Protokoll der 95. Kommissionssitzung des DHV

Am 29. Januar 2011 in Bayrischzell

Sitzungsbeginn: 10:05 Uhr, Sitzungsende: 18:00 Uhr

Anwesend:

Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Richard Brandl (Protokollführer), Eberhard Dengler (Regionalbeirat Nord), Frank Herr (Stv. Vorsitzender, Regionalbeirat Mitte), Peter Janssen (Ehrevorsitzender), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Dieter Münchmeyer (Regionalbeirat Ost), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Jürgen Rüdinger (Vorstand Technik), Ralph Schlöffel (Vorstand Sport), Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit), Ecki Schröter (Verbandsarzt) ab 16:00 Uhr, Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer)

Berater: Martin Ackermann (Berater Ausbildung), Knut Jäger (Berater Flugschulen), Manfred Kistler (Berater Hersteller GS) bis 14:45, Felix Rühle (Berater Hersteller HG) ab 14:00 Uhr

Entschuldigt: Dirk Aue (Finanzvorstand), Peter Cröniger (Vorstand Ausbildung), Hannes Weininger (Fachbereich Technik)

Inhalt	TOP	Seite
Begrüßung, Protokollführung	1	2
Genehmigung des Protokolls der 94. Kommissions-Sitzung	2	2
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	2
Bericht des Vorsitzenden	4	2
Bericht des Geschäftsführers	5	2
Bericht der Regionalbeiräte	6	3
E-Aufstiegshilfe GS – Sachstand	7	4
Geprüfte Gleitschirme bei EM/WM?	8	4
Änderung LuftVG	9	5
Ehrenordnung/Ehrennadel DHV	10	5
DAeC Kündigung	11	6
Änderungsvorschlag HG-Windenführer-Berechtigung	12	6
Antrag Aumer - Motorrad begl. Schleppausbildung	13	7
Starrflügler-Ausbildung	14	7
Genehmigung Wettbewerbsordnung 2011	15	8
Claus Gerhard - Buch Stefan Nitsch	16	9
Anfrage Michael Gebert – Sponsoring Red Bull X-Alps	17	9
Termin der nächsten Sitzung	18	9

1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 95. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

2. Protokoll der 94. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 94. Kommissionssitzung wird genehmigt.

3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

Beschluss der 92. Sitzung, TOP 13, Vorschläge DHV Jugend für Werbung Drachenfliegen ist noch auszuführen.

Beschluss der 94. Sitzung, TOP 8, Vorschlag für ein DHV Gütesiegel ist noch auszuführen.

Beschluss der 94. Sitzung, TOP 11, Wölbklappen Spirit ist noch auszuführen.

4. Bericht des DHV-Vorsitzenden

Charlie Jöst blickt auf den positiven Verlauf der DHV Jahrestagung in Leipzig zurück.

Die organisatorischen Anforderungen an Jahrestagungen werden erörtert.

Die Planung der nächsten Jahrestagung in Bamberg läuft bereits. Nach einer Besichtigung

der Räumlichkeiten im Kloster Banz wurde entschieden, dass die Tagung im zentral gelegenen Kongresszentrum in Bamberg stattfindet.

5. Bericht des DHV-Geschäftsführers

Klaus Tänzler berichtet, dass die im DHV Leitbild formulierten Ziele konsequent verfolgt werden. Die Erfüllung der Vorgaben ist auf gutem Weg. Bei den Flugdrachen sind die technischen Probleme gelöst. Seit dem das Herunterdrehen der Schränkung im Wettkampf auch bei FAI-Wettkämpfen unterbunden wird, hat es keine Überschläge mehr gegeben. Zudem ist die Entwicklung erfreulich, dass nun auch bei den flexiblen Hängegleitern vermehrt kleine Flossen am Kielrohrende zur Reduzierung der Überschlagsgefahr zum Einsatz kommen.

Beim Gleitschirmfliegen müssen noch viele technische Fragen gelöst werden. Die voneinander abweichende Auslegung der LTF durch konkurrierende Prüfstellen bereitet Sorge.

