

Anlage 1

Bericht an die DHV-Jahrestagung 2003 zum Beschluss Akrofliegen.

Die DHV-Jahrestagung 2002 hatte beschlossen:

"Der DHV wird gebeten zu prüfen, ob das Akrofliegen legalisiert werden kann und soll dafür im ersten Quartal eine Arbeitsgruppe einrichten."

Die Arbeitsgruppe hat am 25. Februar 2003 unter Leitung von Bodo Genz getagt.

Teilnehmer: Charlie Jöst (DHV-Vorsitzender), Bodo Genz (2. Vorsitzender), Knut Jäger (Flugschul-Vertreter in der DHV-Kommission), Günther Wörl (Hersteller-Vertreter in der DHV-Kommission), Dietmar Eisenschmid (Fa. Advance) Mike Küng (DHV-Testpilot und GS-Akro-Profi), Ines Sattler (DHV-Testpilotin), Karl Slezak (DHV-Sicherheitsreferent) und Hannes Weininger (DHV-Technik Referatsleiter). Weitere Teilnehmer waren eingeladen aber nahmen nicht teil.

Es wurde zunächst der Ist-Stand erörtert und dann skizziert, wie eine Legalisierung des Kunstfluges erfolgen könnte:

Ist-Stand

In Europa stehen die nordischen Länder dem Kunstflug eher ablehnend gegenüber, bzw. es besteht ein Verbot, die romanischen Länder stehen dem Kunstflug eher positiv gegenüber, es besteht eine rechtliche Grauzone.

In Deutschland steht im § 8 der LuftVO: „Kunstflüge mit Luftsportgeräten sind verboten.“

Beim Gleitschirmfliegen zählten zum Zeitpunkt der Sitzung zum Kunstflug: Helicopter, Twister, Loop-Tumbling, AssChopper, McTwist, Flyback, 180 Grad Flashback, Loop, Dynamic Stall, Dynamic SAT, Wing Over über 90 Grad Neigung, Trudeln, Fullstall. Nicht zum Kunstflug zählten: Wing Over unter 90 Grad, Steilspirale, B-Stall, SAT, sofern bei diesem Manövern keine gegenläufige Anströmung auftritt.

Technische Voraussetzungen

Sinnvolle technische Voraussetzungen, die auch für die Kunstfluglegalisierung erforderlich wären:

DHV-Musterprüfung mit Flugtests zur Feststellung der Kunstflugeignung und Überprüfung flugspezifischer Eigenschaften, erhöhte Festigkeit, 12 g, für das Fluggerät und erhöhte Festigkeit für das Gurtzeug, verkürzte Nachprüffristen, Kennzeichnung des Kunstflug-Fluggerätes.

Ausbildung

Die Kunstflugausbildung könnte wie folgt gestaltet werden:

- Eingangstest (Steilspirale, Lazy Eight, Wing Over)
- Kurs für Basisfiguren: (SAT, Assymetrische Steilspirale, Wing Over über 90 Grad), Trudeln, Loop, Fullstall.
- Prüfung zur Lizenz für „einfachen Kunstflug“.
- Weitere Manöver werden in der Ausbildung als kritisch angesehen. Hauptgefahr ist Leinenentlastung und dem dann möglichen Hineinfallen in das Fluggerät.
- Die Ausbildung darf nur über Wasser stattfinden.

Qualifikation der Trainer: Kunstflugerfahrungsnachweis + mindestens Fluglehrer-Assistentenstatus.

Rechtliche Prüfung

Im Anschluss an die Tagung der Arbeitsgruppe wurde die rechtliche Seite der Vorschläge geprüft.

Dabei zeigte sich, dass das Luftfahrtbundesamt der Kunstflugfreigabe für Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen wegen der Gefahr des Hineinfallens in das Segel ablehnend gegenüber steht. Diese Gefahr unterscheidet unseren Sport vom Segelflug. Nach Fehlern beim Segelflug-Kunstflug kann der Pilot aus jeder Lage zurück in den Normalflug steuern, ohne die Struktur zu überlasten, vorausgesetzt er hat den vorgeschriebenen Bodenabstand eingehalten. Beim Segelflug findet die Ausbildung im Doppelsitzer statt.

Die Arbeitsgruppe hatte festgestellt, dass die Legalisierung des Kunstflugs eine DHV-Musterprüfung mit Flugtests zur Feststellung der Kunstflugeignung erfordern würde. Der DHV hat als die vom LBA-anerkannte Prüfstelle die Lufttüchtigkeitsforderungen des LBA anzuwenden. Es ist nicht damit zu rechnen, dass das LBA die Kunstflugeignung bestätigen (in die Lufttüchtigkeitsforderungen aufnehmen) würde. Auch die Hersteller bestätigen die Kunstflugtauglichkeit ihrer Fluggeräte nicht, um die damit verbundenen Haftungsrisiken zu vermeiden.

Rechtsanwalt Kreuzberg hierzu: „Das Haftungsrisiko der Verteilung des Prädikats „kunstflugtauglich“ ist enorm hoch, weil es dem Kunden suggeriert, mit diesem zertifizierten Gleitsegel Kunstflüge ausüben zu können. Da es aber erkennbar auf die Qualität des Piloten ankommt, kann man das Gleitsegel nicht als kunstflugtauglich bezeichnen. Kommt es zu einem Unfall, dann wird unweigerlich von den Hinterbliebenen oder vom dem schwerverletzten Geschädigten die Frage nach der Haftung gestellt. Nach meiner Einschätzung wäre ein Haftungsprozess zivilrechtlich wie strafrechtlich auf längere Sicht unvermeidbar, wenn der Kunstflug zugelassen wird. Es wird einen Richter geben, der zu dem Ergebnis einer fahrlässigen Tötung kommen wird.“ „Eine weitere Überlegung ist die Haftung der Flugschule. Bei der Ausbildung müsste der Pilot unterzeichnen, dass er darauf hin gewiesen wurde, unbeherrschbaren Situationen zu begegnen, die schlimmstenfalls zum Tode führen können. Dies könnte in der Öffentlichkeit zu der Frage führen, wieso ein seriöser Sport „Todeserklärungen“ erfordert.“

Konsequenz

Da der Weg einer Legalisierung des Kunstfluges nicht offen steht, hat die DHV-Kommission einen anderen Weg beschritten.

Die Kunstflugdefinition wurde geändert. Der Forderung von Seiten der Sicherheitstrainings nach Aufhebung des Verbotes von gegenläufiger Anströmung wurde entsprochen. Das LBA hat dem zugestimmt, siehe Anlage.