

Bericht zur 90. Kommissionssitzung des DHV

Am Samstag, den 27. Juni findet die 90. Kommissionssitzung des DHV statt. Bei andauerndem und intensivem Regenwetter kommen die Vorstandsmitglieder Charlie Jöst, Uli Schmottermeyer, Dirk Aue, Jürgen Rüdinger, Axel Stuckenberger, Frank Herr und Waldemar Oberfell sowie die Regionalbeiräte Martin Lohse, Noldi Schmid, Frank Dettmer und Dieter Münchmeyer im Sitzungssaal des Tegernseer Rathauses zusammen, wohin der Ehrenvorsitzende Peter Janssen eingeladen hatte. Aus der Geschäftsstelle nehmen Klaus Tänzler, Björn Klaassen, Karl Slezak, Hannes Weininger und Richard Brandl teil, Horst Barthelmes als Fachbeirat Windenschlepp ist auch vor Ort. Die Experten Manfred Kistler (Hersteller GS) und Felix Rühle (Hersteller HG) sowie der PMA-Geschäftsführer Hans Bausenwein sind bei wichtigen Themen als Berater anwesend.

Die Regularien werden abgearbeitet (Begrüßung, Protokollführung, Genehmigung Protokoll der 89. Sitzung), dann geht es an die einzelnen Themen. Zu Beginn steht die Kontrolle der Beschlüsse der Kommission und der JHV.



Der Bericht des Vorsitzenden **Charlie Jöst** schließt sich an. Zuerst berichtet er über den Fortgang der Bemühungen, eine Strukturreform des DAeC zu verwirklichen. Bei mehreren Treffen innerhalb des DAeC hat er sich dafür eingesetzt zu ermöglichen, dass alle deutschen Luftsportverbände unter dem Dach des DAeC mit schlanker, effizienter Dachorganisation vereint werden können. Der DHV könnte dann statt der bestehenden außerordentlichen Mitgliedschaft ohne Stimmrecht eine volle Mitgliedschaft erhalten. Im September 2009 ist eine außerordentliche DAeC-Mitgliederversammlung geplant. Parallel zu diesen Bemühungen hat Charlie Jöst zusammen mit Klaus Tänzler an einer formellen Gründungsversammlung einer Interessengemeinschaft Deutscher Luftsportverbände IGDL teilgenommen, um eine weitere Perspektive zu eröffnen, falls die DAeC-Strukturreform erneut an der Verweigerungshaltung einiger DAeC-Landesverbände scheitert. Diese IGDL würde dann eine Mitgliedschaft in der FAI beantragen.

Jetzt folgt das Thema Elektroflug. Charlie Jöst hat beobachtet, dass dieses bei der Messe „Aero“ unter anderem aufgrund der Vorführungen von Toni Roth großes Interesse fand. Björn Klaassen ergänzt, dass inzwischen alle nationalen und regionalen Luftfahrtbehörden in Deutschland Informationen über die neue Startart E-Lift erhalten haben. Bei einem bundesweiten Treffen der Luftämter hatte Björn die Gelegenheit, den Wunsch des DHV zu erläutern, diese neue Startart rechtlich nicht als UL-Flug einzustufen, wenn nach dem Start der Propeller weggeklappt wird. Dies ist als klares Abgrenzungskriterium zum UL erforderlich (und muss für das Gleitsegeln technisch noch gelöst werden). Ein gemeinsamer Vorführtermin mit BMV, LBA und Luftämtern ist für September geplant.

Charlie Jöst erzählt abschließend von seinen Wettbewerbs-Besuchen. Er konnte bei der HG „King Ludwig Open“ am Tegelberg beobachten, dass bei dem international besetzten hochkarätigen Teilnehmerfeld die Kontrolle der Schränkungsanschlüge auf breite Akzeptanz stieß. Die positiven Reaktionen auf das Verhindern von technischem Doping sieht man auch in Interviews mit internationalen Spitzenpiloten, die im DHV-TV gezeigt werden. Die GS BaWü hatte wieder eine überragende Öffentlichkeitswirkung, obwohl es einzelne Pilotenstimmen gibt, die beklagen, dass der Wettkampfsport zu sehr in den Hintergrund tritt.

