Vereinsinfo März 2009

Hallo liebe Vorstandsmitglieder,

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

Aus aktuellem Anlass ein dringender Hinweis zu Flugbeschränkungen für den Zeitraum des NATO-Gipfels: Absolutes Flugverbot vom 01. bis 04. April 2009

Wir hatten schon im letzten Rundschreiben über den NATO-Gipfel und das Flugverbot für VFR Flüge berichtet. ***Es gilt für viele Fluggebiete ein grundsätzliches Flugverbot für VFR Flieger, also auch für Gleitschirme und Drachen, vom 01. April 2009, 06:00 bis 04. April 2009, 22:00.***
Grund ist unter anderem die Anwesenheit von US-Präsident Obama. Leider wurde die Flugverbotszone erheblich ausgeweitet. Sie umfasst nicht nur die Gebiete Baden-Baden und Strasbourg, sondern den gesamten Rheingraben zwischen Freiburg und Speyer mit einer enormen seitlichen Ausdehnung bis vor die Tore von Stuttgart und Teile des Pfälzer Waldes. Betroffen sind beispielsweise die Fluggebiete der Südpfälzer Gleitschirmflieger, des Gleitschirmclub Kraichtal, des Drachenflugclub Loffenau, des GSV Baden, der Oppenauer Gleitschirmflieger, der Elztalflieger, des DFC Südschwarzwald und vieler weiterer Vereine. Die Polizei und der Bundesgrenzschutz werden das Flugverbot zum Teil mit Hubschraubern und Bodenpersonal überwachen und mit Sicherheit hart durchgreifen. Wir empfehlen dringend auf den Startplätzen entsprechende Hinweistafeln anzubringen und die Piloten im Umfeld zu informieren.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist für die erforderlichen luftrechtlichen Maßnahmen während des NATO-Gipfels zuständig. In einer Mitteilung vom 6. März weist die Luftfahrtbehörde darauf hin, dass: "....
2. Die Platzhalter/Geländehalter sind aufgrund ihrer Organisationsverantwortung verantwortlich dafür, dass auf den ihnen unterstellten Flugplätzen/Geländen keine Starts und Landungen sowie Aufstiege während der Aktivierung durchgeführt werden bzw. werden können (ausgenommen Modellflugzeuge im Beschränkungsgebiet „Rheingraben“ bis 150 m über Grund). Hierzu haben sie alle Maßnahmen zu treffen, um Starts bzw. Landungen zu verhindern. Neben Informationen über Art und Zeit der Beschränkungen an die Piloten und Flugzeughalter bzw. Platz-/Geländebenutzer (persönlich oder/und durch Aushang auf dem Flugbetriebsgelände) sind gegebenenfalls auch Maßnahmen zu treffen, die solche Handlungen körperlich unterbinden (z.B. Sperrung der Pisten durch Barrieren, Anforderung polizeilicher Unterstützung).
3. Wir weisen zusätzlich ausdrücklich auf die persönliche Pflicht eines jeden Luftfahrzeugführers hin, sich gem. § 3a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) bei der Vorbereitung eines Fluges/Aufstieges mit allen Unterlagen und Informationen vertraut zu machen, die für

die sichere Durchführung des Fluges erforderlich sind. Hierzu gehören in dem hier vorliegenden Fall auch die Einholung von NOTAM über die mögliche Aktivierung /Deaktivierung der vorgesehenen Beschränkungsgebiete.
... Wir müssen außerdem darauf hinweisen, dass Zuwiderhandlungen gegen die angeordneten Flugbeschränkungen nach § 62 Luftverkehrsgesetz strafrechtlich zu verfolgen sind. ..."

Hier der Link zu detaillierten Informationen zu den Beschränkungen und Karten, damit ihr eure Flüge entsprechend planen könnt.
Bei den angegebenen Zeiten handelt es sich um UTC-Zeiten (UTC + 2 Std. = Ortszeit z.B. 16:00 UTC = 18:00 Uhr MESZ). Bitte beachtet, dass sich die Karten mit den Beschränkungsgebieten am Schluss der AIP auf den Seiten 6 und 7 befinden.
Kurzfristige Änderungen sind möglich. Die DFS hat eine Webseite mit Informationen und Karten eingerichtet. Die Informationen werden kontinuierlich aktualisiert. Zu den bereits veröffentlichten AIP VFR Supplements sowie den NFLs wird ein weiteres AIC IFR publiziert werden. Hier gehts zu den Seiten der DFS.

