



## Vereinsinfo

Dezember 2012

Hallo liebe Vereins-Vorstandsmitglieder,

in regelmäßigen Abständen oder bei Bedarf wollen wir Euch mit dem Vereinsinfo wichtige Informationen zur Verfügung stellen, die für Euch und Eure Vereinsarbeit von Interesse und Wichtigkeit sein können.

Die Informationen, die Ihr auf diesem Weg bekommt, sind ausdrücklich zur Veröffentlichung und zur Weitergabe an Eure Vereinsmitglieder bestimmt. Wir wollen es Euch mit dieser Informationsquelle leichter machen, wichtige Neuigkeiten rund ums Thema Fliegen zu erfahren, ohne diese extra aus den unterschiedlichen zur Verfügung stehenden Quellen heraus suchen zu müssen. Damit sollt Ihr in Eurer Vereinsarbeit vom Verband unterstützt werden.

### Protokoll der DHV-Jahreshauptversammlung 2012



In der Anlage findet Ihr das Protokoll der JHV 2012 als pdf-Datei. Wir möchten Euch bitten, solche Protokolle nur Euren Vereinsmitgliedern zukommen zu lassen und **nicht öffentlich** zu publizieren (z.B. auf Vereinswebseiten). Es werden überwiegend Themen behandelt, die vor allem die Mitglieder unseres Verbandes betreffen.

Hier noch zwei Links zu den online-Berichten zur JHV und zum XC-Sportlertag:



<http://www.dhv.de/web/medien/archiv/artikel-archiv/verband/jahrestagung-2012/>

<http://www.dhv.de/web/medien/archiv/artikel-archiv/verband/jahrestagung-2012/sportlertag-2012/>

DHV-Vorsitzender Charlie Jöst

## Rede von DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler zur 33. JHV des DHV



Wir wollen Euch außerdem die Rede des DHV-Geschäftsführers Klaus Tänzler zur 33. Jahreshauptversammlung des DHV nicht vorenthalten, hier findet ihr die momentanen Entwicklungen im Gleitschirm- und Drachensport und unsere aktuellen Probleme klar zusammen gefasst.

Liebe Delegierte,

danke, dass Ihr gekommen seid! Viele von Euch helfen schon seit Jahren mit, dass der DHV auf Erfolgskurs bleibt. Vielen Dank dafür. Eure Wahlentscheidungen und Beschlüsse haben den DHV erfolgreich gemacht. Wir sind im Weltvergleich mit großem Abstand der mitgliederstärkste Verband. Und vielleicht darf ich auch sagen, dass wir vergleichsweise viel für unseren Sport leisten, auch über Ländergrenzen hinweg.

Neulich sah ich Obama im Fernsehen, wie er seine Siegesrede nach der Wahl gehalten hat. „Great United States of America“, hat er gerufen, „we are the greatest nation on earth!“

Na ja, also, ok, habe ich mir gedacht, aber den besten Gleitschirm- und Drachenflugverband der Welt haben die nicht zustande gebracht. Wir haben das!

Wir haben es wieder überprüft: Auch dieses Jahr sind 90% aller neuen A-Schein-Inhaber dem DHV beigetreten. 90 % das ist ein beeindruckend hoher Organisationsgrad. Zum heutigen Tag sind 35.562 Mitglieder, 328 Vereine und 115 Flugschulen unter dem Dach des DHV vereint.

Ihr wisst es, in unserer Fliegerszene gibt es starke Persönlichkeiten und auch sehr eloquente Menschen. Dass diese sich unter dem Dach des DHV wohl fühlen und gut zusammenarbeiten, haben wir auch unserem DHV-Vorsitzenden Charlie zu danken, seinem verbindenen und verbindlichen Wesen, seiner starken Integrationskraft. Ich übertreibe nicht, wenn ich sage: Charlie ist buchstäblich 7 Tage die Woche, rund ums Jahr für den DHV da. Dafür wollen wir Dir danken. Vielen herzlichen Dank!

Heute müssen wir aber auch über ernste Probleme reden und über mögliche Lösungen. Die Zunahme der Gleitschirm-Unfälle ist sicherlich das drängendste Problem. Karl Slezak und Peter Cröniger haben es bereits bei den Regionalversammlungen angesprochen. Peter wird heute ein Konzept vorlegen, das beim Piloten ansetzt. Karl wird unsere Strategie bezüglich der Technik erläutern.

