

Protokoll der 102. Kommissionssitzung des DHV

Am 22. Juni 2013 in Bamberg im Welcome Kongress Hotel

Sitzungsbeginn: 10.20 Uhr, Sitzungsende 16.30 Uhr

Anwesend:

Dr. Dirk Aue (Finanzvorstand), Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Richard Brandl (Protokollführer, Fachbereich Öffentlichkeitsarbeit), Peter Cröniger (Vorstand Ausbildung), Eberhard Dengler (Regionalbeirat Nord), Frank Herr (Stv. Vorsitzender), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Uwe Krenz (Regionalbeirat Ost), Dr. Dietrich Münchmeyer (Vorstand Technik), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit), Eckhart Schröter (Verbandsarzt), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Fachbereich Technik).

Entschuldigt: Bernd Böing (Regionalbeirat Mitte), Yvonne Dathe (Vorstand Sport).

Gast ab 10.15 Uhr: Ärztin, Kollegin Eckhart Schröter.

Inhalt	TOP	Seite
Begrüßung, Protokollführung	1	2
Genehmigung des Protokolls der 101. Kommissions-Sitzung	2	2
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	2
Bericht des Vorsitzenden	4	2
Bericht aus der Geschäftsstelle	5	2
Akkreditierung der DHV-Musterprüfstelle	6	4
Bericht der Regionalbeiräte	7	4
Stroboskoplampen, Antrag Piotr Adams	8	5
Regelung für Flugschulgelände	9	5
Zeitraum zwischen Theorieprüfung bis Praxisprüfung	10	5
Kreditkarten für Verbände	11	6
Motorschirm Musterprüfung	12	6
Zusammenarbeit mit Prüfstellen	13	6
Regelung für Geländegutachter	14	7
DHV Sicherheitstest-Standards	15	7
Verlängerung der Lizenz für Pilotenprüfer, Antrag Rudl Bürger	16	7
Übungsleiter, Antrag Eberhard Dengler	17	8
Termin der nächsten Sitzung	18	8

1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 102. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

2. Protokoll der 101. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 101. Kommissionssitzung wird genehmigt.

3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

Beschluss der 100. Kommissionssitzung TOP 16 „Gleitsegel Ausbildungstauglichkeit“ ist noch auszuführen.

Der Beschluss zu Punkt 12. der 101. Kommissionssitzung „Erprobungsprogramm HG-Ausbildung“ wird aufgehoben, weil der erforderliche Versicherungsschutz nicht zustande kam.

4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst

Charlie Jöst berichtet über

- seinen Besuch der Trauerfeier für Guido Gehrman. Der ehemalige Drachenflugweltmeister ist beim Fliegen eines Mini-Jets im Anschluss an eine Red Bull Show tödlich verunglückt.
- die IGDL-Sitzung (Interessengemeinschaft Deutscher Luftsportverbände) in Friedrichshafen und den anschließenden Messebesuch. Der Elektro-Antrieb scheint sich weiter im Aufwind zu befinden.
- ein Treffen zwischen den Verbänden SHV und DHV auf Präsidenten- und Geschäftsführerebene in Heidelberg. Der E-Aufstieg ist in der Schweiz noch nicht legalisiert, das BAZL steht dem zwar aufgeschlossen gegenüber, aber die politische Ebene muss noch zustimmen. Das Drachenfliegen ist auch in der Schweiz rückläufig, Belegungsmöglichkeiten wurden diskutiert. Der DHV bedankte sich, dass inzwischen in der Schweiz auch deutschen Piloten das nichtgewerbliche Passagierfliegen gestattet wird.
- ein Treffen zwischen DAeC-Vorstand und den Bundeskommissionen in Braunschweig an dem auch Dirk Aue teilnahm. Der DAeC-Beitrag soll stabil gehalten werden, es wurde besprochen, welche organisatorischen Maßnahmen dafür erforderlich sind.

5. Bericht aus der Geschäftsstelle

Björn Klaassen berichtet über einen Vorfall zwischen einer Verkehrsmaschine und einem Gleitschirm im deutschen Luftraum (Anflug auf Zürich – Luftraum C). Dabei kam es zur Annäherung einer im Landeanflug befindlichen SWISS und einem Gleitschirm im Abstand von ca. 100 m in einer Flughöhe von 6.800 ft MSL im Luftraum C. Der Gleitschirmpilot flog

hierbei ca. 1.300 ft zu hoch. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BfU) untersucht derzeit den Fall als „Schwere Störung“.