Für Rückfragen steht das Referat Flugbetrieb mit Bettina Mensing und Björn Klaassen unter gelaende@dhv.de zur Verfügung. Detaillierte Infos mit Kartenmaterial findet Ihr unter den Topnews in www.dhv.de .

Unfälle in Gleitschirm- und Drachenwettbewerben

FAI geht auf Forderungen des DHV und des SHV ein

In den letzten Jahren haben sich bei internationalen Gleitschirm- und Drachenwettbewerben fast regelmäßig tödliche Unfälle ereignet, Rettungsschirmöffnungen bei GS-Wettbewerben (allein über 20 bei der letzten GS-WM in Mexiko) sind mittlerweile zur Normalität geworden. Der DHV bemüht sich schon seit langem um eine Verbesserung des internationalen Sicherheitsstandards und hat sich dabei wegen seiner nationalen Alleingänge oft dem Vorwurf der Insellösung ausgesetzt.
Nun mehren sich auch in den Reihen der Wettkampfpiloten die Stimmen, dass jetzt endlich etwas passieren muss, um dieser fatalen Entwicklung entgegen zu wirken.

Mark Hayman (britischer Teilnehmer GS-WM Mexiko):
"Wie bei den meisten Paragliding-Events gab es überdurchschnittlich viele Rettungsschirm-Öffnungen, Abstürze, Helikopter-Rettungseinsätze, Schwerverletzte und, unglücklicherweise, einen Toten. Erst gestern musste mein Teamkollege Kirsty landen, um sich um einen schwerverletzten ....Piloten zu kümmern, der gecrasht hatte, nicht während dem Race, sondern kurz vor der Landung in niedriger Höhe, als sein Gleiter einklappte und einen nichtbehebbaren Verhänger produzierte. Der Himmel war derart voll von Rettungshubschraubern, die hin und her schwirrten, um hinter uns aufzuräumen, dass der Task gecancelt werden musste."

Ewa Wisnierska (Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft in Mexiko):
".. ich habe noch bei keinem Wettbewerb so viele Verhänger wie in Mexiko gesehen. Der Trend zu noch mehr Streckung und noch weniger Leinen führt sicherlich nicht zur Besserung dieser Problematik. Aber solange die Entscheidung den Piloten überlassen bleibt, bei welchen Flugbedingungen und welche Prototypen ohne Einschränkungen sie fliegen dürfen, solange werden sie, um mit der Konkurrenz mithalten zu können, auf Kosten von Sicherheit zur Leistung greifen."

Torsten Siegel (Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft in Mexiko):
"Die FAI muss als Erstes ihr neues Konzept für Europa- und Weltmeisterschaften überdenken. Der olympische Gedanke ist hier einfach nur gefährlich. Es gibt nun mal Länder, in denen selbst die besten nationalen Piloten viel zu wenig Wettkampferfahrung besitzen, um an einer EM oder WM teilzunehmen. Schaut man sich das Endergebnis aus Mexiko an, dann gibt es etliche Piloten, für die "Ziellinie" ein Fremdwort ist. Diese Piloten gehören nicht auf einen solchen Wettbewerb und haben auch nichts unter einem Wettkampfschirm verloren."

Uli Prinz (Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft in Mexiko):
"Wer hier gefragt ist, ist ganz klar die FAI: Diese müsste mindestens 3 Dinge beschließen:
- Pflicht für Helme mit einer echten Schutzwirkung (sehr viele Piloten fliegen tatsächlich nur mit einer reinen Plastikschale ohne jedwede Dämpfung, so auch der hier Verunfallte, der Kopfverletzungen aufwies, bei deren Beschreibung mir übel wurde).
- Pflicht für Protektoren mit einer echten Schutzwirkung. Manche (non-Güsi) GZ haben zwar einen Protektor, der aber dermaßen offensichtlich falsch platziert ist, dass er nichts bringt. Der Unterschied zw. 12 und 17cm Protektor? Doppelte G-Kräfte auf die Wirbelsäule!
- Einen minimalen EN-Competition Standard als Pflicht für Schirme: Test wird hierbei vom Hersteller (!) durchgeführt mit deren Testpiloten und deren Videodoku.