Ein aktuelles Ärgernis ist, dass der Hersteller Advance ein Gleitschirmgurtzeug ohne Protektor in Deutschland vertreibt, mit irreführender Hersteller-Kennzeichnung und mit einem von der Prüfstelle EAPR irreführend ausgestellten Musterkennblatt. Das Gurtzeug "Lightness" darf in Wirklichkeit in Deutschland nicht geflogen werden, weil es nicht den vorgeschriebenen Rückenschutz ermöglicht.

Die DHV Unfallforschung hat darauf aufmerksam gemacht, dass in wenigen Einzelfällen Piloten im Unfallverlauf ihren Helm verloren, weil der Verschluss nicht hielt, was in einem Fall zu tödlichen Kopfverletzungen geführt hat. Der DHV ist in Kontakt mit dem Hersteller und hat den Experten Hans-Peter Zepf beauftragt, das Problem zu untersuchen.

Das DHV Referat Öffentlichkeitsarbeit hat inzwischen einen DHV Channel bei Youtube eingerichtet, der mittels attraktiver Video-Beispiele auf das DHV-TV bei www.dhv.de aufmerksam macht. Inwieweit der DHV künftig die Möglichkeiten von Facebook und Twitter nützen wird, ist noch nicht entschieden.

Der DHV ermöglicht die Nutzung der DHV Geländedatenbank per iPhone. Das App von Apple "where to fly" haben schon 8500 User heruntergeladen. Zur Zeit ist ein entsprechendes App für Android-Handys in Vorbereitung.

6. Bericht der Regionalbeiräte

Region Südwest: Klaus Kienzle moniert, dass sich bei der Jahrestagung 2010 der Bamberger Verein zu kurzfristig um die Ausrichtung der Jahrestagung 2011 beworben hat. Dies sei nicht im Sinne eines vor 2 Jahren gefassten Jahrestagungsbeschlusses, wonach Bewerbungen mindestens eine Woche vor Tagungsbeginn bekannt sein müssen. Hätte der Südschwarzwälder Bewerber gewusst, dass ein Konkurrent auftritt, hätte man sich entsprechend vorbereiten können. Der Jurist Peter Janssen (DHV Ehrenvorsitzender) macht deutlich, dass ein früherer Jahrestagungsbeschluss durch einen neuen Jahrestagungsbeschluss geändert werden darf. Der Dringlichkeitsantrag "Zulassung der Bamberger Bewerbung" erhielt mehr als 2/3 Mehrheit und war daher satzungsgemäß. Klaus Kienzle berichtet, dass die GS BaWü dieses Jahr nicht in Oppenau veranstaltet wird. Er sucht zur Zeit nach einem Ausrichter. Außerdem regt er an, die Junior Challenge nicht immer in Greifenburg sondern auch einmal in Deutschland zu veranstalten. Er gibt zudem einen Wunsch aus seiner Region weiter, dass der DHV die Ausbildungsanforderungen nicht auf Lufthansa-Niveau heben möge.

Klaus Kienzle fragt an, inwieweit der DHV etwaigen Luftraumverletzungen am Neuffen entgegen wirkt. Ralph Schlöffel erläutert die im Rahmen des DHV-XC gefundene technische Lösung, welche eine falsche Einstellung der Startplatzhöhe unterbindet.

Region Ost: Dieter Münchmeyer berichtet von dem Wunsch seiner Region, dass der DHV für die engagierte Weiterführung des Fachbereichs Winden- und UL-Schlepp sorgt, da der Experte Horst Barthelmes in 17 Monaten in Pension gehen wird. Der DHV Vorstand sagt dies zu.

Region Mitte: Frank Herr erläutert, dass das Thema Luftraum in seiner Region eine große Rolle spielt. Er berichtet von seinem Besuch der DHV Jugend. Er hat den Eindruck gewonnen, dass dort eine gute Teamarbeit herrscht.

