

Protokoll der 93. Kommissionssitzung des DHV

Am 26. Juni 2010 im Hotel Alpenhof in Bayrischzell

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

Anwesend:

Dirk Aue (Finanzvorstand), Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Richard Brandl (Protokollführer), Frank Dettmer (Regionalbeirat Nord), Frank Herr (Stv. Vorsitzender, Regionalbeirat Mitte), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Dieter Münchmeyer (Regionalbeirat Ost), Waldemar Obergfell (Vorstand Ausbildung), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Jürgen Rüdinger (Vorstand Technik), Ralph Schlöffel (Vorstand Sport), Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Fachbereich Technik)

Berater: Knut Jäger (Flugschulenvertreter), Michael Nesler (Herstellervertreter GS), ab 14:00 Uhr Felix Rühle (Herstellervertreter HG)

Entschuldigt: Eckhart Schröter (Verbandsarzt)



Dirk Aue
Finanzvorstand



Uli Schmottermeyer
Vorstand Sicherheit



Jürgen Rüdinger
Vorstand Technik



Waldemar Obergfell
Vorstand Ausbildung



Ralph Schlöffel
Vorstand Sport



Knut Jäger
Flugschulenvertreter



Michael Nesler
Herstellervertreter GS



Felix Rühle
Herstellervertreter HG

Inhalt	TOP	Seite
<u>Zentrale Aufgaben</u>		
Begrüßung, Protokollführung	1	2
Genehmigung des Protokolls der 92. Kommissions-Sitzung	2	2
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	2
Bericht des Vorsitzenden	4	2
Bericht des Geschäftsführers	5	3
Bericht der Regionalbeiräte	6	4
Beschwerde Gérard Cohen	8	5
FBO Änderung Abschnitt IV UL-Schleppbetrieb	9	5
Antrag Sauerlandair/Burkhard Schulte-Kauf Gelände Wenholthausen	10	7
Regel für Bewerbung um Jahrestagungsausrichtung	11	7
Entwicklung des Drachenfliegens	12	7
Antrag Patrick Jung	13	8
E-Symposium	14	8
Termin der nächsten Sitzung	18	11
<u>Ausbildung</u>		
Auswahltest für Fluglehrer/Passagierberechtigung	7	4
<u>Technik</u>		
Rettungsgeräte-Tests	15	8
Gleitschirm Musterprüfung / EN-Arbeitsgruppe	17	9
<u>Sport</u>		
Flugsicherheit im Wettkampf	16	9

1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 93. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

2. Protokoll der 92. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 92. Kommissionssitzung wird genehmigt.

3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

Der Beschluss der 92. Kommissionssitzung TOP 13 ist noch auszuführen. Der DHV-Jugendmanager hat bereits mit jungen Drachenflugbegeisterten Kontakt aufgenommen.

Nachtrag zum Beschluss der 92. Kommissionssitzung TOP 15 (*Man kommt überein, die Einweisung in den E-Start auch Herstellern zu ermöglichen, sofern dies luftrechtlich zulässig ist.*): Die zwischenzeitlich erfolgte rechtliche Prüfung hat ergeben, dass die Einweisung für E-Start nur von Fluglehrern vorgenommen werden darf.

4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst



Charlie Jöst berichtet, dass der DHV in Tegernsee die Jahrestagung des Europaverbandes European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) erfolgreich veranstaltet hat. Bei einem Besuch der Geschäftsstelle hat diese ihre Arbeit präsentiert, was auf großes Interesse stieß. Karl Slezak hat der EHPU Jahrestagung die Neuerungen der LTF und deren Relevanz für die Flugsicherheit erläutert. Es ist davon auszugehen, dass diese Verbesserungen auch bei der nächsten Überarbeitung der EN-Norm berücksichtigt werden. Die EHPU hat einstimmig beschlossen, bei der FAI dafür einzutreten, dass künftig nur mehr geprüfte Flugausrüstung in FAI-Wettkämpfen erlaubt wird.

Karl Slezak berichtet, dass der Vorschlag von Hannes Papesh, bei der Überarbeitung der EN-Norm eine Gleitschirmwettkampf-Klasse E einzuführen, von der EN Working Group abgelehnt worden ist. Die klare Position der EHPU hat dazu beigetragen.