Es folgt der Bericht des DHV-Geschäftsführers **Klaus Tänzler**. Zuerst erläutert Peter Janssen zum neuen Bundesnaturschutzgesetz den Fortgang seiner Verhandlungen mit Bundesumweltminister und Bundestagsgruppen, die er als Vorstandsmitglied des Kuratoriums Sport und Natur geführt hat. In dem mittlerweile vom Bundestag verabschiedeten Gesetz ist der Erholungswert von Natur und Landschaft in Verbindung mit Sport ausdrücklich genannt. Vor Regelungen im Einzelfall ist ein frühzeitiger Austausch zwischen

Naturschutzbehörden und Natursportverbänden zu gewährleisten, das Betretungsrecht wird zum allgemeinen Grundsatz und damit für die einzelnen Bundesländer bindend, der Begriff „Flur“ wird ersetzt durch „freie Landschaft“. Der Sportfachausschuss des Bundestages hat auf Initiative des Kuratoriums klargestellt, dass der Begriff „Betreten“ auch Nutzungen wie Drachen- und Gleitschirmfliegen mit einschließt.

Zum Stand der neuen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) erklärt **Klaus Tänzler**, dass der LTF-Vorschlag schon Anfang des Jahres beim LBA eingereicht worden ist. Dieser gemeinsam zwischen DHV, Herstellerverband und Prüfstellen erarbeitete LTF-Vorschlag ist vom LBA noch nicht abschließend bearbeitet. Der DHV hat deutlich gemacht, dass dieser Vorschlag eine Erhöhung des Sicherheitsstandards bedeutet und deshalb schnellstmöglich in Kraft gesetzt werden sollte, zumal die Hersteller Planungssicherheit und die Prüfstellen genaue Vorgaben benötigen.

Zum Thema Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) hat der DHV vom BMV bestätigt bekommen, dass der DHV im Zuge seiner Beauftragung für Überwachung des Flugbetriebes mit Gleitsegel und Hängegleiter berechtigt ist, bei Zweifel an der Fluchtüchtigkeit von Flugausrüstung einzuschreiten. Der DHV fordert in solchen Fällen den Hersteller auf, eine Sicherheitsmitteilung herauszugeben. Würde dies nicht geschehen oder wäre diese nicht geeignet den Mangel zu beheben, kann der DHV das Produkt für luftuntüchtig erklären.

Das LBA hat dem DMSV (Deutscher Motorschirmverband) die LBA-Prüfstellenanerkennung für die Musterprüfung von motorisierten Gleitschirmen wegen zutage getretener Mängel entzogen. Der DMSV hat dagegen mit aufschiebender Wirkung Widerspruch eingelegt.

Es wurde eine weitere Prüfstelle für Gleitschirme anerkannt, die schweizerische Prüfstelle von Alain Zoller hat die LBA-Anerkennung bekommen.

Eine Erweiterung der DHV-Geländedatenbank war in der letzten Sitzung zurückgestellt worden, weil dafür im Jahresplan kein Budget vorgesehen war. Inzwischen wurde aber eine Lösung gefunden, die sich innerhalb des vorgesehenen Budgets des Geländereferates umsetzen lässt.



Es ist eine Überarbeitung des DHV-Internetservices geplant, um die Übersichtlichkeit zu verbessern. Dabei soll auch eine Anregung von Andy Kohn zur Förderung des Drachenfliegens berücksichtigt werden. Die Drachenflugwelt wird besser vernetzt werden, über eine neue Überblickseite sollen alle wichtigen Informationen und Kontakte der Drachenflugwelt verlinkt werden. Das gleiche wird für die Gleitschirmszene geschehen.