Region Südost: Gerhard Peter gibt einen Hilferuf des Luftsportvereins Greiling weiter, der wegen geänderter Pachtverhältnisse mit zu hohen Kosten konfrontiert ist sowie die Anregung von Günther Porath, dass auch Drachenflug- und Gleitschirmpiloten das im Segelflug verbreitete Antikollisionssystem FLARM nützen sollten. Im DHV-Info wird darüber berichtet. Zudem solle der DHV gegenüber der FAI dafür eintreten, dass auch die Deutsche Streckenflugmeisterschaft für die FAI-Weltrangliste berücksichtigt wird.

Region Nord: Eberhard Dengler berichtet, dass auch in seiner Region der Wunsch besteht, dass die Nachfolge für Horst Barthelmes rechtzeitig geregelt wird. Der Versuch eines Unternehmers ein neues Schleppzentrum einzurichten, traf zwar auf großes Interesse, stieß dann aber auf Ablehnung der Bevölkerung beim geplanten Standort. Bei der Outdoor-Messe in Bremen im März wird unser Sport mit einem eigenen Stand vertreten sein.

7. E-Aufstiegshilfe GS

Uli Schmottermeyer erläutert, dass es beim laufenden Erprobungsprogramm für die E-Aufstiegshilfe Drachenfliegen bisher keine Probleme gegeben hat. Da inzwischen zwei E-Aufstiegssysteme für Gleitschirme entwickelt worden sind, will der DHV das Erprobungsprogramm auf Gleitschirme erweitern. Das BMV hält es für erforderlich, dass die damit verbundenen technischen Fragen zunächst mit dem LBA abgeklärt werden. Insbesondere ist auch beim Gleitschirmfliegen ein klares Unterscheidungskriterium zwischen einem schwerkraftgesteuerten UL mit Elektroantrieb und einer E-Aufstiegshilfe aufzuzeigen. Auch sind die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) sowie des Personenschutzes (EMVU) zu klären. Über diese Frage ist es zum Streit zwischen der Prüfstelle EAPR und dem DULV gekommen. Der DULV hält die CE-Prüfung, die ein Hersteller für den Elektromotor absolviert hat (Kosten 80.000 €) für ausreichend. Das LBA weist darauf hin, dass die dabei angewandte EN-Norm nicht alle Fragen abdeckt. Das LBA hat stattdessen einem Prüfungsvorschlag der Prüfstelle EAPR zugestimmt.

Manfred Kistler erläutert, dass die E-Aufstiegshilfe für Gleitschirme der Firma Skywalk sich klar von E-ULs abgrenzen lässt und berichtet, dass dafür die EMV-Prüfung und die EMVU-Prüfung wie vom LBA gefordert absolviert worden ist. Die Lärmmessung erbrachte eine erfreuliche Unterschreitung des Grenzwerts von 50 dB.

Die Behörden haben dem Erprobungsprogramm für die E-Aufstiegshilfe Hängegleiten nur deshalb zugestimmt, weil nach dem Aufstieg reiner Hängegleiterbetrieb stattfindet. Die Akkukapazität ist begrenzt auf den Aufstieg. Der Propeller wird nach dem Aufstieg weggeklappt.

Beschluss:

Die Geschäftsstelle wird beauftragt, sich um einen kurzfristigen Abschluss des Erprobungsprogramms Elektro-Aufstiegshilfe Hängegleiten zu bemühen. Regelungsvorschläge sind vorzubereiten und dem BMV zusammen mit dem Abschlussbericht vorzulegen. Dann ist ein Gespräch beim BMV über die zukünftige Rechtsregelung und die Erweiterung des Elektroaufstiegs auf Gleitschirme möglichst vor dem nächsten Bund/Länder-Fachausschuss im Juni 2011 anzustreben.

Die Frage wird erörtert, welche Konsequenzen es hätte, wenn die Behörden das Hängegleiten und Gleitsegeln mit E-Aufstieg rechtlich als UL-Fliegen einstufen würden. Es dürfte dann nur auf luftamtlich zugelassenen UL-Flugplätzen gestartet werden. Die Aufstiegssysteme müssten die Zulassungsvorschriften für ULs erfüllen. Der DULV als UL-Beauftragter wäre für die Festlegung der Ausbildungsvorschriften und für die Erteilung der UL-Pilotenlizenz zuständig. Voraussichtlich würden dann viele DHV Mitglieder den DHV auffordern, die Beauftragung für E-ULs anzustreben, da es sich hierbei im Gegensatz zum Verbrennungsmotor um eine umweltfreundliche Technologie handelt.

