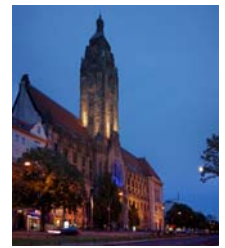


Regionalversammlung Ost

9. Oktober 2011; „Ratskeller“ im Rathaus Charlottenburg Berlin



Claus Gerhard – Drachenfliegen in der DDR – „Der begrenzte Himmel“

Claus Gerhard nimmt uns mit auf eine Reise in die Vergangenheit. Seit August 1980 ist das Drachenfliegen in der DDR verboten. Viele brachten daraufhin ihre Drachen nach Rana, um wenigstens ab und zu in die Luft zu kommen. „Ein normales Leben läuft aus der Spur“, so könnte es als Titel über dieser Geschichte stehen. Eine Familie, 2 Kinder, mit einfachen Wünschen: Fliegen, Studium, einen Eisladen aufmachen – Ein ganz normales Leben eben. Aber dann kommt eine Postkarte. Subtil setzt die Stasi den Flieger unter Druck. Die Familie wird ins Spiel gebracht, kleine „Vergehen“ aufgebauscht, aber auch mit Versprechen zum Fliegen gelockt. Nummernschilder in Rana aufschreiben? Scheint nicht all zu schwer und kein großer Verrat. Damit ist der Anfang getan und die Spirale dreht sich schneller. Da werden Fotos Fliegern zugeordnet und Geschichten aus Rana eingebracht. Am Ende geht ein Drachenflieger ins Gefängnis. Erst als das „Opfer“ die Stasiakten liest, kommt die Wahrheit ans Licht.

Horst Barthelmes – News zum Windenschlepp

Video-Fernübertragung

Ausgang nahm die Video-Fernübertragung in einem Fluggelände in Thüringen. Hier verlief die Schleppstrecke über einen Hügel, so dass der Startvorgang nicht gesehen werden konnte. In Fluggeländen mit langen Schleppstrecken (über 1000m) und unübersichtlichem Gelände steigt die Gefahr von Kavaliertarts, Sackflügen und Lockouts. Die bisher auf einigen Fluggeländen getestete Video-Fernübertragung lässt den Startplatz nun in handelbare Nähe rücken und bietet sich als Lösung für den sicheren Windenschlepp an.

Aufbau am Startplatz: Stativ mit Kamera, Sender, kleiner Monitor zum besseren Einstellen der Kamera, Akku und Sende-Antenne zur Funkübertragung. W-Lan wurde als günstige Alternative bei hoher Qualität angedacht, aber die Nachteile sprachen gegen einen Einsatz. Es wird eine feste IP Adresse benötigt und setzt die Übertragung einmal aus, friert das letzte Bild ein. Das ist nicht zu akzeptieren. Bevorzugt wird die Analog-Videoübertragung.

An der Winde: Monitor mit Blendschutz in Augenhöhe, mit zeitgleich übertragenem Bild vom Startplatz, Antenne zum Empfang.



Umlenkrolle zur Ausbildung der Windenfahrer.

Sinn und Zweck der Umlenkrolle ist es, den Start des Piloten an der Winde „hautnah“ zu erleben. Damit kann der Windenfahrer das eigene Handeln dem Startvorgang besser anpassen und die optimale Dosierung der Zugkraft für den Sicherheitsstart Gleitschirme und Drachen erlernen. Die Winde steht neben dem Startplatz, die Umlenkrolle am Ende der Schleppstrecke. Stabilisiert und beschwert wird die Umlenkrolle durch Bodenanker und mit dem Vorderrad eines Autos, das gleichzeitig über die Batterie den Strom (12 Volt) für die Sendeantenne liefert. Die Umlenkrolle wird komplett von der Winde gesteuert. Die Kappvorrichtung der Umlenkrolle ist über Fernsteuerung jederzeit von der Winde auslösbar. Der Seilwinkelfühler gibt, bei Erreichen des 60 Grad Winkels, ein Signal an die Winde. Der Windenführer lässt den Zug nach und der Pilot klinkt. Das Seil hat doppelte Länge und ist kaum der Bodenreibung ausgesetzt. Langzeit-Erprobung besteht noch nicht, aber die ersten Erfahrungen sind positiv.

Wahl der Delegierten für die DHV Jahreshauptversammlung

15 Kandidaten haben sich als Delegierte zur Verfügung gestellt, 13 waren zu wählen. Von unserem Verein sind dabei: Sigi Prietz, Claus Gerhard, Christoph Budee, Katharina Dressel (26.11.11 in Bamberg)



Chris Geist – Sicherheitstraining

Gleitschirmfliegen mit Sicherheit

Wie sich die Flugtechnik verbessern lässt? „Einfach dran bleiben und weiter lernen“. Sicherheitstrainings, Reisen, Start- und Landetrainings sind gute Möglichkeiten um in Übung zu bleiben und Sicherheit zu gewinnen. Gerade A-Schein Piloten werden mit plötzlichen Reaktionen schnell überfordert. „Ein aggressives Reagieren des Schirms verlangt aggressives Reagieren des Piloten.“ Lernen kann man das am besten beim Sicherheitstraining.