Nachtrag: Inzwischen konnte ermittelt werden, dass es sich um einen Piloten aus der Schweiz handelt, der sich auf einem Streckenflug vom Schweizer Jura nach Villingen-Schwenningen befand. Der SHV wurde informiert. Da es schon im Jahr 2012 einen Zwischenfall mit einem Segelflugzeug gab, ist eine weitere Einschränkung des Luftraums (z.B. TMZ) zu befürchten.

Klaus Tänzler berichtet, dass der DHV eine zentrale Gerätedatenbank führt, in der alle nach LTF mustergeprüften Geräte aufgeführt sind. Nur wenn Musterprüfstellen oder Hersteller dem DHV die entsprechenden Musterprüfbescheinigungen vorlegen, werden die Produkte eingetragen. Es ist mehrfach beobachtet worden, dass Hersteller oder Händler ihren Kunden gegenüber wahrheitswidrig behaupten, ein angebotenes Produkt sei bereits mustergeprüft. Daher wird der DHV in seinen Medien verstärkt seinen Mitgliedern raten, stets auf die Vorlage der Musterprüfbescheinigung zu beharren, bzw. im Internet die Gerätedatenbank zu konsultieren.

Klaus Tänzler berichtet über einen aktuellen Gerichtsentscheid, der für die Flugsicherheit und die Arbeit von Musterprüfstellen von besonderer Bedeutung ist. Er zitiert Passagen aus einem unanfechtbaren Beschluss des Niedersächsischen Obergerichtes, in dem die Beschwerde einer Musterprüfstelle gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Braunschweig zurückgewiesen worden ist. Das LBA hatte dieser Musterprüfstelle die Anerkennung als Prüfstelle für Fallschirme, Gleitschirme und Motorschirme entzogen, weil sie in mehreren Fällen Musterprüfbescheinigungen ausgestellt hat, obwohl die Prüfung nicht den Vorgaben der gemäß LuftGerPV anzuwendenden Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge Bauart: Motorschirm und Motorschirmtrike entsprochen hatten. Die Musterprüfstelle zog dagegen erfolglos vor Gericht.

In dem Gerichtsbeschluss wird ausgeführt, dass die vom LBA beanstandeten Vorfälle mit erheblichen Risiken für die Luftsicherheit verbunden sein können. Mit den Pflichten der Prüfstelle nicht zu vereinbaren sei eine Haltung innerer Opposition, aus der heraus das verantwortliche Personal der Prüfstelle an unrichtigen Vorgehensweisen festhält, behördlich geforderte Korrekturen fehlerhafter Prüfbescheinigungen nur formal oder dilatorisch umsetzt und in vorwerfbarer Weise Raum oder Vorwände dafür bietet, dass sich die Hersteller betroffener Baumuster den Rechtswirkungen solcher Korrekturen entziehen könnten. Dabei ist eine Vorwerfbarkeit des Verhaltens des Personals der Prüfstelle bereits dann gegeben, wenn dieses es unterlässt, in unklaren Rechtsfragen unverzüglich die bereits durch Beanstandungen tätig gewordene zuständige Behörde zu Rate zu ziehen, und stattdessen – sei es auch anderweitig rechtskundig beraten – einer eigenen fehlerhaften Rechtsmeinung folgt. Die mangelnde Qualifikation des verantwortlichen Personals einer Prüfstelle kann sich auch – und gerade – daraus ergeben, dass dieses unbelehrbar an unrichtigen, von denjenigen der Behörde abweichenden „rechtlichen Sichtweisen zur Frage des Umfangs der Prüfungen“ festhält. Der DHV begrüßt dieses Urteil, weil es auch deutlich macht, dass die in den Lufttüchtigkeitsanweisungen konkretisierten „günstigen Erwartungen auf eine „gutmütige“ Reaktion auf Einklapper“ erforderlich sind. Das Gericht führt aus: „Lässt sich dies aus Gründen der Konstruktion des Tragwerks nicht oder nicht hinreichend gefahrlos in Flugtests prüfen, kann der in der Prüfung zu führende Nachweis nicht erbracht werden. Eine positive Prüfbescheinigung ist nicht zu erteilen; denn der Inhalt der Lufttüchtigkeitsforderungen darf von der Prüfstelle nicht relativiert werden.“

Karl Slezak stellt eine vom DHV in Auftrag gegebene Software für die Unfalldatenerfassung vor, die der DHV auch den Mitgliedsverbänden der EHPU zur Verfügung stellen wird. Sie steht kurz vor Fertigstellung. Damit soll ein ständig aktueller Überblick über das Unfallgeschehen in Europa gewährleistet werden. Die Erkenntnisse sollen auch den

betroffenen Herstellern zeitnah übermittelt werden. Der Schutz von personenbezogenen Daten wird gewährleistet.