Björn Klaassen hat an der Erarbeitung des Ecological Position Papers für die EHPU mitgewirkt. Zudem sollen in einer EHPU-Datenbank sämtliche wissenschaftlichen Untersuchungen zur Naturverträglichkeit unseres Sports allen EHPU-Mitgliedsländern zur Verfügung gestellt werden.

Charlie Jöst berichtet über die Jahrestagung des Deutschen Aero Clubs (DAeC), an der er zusammen mit Frank Herr als Vertreter des DHV erstmals stimmberechtigt teilgenommen hat, sowie von der Teilnahme an einem Workshop der DAeC Bundeskommissionen über die zukünftige Arbeitsverteilung. Aufgrund der erfolgten DAeC-Satzungsänderung steht der

DAeC nun auch den zentral organisierten Verbänden offen. Er soll als effizienter Dachverband dienen, dazu muss aber seine Struktur verschlankt und unnötige Betriebskosten müssen abgebaut werden. Klaus Tänzler äußert die Befürchtung, dass dies vom DAeC Präsidium nicht im notwendigen Tempo vorangetrieben wird und dass als Folge eine Erhöhung des DAeC Mitgliedsbeitrags droht. Die anschließende Diskussion zeigt, dass der DHV nicht beabsichtigt, über seinen heutigen DAeC-Beitrag von 80.000 € hinaus zu gehen.

Charlie Jöst berichtet, dass die Ausrichtung der Drachenflug WM (Frauen, Starrflügler) am Tegelberg Wetterpech hatte, dass aber die hervorragende Organisation international gelobt worden ist. Die Zuarbeit des DHV für TV- und Presseberichterstattung hat gute Werbung für das Drachenfliegen erreicht.

5. Bericht des Geschäftsführers Klaus Tänzler

Klaus Tänzler berichtet, dass die Flugschulen unter dem verregneten ersten Halbjahr zu leiden hatten. Es ist zu erwarten, dass sich dies bei den Mitgliederzahlen des DHV bemerkbar macht. Die jährliche Fluktuation bei 34.000 Mitgliedern bedeutet, dass regelmäßig etwa 2.000 Mitglieder austreten, was bei gutem Schulungswetter durch mehr als 2.000 neue Piloten wettgemacht wird.

Das Luftfahrtbundesamt (LBA) hat inzwischen zugestimmt, dass die Hersteller-Erprobung neuer Fluggeräte auch im Rahmen von Wettkämpfen erfolgen darf, wenn sichergestellt ist, dass eine ausreichende Vorerprobung stattgefunden hat und der Erprobungspilot des Herstellers besonders qualifiziert und versichert ist. Der DHV tritt aber weiterhin, ebenso wie die EHPU, bei der FAI dafür ein, dass bei FAI-Wettkämpfen nur mehr mustergeprüfte Flugausrüstung erlaubt wird. Sobald dies erreicht ist, soll dies auch für DHV-Wettkämpfe gelten.

Die Regierung von Oberbayern hatte am 18.6.2010 überraschend das Ruhen der luftrechtlichen Genehmigung für den Betrieb von Gleitsegeln am Startplatz Nord des Tegelbergs angeordnet. Karl Slezak erläutert, dass ein Gleitschirm-Tandemunfall vorausgegangen war, mit schwerverletzter Passagierin. Sie war gegen die Drachenrampe geprallt. Der DHV hat mit der Behörde und dem Geländehalter Tegelbergbahn eine Lösung erarbeitet. Die Rampe wurde verkleidet und abgepolstert und daraufhin der Start wieder freigegeben.

Klaus Tänzler erläutert, dass Geländehalter Flugverbote aussprechen dürfen. Ein Fall ist bekannt geworden, wobei einem Piloten von zwei Vereinen Flugverbot in ihren Geländen erteilt worden ist, wegen Gefährdung anderer Piloten. Der Pilot hat sich dagegen gewehrt und eine Diskussion über die frühere Allgemeinverfügung ist entstanden. Früher durfte dank dieser Verfügung in Deutschland auch ohne behördliche Gelände-Genehmigung gestartet werden, wenn der Geländebesitzer dem zugestimmt hat, das Fluggelände weiter als 3 km vom Flugplatz entfernt war, keine naturschutzrechtlichen Bestimmungen entgegenstanden und das Gelände nicht regelmäßig genutzt wurde. Das Bundesland Baden-Württemberg hatte dann gegen diese Regelung erfolgreich geklagt. Bei der gesetzlichen Neuregelung konnte der DHV zumindest erreichen, dass er für die Gelände-Erlaubnis nach § 25 LuftVG als Beauftragter des BMV zuständig wurde. Die DHV-Geländearbeit ist ein Zuschussbetrieb. Sollten die Bundesländer eines Tages bereit sein, zu einer liberaleren Regelung zurückzukehren, würde der DHV dies grundsätzlich begrüßen. Wünschenswert wäre auch dann, dass Geländehalter weiterhin die Möglichkeit haben, für ihre Gelände Rechtssicherheit per Verwaltungsakt des DHV zu erhalten. Unabhängig davon sind in jedem Fall die naturschutzrechtlichen Vorschriften zu beachten, die oftmals dem Wunsch nach freiem Fliegen entgegen stehen und mühsame Verhandlungen erfordern.