8. Geprüfte Gleitschirme bei EM/WM?

Karl Slezak analysiert die bei der letzten GS WM aufgetretenen Unfälle bzw. Rettungsöffnungen. Daran waren überwiegend gering qualifizierte Piloten beteiligt, die ungeprüfte Prototypen fliegen. Es war zu beobachten, dass einige Piloten erst kurz vor WM-Beginn neue, noch unerprobte Prototypen erhalten haben.

Der Weltverband FAI/CIVL hat aufgrund der Unfälle eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese hat nun Verbesserungsvorschläge vorgelegt, welche bei der bevorstehenden FAI/CIVL Jahrestagung zur Abstimmung kommen werden. Die britische Hang Gliding and Paragliding

Association (BHPA) hat hingegen den Antrag gestellt, dass künftig bei WM und EM nur mehr EN- bzw. LTF-geprüfte Gleitschirme zum Einsatz kommen dürfen. Dies entspricht der Forderung des Europaverbandes EHPU und des internationalen Herstellerverbandes PMA. Die Wettkampfpiloten der deutschen und internationalen Leistungsspitze sind jedoch gegen solche Einschränkungen.

Klaus Tänzler berichtet, dass die EHPU kurz vor der FAI Jahrestagung über das weitere Vorgehen beraten wird und fragt, welche Position der DHV vertreten solle.

Der vorliegende Vorschlag der FAI/CIVL Arbeitsgruppe wird im Detail erörtert. Es stößt insbesondere auf Unverständnis, warum die Arbeitsgruppe für Wettkampfschirme niedrigere Anforderungen an die Bruchfestigkeit vorschlägt als die EN und LTF. Auch Manfred Kistler äußert dagegen Bedenken. Man kommt überein, dass es bei der bisherigen DHV Position bleibt: Wenn die FAI/CIVL beschließt, dass bei WM und EM nur mehr EN- bzw. LTF-geprüfte Gleitschirme zum Einsatz kommen dürfen, wird der DHV dies auch auf nationaler Ebene umsetzen. Die Hersteller-Erprobung von Prototypen im Rahmen von DHV Wettkämpfen wäre dann nicht mehr möglich, was auch eine Verbesserung der sportlichen Fairness bewirken würde. Es ist jedoch ungewiss, ob bei der FAI/CIVL eine Mehrheit dafür zustande kommen wird.

Beschluss:

Der DHV wird innerhalb des Europaverbandes EHPU und der FAI/CIVL dafür stimmen, dass künftig bei Welt- und Kontinentalmeisterschaften nur EN- bzw. LTF-geprüfte Gleitschirme zum Einsatz kommen dürfen.

9. Änderung LuftVG

Der vorliegende Luftverkehrsgesetz-Änderungsentwurf wird besprochen. Das BMV beabsichtigt, die Drachen (Kinderdrachen) aus dem LuftVG zu streichen und die Drohnen aufzunehmen. Die Gefahren des Drohnen-Einsatzes für den Luftverkehr und Luftsport sind dem Gesetzgeber bewusst, er will Verordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit erlassen.

10. Ehrungen im DHV

Norbert Kortscharnik, der 30 Jahre lang Vorsitzender des Drachenfliegervereins Spaichingen war, hat sich dafür ausgesprochen, dass der DHV das Engagement von Mitgliedern würdigt, die ihre Freizeit für ein Vereinsamt opfern. Björn Klaassen schlägt vor, dass Mitglieder, die sich langjährig in besonderer Weise für unseren Sport engagiert haben, auf Antrag ihres Vereins eine DHV Urkunde mit einem persönlichen Anschreiben vom DHV erhalten.

Es wird erörtert, dass ein ähnlicher Vorstoß früher einmal von den Delegierten der Jahrestagung abgewiesen worden ist. Damals habe man die bei anderen Verbänden üblichen Ehrennadeln nicht für erforderlich gehalten. Es schließt sich eine ausführliche Diskussion an.