Waldemar Oberfell (Vorstand Ausbildung): *Es gibt zu wenige Drachenflugschulen*

Die Bezeichnung DHV-Forum wurde nach Rücksprache mit den DHV-Vorständen in „Gleiterschirm- und Drachenforum“ geändert. Das vom DHV betriebene Internetforum hat sich zum führenden Forum im deutschsprachigen Raum Europas entwickelt. Die Überschrift DHV war dabei aber nicht korrekt, weil hier auch ausländische Teilnehmer, vor allem Österreicher und Schweizer, eine wesentliche Rolle spielen. Durch die neue Bezeichnung „Gleiterschirm- und Drachenforum“ wird deutlicher, dass das Forum keine DHV-Publikation wie z.B. die DHV-Website ist. Die Unterscheidung ist insbesondere deshalb notwendig, weil der DHV die von ihm gewohnte sorgfältige Recherche der publizierten Inhalte im Forum nicht gewährleisten kann. Das Forum ist deshalb künftig nicht mehr Bestandteil der DHV-Website. Für die Änderung gab es ernste rechtliche Gründe, Klageandrohungen und Ankündigungen von Schadensersatzansprüchen, die darauf verwiesen, dass Behauptungen im DHV-Forum als besonders glaubwürdig gelten. Mit dem Forumsumzug hat der DHV seine rechtlichen Risiken reduziert. Die Nutzung des Forums hat dies nicht beeinträchtigt, ganz im Gegenteil, es wird weiter zunehmend genutzt.

Klaus Tänzler berichtet weiter, dass Charlie Jöst dieses Jahr turnusmäßig wieder die Präsidentschaft der EHPU (Europäischer Drachenflug- und Gleitschirmverband) übernommen hat. Die Gründung der EHPU war von Anfang an vom DHV stark unterstützt worden, um die europäischen Gesetzesvorgaben rechtzeitig beeinflussen zu können. Dies ist gelungen, das Drachen- und Gleitschirmfliegen bleibt auf absehbare Zeit vom Europarecht ausgenommen und aus Brüssel drohen nicht mehr die Einschränkungen im Luftraum, die ursprünglich im Zuge des Projekts „Single Sky“ geplant waren. Schwerpunktthema der jüngsten EHPU-Jahrestagung war die kritische Unfallsituation im internationalen Wettkampfsport. Ein offener Brief an die FAI/CIVL wurde verabschiedet und von allen europäischen Verbandspräsidenten (EHPU-Mitgliedern) unterzeichnet. Die FAI/CIVL hat inzwischen der EHPU geantwortet, dass sie die Flugsicherheit wesentlich verbessern möchte. Ein Beschluss der FAI/CIVL zur Messung der Schränkungsanschlänge bei Drachenflugwettkämpfen weist bereits in diese Richtung.

Im Anschluss berichten die Regionalbeiräte zur Themen aus ihren Regionen.

Martin Lohse (Region Südwest): Die BaWü-GS-Meisterschaft zeigte sich wieder als professionelles Event, bei dem auch Behördenvertreter erfolgreich eingebunden worden sind. Die Medien waren präsent und wurden perfekt informiert. Der Wettkampf selbst war sportlich anspruchsvoll.



Es gibt wenige Gelände-Neuzulassungen, die Startart E-Lift stößt allerdings auf großes Interesse.

Frank Herr (Region Mitte, stellv. Vorsitzender): Im WDR ist ein positiver und ausführlicher Bericht über unseren Sport erschienen.

Bei der Landesmeisterschaft an der Mosel wurden auch geringste Luftraumverletzungen konsequent geahndet. Dies war der Wunsch des Wettkampfausrichters und ist von den Luftfahrtbehörden wohlwollend registriert worden. Auch die Akzeptanz der teilnehmenden Piloten war gut.

Frank Herr berichtet über seine Zusammenarbeit mit der DHV-Jugend, er hält eine Überarbeitung des Jugendförderkonzeptes für notwendig.



Noldi Schmid (Region Südost): Sowohl die König Ludwig Open im Drachenfliegen wie auch die Bayrische GS Meisterschaft in Lenggries verliefen gut (gute Berichterstattung im Bayerischen Fernsehen vom Tegelberg).



Frank Dettmer (Region Nord): Es gibt eine neue Initiative „Die Werktagsflieger“, bei der sich Piloten verschiedener Vereine zusammen getan haben, um eine vereinsübergreifende Geländenutzung zu organisieren.

Die Bremer wollen von ihrem Landessportverband eine Unterstützung beantragen, die aber nur für „Werkstattleiter“ gilt. Es wird angefragt, inwieweit das an die Bedürfnisse unseres Sports angepasst werden könnte. Dirk Aue sieht die Möglichkeit, dies innerhalb des Landessportbundes zu klären.



