

Protokoll der 100. Kommissionssitzung des DHV

Am 29. September 2012 in Bayrischzell, Hotel Alpenhof

Sitzungsbeginn: 10.00 Uhr, Sitzungsende 18.30 Uhr

Anwesend:

Dirk Aue (Finanzvorstand), Bernd Böing (Regionalbeirat Mitte), Richard Brandl (Protokollführer), Peter Cröniger (Vorstand Ausbildung), Frank Herr (Stv. Vorsitzender), Peter Janssen (Ehrevorstand), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Dieter Münchmeyer (Vorstand Technik, Regionalbeirat Ost), Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit), Eckhart Schröter (Verbandsarzt), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit und Technik/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Leiter der Musterprüfstelle)

Berater: Wolf Schneider (Berater Flugschulen) ab 14.30

Entschuldigt: Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Eberhard Dengler (Regionalbeirat Nord), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Ralph Schlöffel (Vorstand Sport)



Vorsitzender Charlie Jöst



Stv. Vorsitzender
Frank Herr



Vorstand Sicherheit
Uli Schmottermeyer



Finanzvorstand Dirk Aue



Vorstand Technik
Dieter Münchmeyer



Vorstand Sport
Ralph Schlöffel



Vorstand Ausbildung
Peter Cröniger

Inhalt	TOP	Seite
Begrüßung, Protokollführung	1	3
Genehmigung des Protokolls der 99. Kommissions-Sitzung	2	3
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	3
Bericht des Vorsitzenden	4	3
Bericht des Geschäftsführers	5	3
Bericht der Regionalbeiräte	6	4
Kriterien für Geländegutachten	7	5
Geländedatenbank Europa	8	5
Flarm	9	5
Rechtsschutz für Flugsicherheitsbeauftragte	10	5
GS-Stufenschlepp	11	6
Anzahl Höhenflüge für A-Lizenz	12	6
Voraussetzungen GS- und HG-Passagierflugberechtigung	13	7
Begrenzung Tandemschirme	14	7
Änderung APO Fluglehrer GS + HG, Erste Hilfe Nachweis Anwärter	15	8
GS-Ausbildungstauglichkeit	16	8
EM Starr / CIVL	17	9
HG-Einsteigermethoden	18	9
Planung der DHV Jahrestagung	19	9
Termin der nächsten Sitzung	20	9

1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 100. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

Zur 100. Kommissionssitzung erinnert der Ehrevorsitzende Peter Janssen an die Gründerzeit und die Beweggründe für die Entstehung des DHV, die bis heute Bestand haben, insbesondere die Verbesserung der Flugsicherheit sowie guter Service und Information für die Piloten.

2. Protokoll der 99. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 99. Kommissionssitzung wird genehmigt.

3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

Der Beschluss der 95. Kommissionssitzung TOP 8 "Vorschlag für ein DHV Gütesiegel" ist noch auszuführen.

4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst

Charlie Jöst berichtet über seine Teilnahme an einem Gerichtsverfahren in München. Anlässlich eines Nominierungs-Streitfalls wurde geklärt, dass sich die DHV-Vorstandschaft an die Bestimmungen der von ihr beschlossenen Sportordnung halten muss (Selbstbindung), also im Einzelfall nicht abweichen darf.

Bei einem Gesprächstermin in Berlin im Rahmen der ILA, konnte Charlie Jöst zusammen mit Björn Klaassen, dem DAeC Präsidenten und dem DAeC Generalsekretär Übereinstimmung bezüglich der Zusammenarbeit in Luftraumfragen erzielen. Es ist eine enge Koordination zwischen den Experten des DHV und denen des DAeC vereinbart worden.

5. Bericht des Geschäftsführers Klaus Tänzler

Zum Jahresbeginn 2013 ist mit einer Änderung der LuftGerPV zu rechnen. Klaus Tänzler berichtet über die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen BMV und DHV. Es bleibt dabei, dass in Deutschland mit GS- und HG-Flugausrüstung nur geflogen werden darf, wenn sie entsprechend der LTF mustergeprüft sind.