Beschluss:

Die Geschäftsstelle wird beauftragt, eine Richtlinie für die Ehrung von Verbandsmitgliedern zu erarbeiten, die sich in besonderer Weise für das Drachenfliegen oder Gleitschirmfliegen engagiert haben und eine entsprechende Beschlussvorlage der nächsten Kommissionssitzung vorzulegen.

11. DAeC Kündigung

Charlie Jöst berichtet, dass der DHV Vorstand am Jahresende 2010 eine vorsorgliche Kündigung der seit einem Jahr bestehenden Vollmitgliedschaft des DHV im DAeC vorgenommen hat. Die Vereinbarung über die außerordentliche Mitgliedschaft des DHV im DAeC vom 24.11.1989 besteht weiter.

Die Kündigung der Vollmitgliedschaft des DHV im DAeC wird zum 1.1.2012 wirksam. Die DHV Jahrestagung 2011 kann somit frei über eine künftige DAeC Vollmitgliedschaft entscheiden.

Anlass der vorsorglichen Kündigung ist eine geplante, empfindliche Erhöhung des DAeC Beitrages. Der DAeC hat hierfür eine Arbeitsgruppe eingerichtet, der auch der DHV Finanzvorstand Dirk Aue angehört. Diese wird der außerordentlichen DAeC Jahrestagung im März 2011 ein neues Beitragsmodell vorschlagen. Da Dirk Aue inzwischen innerhalb der Arbeitsgruppe Verständnis für die Auffassung des DHV gefunden hat, besteht die Chance, dass der heutige DHV Beitrag für den DAeC von 83.000 nicht deutlich erhöht wird. Dann könnte die vorsorgliche Kündigung zurück genommen werden.

Charlie Jöst kritisiert den mangelnden Willen des DAeC zur Umgestaltung hin zu einem effizienten Dachverband. Die gegebene Kostenstruktur des DAeC ist nicht akzeptabel. Einem höheren Beitrag des DHV stünde keine entsprechende DAeC Leistung gegenüber. Der DHV kann aufgrund seines relativ geringen Stimmgewichts nicht genügend Einfluss auf die Entscheidungen des DAeC nehmen.

Es wird besprochen, ob die Kündigung der Vollmitgliedschaft Nachteile für die Spitzensportler des DHV bewirken wird. Für alle internationalen Wettkämpfe und für die Aufnahme in die Weltrangliste wird die FAI-Lizenz benötigt, die nur über den DAeC erhältlich ist. Diese würden sie erst dann nicht mehr erhalten, wenn der DAeC den Vertrag über die außerordentliche Mitgliedschaft des DHV kündigen würde, was unwahrscheinlich erscheint. Aber selbst dann wäre das Problem lösbar. Der DHV könnte seine Spitzensportler in einem Verein organisieren, der dem DAeC beitrifft. Im Übrigen ist die Vergabe der CIVL-ID, welche beim DHV-XC und bei Wettkämpfen zum Einsatz kommt, nicht von einer DAeC Mitgliedschaft abhängig.

12. Änderungsvorschlag HG-Windenführer-Berechtigung

Horst Barthelmes beantragt, dass der Beschluss der 89. Kommissionssitzung *"Windenführer dürfen nur dann HG-Schlepp durchführen, wenn sie innerhalb der letzten 2 Jahre mindestens 5 HG-Windenschlepps durchgeführt haben. Der Nachweis ist vom Windenführer und dem geschleppten Piloten zu unterschreiben."* ergänzt wird, um ihn praktikabler zu machen. Es wird erörtert, dass der geschleppte Pilot den Schlepp womöglich nur mit größerem organisatorischen Aufwand bestätigen kann, wenn er auf Strecke geht.

Beschluss:

Der Nachweis ist vom Windenführer und dem geschleppten Piloten, ersatzweise vom Startleiter zu unterschreiben.