Regionalversammlung Ost

9. Oktober 2011; „Ratskeller“ im Rathaus Charlottenburg Berlin

Das Leistungsdenken ist unter deutschen Piloten stark ausgeprägt und verleitet dazu, Ausrüstung einer höheren Klasse/Eingruppierung zu wählen, die den Piloten eigentlich überfordert. Lieber einen Schritt zurückgehen und sicher in der Luft agieren.

Schirme: Den Schirm nicht an der Gewichtsuntergrenze fliegen. Ein Gleitschirm wird sich bei unterschiedlichen Wetter- und Klimaverhältnissen wie zwei unterschiedliche Schirme verhalten.

Das Gurtzeug sollte vor allem für Hobbypiloten in aufrechter Sitzposition gewählt werden. Liegegurtzeuge bringen Sicherheitsnachteile, über die man sich im Klaren sein muss. In liegender Position sind z. B. große Klapper schwieriger zu korrigieren und die Gefahr der Verdrehung ist durch die Hebelwirkung groß.

Rettungsschirm: Die Verbindungsleine Retter/Auslösegriff darf nicht zu lang sein, da gezieltes Werfen sonst nicht möglich ist. Gerade kleine Piloten sollten danach ihren Retter/Gurtzeug auswählen.

Chris Geitz – Steuerbare Rettung oder Rundkappe?

Rundkappe

Vorteile: Einfache Handhabe, preisgünstig, keine Einweisung nötig

Nachteile: Längere Öffnungszeit, höhere Sinkwerte und Pendelwirkung, Rundkappe oft zu klein

Steuerbare Rogallo-Schirme

Vorteile: geringere Sinkwerte, Vorwärtsfahrt bis 20 km/h, Lenkstabiler, schnelle Öffnung, weniger Pendelgefahr

Nachteile: längeres Packen, Einweisung notwendig, Trennen vom Hauptschirm (Quickout Karabiner bei nicht vorgebremsen Rogallos), Eintwisten (durch Wegschleudern oder falsches Packen), Preis deutlich höher

Karl Slezak – Unfallstatistik und Sicherheit (Referat: Sicherheit und Ausbildung)

2011 war im Hinblick auf Unfälle ein schlechtes Jahr. Es gab deutliche mehr Todesfälle (11) als die Jahre davor.

Drachen: Die technischen Probleme die zu Tucks führten oder zu Gerätebruch sind weitgehend behoben. Beim Windschlepp ist nach wie vor großes Unfallpotential vorhanden. Allein 4 Lockouts, die tödlich ausgingen.

Gleitschirm: Gefahrenpotential beim Spiralen und Gefahr des Aufpendelns am Retter. Man sollte Retter mit 30 kg über der eigenen Gewichtsklasse auswählen, um genügend Sicherheit zu haben. Die Ursachen für Unfälle sind breit gestreut: Einklapper, Hindernisberührung, medizinischer Ausfall, Checkfehler. Das größte Problem früher wie heute ist nach wie vor die Selbstüberschätzung und die damit verbundene zu anspruchsvolle Auswahl der Ausrüstung.

Die Verantwortung und der Auftrag des Startleiters soll wieder stärker in den Focus rücken. Ein klares Nein, wenn kein Retter, kein Protektor oder andere gravierende Auffälligkeiten der Ausrüstung vorhanden sind. Wir müssen den Mut aufbringen, womöglich auch gegen die Ansicht des Piloten den Schlepp zu untersagen. Oft genug gehen Flüge nur glücklich aus, weil Fortuna ein Auge darauf hatte. Der DHV führte eine Befragung der Fluglehrer zu psycholog. Ursachen durch, die ihrer Meinung nach zu kritischen Situationen führten. Zur Auswahl standen z. B. Gruppenzwang, Imponiergehabe oder Druck. Am häufigsten wurde der Regelbruch genannt.

Wahl des Regionalbeirats und Personalien DHV

2 Wahlperioden jeweils 2 Jahre lang hat sich Dieter Münchmeyer als Regionalbeirat Ost bei den Sitzungen der DHV-Kommission für unsere Region eingesetzt. Ein starkes Sprachrohr für die Region Ost ist bei Sitzungen in Gmund wichtig, da wir mit 2000 Piloten der Region Ost bei 30.000 DHV-Piloten insgesamt, eine recht kleine „Gemeinschaft“ sind. Umso mehr brauchen wir Gehör. Einstimmig wurde Dieter Münchmeyer für die nächste Periode von 2 Jahren gewählt.

Dieter stellt sich auch bei der JHV im November zur Wahl als Technikvorstand.

Nachfolge Horst Barthelmes: Eine Ausschreibung wird erfolgen. Horst begleitet uns aber noch die gesamte Saison 2012. Event. wird es 2 Stellen geben für Ausbildung und Technik, wenn beides sich nicht in einer Person vereinbaren lässt.