6. Akkreditierung der DHV-Musterprüfstelle

Hannes Weininger berichtet über die Vorbereitungsarbeiten für die Akkreditierung der DHV-Musterprüfstelle. Sie werden von einer QM-Beraterin fachlich betreut. Die Akkreditierung soll bis zum Jahresende erfolgen.

Der Technikvorstand Dr. Dietrich Münchmeyer legt Wert darauf, dass eine Terminfestsetzung für die wesentlichen Arbeitsschritte erfolgt.

Beschluss:

Der Antrag an die DAkkS muss mit allen geforderten Unterlagen bis spätestens 1. September 2013 eingereicht werden. Eine beispielhafte Arbeitsanweisung für mindestens ein Prüfverfahren ist bis zum 3. Juli 2013 zu erledigen. Hannes Weininger ist als Prüfstellen-Leiter für die Einhaltung der Fristen verantwortlich. Die Akkreditierung hat gegenüber allen anderen Arbeiten der Prüfstelle Priorität.

Die Akkreditierung für die Prüfungen für den E-Aufstieg wird wegen des hohen Arbeitsaufwandes zunächst nicht angestrebt. Dies soll aber in 2014 nachgezogen werden.

7. Bericht der Regionalbeiräte

Region Südwest: Klaus Kienzle berichtet, dass der GS-Club Hoch Blauen eine Homepage mit Informationen zur Windanlagen-Problematik erstellt hat. Die Nordschwarzwald-Runde berät über die Konsequenzen, die sich aus dem neuen Nationalpark Nordschwarzwald ergeben. In Oppenau geschah ein tödlicher Gleitschirmunfall wegen Überbremsen. Peter Cröniger erläutert hierzu, dass die Steuerwege beim Gleitschirm früher länger als bei den meisten GS heute waren, die Gefahr des unbeabsichtigten Strömungsabrisses ist gestiegen. Eine Drachenfliegerin kam in Baden-Württemberg ums Leben, weil zum Start ihres Laminar Easy das schnelle Schlepptrike Cosmos verwendet wurde, was sie offensichtlich überforderte. An Klaus Kienzle ist der Wunsch herangetragen worden, der DHV möge Infobeiträge über verdienstvolle Persönlichkeiten bringen, wenn sie z.B. ihren 70. Geburtstag feiern.

Region Ost: Uwe Krenz berichtet, dass sich in der Region Ost am 23. Mai zur Freude der Streckenflieger ein Hammertag einstellte. Generell entwickelt sich das Flachland-Streckenfliegen erkennbar positiv. Aus Tschechien sind für deutsche Piloten Angebote eingegangen, die Schleppausbildung in Tschechien zu absolvieren. Schon allein wegen der gegebenen Sprachproblematik wird davon abgeraten. Erfreulicherweise sind für die HG German Open „Altes Lager“ 79 Anmeldungen und für die HG Flatlands 40 Anmeldungen eingegangen.

Region Nord: Eberhard Dengler berichtet, dass in seiner Region jetzt 3 HG-Fluglehrer-Assistenten in der Ausbildung tätig sind, sie arbeiten mit der Flugschule im Alten Lager zusammen. Eine Gleitschirmgruppe im äußersten Nordwesten betreibt die Zulassung eines neuen Schleppgeländes.

Region Südost: Gerhard Peter berichtet, dass der GS-Club Fränkische Schweiz eine Vereinsschulung betreiben möchte. Es wird klargestellt, dass der DHV Fluglehrer kostenlos ausbildet, wenn diese sich verpflichten mindestens 3 Jahre ausschließlich für einen Verein

zu arbeiten, in dessen Region keine GS-Flugschule vorhanden ist. Der Drachenfliegerclub Ingolstadt hat dem DHV für die Unterstützung durch Björn Klaassen bei einem Geländeproblem gedankt.

8. Stroboskoplampen

Piotr Adams hat vorgeschlagen, dass zur besseren Erkennbarkeit Drachen am Flügelende Stroboskoplampen mitführen sollten und Gleitschirmpiloten solche Lampen am Gurtzeug befestigen sollten. Es schließt sich eine Diskussion über die Erfordernis und die Rechtslage an.