13. Begleitende Schleppausbildung (Antrag der DFS-Kelheim)

Horst Barthelmes erläutert, dass Manfred Ruhmer ein System für den Flachslepp entwickelt hat, das es dem Lehrer während dem Schlepp ermöglicht, nahe am geschleppten Piloten Anweisungen zu geben. Das Schleppseil wird über Umlenkrollen geführt und ist an einem Motorrad befestigt. Der Fluglehrer fährt auf dem Motorrad neben dem Geschleppten her und regelt durch die Fahrgeschwindigkeit den Zug.

Eberhard Dengler begrüßt diese Innovation als Möglichkeit im Flachland Schnupperkurse durchzuführen und beantragt, dass solche Schnupperkurse auch von versierten Piloten ohne Fluglehrerqualifikation durchgeführt werden dürfen, da der Schnupperkurs nicht Teil einer Ausbildung sei, sondern lediglich zum Kennenlernen diene.

In einer ausführlichen Diskussion werden die Risiken dieser Schleppmethode im Vergleich mit den Risiken der Hangschulung erörtert. Der begleitende Schlepp ist nur in ruhigen Windbedingungen und nur in geringer Höhe vertretbar, da die bei Winden übliche Seilausgabe nicht möglich ist.

Der Betrieb von Hängegleitern und Gleitsegeln ist luftrechtlich so geregelt, dass nur geprüfte Fluglehrer ausbilden dürfen. Wer geltend macht, dass beim begleitenden Schlepp der geschleppte Flügel kein Hängegleiter oder Gleitsegel sei sondern ein sonstiges Luftsportgerät, das nicht höher als 30 m betrieben wird, läuft Gefahr, dass dies vom Gericht anders entschieden wird, was strafrechtliche Konsequenzen hätte. In jedem Falle drohen stets Haftungsrisiken für den, der einen solchen Schlepp durchführt.

Beschluss:

Horst Barthelmes wird beauftragt ein Erprobungsprogramm für den begleitenden Flachslepp zu leiten und dafür qualifizierte Fluglehrer als Teilnehmer des Erprobungsprogramms zu berufen. Voraussetzung für die Aufnahme des Erprobungsprogramms ist, dass das begleitende Schleppsystem die geltenden Lufttüchtigkeitsforderungen erfüllt.

Horst Barthelmes wird beauftragt, eine Beschlussvorlage für die Regelung des begleitenden Flachslepps bis zur nächsten Kommissionssitzung zu erarbeiten.

14. Starrflügler-Ausbildung

Martin Ackermann hat zusammen mit Karl Slezak einen Änderungsvorschlag der Ausbildungs- und Prüfungsordnung (APO) für Hängegleiten erarbeitet, um die Ausbildung direkt auf Starrflüglern und den Erwerb einer auf Starrflügler begrenzten Hängegleiter-Lizenz zu ermöglichen. Die Details dieser Regelung werden besprochen.

Beschluss:

Der APO wird hinzugefügt:

"3. In die Lizenz eingetragene Beschränkungen

3.1 Beschränkung auf Starrflügel

Wird die Ausbildung auf Starrflügel-Hängegleitern durchgeführt, so erfolgt die Erteilung der Lizenz mit der Beschränkung "beschränkt auf Starrflügel". Die

Ausbildung auf Starrflügel kann nur auf dem Ausbildungsweg nach III 2.4. erfolgen."

"VI. Erleichterungen

1. Piloten mit Hängegleiterlizenz „beschränkt auf Starrflügel“

1.1. Erleichterungen für Inhaber einer gültigen Lizenz für Hängegleiterführer, beschränkt auf Starrflügel, beim Erwerb der beschränkten Hängegleiterlizenz (A-Lizenz).

Die praktische Ausbildung umfasst in einer für Starrflügel eingetragenen Startart
- Grundausbildung nach III. 2.1. oder 2.4., jedoch ohne Mindeststartzahlen.
- Höhenflüge nach III. 2.3., jedoch ohne Mindeststartzahlen.

Die theoretische Ausbildung sowie die theoretische Prüfung vor dem DHV
- entfällt

1.2. Für die Eintragung zusätzlicher bereits für Starrflügel eingetragener Startarten in die Hängegleiterlizenz

- Ausbildung III Nr. 2.7. jedoch ohne Mindeststartzahlen.