Klaus Tänzler berichtet, dass zur bevorstehenden Frauen Drachenflug-EM nur 7 Teilnehmerinnen gemeldet sind. Der DHV wird daher keine Pilotinnen entsenden. Beim DHV-XC ist parallel zum Fun Cup für Gleitschirmflieger inzwischen ein Fun Cup für Drachenflieger mit Turmdrachen eingeführt worden.

6. Bericht der Regionalbeiräte



Region Südwest: Klaus Kienzle berichtet über die Vorstandstreffen Nordschwarzwald und Südschwarzwald, welche jeweils regionale Naturschutzkonzepte als Schwerpunkt hatten. Er regt an, erneut über eine stärkere Ehrung langgedienter Vereinsvorsitzender nachzudenken. Charlie Jöst verweist darauf, dass sich die DHV-Jahrestagung gegen die Schaffung einer Ehrenordnung ausgesprochen hatte, wofür er Verständnis habe.

Aus Sicht von Klaus Kienzle ist es problematisch, dass der DHV-XC den Leistungsgedanken zu sehr in den Vordergrund rücke.

Klaus Kienzle stellt fest, dass in vielen Fluggeländen Hinweise auf den DHV und Info-Tafeln fehlen. Der DHV wird die Vereine daran erinnern, dass die Infotafeln eine gute Möglichkeit sind, Werbung für unseren Sport zu machen und den Fluggästen die erforderliche Information zu bieten. Der DHV bezuschusst diese Maßnahme.

Klaus Kienzle spricht an, dass die Hubschrauber-Bergung oftmals Kosten verursacht, die über die Leistung der DHV-Bergungskostenversicherung hinausgehen kann, welche der DHV seinen Mitgliedern kostenlos bietet. Im nächsten Info soll erneut über die Möglichkeit zusätzlicher Versicherungen berichtet werden.



Region Ost: Dieter Münchmeyer berichtet, dass zur Zeit die Erhöhung der Schleppgebühren in Altes Lager (10,00 Euro pro Schlepp) für Verärgerung sorgt. Sie dient wohl auch als Regulierungsmöglichkeit, angesichts des starken Gästeandrangs. Dies ist insbesondere problematisch, da das Schleppzentrum Ost durch den DHV finanziell gefördert worden ist. Der DHV wird mit dem Verein das Problem erörtern.

Region Mitte: Frank Herr, stellv. Vorsitzender berichtet über einen Rettungsgeräte-Vortrag in seiner Region und erinnert an das für den 21./22. August geplante Fliegerfest Mosel.



Region Südost: Gerhard Peter berichtet, dass er die Vereine in seiner Region angeschrieben hat, um zu erfahren, ob regionale Probleme bestehen. Dies ist nicht der Fall. Aber vor kurzem haben an zwei Orten GS-Steilspiralen bis zum Boden runter dazu geführt, dass aufwändige Rettungs-Suchaktionen gestartet wurden. Beobachter hatten geglaubt, dass ein Unfall geschehen sei. Es schließt sich die Diskussion an, wie Vereine per Kontakt mit Rettungsleitstellen, dieses Problem entschärfen können. Im nächsten

Vereins-Info wird das Thema aufgegriffen.



Region Nord: Frank Dettmer hat beobachtet, dass die DHV Vortragsreihen (Karl Slezak - Flugsicherheit, Björn Klaassen - Luftraum, Peter Wild - GPS Dokumentation und das Windenschleppseminar von Horst Barthelmes) in seiner Region sehr gut angenommen worden sind. In jüngster Zeit sind einige DHV-Infos vom Postversand beschädigt beim Mitglied angekommen.