Das UL-Schlepp-Seminar von Horst Barthelmes kommt gut an. Auch auf einen Vortrag des Sicherheitsreferenten Karl Slezak gab es gute Resonanz.



Dieter Münchmeyer (Region Ost): Die Landesmeisterschaften stehen noch bevor. Die Berliner Bewerbung um die Drachenflug-WM war erfolglos, die WM wurde an Italien, Mt. Cucco vergeben. Das Alte Lager wird immer beliebter, es kommen viele Gäste, die wegen weiter Flüge von dort aufmerksam geworden sind. Das höhere Flugaufkommen bei gleichzeitigen Schulungsbetrieb macht Probleme, dies kann eventuell durch die Aufteilung des Platzes in zwei Schleppgelände behoben werden.

Jetzt folgt ein Bericht von **Karl Slezak** über den Fortgang der Umsetzung des Beschlusses der JHV zur Legalisierung des Acrofliegens. Die dafür eingesetzte Arbeitsgruppe beantragt eine Änderung der Kunstflugdefinition der FBO auf eine Schräglage ab mehr als 135 Grad. Von Behördenseite bestehen keine Einwände, auch die FAI-Definition von Kunstflugfiguren beinhaltet eine Schräglage von mehr als 135 Grad. Das BMV hat gegenüber dem DHV und dem Petitionsausschuss des Bundestages klargestellt, dass das Kunstflugverbot für Luftsportgeräte aufrecht erhalten wird und den DHV aufgefordert, eine strikte Trennung zwischen dem verbotenen Kunstflug (ab 135 Grad Schräglage) und dem erlaubten Acrofliegen (bis 135 Grad Schräglage) deutlich zu machen. Es ergeht der Beschluss: Punkt 6 im Abschnitt I der Flugbetriebsordnung lautet neu: „Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse sind Kunstflug.“

Anschließend werden zwei Anträge bearbeitet. Ein Antrag kommt von Bernd Nonnweiler, dieser beantragt die Förderung seines Projektes „Kranstart für HG“. Es ergeht der Beschluss, dass der Antrag wegen mangelnder Kosten-Nutzen-Relation nicht unterstützt wird.

Ein Antrag von Henry Maek wird diskutiert, wonach erstens der DHV die HG-Nachprüfbetriebe auf freiwilliger Basis zertifizieren soll und zweitens die Verwendung von alten Nachprüfstempeln generell untersagt werden soll. Hannes Weininger erläutert, dass spätestens ab Juni 2010 die alten Nachprüfstempel „DHV-zertifizierter Nachprüfbetrieb“ ohnehin nicht mehr verwendet werden dürfen, weil dann die alten Zertifizierungen ausgelaufen sind. Seit Kommissionsbeschluss vom 16.02.08 gilt: Die Nachprüfung ist Sache des Herstellers, es erfolgt keine Zertifizierung der Nachprüfbetriebe durch den DHV. Der DHV führt Blindtests zur Feststellung der Qualität durch.

Es ergeht der Beschluss, dass die geltende Beschlusslage beibehalten wird.

Jürgen Rüdinger: Die Problematik ist, dass Hersteller unberechtigt mit Gütesiegel werben.

Frank Dettmer: Piloten sollen im Info darauf hingewiesen werden, wie korrekte Musterprüfplaketten und Nachprüfstempel auszuschauen haben.

Nachfolgend berichtet **Karl Slezak** zur Problematik der Einstufung von Gleitschirmen zur Tauglichkeit bei der Schulung. Die Flugschulen wünschen eine klar Regelung, da in einem Gerichtsurteil nach einem Unfall wegen Einklappers der Richter klargestellt hat, dass das verwendete Gerät an das Pilotenkönnen angepasst sein muss und die Piloten über die Schulungstauglichkeit der verwendeten Ausrüstung zu informieren sind. Die anschließende Diskussion zeigt, dass kein dringender Handlungsbedarf vorliegt. Die Schirme mit LTF 1 sind eindeutig schulungstauglich, Schirme mit LTF 1-2 dürfen in der Ausbildung nur eingesetzt werden, wenn sie der Hersteller eindeutig als schulungstauglich bezeichnet.