Denn wir haben ein zweifaches technisches Problem. Vor einigen Jahren hat der DHV sein Prüfmonopol verloren. Der Gesetzgeber wollte konkurrierende Prüfstellen. Seither hat die Musterprüfung an Schutzwirkung verloren, die Klassifizierung ist nicht mehr so zuverlässig wie früher. Nun geht der Gesetzgeber noch einen Schritt weiter. Ab 1. März wird nicht mehr das LBA für die Überwachung der Prüfstellen zuständig sein. Wenn künftig Prüfstellen in Europa die LTF bestätigen wollen, dann dürfen sie das, wenn sie von ihren nationalen Akkreditierungsstellen akkreditiert sind. Der DHV hat sich dagegen ausgesprochen, weil wir eine zentrale, fachkundige Überprüfung für besser halten. Aber da es rechtlich problematisch ist, wenn das deutsche LBA im Ausland Prüfstellen überwacht, sind wir nicht durchgedrungen.

Die Entwicklung bei den Gleitschirm-Konstruktionen geht hin zu immer steiferen Schirmkappen. Aber die Experten sagen uns, dass es dabei eine physikalische Grenze gibt, beim Gleitschirm-System mit seiner Pendelstabilität. Wenn man die überschreitet, wird es gefährlich. Man kann das schon machen, mit starren Profilen und mit enorm hoher Geschwindigkeiten sicher fliegen, aber das nennt man dann Drachenfliegen!

Neulich hat mir der Fallschirmspringer und Prüfstellenbetreiber Guido Reusch mitgeteilt, dass er einen Gleitschirmverband gründet, um dann die Beauftragung des BMV zu

beantragen. Ich habe mich beim BMV erkundigt. Also so einfach wird das mit der Beauftragung nicht. Aber ich habe mich natürlich gefragt, was steckt dahinter, was will Reusch bezwecken?

Wenn man einschätzen will, was von einem Reuschverband zu erwarten ist, braucht man sich nur die bisherigen Arbeitsergebnisse von Reusch anzuschauen.

Als Reusch vor einigen Jahren seine Prüfstelle auf Gleitschirm erweitert hat, mit Unterstützung einiger Hersteller, kannte ich ihn noch nicht. Damals hat er angekündigt, er würde den Sicherheitsstandard bei den Gurtzeug-Protektoren verbessern. Ich habe ihm das geglaubt. Er hat tatsächlich eine Prüfmaschine bauen lassen, die noch etwas härter zuschlägt, als die alte Prüfmaschine des DHV. Also glaubten wir, dass nun bessere Protektoren auf den Markt kommen. In Wirklichkeit aber hat er dafür gesorgt, dass die zulässigen Grenzwerte abgesenkt wurden, mit dem Ergebnis, dass der neue Prüfstandard nicht besser ist. Wir haben das überprüft. Wir haben uns die gleiche Prüfmaschine bauen lassen.

Neulich habe ich mit Sepp Gschwendtner gesprochen, der immer noch im Spitzenfeld des Deutschlandpokals mitfliegt. Sepp hatte sich das von Reusch geprüfte Gurtzeug Impress 3 gekauft. „Also Parawaiting am Startplatz kannst du damit nicht machen, das Protetorkissen ist so klein, dass Du dauernd umfällst, wenn du auf deinem Gurt sitzen willst.“ Der Gurt hat nämlich nur da, wo die Maschine draufschlägt einen Schutz. Also das ist schon eine sehr eigenwillige Auslegung der Prüfnorm, die Reusch da vorgenommen hat. Der DHV würde so etwas nie und nimmer zu lassen.

Sepp sagte weiter: „Beim Streckenfliegen kann es schon mal vorkommen, dass ich mit Rückenwind irgendwo reinlanden muss. Dann bleib ich im Gurtzeug sitzen. Beim Impress ging der Protetor einfach nach hinten weg und ich bin ungeschützt auf dem Hosenboden über die Wiese gebrettert, ein Stein hätte da nicht sein dürfen.“ Sepp hat sich sofort ein Gurtzeug zugelegt, das besser schützt. Aber leider sind nicht alle Piloten so vernünftig.