7. Auswahltest für Fluglehrer/Passagierberechtigung

Knut Jäger beantragt, dass

- ein bestandener Eingangstest für Tandempiloten auch als Eingangstest für Fluglehrerassistenten anerkannt wird,
- das Einsenden einer Videodokumentation der Flugmanöver für den Eingangstest nicht ausreichen soll,
- in jeder Region ein Eingangstest-Prüfer verfügbar sein soll.

In einer ausführlichen Diskussion wird besprochen, dass eine einheitliche und strenge Bewertung erforderlich ist. Deshalb sollen nur Mitglieder des DHV Lehrteams als Prüfer fungieren, die sich genau abstimmen. Aufgrund der Zusammensetzung des Lehrteams stünden für den Norden, für die Mitte und den Süden Deutschlands je ein Prüfer zur Verfügung. Um eine möglichst zutreffende Einschätzung vornehmen zu können, reicht das Einsenden einer Videodokumentation nicht aus.

Der nächsten Sitzung ist ein detaillierter Beschlussantrag in diesem Sinne vorzulegen.

8. Beschwerde Gérard Cohen

Der Drachenflieger Cohen hat sich darüber beschwert, dass seine Passagierlizenz trotz bestandener Prüfung zunächst nicht erteilt worden ist, weil die DHV Geschäftsstelle der Auffassung war, dass die Prüfungsvoraussetzungen nicht vollständig erfüllt waren. Nach Rücksprache mit dem LBA ist die Lizenz erteilt worden, weil der zuständige Prüfungsrat die Prüfung bereits als bestanden bewertet hatte. Die Kommission sieht diesen Vorgang damit als erledigt an.

Er beanstandet zudem, dass die Flugschule Kehlheim nicht sofort vom DHV wegen der Nichteinhaltung von Ausbildungsvorschriften bei Cohens Schulung belangt worden ist. Die DHV Geschäftsstelle hatte zunächst die gerichtliche Beweiserhebung abgewartet und dann unverzüglich eine Abmahnung ausgesprochen. Das LBA war mit diesem Vorgehen einverstanden. Folglich sieht die Kommission keinen Anlass, sich erneut damit zu befassen.

Gérard Cohen beanstandet ferner, dass wegen der Haltung des Schleppfachmanns Horst Barthelmes die Sollbruchstellen im Schleppseil für den UL-Schlepp mit Passagieren zu geringe Lasten haben.

Horst Barthelmes erläutert, dass der DHV bisher empfohlen habe die Anhängelast von 100 daN nicht zu überschreiten, weil die zulässige Anhängelast für das Schlepp-UL eingehalten werden muss. Es gibt bis heute kein UL-Schlepptrike, dessen Schleppklinke für eine höhere sichere Last zugelassen ist.

Es schließt sich eine Diskussion darüber an, ob der DHV in der FBO eine zulässige Bruchlast für Sollbruchstellen für den Doppelsitzerschlepp mit Hängegleitern vorschreiben soll. Dies wird nicht als erforderlich angesehen, weil die Rechtsvorschrift "zulässige Anhängelast" ausreicht. Falls ULs mit deutlich höherer Anhängelast zugelassen werden, würde sich die Frage erneut stellen. Es bleibt bei der bestehenden DHV Empfehlung.

9. FBO Änderung

Die FBO ist an die neue LTF anzupassen. Zudem erfordert die Übernahme des UL-Schleppseils in die Verantwortung des DHV eine neue Regelung.

Beschluss:

Anpassung der FBO an die neue LTF:

Abschnitt I, 10., Satz 3 lautet neu:

Bei Flügen mit doppelsitzigen Gleitsegeln der Klassen 2-3 und 3 nach alten LTF und Klasse D nach LTF 2009 nFL II 91/09 muss die mitfliegende Person einen Luftfahrerschein für Gleitsegel besitzen.