Hans Bausenwein: Es gab eine Abstimmung in der PMA, bei LTF-B-Einstufung sollen die Hersteller klar und eindeutig erklären, ob die Geräte schulungstauglich sind.

Klaus Tänzler berichtet zur Videodokumentation von LTF-Testflügen, dass zwischen der Prüfstelle des DHV und der EAPR Einigkeit besteht, die Videodokumentationen der GS-Testflüge im Internet zu veröffentlichen. Die dritte Prüfstelle Zoller will dies nicht. Hans

Bausenwein erläutert, dass nun auch die Herstellervereinigung PMA keine Veröffentlichung will, weil der Normalpilot die Videos falsch interpretieren könne. Die Videos sollen nur für die Prüfstellen und die PMA-Mitglieder einsehbar sein. Es sei aber jedem Hersteller unbenommen, im Einzelfall selbst über eine Veröffentlichung zu entscheiden.

Peter Janssen: *Nach derzeitiger Rechtslage entscheiden die Hersteller über eine Veröffentlichung der Videodokumentationen von Testflügen.*

Charlie Jöst: *Vor kurzer Zeit wollte die PMA noch die Veröffentlichung.*

Manfred Kistler: *Veröffentlichung im PMA/Prüfstellenkreis ist nötig wegen gegenseitiger Kontrolle.*

Klaus Tänzler erläutert, dass der DHV als Beauftragter für den Flugbetrieb ein zentrales Register für LTF-Musterprüfungen führen wird, in dem alle von den verschiedenen LBA-anerkannten Prüfstellen nach LTF mustergeprüfte Produkte aufgeführt werden. Davon unabhängig wird die Prüfstelle des DHV weiterhin detailliert über die von ihr getesteten Produkte berichten.

Peter Janssen: *Eine zentrale Veröffentlichung durch den Beauftragten muss gegeben sein, weitergehende Veröffentlichungen sind jedem überlassen.*



Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit): *Der DHV hat als Beauftragter für die Überwachung des Flugbetriebs auch die Aufgabe im Falle von Sicherheitsmängeln einzuschreiten.*

Als nächstes geht es um das Thema Sicherheit im internationalen Wettkampfsport. **Klaus Tänzler** berichtet zu den Drachenflugwettkämpfen, dass der langjährige energische Einsatz insbesondere von Charlie Jöst und Jürgen Rüdinger gegen die tödliche Gefahr des Herabdrehens der Schränkungsanschlänge nun Früchte trägt. Der DHV führt Kontrollen durch, für die inzwischen auch viele internationale Spitzenpiloten Verständnis zeigen. Solche Kontrollen fordert der DHV auch von der FAI. Am 08.06.2009 hat die Vorstandschaft von FAI/CIVL einen entsprechenden Beschluss gefasst. Dieser wurde zwar bei der kürzlich abgeschlossenen WM noch nicht vollständig umgesetzt, ein großer Sicherheitsgewinn ist aber bereits erzielt.



Jürgen Rüdinger (Vorstand Technik): *Ein positives Umdenken ist in der internationalen Szene zu beobachten.*

Zu den Gleitschirmwettkämpfen erläutert Klaus Tänzler, dass die FAI/CIVL aufgrund der kritischen Unfallsituation bei FAI-Wettbewerben eine Arbeitsgruppe eingerichtet hat, die bis zur nächsten CIVL-Jahrestagung Anfang 2010 Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit erarbeitet. Der DHV ist durch Harry Buntz in der Arbeitsgruppe vertreten, der dort die Position des DHV einbringen wird.

Die EHPU hat in einem offenen Brief an die CIVL wegen der unakzeptablen Sicherheitslage eine grundlegende Reform gefordert.

Hans Bausenwein, der als PMA-Geschäftsführer den Input der im Wettkampf präsenten Hersteller in die CIVL Arbeitsgruppe Competition Paraglider Safety koordiniert, fasst deren Meinung zum Thema zusammen und erklärt seine Analyse der Unfallsituation während der GS-WM in Valle de Bravo. Es besteht Einigkeit bei den Herstellern, dass technische Einschränkungen (z.B. Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit oder der Schirmstreckung) keinen Sinn machen, da im Gegenzug andere Parameter ausgereizt werden könnten.