Vor kurzem hatten wir das Jahresgespräch mit unserem Versicherer HDI-Gerling. Er hat beim Versicherungspaket des DHV wieder eine Schadensquote von über 100 %! Normalerweise tolerieren Versicherer Schadensquoten von höchstens 60 %. Nur weil wir auf eine über 30-jährige erfolgreiche Zusammenarbeit zurück blicken und eine große Versichertengemeinschaft sind, war HDI-Gerling bereit, noch einmal abzuwarten. Nun könnte man denken, es gibt ja auch andere Versicherer, zu denen man wechseln kann. In den letzten 30 Jahren hat es immer wieder mal günstigere Versicherungsangebote gegeben. Aber die sind regelmäßig nach kurzer Zeit vom Markt wieder verschwunden. Das Hauptproblem ist die Zunahme der Rückenverletzungen.

Wenn ich mir vor Augen führe, dass Reusch sogar ein Advance Gurtzeug, das überhaupt keinen Protetor hat, sondern nur einen sogenannte Komfortschaum, so irreführend auf seiner Prüfstellenseite veröffentlicht hatte, dass der Eindruck entstanden war, dieser Gurt sei auch geprüft und darf in Deutschland geflogen werden, dann muss ich sagen: von einem Reuschverband ist nichts Gutes zu erwarten.

Aber wie sagt der Volksmund so schön: Gemeinsam sind wir stark! Wir brauchen uns ja nicht auseinander dividieren lassen, Wenn wir zusammenhalten, wenn wir auch in Zukunft unsere Kräfte und unsere Ressourcen bündeln, dann werden wir weiterhin ein starker Verbraucherschutz-Verband sein.

Neulich saß ich in Berlin bei einem parlamentarischen Abend zufällig zusammen mit einem Vorstandsmitglied des NABU. Das sind die Vogelschützer, die Björn das Leben schwer machen, wenn er Fluggelände zulassen will, weil sie glauben, wir vertreiben die Singvögel. Aber wir haben uns gut vertragen und ich habe dem obersten Vogelschützer erzählt, wie ich mich freue, dass der Rote Milan in unseren Fluggeländen immer häufiger auftritt. Der Vogel ist mein großes fliegerisches Vorbild. Er ist der beste Thermik- und Streckenflieger. Neulich sah ich sogar wie ein Roter Milan ohne einen Flügelschlag vom Boden weg aufdrehte. Das fand er auch gut. Und er hat mir erzählt, wie sein Verband organisiert ist und dass der NABU über 400.000 Mitglieder hat.

400.00 Mitglieder hat der NABU! Wir sind 35.000. Da wären wir ja bekloppt, wenn wir unsere

Fliegergemeinschaft auch noch in verschiedene Verbände aufsplintern würden. Nein wir müssen unsere Ressourcen und Kräfte bündeln!  
Jedenfalls möchte ich Euch im Namen meines Teams sagen, wir sind entschlossen den Weg der ständigen Verbesserungen weiter zu gehen, damit wir in Zukunft einen noch besseren Mitgliederservice und Verbraucherschutz bieten. Und dann schau mer mal!

Karl Slezak, Leiter des Referates Sicherheit und Technik, arbeitet mit Unterstützung des Instituts für Fahrzeugsicherheit der Technischen Universität Graz an einer Verbesserung der Protektor-Prüfnorm.



Beispiel für einen Protektor mit großer Schutzwirkung (auch im Rückenbereich)



Beispiel für eine EAPR-Auslegung der Schutzanforderungen der LTF

## Anmerkung

Die Gründungsversammlung des Reuschverbandes hatte am Tag der DHV-Jahrestagung stattgefunden. Laut verschiedener Berichte waren nach einer bundesweiten Einladung 20 - 25 Personen angereist, ein großer Teil hat die Versammlung vorzeitig verlassen. Vorsitzender wurde der Fallschirmspringer und Geschäftsführer der Musterprüfstelle EAPR GmbH, Guido Reusch, die neue Verbandsadresse ist auch dieselbe wie die der EAPR. Eine Fachreferentenstelle wurde mit einem weiteren Mitarbeiter der EAPR besetzt.