Änderung der FBO für den UL Schleppbetrieb Abschnitt IV:

Abschnitt IV: UL-Schleppbetrieb lautet neu:

1. Das Schleppseil muss eine Mindestbruchlast von 200 daN und eine Mindestlänge von 40 Metern bis maximal 80 Metern aufweisen. Das Vorseil muss mit einem Schutzschlauch versehen sein. Ein Seilfallschirm wird empfohlen.
2. Beim UL-Schlepp darf die Anhängelast nicht mehr als die sichere Last der Schleppklinke des Schleppflugzeugs betragen.
3. Der Hängegleiter ist mit Steuerbügelrädern oder einer vergleichbaren Vorrichtung zu versehen.
4. Für Hängegleiter-/Doppelsitzerschlepp hinter Ultraleichtflugzeugen muss der Hängegleiterpilot die Passagierflug- und UL-Schleppstartberechtigung besitzen und von einem dazu berechtigten Fluglehrer theoretisch und praktisch vertraut gemacht sein.
5. Startkommandos

5.1 Start mit und ohne Starthelfer

Hängegleiter-Pilot		UL-Schlepppilot	
Zeichen	Bedeutung	Zeichen	Aktion
Arm nach oben	Pilot u. Gerät startklar, Pilot eingehängt, Seil anziehen	Kein Zeichen	UL rollt langsam an und strafft das Schleppseil
Arm waagerecht	Seil ist straff	Arm waagerecht	UL bleibt stehen und wartet auf Startkommando
Arm nach unten und Startposition einnehmen	Start	Arm nach unten, überprüfen ob HG abflugbereit ist	UL startet
Sofortiges Ausklinken vor dem Startlauf	Startabbruch	Kein Zeichen	Je nach Situation Start abbrechen oder durchstarten. In jedem Falle Landefläche für den HG frei machen!

5.2 Die Kommandos können auch über Funk übermittelt werden:

Hängegleiter-Pilot	UL-Schlepppilot	
Kommandos	Bestätigung des UL-Piloten	Aktion
„Pilot u. Gerät startklar“	„UL startklar“	UL ist startklar in Position
„Pilot (ggf. und	„Pilot (ggf. Passagier) eingehängt“	

<i>Passagier) eingehängt“</i>	<i>eingehängt“</i>	
<i>„Seil anziehen“</i>		<i>UL rollt langsam an und strafft das Schleppseil</i>
<i>„Seil straff“</i>	<i>„Seil straff“</i>	<i>UL stoppt und wartet auf das Startkommando</i>
<i>„Start“</i>	<i>Keine Bestätigung</i>	<i>UL startet</i>
<i>„Halt Stopp“ (mehrmals)</i>	<i>Keine Bestätigung</i>	<i>Je nach Situation Startabbruch oder durchstarten</i>

10. Antrag SauerlandAir/Burkhard Schulte - Kauf Gelände Wenholthausen

Der Verein SauerlandAir ist am Kauf seines Fluggeländes Wenholthausen interessiert. Dieses Gelände steht auch Gästen für Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen offen und hat überregionale Bedeutung. Das Gelände hatte der DHV im Jahr 1990 auf Bitte des Vereins erworben und dafür 30.726 € bezahlt. Seither haben sich die Pachtzahlungen des Vereins an den DHV auf 18.414 € summiert. Der DHV ist bereit, das Gelände für 17.000 € an den Verein SauerlandAir zu verkaufen.

Der Verein beantragt eine Reduzierung des Kaufpreises auf 15.000 €.

Beschluss:

Der Antrag wird abgelehnt.

Begründung:

Eine weitere Reduzierung des Kaufpreises kommt nicht in Frage, da der DHV wegen dem Kauf auf Zinseinnahmen verzichtet hat. Dies stellt bereits eine erhebliche Förderung dar.

11. Regel für Bewerbung um DHV-Jahrestagungsausrichtung

Präsentationen von Anträgen auf Ausrichtung der JHV im Rahmen einer JHV sollen zeitlich auf eine Dauer von 10 Minuten begrenzt werden.

Beschluss:

In die Geschäftsordnung für DHV Versammlungen wird bei Punkt 4. eingefügt:
(3) Anträge auf Ausrichtung der DHV Jahrestagung dürfen während der Jahrestagung maximal 10 Minuten lang präsentiert werden.

12. Entwicklung des Drachenfliegens

Klaus Tänzler berichtet über den aktuellen Stand beim Rückgang der Ausbildungszahlen der Drachenflugschulen. Es hat sich eine Arbeitsgruppe (Stefan Eylert, Wolf Schneider und Klaus Tänzler) gebildet, um die aktuellen Möglichkeiten zur Belebung des Drachenflugsports

auszuloten. Die Leiter der aktiven Drachenflugschulen werden zum nächsten Treffen eingeladen.