1.3. Die Inhaber einer unbeschränkten Lizenz (B-Lizenz) für Hängegleiterführer beschränkt auf Starrflügel sind von der theoretischen und praktischen Ausbildung und Prüfung zur unbeschränkten Lizenz (B-Lizenz) für Hängegleiterführer befreit.

1.4. Erleichterungen für Inhaber einer gültigen deutschen Passagierberechtigung für Hängegleiterführer mit Beschränkung auf Starrflügel beim Erwerb der Passagierberechtigung für Hängegleiterführer.

Für die praktische Ausbildung

- gelten IV a, b, c und d nicht

- gilt IV e ohne Mindeststartzahlen für Ausbildungsflüge

Die theoretische und praktische Prüfung vor dem DHV

- entfällt“

Es wird erörtert, dass der Starrflügler Atos mit 3E klassifiziert ist. Grundsätzlich gelten nur Hängegleiter mit Klassifizierung 1 und 1-2 als ausbildungstauglich. Es wäre denkbar, die Schulung auf dem Atos zu genehmigen, wenn durch geeignete Maßnahmen (z.B. Einweisung durch mitfliegenden Fluglehrer, Fixierung der Wölbklappe in schulungstauglicher Form), die Sicherheit gewährleistet ist.

Beschluss:

Das Referat Sicherheit und Technik prüft auf Antrag des Herstellers die Schulungstauglichkeit von Starrflüglern. Bei höherer Klassifizierung als 1-2 kann es die Ausbildung nur genehmigen, wenn durch geeignete Auflagen die ausreichende Ausbildungseignung des Fluggeräts gesichert ist.

15. Genehmigung Wettbewerbsordnung 2011

Dieter Münchmeyer erläutert die wesentlichen Änderungen der vom Sportausschuss überarbeiteten DHV Sportordnung.

Ein Antrag von Burkhard Martens zur Anerkennung eines Rekords „Rekord freie Strecke mit drei Wendepunkten“ ist kurzfristig eingegangen. Die Kommission teilt die Auffassung von Dieter Münchmeyer, dass eine Anerkennung eines Rekords „Freie Strecke über drei Wendepunkte“ nur möglich ist, wenn der Rekord „Freie Strecke“ überboten wird.

Beschluss:

Der vorgelegten DHV Wettbewerbsordnung 2011 wird zugestimmt.

16. Claus Gerhard - Buch Stefan Nitsch

Claus Gerhard beantragt, dass der DHV die Herausgabe eines Buches von Stefan Nitsch über die Fluggeschichte des Drachenfliegens und Gleitschirmfliegens unterstützt. Die Witwe des aufgrund Krankheit verstorbenen Stefan Nitsch hat Absagen von kommerziellen Verlagen erhalten. Probleme bereiten die ungeklärten Bildrechte und die ungewissen Absatzchancen. Es besteht die Möglichkeit, dass das Lilienthal-Museum für das Projekt Landesmittel von Mecklenburg-Vorpommern beantragt.

Beschluss:

Es wird befürwortet, dass das Lilienthal-Museum beim Bundesland Mecklenburg-Vorpommern Fördermittel für die Herausgabe des Buches beantragt. Der DHV sichert eine Abnahme von mindestens 300 Exemplaren zu.

17. Michael Gebert – Sponsoring Red Bull X-Alps

Michael Gebert wird als einziger Deutscher an den Red Bull X-Alps teilnehmen und fragt an, ob er mit Sponsoring durch den DHV rechnen könne. Es wird besprochen, dass für diese Art Wettbewerbe kein Budget besteht und es wird in Frage gestellt, ob die Red Bull X-Alps der Sicherheitsphilosophie des DHV entspricht.

Beschluss:

Der Verband stellt für die Teilnahme an den Red Bull X-Alps keine Mittel zur Verfügung.

18. Termin der nächsten Sitzung

Nächste Kommissionssitzung am 21. Mai 2011.

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)