Für Ulis Forderungen, die auch der Beschlusslage des DHV-Vorstands entsprechen, hat sich der DHV bei der FAI/CIVL-Jahrestagung in Hall/Österreich (18.-22.2.09) energisch eingesetzt. Der DHV war dort vertreten durch den Delegierten Klaus Tänzler (DHV-Geschäftsführer) sowie im Gleitschirmbereich von Teamchef Harry Buntz und Ligachef Dr. Dietrich Münchmeyer. Die Vorschläge des DHV und die nahezu gleichlautenden Forderungen des SHV wurden aufgegriffen. Endlich soll eine durchgreifende Verbesserung des Sicherheitsstandards in Angriff genommen werden. Frühere Sicherheitsinitiativen des DHV waren in der FAI/CIVL oft gescheitert, da dort das Prinzip "one country, one vote" gilt. Bei Abstimmungen hat der DHV als mitgliederstärkster Hängegleiterverband der Welt soviel Gewicht wie z.B. San Marino. Bis dato hatte die Mehrheitsmeinung der CIVL den über allen anderen Erwägungen stehenden Freiheitsgedanken gepflegt.
Künftig dürfen bei FAI-Wettkämpfen (GS und HG) nur geprüfte Helme zum Einsatz kommen und beim Gleitschirmfliegen wird die Protektorenpflicht eingeführt. In einer Arbeitsgruppe, der Harry Buntz angehört, werden die künftigen FAI-Mindestanforderungen an Protektoren festgelegt, für Helme wird voraussichtlich die Europäische Norm für Drachenflug- und Gleitschirmhelme als Mindeststandard gelten. Mit der besonders wichtigen Frage, welche Mindeststandards künftig für Gleitschirme gelten sollen, wird sich die Arbeitsgruppe ebenfalls befassen.

Auch die Forderung des Schweizer Teamchefs Martin Scheel, dass künftig nur die zwei besten Piloten eines Teams pro Durchgang für die Teamwertung punkten, wurde akzeptiert. Harry Buntz: "Bei der WM in Mexiko haben nur die drei Piloten gepunktet, die der Teamchef vor Wettbewerbsbeginn festgelegt hatte. Dadurch war der Druck vor allem in einer starken Nation wie der Schweiz groß, immer Leistung zeigen zu müssen und das Gerät immer wieder zum Fliegen bringen zu wollen, anstelle den Retter zu werfen."

Im Drachenflugbereich unterstützten der Experte Christof Kratzner, die Teamchefin Regina Glas und Dr. Dietrich Münchmeyer Klaus Tänzler darin, FAI-Mindestanforderungen für Wettkampfgeräte zusetzen. Dies war auch im Sinne des amtierenden Deutschen Drachenflugmeisters Roland Wöhrle: " Ich freue mich, wenn künftig alle Teilnehmer mit "gleicher Sicherheit" fliegen."
Während der DHV bei früheren Anläufen allein auf weiter Flur stand, kam diesmal starke Unterstützung von den Delegierten der Schweiz und Norwegen. Endlich wird nun die CIVL zusätzlich zu anderen getroffenen Sicherheitsmaßnahmen auch gegen das lebensgefährliche Herunterdrehen der Schränkungsanschläge der Drachenflügel Sanktionen verhängen. Der DHV geht seit 2 Jahren bei seiner German Open gegen das Herunterdrehen

der Schränkungsanschläge vor. Die FAI hatte bei der EM in Greifenburg zwar die Schränkungsanschläge überprüft, aber keine Sanktionen verhängt. Mit der Folge, dass viele Spitzenpiloten mit den lebensgefährlichen Einstellungen weiterflogen. Ein Schweizer Pilot kam aus diesem Grund ums Leben.