Beschluss:

Eine Vorschrift zum Mitführen von Stroboskoplampen wird nicht angestrebt.

9. Regelung für Flugschulgelände

In den Ausbildungsbescheiden für Flugschulen werden auch die Ausbildungsgelände der jeweiligen Flugschule aufgeführt. Deren Ausbildungstauglichkeit muss gutachterlich belegt sein. Dies erschwert ein kurzfristiges Ausweichen auf andere Ausbildungsgelände, falls diese nicht im Ausbildungsbescheid genannt sind. Das zunehmend problematische Wetter erfordert aber Flexibilität. Ausbildungsvorstand Peter Cröniger vertritt die Auffassung, dass das Lernen in möglichst vielen verschiedenen Geländen ein Gewinn für die Ausbildung ist.

Beschluss:

Im Erlaubnisbescheid werden künftig die Ausbildungsgelände der Flugschule aufgeführt, in denen der Schwerpunkt der Ausbildung erfolgt. Es wird dem Ausbildungsleiter freigestellt, die Ausbildung auch in anderen Fluggeländen durchzuführen, wenn er sich von der Ausbildungstauglichkeit des Geländes überzeugt hat. Diese Regelung steht unter dem Vorbehalt, dass der Versicherungsschutz für Flugschulen und Fluglehrer das abdeckt. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, dies mit dem Versicherer abzuklären.

10. Zeitraum zwischen Theorieprüfung bis Praxisprüfung

Frank Robert Kornfeld hat beantragt, dass eine Theorieprüfung ihre Gültigkeit auch über 24 Monate hinaus behält. Die LuftPersV schreibt jedoch vor, dass zwischen theoretischer und praktischer Prüfung nicht mehr als 24 Monate verstreichen dürfen. Es wird diskutiert, ob der Beauftragte DHV anstelle einer Wiederholung der Theorieprüfung auch andere Möglichkeiten eröffnen kann, um sicherzustellen, dass der Pilot auf dem aktuellen Kenntnisstand ist. Die Meinung überwiegt aber, dass solche Ausnahmeregelungen problematisch sind.

Beschluss:

Der Antrag wird mehrheitlich abgelehnt.

11. Kreditkarten für Verbandsmitglieder

Ein Agent der Advancia Bank hat dem DHV wie auch anderen Verbänden angeboten, den Mitgliedern eine Goldene Kreditkarte mit Verbandslogo zu angeblich günstigen Konditionen zu beschaffen. Eine aktuelle Recherche hat jedoch ergeben, dass die Bank diese Konditionen inzwischen jedermann anbietet und dass die Konditionen wegen einer nachteiligen Kreditregelung nur auf den ersten Blick günstig sind.

Beschluss:

Das Projekt wird nicht weiterverfolgt.

12. Motorschirm Musterprüfung

Dr. Dietrich Münchmeyer und Hannes Weininger berichten über deren Teilnahme an einem vom Herstellerverband PMA einberufenen Arbeitskreis zur Erarbeitung von internationalen Normen für Motorschirme. Es ist festzustellen, dass zu wenig belastbare Kenntnisse über Unfallhäufigkeiten, Unfallursachen und -folgen bei Motorschirmen vorliegen. Es schließt sich eine Diskussion darüber an, ob eine Mitarbeit an dem Arbeitskreis unter diesen Voraussetzungen sinnvoll ist. Die von der Arbeitskreis-Mehrheit vorgeschlagene Kennzeichnung eines Motorschirms, als für bestimmte Flugzustände „nicht geprüft“, erscheint nicht ausreichend. Es wird besprochen, dass zwar in der Luftfahrt grundsätzlich Betriebszustände per Handbuch des Fluggeräts ausgeschlossen werden können (z.B. Trudelverbot). Wenn aber bestimmte Flugzustände nicht geprüft werden sollen, die in der Praxis von selbst auftreten könnten, also nicht willentlich vom Piloten erfliegen werden müssen, bzw. nicht vermieden werden können, dann braucht man sehr harte Fakten für deren extrem niedrige Eintrittswahrscheinlichkeit. Solche Fakten liegen zur Zeit nicht vor. Mit Verweis auf den bei TOP 4 genannten Gerichtsentscheid werden auch Zweifel geäußert, ob angesichts der personellen Zusammensetzung des Arbeitskreises die erforderliche Objektivität gewährleistet sein kann.