Im Jahr 2009 wurden 60 neue A-Lizenzen ausgestellt, davon 20 für Startart UL-Schlepp. Von 34.000 DHV Mitgliedern haben zur Zeit 5.000 eine HG-Versicherung.

In keinem anderen Land der Welt sieht die Situation für den Drachenflugsport besser aus. Der DHV ist in Kontakt mit dem SHV, der eine Initiative zur Belegung des Drachenflugsports ergriffen hat. Bei einem gemeinsamen Treffen DHV/SHV Mitte Juli wird der Erfolg dieser Initiative ausgewertet.

Felix Rühle berichtet, dass er in ca. 6 Wochen einen leichten und schulungstauglichen Starrflügler auf den Markt bringen und den Drachenflugschulen ein wirtschaftlich sehr attraktives Gesamtkonzept vorstellen wird. Die Sinkwerte dieses neuen Gleiters werden geringer sein als die von Gleitschirmen. Der Flügel kann später auf den Hochleister Atos umgerüstet werden.

13. Antrag Patrick Jung

Der Antrag von Patrick Jung, die Schulung mit dem Atos VX mit Hilfe des Startwagens zu ermöglichen, wird erörtert. Horst Barthelmes weist darauf hin, dass dieser Flügel mit 3 E klassifiziert ist.

Beschluss:

Die DHV Geschäftsstelle wird beauftragt, bis zur nächsten Kommissionssitzung zu untersuchen, wie die Schulung mit Atos VX ermöglicht werden kann und eine Beschlussvorlage zu erarbeiten.

14. E-Symposium

Uli Schmottermeyer berichtet, dass der DHV am 24./25. September 2010 am Tegelberg ein Symposium für die neue Startart E-Motor veranstalten wird.

Der aktuelle Stand der Entwicklung wird besprochen. Der Atos mit E-Antrieb ist vom DULV zugelassen worden. Das LBA fordert aber einen ergänzenden "elektromagnetischen Verträglichkeitsnachweis". Die Entwickler sind soeben dabei, diesen Nachweis zu liefern. Insgesamt 5 Geländeerlaubnisse in Hessen, Bayern und Baden-Württemberg sind bereits für die neue E-Startart erweitert worden. Der HG-Lehrplan für die Einweisung in den E-Start ist fertiggestellt.

Es ist damit zu rechnen, dass bei dem Symposium mehrere Gleitschirm-Hersteller neue Systeme für den E-Start vorstellen werden.

15. Rettungsgeräte-Tests

Karl Slezak erläutert, dass die gesetzlichen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) erlauben, dass Rettungsgeräte auch nach EN 12491 getestet werden. Nun sind leichte Rettungsgeräte mit sehr kleinen Flächen ins Gerede gekommen, die (nicht vom DHV) nach dieser Norm geprüft worden sind. Bei Sicherheitstrainings sind sie durch hohe Sinkgeschwindigkeiten aufgefallen. Der DHV hat solche Leicht-Rettungsgeräte an seinem Testwagen nachgeprüft und dabei deutlich höhere Sinkgeschwindigkeiten als die in der Norm vorgegebenen 5,5 m/s festgestellt. Sie lagen im Bereich des in der LTF festgelegten Höchstwerts von 6,8 m/s. Bei

Abwurfversuchen an der Kochertalbrücke wurden die hohen Sinkwerte bestätigt, zudem starkes Pendeln festgestellt. Ob dieses Pendeln auch auftritt, wenn ein deformierter Gleitschirm im Spiel ist, wurde bei einem weiteren Test am Gardasee untersucht. Dabei zeigte sich, dass eher eine Scherenstellung zwischen Rettungsgerät und Gleitschirm entsteht. Die dabei gemessene Sinkgeschwindigkeit lag bei Rettungsgeräten mit kleiner Kappe zwischen ca. 6 und 8 m/s.

Der DHV hat die Empfehlung veröffentlicht, auch bei EN-geprüften Rettungsschirmen 20-30 % unter der Höchstzuladung zu bleiben, um verletzungssträchtige Sinkgeschwindigkeiten zu vermeiden.