Im FAI/CIVL Plenum wurde nun einstimmig bei einer Enthaltung beschlossen, dass bei der WM 09 in Laragne das Fliegen mit zu niedrigen Schränkungsanschläge unterbunden wird. Die Einzelheiten arbeitet eine CIVL-Arbeitsgruppe unter Leitung von Dennis Pagen aus. Klaus Tänzler gehört der Arbeitsgruppe an und wird von Christof Kratzner fachlich unterstützt.

Um sicherzustellen, dass all diese richtigen Ansätze nicht in den FAI/CIVL-Arbeitsgruppen versanden, hat sich kurz nach der FAI/CIVL Jahrestagung der DHV-Vorsitzende Charlie Jöst im Kreis der Präsidenten der Europäischen Verbände erfolgreich dafür eingesetzt, dass die EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union) mit großem Nachdruck auf eine schnelle Umsetzung der Erhöhung des Sicherheitsstandards drängen wird.

Acrofliegen

Im Rahmen der DHV-JHV 2008 wurde ein Antrag bezüglich der Legalisierung des Acrofliegens in Deutschland von Felix Merk und Armin Spinar gestellt und von den Delegierten als Beschluss angenommen:
„Legalisierung des Acrofliegens.“
Hiermit wird die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beantragt mit dem Ziel, eine Änderungen der derzeitigen Verordnungslage (Luftverkehrsordnung (LuftVO)) herbeizuführen, um das aktuell geltende Verbot von Kunstflügen mit Gleitschirmen aufzuheben.
Folgende Punkte sind zu bearbeiten:
Entwicklung eines umfassenden Konzepts, das die Bereiche Ausbildung, Gerätezulassung, Versicherung und Gelände berücksichtigt und aufeinander abstimmt. Dabei werden die Ergebnisse der Akro-Arbeitsgruppe 2002 berücksichtigt und weiterentwickelt.
Ausarbeitung der Strategie mit den höchsten Realisierungschancen zur Umsetzung des Konzepts. Prüfen, ob ein technisch versierter Lobbyist bessere Verhandlungschancen beim BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) hat und in Zusammenarbeit mit diesem einen gangbaren Lösungsansatz erarbeiten.

Am 19.2.09 traf sich die Arbeitsgruppe (AG) Acro Meeting in Sauerlach mit fachlich kompetenten Teilnehmern:

Ralf Reiter, Österreich, (Flugschule Airsthetik, Fluglehrer, Sicherheitstrainer, Acrotrainer), **Christof Kratzner,** (DHV-Technikreferat), **Hannes Weininger,** (DHV-Technikreferat), **Anna Rehrl**, Österreich, (Flugschule Aufwind, Vertreterin der österreichischen Flugschulen), **Michael Nesler**, Italien, (Professional Paragliding Team, Fluglehrer, Sicherheitstrainer, Acrotrainer, Beauftragter des ital. Pilotenverbandes FIVL für Acro), **Gudrun Öchsl**, Italien, (Professional Paragliding Team, Acropilotin), **Felix Merk,** Deutschland, (Gleitschirmpilot, Initiator des Antrags auf der JHV), **Alexander Meschuh**, Österreich, (Fluglehrer, Acrotrainer, Testpilot), **Chris Geist**, Deutschland, (Flugschule Paragliding Academy, Fluglehrer, Sicherheitstrainer, Acrotrainer, Testpilot), **Stefan Hodek**, Deutschland, (Fluglehrer, Sicherheitstrainer, Acrotrainer), **Karl Slezak**, (DHV-Sicherheit/Ausbildung) und **Armin Spinar**, Deutschland, (Gleitschirmpilot, Initiator des Antrags auf der JHV)

Im Vorfeld hatte es seitens des DHV eine Voranfrage beim BMVBS/LBA gegeben, das Kunstflugverbot aus der LuftVO herauszunehmen. Dies wurde kategorisch abgelehnt.