Thomas Ripplinger, Advance, habe vorgeschlagen, dass der Wettkampfpilot ein Qualifying fliegen muss. Dabei sei vor einer FAI-Jury mit der Wettkampfausrüstung ein beschleunigter Klapper zu fliegen. Die Jury solle dann über die WM-Teilnahmeberechtigung entscheiden. Vorteil dieses Vorschlags: Das gesamte System Pilot, Schirm, Gurtzeug, Pilot wird überprüft und der Pilot darf natürlich auch aktiv eingreifen. Nachteil: Die FAI würde dieses Verfahren aus Haftungsgründen ablehnen. Logische Schlussfolgerung: Wenn technische Beschränkungen der Wettkampfgleitschirme nicht durch Vermessen alleine überprüft werden können, sondern die Überprüfung einen Flugtest erfordert, dann können diese Gleitschirme maximal da angesiedelt sein, wo es unabhängige Testpiloten gibt, die bereit sind einen solchen Gleitschirm zu fliegen und zu überprüfen und das ist die Kategorie EN-D. Es besteht Einigkeit bei den Testpiloten aller Prüfstellen, dass sie beschleunigte Klapper mit Schirmen der Offenen Klasse nicht fliegen wollen, weil dies zu gefährlich ist. Den beschleunigten Klapper mit Eingreifen des Piloten zu testen hätte den Nachteil, dass dieser Test nicht standardisierbar wäre. Er wäre eher ein Test des Pilotenkönnens als ein Test des Gleitschirmverhaltens. Die Analyse der Unfallberichte der letzten WM zeige, dass die 20 Rettungsgerät-Abgänge und die Unfälle allesamt guten und erfahrenen Piloten passiert sind. Das derzeit bei der WM vorherrschende Wettkampfformat verleite oft zu gefährlich schnellem Fliegen.

Manfred Kistler: *Eine Überprüfung der Mustertreue von Schirmen während Wettkämpfen ist zu aufwendig. Ein Sicherheitsgewinn sei über bessere Aufgabenstellung, weg von Hochgeschwindigkeitsrennen, zu suchen.*

Peter Janssen: *Man könnte im Anschluss an einen Wettbewerb die drei bestplatzierten Geräte überprüfen. Schon die Gefahr, dass rückwirkend der Sieg aberkannt werden könnte, reiche aus, dass auf Betrug verzichtet wird.*

In der weiteren Diskussion wird angesprochen, dass im Wettkampf oftmals unzureichende Helme und Rückenprotektoren bei schweren Verletzungen im Spiel sind.

Es ergeht folgender Beschluss: Harry Buntz wird beauftragt, in der FAI/CIVL Arbeitsgruppe die folgende DHV-Position zu vertreten: Die Aufgabenstellung soll Höchstgeschwindigkeitsrennen vermeiden. Die Geländewahl und die jahreszeitliche Terminierung der Wettkämpfe soll den Eigenheiten der Gleitschirme besser Rechnung tragen. Nur Norm-geprüfte Flughelme und Protektoren sollen erlaubt werden. Die Gleitschirme sollen künftig die Mindestforderungen der EN926-1:2006-10 für die Festigkeit und die EN926-2:2005 Klasse D für die Flugprüfungen erfüllen. Die Gleitschirme der drei besten Piloten sollen nach dem Wettkampf auf Konformität mit dem geprüften Muster überprüft werden, wofür Toleranzen festzulegen sind.

Zum vorangegangenen Thema passend geht es jetzt um die Kontrolle sicherheitsrelevanter Ausrüstungsteile bei DHV-Wettkämpfen.

Zu Drachenwettbewerben ergeht folgender Beschluss: Der DHV nimmt für seine Kontrollen der Schränkungsanschlüsse den FAI/CIVL Beschluss vom 08.06.2009 zur Grundlage.

Charlie Jöst macht darauf aufmerksam, dass bei den flexiblen Flugdrachen die Mitnahme von Gewicht ein Sicherheitsproblem beim Landen zu werden droht. Felix Rühle erläutert, dass bei den Starren Gewichtslimits einzuhalten sind und schlägt vor, sich daran zu orientieren.