Regionalversammlung Ost

9. Oktober 2011; „Ratskeller“ im Rathaus Charlottenburg Berlin

Zur Sicherung der Zulassungs-, Technik-, und Testflugarbeit im Bereich Drachen wird der DHV Christof Kratzner als freien Mitarbeiter weiter beschäftigen. Dazu wurde eine gegenseitige Übereinkunft erzielt: Christof steht dem DHV weiterhin im Bereich Gerätezulassungen und Technik zur Verfügung, der DHV garantiert ihm die exklusive Arbeitsmöglichkeit in diesem Bereich bzw. ein gewisses Mindest-Arbeitsaufkommen.

Björn Klaasen – Aufstiegshilfen, Geländedatenbank und News (Fluggeländereferent)

Beim DHV sind 1200 Fluggelände zugelassen. Seit diesem Jahr greift das neue Naturschutzgesetz mit strengeren artenschutzrechtlichen Bestimmungen.

E-Aufstiegshilfen

E-Lift für HG:

Das Erprobungsprogramm läuft seit 2 Jahren. Der Antrag zur Zulassung als motorloser Flugbetrieb ist beim Verkehrsministerium eingereicht. Begründen lässt sich der motorlose Flugbetrieb mit einer kurzen Laufzeit des Propellers (ca. 10 min) und der Funktion als reine Aufstiegshilfe. Die Lärmgrenze liegt unter 50 dBA. Das entspricht Waschmaschinen-Lautstärke. E-Aufstiegshilfen sollen auf allen, beim DHV zugelassenen Geländen möglich sein. Die geforderte Ausbildung wird eine Einweisung für die E-Aufstiegshilfe sein, mit ca. 20 Flügen unter Fluglehreraufsicht.

E-Aufstieg Gleitschirm

Momentan sind zwei Systeme in Erprobung. Bei beiden ist der Propeller einklappbar. Der E-Lift von Swing mit virtuellem Käfig. Sensoren prüfen, ob die Leinen richtig stehen, erst dann startet der Propeller. Der E-Lift von Skywalk kommt ohne virtuellen Käfig aus, da der Propeller weiter unten angebracht ist.

News aus dem Bereich

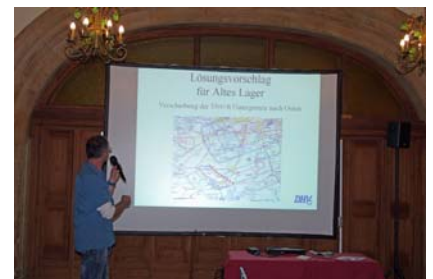
Die Geländedatenbank des DHV wurde erneuert. Im Sommer gab es daraufhin 27.000 Zugriffe, Länder wie z. B. Monaco sind jetzt darin aufgeführt. Luftaufsichtsveranstaltung 2011/2012; Luftaufsichtbeauftragte sind Beauftragte des DHV. Luftraumseminare werden vom DHV angeboten, bei Interesse nachfragen

Die Deutsche Flugsicherung DFS schlägt dem Bundesverkehrsministerium BMV die Luftraumplanung vor. Welche Möglichkeiten der DHV dabei hat? Zumindest Gehör und Gesprächsrahmen, denn 2x im Jahr gibt es gemeinsame Treffen auf denen DHV-Anliegen formuliert werden können.

Regionale Themen – Luftraum Altes Lager, German Flatlands 2012

Luftraum Altes Lager

Im Juli 2012 wird der Flughafen Schönefeld eröffnet. Die in der Planung zum Luftraum aufgeführten Einschränkungen südlich über das Alte Lager hinaus und die Ausdehnung der Ost-West Achse wird den Flugsport Berlin-Brandenburg massiv einschränken. Das betrifft nicht nur uns Gleitschirm- und Drachenflieger, sondern auch den Segel- und Motorflugsport. Die Deckelung auf 5500 Fuß (1700m) an unserem Platz und nach NO sowie auf 3500 Fuß nach NW würde das Streckenfliegen fast unmöglich machen und dem Schleppzentrum Altes Lager ein Stück Bedeutung nehmen. In Zusammenarbeit mit unserem Verein wurden Lösungsvorschläge vom DHV bei der DFS eingereicht: Verschiebung der Untergrenze nach Osten, Erhalt FL 75 bis Kloster Zinna Argumente dafür: Fixe Lösung um die Lotsen zu entlasten, Erhaltung der Infrastruktur für Drachen- und Gleitschirmflüge, Einfacher Flugbetrieb ohne Funkzwang, Spritverbrauch/Lärm



German Flatlands Altes Lager

Die German Flatlands Gleitschirm finden 2012 nach Abstimmung (35 zu 19 Stimmen) in Cottbus statt. German Flatlands Drachen werden 2012 wie gehabt in Altes Lager ausgerichtet.

Ort der nächsten Regionalversammlung ist Jena.