, wie von der NRW-Seko 2018 beantragt und im Kodex zur SWO vorgesehen"

Begründung:

Es gibt keine hinreichend differenzierte Statistik zu Unfällen im Segelflugsport, um damit seriöse Maßnahmen zu mehr Flugsicherheit vorzunehmen. Für den Segelflugsport mit seinen außerordentlich vielen Facetten zu Unfällen und Sicherheit ist eine solche Einrichtung unumgänglich und an vielen anderen Stellen hinreichend begründet. Der Segelflugsport im DAeC, vertreten durch die Buko mit seinen Landesverbänden und dem DSV sollten in ihrem eigenen Interesse zu weniger Unfällen im Segelflug intensiv beitragen und es nicht anderen, nicht segelflugsportspezifischen Organen überlassen.

Hinweis:

Der Deutsche Hängegleiterverband (DHV, etwa 38.000 Mitglieder im DAeC) betreibt seit vielen Jahren eine hier beantragte Plattform mit großem Erfolg. Bei seinen Leitbildern ist zu lesen: Flugsicherheit ist ein zentrales Anliegen des DHV in allen Aufgabenbereichen. Der DHV vernetzt seine Maßnahmen zu einem übergreifenden Sicherheitskonzept.

15. Antrag:

„Für den thermischen Überlandflug muss die Arbeitshöhe bei Wolken thermik mindestens 800 m AGL und bei Blauthermik 1000 m AGL sein“

Begründung:

Die Mindestarbeitshöhe ist eine essentielle Größe beim Überlandflug und darf nicht der Willkür des Sportleiters überlassen bleiben. Die Arbeitshöhe beim Überlandflug beeinflusst insbesondere die Flugsicherheit, das Angstempfinden des Wettbewerbers und die Chancengleichheit. Der Wettbewerber muss vor einem Wettbewerb wissen, was auf ihn zukommt, um über seine Teilnahme entscheiden zu können. Er muss Vertrauen finden können. Aus diesem Grund sind Regeln so wichtig an die sich alle halten müssen und auch zum guten Miteinander beitragen.

Hinweis:

Eine aufrüttelnde Erfahrung war die Freigabe zum Abflug im Rahmen einer Quali im Jahre 2016 bei 600 m AGL Wolken thermik. Dabei ist das Mittlere Steigen 0,6 m/s nach allen bisherigen Erkenntnissen. So war es auch an diesem Tag. Die Folge war, dass alle Teilnehmer nach 20 und 60 km außen landeten. Das ist erstens sehr gefährlich, weil versucht wird, jeden Meter in Strecke umzusetzen und zweitens verstößt es in zweifacher Hinsicht gegen das Luftverkehrsgesetz, weil ein Weiterflug verbotenerweise unter 150 m AGL stattfindet und zudem der Tatbestand einer geplanten, hier massenhafter, Außenlandung vorliegt. Die Außenlandungen waren logischerweise vorauszusehen. Außenlandungen dürfen nach Luftverkehrsgesetz nicht geplant werden. Bei Abflugfreigabe waren die Meisten nicht einverstanden und reklamierten. Der Sportleiter ging darauf nicht ein und brauchte auch nicht einzugehen, wenn es nur Teil der Sportleiterbelehrung ist. Außerdem kennen die Wettbewerber nicht den Inhalt der Belehrung. Die Basis zur Regelung der Flugsicherheit ist, dass alle Beteiligten die Regeln kennen und danach handeln. Es kam zum Streit zwischen Sportleitung und den Teilnehmern. Der Veranstalter hat die Verantwortung solche unwürdigen Szenen durch Regeln zu vermeiden.

Gerade diese Regel zur Arbeitshöhe ist ein Beitrag, dass das Wettbewerbsfliegen mehr Zuspruch und Akzeptanz bei der Allgemeinheit findet. Bei den Deutschen Frauen-Meisterschaften wurde eine Basis der Blauthermik von 800 m AGL prognostiziert, die auch eintraf. Trotz warnender Hinweise startete der Sportleiter die Aufgaben mit der Folge von fünf Landebrüchen und einer Schwerverletzten. Die weitere Folge war, dass bei nächsten Frauen-DMs 30% weniger Teilnehmer waren. Wo bleibt die Verantwortung? Wer kommt für den materiellen, den körperlichen und psychischen Schaden auf? Und viel schlimmer, wer leidet? Wer holt die Abgewendeten zurück? Was haben wir daraus gelernt? Was wurde

Segelflugkommission des Aeroclub NRW e.V.

danach unternommen, um dieser Unfallursache vorzubeugen? Nichts außer Lippenbekenntnissen.

c.) Allgemein

Feststellung:

"Feststellung, dass die SWO auch zur Verantwortung des RSB gehört"

Begründung:

In der Geschäftsordnung der BUKO ist der RSB für den Breitensport zuständig. Die Qualifikationswettbewerbe und auch andere Wettbewerbe, die nach den Regeln des DAeC ausgetragen werden, zählen zum Breitensport. Damit gehört die SWO auch in den Zuständigkeitsbereich des RSB.

Allgemeine Anmerkung

Die Formulierungen zu den Eingaben bzw. Anträgen wurden so verfasst, dass sie weitgehendst in die SWO übernommen werden können.