Es ergeht folgender Beschluss: Die Geschäftsstelle wird beauftragt, weitere Informationen über die Notwendigkeit von Gewichtslimits bei den Flexiblen einzuholen.

Im Bereich der Gleitschirmwettbewerbe berichtet **Dieter Münchmeyer**, dass in der Vergangenheit in der Liga und bei der German Open keine systematischen Kontrollen, ob die luftrechtlichen Bestimmungen für die Flugausrüstung eingehalten wurden, durchgeführt worden sind. Er verweist außerdem auf das Protokoll der letzten Ligatagung.



Axel Stuckenberg (Vorstand Sport): *Gibt es eine einheitliche Meinung in der Liga? Was sagt die Nationalmannschaft?*

Klaus Tänzler erläutert die Rechtslage. Demnach darf in Deutschland nur mustergeprüfte Flugausrüstung und Flugausrüstung, für die eine Breitereprobung besteht, zum Einsatz kommen.

Es ergeht folgender Beschluss: Ab 2010 ist die Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen für die Flugausrüstung systematisch zu kontrollieren. Ausländische Teilnehmer müssen analog zur deutschen Breitereprobungsgenehmigung eine Hersteller-Erklärung für ihr Gerät vorlegen, dass es neben den Festigkeitsanforderungen der EN926-1:2006-10 die Mindestanforderungen

der prEN926-2:1996 Klasse Competition erfüllt, falls es keine Musterprüfung hat.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist die Regelung des Rückenschutzes in der FBO. Bei der Einführung der Rückenschutz-Pflicht ist eine Übergangsregelung in die FBO aufgenommen worden, diese ist nicht mehr erforderlich.

Beschluss: FBO Absatz I Punkt 11 lautet neu, wirksam ab 01.01.2010: Bei Gleitsegelflügen muss ein mustergeprüfter Rückenschutz verwendet werden, es sei denn, dass mit einer Landung im Wasser zu rechnen ist (z.B. Sicherheitstraining).

Es liegt ein Antrag der Flugschule Kehlheim vor. Diese beantragt die Überprüfung der Arbeitsweise der DHV-Geschäftsstelle. Es sollen Anfragen der Flugschule nicht zeitnah schriftlich beantwortet worden sein, außerdem habe die Geschäftsstelle Geschäftsbeziehungen mit dem Flugschüler Cohen, mit dem die Flugschule in eine rechtliche Auseinandersetzung verwickelt ist.

Klaus Tänzler erklärt, dass die DHV Mitarbeiter davon ausgingen, dass ihre zeitnah telefonisch gegebenen Antworten ausreichen. **Karl Slezak** erläutert, dass er bezüglich des Sicherheitstrainings in Frankreich ein dringendes Behördenschreiben übersetzen lassen musste. Dies geschah durch ein Übersetzungsbüro, das für beglaubigte Übersetzungen berechtigt ist. Dieser einzige Übersetzungsauftrag ging an den besagten Flugschüler, weil er schnelle und preiswerte Bearbeitung zusagte und auch einhielt.

Es ergeht folgender Beschluss: Aufgrund der Überprüfung der im Antrag genannten Kritikpunkte ist die Arbeitsweise der DHV-Geschäftsstelle nicht zu beanstanden. Die Tatsache, dass Gerard Cohen einen Übersetzungsauftrag erhalten hat, ist kein Grund, die Neutralität der DHV-Geschäftsstelle in Zweifel zu ziehen.



Dieter Münchmeyer beantragt im Auftrag der Liga, die Gebühren für die Erteilung von Breitereprobungsgenehmigungen zu reduzieren. Hannes Weininger erläutert den mit der Breitereprobung verbundenen Arbeitsaufwand des DHV-Technikreferats.

Dirk Aue (Finanzvorstand): *Es gilt das Prinzip der Kostendeckung.*

Folgender Beschluss wird gefasst: Die Gebühren für die Erteilung von Breitereprobungsgenehmigungen bleiben unverändert. Der Gültigkeitszeitraum der Genehmigungen wird auf 2 Jahre verlängert. Aktive Breitereprobungsgenehmigungen werden automatisch auf 2 Jahre verlängert.