Folgende Ergebnisse konnten einstimmig erarbeitet werden:

- Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Kunstflugdefinition in der FBO wie folgt zu ändern: Manöver mit einer Neigung um Quer- oder Längsachse **von mehr als 135° sind Kunstflug**. Manöver unterhalb dieser Grenze werden ab sofort im offiziellen Sprachgebrauch des DHV als „Acro“ bezeichnet.
- Eine Kunstfluglizenz wird vorerst als nicht erforderlich erachtet.
- Die AG hält Seriengeräte für das Acrofliegen grundsätzlich für geeignet. Es sollte jedoch auf die erhöhten Belastungen hingewiesen und Nachprüfungen in kürzeren Abständen empfohlen werden.
- Acroschirme ohne Musterprüfung: Die AG schlägt eine Regelung analog zur Breitenerprobung vor; Qualifikation des Piloten durch Bestätigung eines absolvierten Acrotrainings. Es sollte überlegt werden, ob eine „Acro-Klasse“ in die EN 926-1 und 926-2 adaptiert werden kann.
- Die AG empfiehlt, wo erforderlich und möglich, die Einrichtung von Acro-Korridoren wie am Brauneck, Acromanöver sollen spätestens 150 m GND beendet werden. **Die Regulierung innerhalb der Fluggebiete wird den Geländehaltern übertragen.**
- Die Arbeitsgruppe empfiehlt mit Einführung der neuen Kunstflugdefinition eine umfangreiche Informationskampagne im DHV-Info/DHV-Website, in der Fachpresse und durch Referenten bei Vereinen und in den Fluggeländen vor Ort zu führen.
- Von Seiten des DHV soll langfristig daran gearbeitet werden, den Kunstflug-paragraphen für Luftsportgeräte in der LuftVO zu streichen.
- Es wird ein „Acro-Training“ als Fortführung des Sicherheitstrainings geben. Im Einzelnen werden die Vorraussetzungen festgelegt, die ein Lehrer aufweisen muss, um als „Acro-Trainer“ anerkannt zu werden.
- Acrotraining für Drachen: Ausarbeitung der Voraussetzungen durch eine HG-Arbeitsgruppe.

Mit einer Änderung der FBO können zukünftig mehr als 90% aller Acro-Figuren legal geflogen werden. Diese Änderung der FBO erlaubt eine zeitnahe und praktikable Reaktion auf den Wunsch der Piloten nach legalem Acrofliegen. Eine Änderung der LuftVO mit einer völligen Aufhebung des Kunstflugverbotes ist nach derzeitigem Sachstand nicht möglich. Ohne zusätzliche Scheine und spezielle Musterprüfungen gibt es außerdem keine vermehrten bürokratischen Hürden. Interessierten Piloten wird die Möglichkeit geboten werden, nötige Fertigkeiten in Acro-Trainings zu erlernen. Außerdem wird zum Thema Acrofliegen mehr in den DHV-Medien informiert. Die Piloten sollen dadurch auch für die damit verbundenen Risiken sensibilisiert werden.

Eine Änderung der FBO, der Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel wird vorbereitet. Geändert soll werden in Abschnitt 1, Allgemeine Regeln, Punkt 6, Kunstflug.
Die bisherige Formulierung lautet: „Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 90 Grad um die Quer- oder Längsachse sind Kunstflug.“
Sie soll ersetzt werden durch: „Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse sind Kunstflug.“

DHV Technik - Forschung Flugtest von Peter Wild

Ein aktuelles Forschungsprojekt der DHV-Technik ist die Entwicklung eines Datenloggers für Flugtests, der die genauen Bewegungen der Testpiloten und der Schirmkappe aufzeichnet. In vergangenen Versuchen mit Hochgeschwindigkeits-Kameraaufnahmen und GPS-Aufzeichnungen haben wir gezeigt, dass eine genaue Erfassung der Pilotenposition möglich ist, wenn mindestens ein 10 Hz-Aufnahmefrequenz verwendet wird. Es hat sich allerdings herausgestellt, dass eine reine GPS Lösung zu teuer und unhandlich für den täglichen Testbetrieb ist. Alternativ ist eine Lösung in der Entwicklung, die Trägheits-Gyroskope verwendet. Drei Gyroskope in einem Gerät in der Schirmkappe werden entsprechend den x-y-z- Achsen montiert und zeichnen die Bewegungen in diesen Achsen auf. In einem Pilotengerät sind zusätzlich ein GPS und ein Barometer integriert. Die Aufnahmefrequenzen sind auf 20 Hz festgelegt, was beim normalen Flug eine Positionsaufzeichnung alle 4 cm bedeutet.
Das Pilotengerät hat die Größe eines Mobiltelefones und enthält zusätzlich einen Funksender. Das Schirmgerät ist etwa Streichholzschachtel groß und wird an einer Rippe am Schirm befestigt. Per Funk werden die zwei Geräte für synchronisierte Aufnahmen eingeschaltet.