Am Gardasee wurden zudem die Empfehlungen aus zwei Doktoranden-Studien überprüft, wie vermieden werden kann, dass sich das Rettungsgerät in der rotierenden Gleitschirm-Kappe verhängt. Der Praxistest stimmt mit den wissenschaftlichen Berechnungen überein: Kommt es z.B. wegen eines Verhängers am Gleitschirm zu Spiralbewegungen ist die beste Wurfrichtung für den Rettungsschirm nach unten (weg vom Gleitschirm).

16. Flugsicherheit im Wettkampf

Der SHV hatte während der FAI/CIVL-Jahrestagung am 20.2.2010 seinen Antrag zurück gezogen, wonach die Definition der bestehenden GS-Wettkampfklasse starre Elemente im Gleitschirmflügel nicht erlauben solle. Es hatte sich eine große Mehrheit gegen diesen Antrag abgezeichnet. Eine neue FAI/CIVL Arbeitsgruppe wurde eingerichtet, die für 2011 Vorschläge erarbeiten soll, wie künftig zu vermeiden ist, dass bei FAI-Wettkämpfen gänzlich unerprobte Gleitschirme zum Einsatz kommen.

Bei der GS EM in Abtenau hat ein 2-Leiner "abgeleint", der Pilot blieb dank Rettungsschirm unverletzt.

Der DHV und die EHPU werden sich weiterhin bei der FAI/CIVL mit Nachdruck dafür einsetzen, dass bei FAI-Wettkämpfen nur mustergeprüfte Flugausrüstung erlaubt wird. Felix Rühle berichtet, dass es dem DHV gelungen ist, dieses Ziel für den Drachenflugsport zu erreichen, gegen zunächst große Widerstände. Inzwischen werde es auch international begrüßt, dass die FAI gegen das lebensgefährliche Herunterdrehen der Schränkung vorgeht.

Michael Nesler fragt nach, warum der DHV bei seinen Gleitschirmwettkämpfen nicht schon jetzt die Offene Klasse abschafft, in welcher die Hersteller-Erprobung erlaubt ist. Ergebnis der anschließenden Diskussion: Ein solcher nationaler Alleingang würde die deutschen Wettkampfpiloten im internationalen Vergleich benachteiligen. Eine internationale Lösung muss gefunden werden.

Dieter Münchmeyer berichtet, dass in Wettkämpfen für die Serienklasse und die Offene Klasse die gleiche Aufgabenstellung besteht, die vereinzelt für Serienschirme zu anspruchsvoll ist. Künftig werde er bei Ligawettkämpfen und bei der German Open für Aufgabenstellungen sorgen, die auch für die Serienschirme angemessen sind und eher in Kauf nehmen, dass die Aufgabe für die Offene Klasse zu einfach ist. Im Übrigen bereitet es ihm Sorge, dass die Hersteller bei der Wettkampferprobung womöglich auch Piloten einsetzen, die dafür nicht bestens qualifiziert sind. Aber immerhin habe man als ersten Schritt bei der FAI/CIVL erreicht, dass nur mehr geprüfte Helme eingesetzt werden dürfen. Außerdem werden in deutschen Wettbewerben nur noch geprüfte Gurtzeuge eingesetzt; die Piloten haben dies mittlerweile voll akzeptiert.

17. Gleitschirm Musterprüfung / EN-Arbeitsgruppe

Karl Slezak berichtet, dass bei der Anwendung der neuen LTF in der Prüfpraxis der drei LBA-anerkannten Prüfstellen Klärungsbedarf bei 3 Punkten entstanden ist. Eine Präzisierung

der neuen LTF wird kurzfristig nicht möglich sein, weil das LBA zunächst eine Abstimmung am Runden Tisch (DHV, Hersteller, Prüfstellen) fordert. Aber die LBA-anerkannten Prüfstellen könnten per Prüfstellenvereinbarung eine einheitliche Auslegung der LTF mit sofortiger Wirkung beschließen.