## Reaktionen auf das Thema „Unser Sport muss sicherer werden“ im Vereinsinfo November 2012

Wir haben auf unsere Thematisierung der auffälligen Unfallproblematik im Gleitschirmsport und auf die durch den DHV deshalb geplanten Maßnahmen viele positive Reaktionen von Euch erhalten. Eine davon war besonders ausführlich. Der Verfasser **Jürgen Karthe** hat sich intensiv mit dem aktuellen technischen Stand der Schirmentwicklung beschäftigt.

Hallo Flieger, liebe DGC'ler

Zur aktuellen Mitteilung des DHV habe ich mir so meine Gedanken gemacht, die ich Euch hier mitteilen möchte. Seit einiger Zeit teste ich nun Gleitsegel von LTF-A bis hin zu LTF-C Schirmen, hinsichtlich ihrer Flugeigenschaften / Fluggefühl und ihrem Sicherheitspotential bei den bekannten Schnellabstiegsmöglichkeiten. Hierzu zählen keine Extremspiralen oder andere Extremmanöver, denn meine Erfahrungsberichte richten sich dabei allein am Können eines Durchschnittspiloten aus, sowie an der Beherrschbarkeit eines Gleitsegels.

Insbesondere bei den neueren LTF-C- Schirmen (teils auch in der B-Kategorie) ist mir dabei ein Trend aufgefallen, der diese Schirme nicht mehr breitentauglich erscheinen lässt, wenn die Piloten nicht explizit an diese Schirme herangeführt werden. Man geht mit diesen Schirmen nun an die Grenzen des allgemeinen Pilotenkönnens - es gibt ja scheinbar genug Versuchskaninchen. Eine ähnliche Situation gab es Anfang der 90er Jahre, wo viel experimentiert wurde, Konzepte nicht ausgereift waren - die teils zu gefährlichen Flugzuständen und vielen Unfällen führten.

Wer sich einmal umschaute, stellt schnell fest, dass aufgrund der Stäbchentechnologie die Streckung solcher "neuen" Segel (B und C Kategorie) deutlich zugenommen hat. Mit der LTF Kategorisierung und Verschiebung der Klassen hat man eine große Verunsicherung der Piloten geschaffen, welcher Schirm überhaupt noch zu einem passt.

Durch die Stäbchentechnologie hat sich auch die Leinengeometrie der Schirme weitgehend verändert. So spart man aufgrund der Nasenaussteifung eine komplette Ebene ein, indem man die A-Aufhängung im Maximum nach hinten verlegt. Kommt nun noch eine hohe Streckung, verbunden mit geringer Profiltiefe hinzu, erhält man sogenannte Zwei-/oder Dreileiner, welche neuerdings vermehrt auch im Hauptsegel Stäbchen aufweisen. Der Druck für die Hersteller scheint sehr groß (aufgrund der Nachfrage?), solche Geräte an den Markt zu bringen, um in der derzeitigen Marktübersättigung und -fülle noch eine Rolle zu spielen. Der XC-Contest hat diesen Druck meines Erachtens noch deutlich erhöht, ermutigt er doch zunehmend Piloten dazu, auf höher kategorisierte Schirme umzusteigen. So werden Piloten zusätzlich mit ausgeschriebenen Preisen der Hersteller geködert, um in den vordersten Ranglisten vertreten zu sein. Das lockt auch Nachahmer.

Viele neue Geräte der LTF B und C Klasse funktionieren zunehmend anders, als man das bisher gewohnt war. Einfach dranhängen und losfliegen wird zunehmend gefährlich, obwohl das Segel bei ruhigen Bedingungen durchaus eine Scheinsicherheit vermittelt.

Doch sind bekannte Manöver teils nicht mehr ohne spezielle Einweisung möglich. So müssen bei einigen Modellen die äußeren B-Leinen gezogen werden, um die Ohren anzulegen. Manche Schirme lassen sich nur schwer in einer Spirale kontrollieren und neigen dazu, weiter zu beschleunigen. Ein B-Stall ist bei vielen der neuen Schirme nicht mehr gefahrlos möglich, worauf selten hingewiesen wird.