Beschluss:

Der DHV beteiligt sich unter den gegebenen Umständen nicht an dem PMA-Arbeitskreis zur Schaffung internationaler Prüfnormen für Motorschirme.

13. Zusammenarbeit mit Prüfstellen

Hannes Weininger fragt an, ob die DHV-Musterprüfstelle mit anderen Prüfstellen, sofern sie akkreditiert sind, in Teilen zuarbeiten soll. Eine entsprechende Anfrage liegt vor. In der anschließenden Diskussion wird deutlich, dass sich die DHV-Musterprüfstelle klar von anderen Prüfstellen abgrenzen sollte.

Beschluss:

Die DHV-Musterprüfstelle wird anderen Prüfstellen nicht zuarbeiten.

14. Regelung für Geländegutachter

Uli Schmottermeyer erläutert seinen Vorschlag für eine vertragliche Regelung des Einsatzes von Geländegutachtern für das Referat Flugbetrieb und Gelände. Es wird besprochen, dass für die Tätigkeit des Referates Staatshaftung gegeben ist.

Beschluss:

Mit den Geländegutachtern ist ein Werkvertrag abzuschließen. Der DHV stellt sie von der Haftung frei. Dies gilt nicht für grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz.

15. GS-Sicherheitstests

Karl Slezak zieht eine Zwischenbilanz nach ca. 30 erfolgten GS-Sicherheitstests. Hierbei werden Gleitschirme am Markt gekauft und mit Datenlogger-Technik auf ihre Flugsicherheit hin nachgeprüft.

Bei mehreren High-End B-Schirmen und sogar bei einem A-Schirm wurden reproduzierbare stabile Frontklapper festgestellt. Berichte aus Sicherheitstrainings bestätigen dieses alarmierende Ergebnis der DHV-Sicherheitstests. Bei der DHV-Musterprüfung werden ebenso wie bei den Sicherheitstests die Frontklapper so groß getestet, wie es das Schirmverhalten vorgibt. Dies führt regelmäßig zu weitaus größeren Klappern als die maximal 40%, mit denen sich andere Musterprüfstellen begnügen, weil die Prüfnorm nicht eindeutig mehr verlangt. Die in Kürze in Kraft tretende neue EN-Norm wird diese Prüfanforderung verschärfen. Es schließt sich eine Diskussion darüber an, dass die Schirme neuer Bauart eine andere und weitaus anspruchsvollere Ausleitung der Frontklapper erfordern, als dies bisher im Praxisunterricht gelehrt worden ist. Schirme die eine solche Pilotenanforderung stellen, sind für die Klassen A und B eigentlich unakzeptabel.

Beschluss:

Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die Piloten auf die Ergebnisse des Sicherheitstests bezüglich stabiler Frontklapper hinzuweisen und die dafür erforderliche Pilotenreaktion zu erläutern. Bis zur nächsten Sitzung ist eine Beschlussvorlage vorzubereiten. Sie soll auf Grundlage der DHV Sicherheitstests eine gut verständliche DHV-Einstufung für Fluggeräte vorschlagen, zur besseren Information über die Geräte-Anforderungen an den Piloten.

16. Qualifikation von Pilotenprüfern

Rudl Bürger beantragt, dass Pilotenprüfer ihre Tätigkeit auch dann weiter ausüben dürfen, wenn sie nicht an den turnusmäßigen Fluglehrerfortbildungen teilgenommen haben. Peter Cröniger plädiert für die Ablehnung des Antrages, denn die Qualifikationsanforderung an Pilotenprüfer soll nicht reduziert sondern erhöht werden.

Beschluss:

Der Antrag wird abgelehnt.

17. Übungsleiter

Eberhard Dengler erläutert, dass Vereine die einem DAeC-Landesverband angehören, vom Landessportbund Zuschüsse für ihre Vereinsfluglehrer erhalten können, wenn nachgewiesen ist, dass die DHV-Ausbildungsordnung den Richtlinien des Deutschen Olympischen Sportbundes für Übungsleiter entspricht. Es wird erörtert, dass die DOSB-Anforderungen von der DHV-Ausbildungsordnung vermutlich abgedeckt sind.

Beschluss:

Die Geschäftsstelle wird beauftragt, zum Zwecke der Anerkennung der DHV-Fluglehrer-Ausbildungsrichtlinien als Übungsleiter-Voraussetzung mit dem DAeC zusammenzuarbeiten.

18. Termin der nächsten Sitzung

Die 103. Kommissionssitzung wird am 28. September 2013 stattfinden.

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)