Nach der Landung können die Daten vom Speicherchip ausgelesen und mit Hilfe eines Auswerteprogramms angezeigt werden. Eines der nützlichsten Features dieser Auswertesoftware ist die Generierung von Video-Overlays aus den Daten. Hier ist es dann möglich, eine Überblendung der Logger-Auswertung gleichzeitig mit der Videoaufzeichnung eines Fluges anzuzeigen, siehe Videobeispiel unter diesem Link auf DHV-TV.

Typischerweise wird eine visuelle Video-Kontrolle der Flugfigur gemacht und dann über eine relevante Zeitspanne der Loggerwert dazu notiert, um z.B. die maximale Sinkgeschwindigkeit in einer Steilspirale oder den maximalen Vorschießwinkel nach einem Klapper festzuhalten.
Zusätzlich zur Messwerte-Speicherung können die Geräte verwendet werden, um Pilotenfehler beim Einleiten- und Erfliegen verschiedener Testflugmanöver zu reduzieren. Oberstes Ziel ist es, durch die zusätzliche Vergleichsmethoden von Loggerdaten die Testflugqualität zu erhöhen. Testpiloten-Meinungen sind nach wie vor sehr wichtig, um einen Schirm zu bewerten. Mit einem Datenlogger bekommen die Testpiloten ein zusätzliches Werkzeug, um diese Bewertung qualitativ besser machen zu können.

Nachsendeantrag und DHV-Info

Da sich in letzter Zeit die Beschwerden über nicht erhaltene DHV-Infos weiter häufen, hier noch einmal eine Klarstellung zum Infoversand. Pressesendungen (z.B. Kunden- oder Mitarbeiterzeitschriften) sind von einem Nachsendeantrag ausgenommen – so auch das DHV-Info.
Deshalb bitte frühzeitig dem DHV die Adressänderung mitteilen. Z.B. über das Mitgliederportal auf der DHV-Homepage, per Mail an dhv@dhv.de oder über Telefon: 08022/9675-0.

Startplatzpflege und Startplatzsanierungen

Je nach Intensität des Flugbetriebs verändert sich auf Startplätzen die Vegetation bis hin zu Erosionserscheinungen. Viele Vereine haben ausgezeichnete Lösungen gefunden, wenn die Belastung auf Startplätzen zu hoch wird. Im Schwarzwald kamen bereits mehrmals einfache und günstige Dachlattenkonstruktionen als Unterbau zum Einsatz. Im alpinen Bereich bewährten sich Gummimatten mit großem Lochanteil. Dadurch ist dauerhaft Vegetation, Rutschfestigkeit und ein komfortabler Auslege- und Anlaufbereich gesichert. Habt Ihr in Eurem Verein Erfahrungen mit Startplatzsanierungen? Bitte meldet Euch beim Referat Flugbetrieb unter gelaende@dhv.de .Wir stellen die Informationen zusammen, damit andere interessierte Geländehalter davon profitieren können.

Herzliche Grüsse

Richard Brandl
DHV-Geschäftsstelle

E-Mail: vereinsinfo@dhv.de

Hier noch die URL's zu den Links im Text:

Luftraumschutzmaßnahmen Nato-Gipfel:
http://www.bwlv.de/uploads/media/AIP_SUP_VFR__5__09__NATO-Gipfel_.pdf
DFS-Seite mit Informationen zum Nato-Gipfel:
http://www.dfs.de/dfs/internet_2008/module/pilots_and_operations/deutsch/pilots_and_operations/news/luftraum/luftraumschutzmassnahmen_zum_nato_gipfel_vom_1apr_bis_zum_4_apr_2009/index.html
DHV-Technik Forschung Flugtests:
http://www.dhv.de/typo/DHV_Technik_-_Forsch.5342.0.html