Das alles macht die Gleitschirmfliegerei zunehmend komplex und überfordert den einen oder anderen Ottonormalpiloten, ein auf sich zugeschnittenes Gerät zu finden. Zu viele Geräte haben zu unterschiedliche Eigenschaften – und erst in der Breitenutzung stellen sich dann frappierende Mängel bei der Beherrschbarkeit heraus - trotz aufwendiger Zulassungstests.

Veränderte Technik erfordert Pilotenanpassung!

Je weiter die A-Ebene bei einem Gleitschirm nach hinten versetzt ist, desto mehr verändert sich der Anstellwinkel bei Turbulenzen und somit bei entsprechender Trimmung auch der zur Verfügung stehende Steuerweg bis zum Stall. Wird man von so etwas überrascht und hat die richtige Reaktion nicht erlernt, so kann das zu einem Totalkollaps mit Entlastung (Vorschießen vor den Piloten) des Segels führen. Je weniger Leinen und je weiter die Abspannpunkte voneinander entfernt sind, desto größer wird dabei die Gefahr, dass ein Teil der versteiften Eintrittskante durchschlägt und stabil verhängt.

Wie die DHV-Tests bewiesen haben, kann das sogar auch bei LTF-B Schirmen passieren. Die teils erhöhte Streckung trägt einen weiteren, großen Teil dazu bei.

Verhängnisvoll ist meines Erachtens oftmals, das ein Durchschnittspilot eher dazu geneigt ist, bei Turbulenzen (unbewusst) stärker auf die Bremse zu gehen, was bei älteren Schirmen teils sogar die richtige Reaktion war, um den Staudruck und hierdurch die Stabilität - bei ausreichend Bremsweg- zu erhöhen. Doch oftmals bleiben die Piloten über längere Zeit auf der Bremse, um sich im ersten Schockzustand an etwas festzuhalten.

Moderne Schirme, mit Nasenversteifung und überverhältnismäßig stark zurückgesetzter A-Ebene vertragen dagegen nur einen kurzzeitigen Bremsinput und bei einigen Modellen, diesen sogar nur zum richtigen Zeitpunkt (bei Schirmen mit ehemals kurzen Steuerwegen). Dieses zeigt sich bereits oft schon am Start. Bei starker Aufwindkomponente kann man sehr gut beobachten, dass solche Segel bei Bremsinput des Piloten schnell stallgleich deformieren, abkippen und ausbrechen. In den Dolomiten (6. Oktober) hatten ca. 30 % der Piloten mit solchen Schirmen Fehlstarts bei entsprechenden Bedingungen, da Schirm und Pilotenkönnen offensichtlich nicht übereinstimmten, die Piloten nicht auf die besonderen Eigenheiten der modernen Schirme eingestellt waren.

Meines Erachtens war es nie schwerer, von einem "alten Segel" auf eines neuerer Bauart umzusteigen. Das Fliegen hat sich verändert – ist anspruchsvoller geworden - der Pilot muss sich dem anpassen - darf nicht stehenbleiben! Die von mir getesteten Segel wiesen teils stark abweichende Flugeigenschaften auf. Unter einigen fühlte ich mich partout nicht wohl, da sie zu anderen Schirmen ein stark verändertes Flugverhalten aufwiesen und einen speziellen Wissensstand, verbunden mit einem versierten Pilotenverhalten erforderten - andere Schirme schienen mir nicht ausgereift zu sein - ließen sich schwer zentrieren - und zeigten trotz niedriger Kategorie ein sehr nervöses und deshalb anspruchsvolles Flugverhalten. Ich empfehle deshalb jedem, möglichst viele Schirme Probe zu fliegen, da die Spannbreite in allen Kategorien sehr groß geworden ist, was das subjektive Fluggefühl am jeweiligen Gleitschirm betrifft.

Ohne Werbung betreiben zu wollen. Es gibt Hersteller, die an bewährten Konzepten festhalten - ohne an Grenzen zu gehen - trotzdem innovativ sind und leistungsmäßig nur wenig im Hintertreffen sind. Ob diese überleben, wird der weitere Trend und unser Selbstverständnis zum Sport zeigen. Es wäre aber sehr wünschenswert, damit das Gleitschirmfliegen nicht zu etwas kaum Machbaren mutiert und nur noch wenigen Wagemutigen und Versierten vorbehalten ist.