1) Übersetzungsfehler bei der Übernahme des Wortlauts des Steilspiralentests der EN in die LTF. Die EN verlangt für A spontanes Ausleiten. Die neue LTF verlangt selbständiges Ausleiten. Dies haben die Prüfstellen anscheinend so interpretiert, dass sich der Gleitschirm selbständig erst innerhalb von 2 Umdrehungen aufrichten muss. Nach dem Verständnis von Karl Slezak muss ein spontanes, selbständiges Aufrichten innerhalb von 180 Grad zu verzeichnen sein, nur dann dürfe der Gleitschirm mit A bewertet werden. Er hat allen Prüfstellen eine entsprechende Prüfstellenvereinbarung mit folgender Änderung vorgeschlagen:

Bisherige Bewertung des Manövers 4.1.22. Prüfung des Verhaltens bei der Ausleitung von Steilspiralen

Messgröße	Messergebnisse	Klassifizierung
Aufrichttendenz	Selbständiges Ausleiten	A
	Querlage wird beibehalten	D
	Querlage wird steiler	F
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbständige Rückkehr in den Normalflug	A
	720° bis 1080°, selbständige Rückkehr in den Normalflug	C
	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten	D
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	Wert gerundet auf 1 m/s	---

Neue Bewertung des Manövers 4.1.22. Prüfung des Verhaltens bei der Ausleitung von Steilspiralen

Messgröße	Messergebnisse	Klassifizierung
Aufrichttendenz	Spontan in weniger als 180°	A
	In 180° bis 360°	C
	Querlage wird beibehalten	D
	Querlage wird steiler	F
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbständige Rückkehr in den Normalflug	A
	720° bis 1080°, selbständige Rückkehr in den Normalflug	C
	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten	D
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	Wert gerundet auf 1 m/s	---

Die Prüfstellen von Zoller und Reusch haben aber nicht eingewilligt.

Beschluss:

Die Prüfstelle des DHV wird angewiesen, bei Punkt 4.1.22 der LTF ab sofort das Spiralverhalten eines Gleitschirms nur dann mit A oder B zu kategorisieren, wenn ein Aufrichten innerhalb von 180 Grad erfolgt.

2) Die neuen LTF schreiben für die Prüfung des unbeschleunigten Frontklappers eine Einklapptiefe von mindestens 40% vor. Für die Prüfung des beschleunigten Frontklappers gibt es keine Angabe zur Einklapptiefe. Dies war bei der Ausarbeitung der Norm nicht für notwendig erachtet worden, weil Gleitschirme bei Maximalgeschwindigkeit grundsätzlich eine

erheblich größere Einklapptiefe aufweisen als bei Trimmgeschwindigkeit. In der Praxis hat dies jedoch dazu geführt, dass Prüfstellen teilweise auch den beschleunigten Frontklapper mit einer Einklapptiefe von nicht mehr als 40% durchführen. Gleitschirme, die bei größeren Frontklappern ein anspruchsvolles Verhalten zeigen (stabiler Frontklapper, Frontrosette), können so eine zu gutmütige LTF-Bewertung erhalten. Karl Slezak hat allen Prüfstellen hierzu eine Prüfstellenvereinbarung vorgeschlagen, die regeln soll, dass beim beschleunigten Frontklapper vom Testpiloten keine Maßnahmen ergriffen werden, die die Deformation der Kappe kleiner ausfallen lässt, als der Schirm dies vorgeben würde. Die Prüfstellen von Zoller und Reusch haben aber nicht eingewilligt.

Michael Nesler hält diesen Test für die Flugsicherheit nicht für so brisant, wie das Steilspiral-Verhalten.

Beschluss:

Das DHV Referat Sicherheit und Technik wird beauftragt dafür einzutreten, dass beim beschleunigten Frontstall mindestens 50% einzuklappen ist und weiterhin auf eine entsprechende Prüfstellenvereinbarung zu dringen.

3) Faltleinen. Karl Slezak und Michael Nesler weisen darauf hin, dass der Testpilot großen Einfluss auf das Testergebnis nehmen kann, wenn er die Einklapper per Faltleinen induziert. Karl Slezak befürwortet, dass Faltleinen nur zum Einsatz kommen dürfen, wenn der Gleitschirm nicht anders innerhalb des Messfeldes eingeklappt werden kann. Karl Slezak hat allen Prüfstellen hierzu eine Prüfstellenvereinbarung vorgeschlagen. Die Prüfstellen von Zoller und Reusch haben aber nicht eingewilligt.

Beschluss:

Das DHV Referat Sicherheit und Technik wird beauftragt dafür einzutreten, dass Faltleinen nur zum Einsatz kommen dürfen, wenn der Gleitschirm sonst nicht innerhalb des Messfeldes eingeklappt werden kann und weiterhin auf eine entsprechende Prüfstellenvereinbarung zu dringen.

18. Termin der nächsten Sitzung

Vorstandssitzung am 08. Oktober.
Kommissionssitzung am 09. Oktober.

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)