Der nächste Tagespunkt behandelt die Landesmeisterschaften und den German Cup. **Dieter Münchmeyer** schildert, dass einige der GS-Landesmeisterschaften schon nach wenigen Stunden ausgebucht sind. Dies behindert den Ablauf des German Cups, der die Teilnahme an mehreren Landesmeisterschaften vorsieht. Es muss darüber nachgedacht werden, wie nächstes Jahr verfahren werden soll. Klaus Tänzler spricht das Problem an, dass sich einige

Ausrichter von Landesmeisterschaften bei der Aufgabenstellung am Niveau internationaler Spitzenpiloten orientieren, dies kann Newcomer überfordern.

Es wird der Beschluss gefasst, die Wettbewerbsleiter der GS-Landesmeisterschaften aufzufordern, bei der Aufgabenstellung auf Newcomer Rücksicht zu nehmen, um einen sicheren Ablauf zu gewährleisten.

Als nächstes berichtet **Richard Brandl** über den neuen Einsteigerwettbewerb DHV Fun Cup. In diesem Cup, der über den DHV-XC veranstaltet wird, werden nur GS-Flüge gewertet, die mit Schirmen der Klassifizierung LTF 1 geflogen werden. Es gibt zwei Klassen, einmal Airtime (die Flugzeit aller von einem Piloten eingereichten Flügen wird zusammen gezählt) und XC-Distance (analog der DHV-XC-Regelung). Erfreulich ist das Interesse der Hersteller, die teilweise Preise sponsern. Es wäre denkbar, auch einen DHV Fun Cup für HG Turmgeräte zu entwickeln.

Nachfolgend erläutert **Karl Slezak** einige Änderungen, die der Fachausschuss Ausbildung zur Anerkennung der Ausbildung anderer Luftfahrer vorschlägt. Es ergehen drei Beschlüsse, Inhaber der deutschen Fallschirmsprunglizenz benötigen für den Erwerb des Luftfahrerscheins für Gleitsegeln eine Theorieausbildung und –prüfung, die Anforderung an die praktische Ausbildung und Prüfung bleibt unverändert. Inhabern des PPL oder ATPL wird beim Erwerb des Luftfahrerscheins für Gleitsegeln und Hängegleiten die Theorieausbildung und –prüfung für die Fächer Meteorologie und Luftrecht erlassen. Für die Umschreibung des Schweizer Brevets in den deutschen Luftfahrerschein ist künftig die Prüfung in deutschem Luftrecht Voraussetzung, weil umgekehrt in der Schweiz eine Prüfung in schweizerischem Luftrecht Pflicht ist. Es gilt bei Anerkennungen das Prinzip der Gegenseitigkeit zu beachten.

Zwei Anträge von **Horst Barthelmes** zur Änderung der FBO werden diskutiert. Es wird beschlossen, in der FBO III.12 den Begriff „Startgewicht“ durch „Pilotengewicht“ zu ersetzen. Außerdem wird der DHV bei der nächsten Änderung der LTF dem LBA vorschlagen, für UL-Schleppklinken das Prüfgewicht auf 200 kg zu reduzieren.

Abschließend folgt noch ein Antrag von Michael Knipping, Piloten, die an internationalen Kunstflug-Wettbewerben teilnehmen, Fördermittel aus Mitgliedsbeiträgen zu gewähren. Da bei Kunstflugwettbewerben Manöver vorgesehen sind, die über das in Deutschland erlaubte Acrofliegen hinausgehen, wird diskutiert, ob der Verband etwas aus Mitgliedsbeiträgen fördern kann, was behördlich verboten ist. Es wird beschlossen, dass für in Deutschland verbotenen Kunstflug keine Mitglieder Mittel eingesetzt werden können.

Das Beschlussprotokoll der 90. Kommissionssitzung ist im Mitgliederportal in „Verbandsinterna“ unter „Kommissionsprotokolle“ zu finden.



90. Kommissionssitzung am 27. Juni in Tegernsee



Teilnehmer der 90. Kommissionssitzung am 27. Juni in Tegernsee