Von meiner Seite bleibt festzuhalten:

Um für sich selbst sicher zu gehen, sollte das eigene Können auf den Prüfstand gestellt werden. So ist bei den meisten modernen Schirmen Vorsicht an der Bremse geboten. So sollte ein aktiver Flugstil mit Gewichtsverlagerung Standard sein. Zudem ist es nicht gut, sich in Turbulenzen an die Bremse zu klammern, wie man das früher teilweise konnte und wie es noch heute weit verbreitet ist.

Vielflieger haben teils einen völlig differenten Flugstil zu Anfängern und Gelegenheitsfliegern entwickelt. Leider wird wenig darüber geredet, da ein solcher Flugstil auch leistungsmäßig Vorteile bringt. Und wer gibt Vorteile gern aus der Hand? Es gibt zudem keine gängige Lehrmeinung dazu. Das wird sich wohl bald ändern - müssen.

Diese Vielflieger und XC-Piloten fliegen mit einer Technik, bei der die Bremse nur noch eine untergeordnete Rolle spielt, da sie aerodynamisch wie eine blockierende Kette an einem Panzer wirkt, um eine Kurve zu fahren. Eine gut zu praktizierende und angepasste Flugtechnik scheint bei den neuen Segeln unumgänglich zu sein, da diese danach verlangen, auch wenn sie augenscheinlich besser und scheinbar sicherer fliegen, als unsere alten Kisten.

Das tun sie auch wirklich und können bei verändertem Pilotenbewusstsein und angepassten Fähigkeiten auch sicher geflogen werden. Nur muss hierzu deutlich mehr referiert werden. Erfahrungen dürfte es hierzu reichlich geben.

Bei den neuen Schirmen, quer durch alle Klassen, sollte eine angepasste Technik nun schnell Verbreitung finden - da damit auch ältere Schirme gefühlvoller pilotiert werden können.

Es wäre schön, wenn ich durch diesen Beitrag eine Diskussion hierzu anstoßen könnte, die letztlich zu mehr Sicherheit und auch Sicherheitsgefühl führen kann. Es wäre wichtig, wenn wir uns als Vereinspiloten (wie vom DHV angemerkt) zu diesem Thema austauschen könnten - Erfahrungen zu diesem Thema sammeln könnten - um vielleicht - zu einem neuen Sicherheitsstandard und -bewusstsein gelangen zu können.

Sonst wird das Gleitschirmfliegen zu einem Lotteriespiel und wird zwangsläufig zu immer mehr Unfällen führen - mit fatalen Folgen für unseren geliebten Sport.

## Umfrage zum Thema Windenschlepp

Liebe Vereinsvorstände,

das DHV-Schleppbüro führt erstmals eine Vereinsumfrage durch, mit dem Ziel, einen besseren Überblick hinsichtlich der Schleppaktivitäten in den Mitgliedsvereinen zu bekommen.

Eure Antworten sind uns sehr wichtig, damit wir künftig den Schlepp noch sicherer machen und ihn auch besser statistisch analysieren können. Dazu bitten wir euch um eure Mithilfe, eure Ideen und Verbesserungsvorschläge.

Wir würden uns freuen, wenn ihr den Fragebogen, der diesem Vereinsinfo als pdf-Datei angehängt ist, und eure Ideenliste bis zum **15. Januar 2013** an das DHV-Schleppbüro abschickt (DHV-Schleppbüro, Neißer Str. 25, 36100 Petersberg) oder mailt ([dhvschleppbuero@dhv.de](mailto:dhvschleppbuero@dhv.de)).

---

Schöne und unfallfreie Flüge

Redaktion Richard Brandl  
DHV-Geschäftsstelle

E-Mail: [vereinsinfo@dhv.de](mailto:vereinsinfo@dhv.de)

DHV – weltweit größter Dachverband der Gleitschirmflieger und Drachenflieger  
35.600 Mitglieder – 328 Mitgliedsvereine – 115 Flugschulen  
Beauftragter des Bundesverkehrsministers für Ausbildung und Flugbetrieb