Das BMV will eine europäische Lösung für die Überwachung der Musterprüfstellen. Momentan anerkennt und überwacht das LBA alle Prüfstellen, die LTF-Musterprüfbescheinigungen erteilen wollen. Eine LBA-anerkannte Prüfstelle liegt aber in der Schweiz. Es ist rechtlich problematisch, dass eine deutsche Behörde eine Prüfstelle im Ausland überwacht. Dieses Problem lässt sich nun lösen, weil mittlerweile das europäische Recht vorsieht, dass jedes Land eine nationale Akkreditierungsstelle für die unterschiedlichen Prüfstellen unterhalten muss.

Diese nationalen Akkreditierungsstellen werden künftig auch für die Anerkennung und Überwachung von Musterprüfstellen zuständig sein, welche die LTF bescheinigen. LTF-

Musterprüfstellen in Deutschland müssen ab 2014 von der deutschen Akkreditierungsstelle DAkkS in Berlin akkreditiert sein. Der DHV hatte sich gegen diese neue Regelung ausgesprochen, weil es besser wäre, es gäbe eine einzige fachkundige Stelle, die sämtliche LTF-Prüfstellen zentral und streng überwacht.

Immerhin ist die Rechtsgrundlage dafür verbessert worden, dass der DHV als Beauftragter für den Flugbetrieb in Deutschland mustergeprüfte Flugausrüstung für luftuntüchtig erklären darf, wenn sie gefährliche Mängel aufzeigt.

Das GS-Erprobungsprogramm für elektrische Aufstiegshilfen ist angelaufen. Elektrische Aufstiegshilfen für Hängegleiten dürfen bereits legal betrieben werden.

Hannes Weininger gehörte einer Delegation des Europaverbandes EHPU an, die nach Abschluss der GS EM in St. André/Frankreich mit dem Weltverband CIVL über die Zukunft der Wettbewerbsklasse verhandelt hat. Der ebenfalls eingeladene internationale Herstellerverband PMA nahm an dem Meeting nicht teil, weil er sich intern noch nicht auf eine einheitliche Verhandlungsposition einigen konnte. Die EHPU hat ihren Standpunkt deutlich gemacht, dass auch in Zukunft im Wettkampf nur EN/LTF-zertifizierte GS eingesetzt werden dürfen. Es wurden zusätzliche Möglichkeiten diskutiert, den Sicherheitsstandard im Wettkampf zu erhöhen.

6. Bericht der Regionalbeiräte



Region Mitte: Bernd Böing berichtet, dass der DHV ein gutes Seminar für Beauftragte für Luftaufsicht veranstaltet hat. Dabei wurde auch angesprochen, dass im Zusammenhang mit einem tödlichen Unfall beim HG-Windenschlepp gegen den Flugsicherheitsbeauftragten staatsanwaltlich ermittelt wird. Dies hat die Frage einer Rechtsschutzversicherung auf die Tagesordnung gerufen. Weiterhin erläutert Bernd Böing, dass in seiner Region eine stärkere Kooperation kleinerer Vereine untereinander sinnvoll wäre; eventuell eine Fusion, damit die hohen Kosten für den Schleppbetrieb besser getragen werden können.



Region Südwest: Klaus Kienzle berichtet über zwei tödliche GS-Unfälle in seiner Region, bei denen die Piloten offensichtlich von dem sehr anspruchsvollen Verhalten ihrer Fluggeräte überrascht wurden. Klaus Kienzle regt an, dass die Vereine die Fahrtkosten ihrer Beauftragten für Luftaufsicht übernehmen. Das Projekt Nordschwarzwald läuft an. Ein neuer großzügiger und sicherer Startplatz wird im Rahmen des Projekts an der „Teufelsmühle“ geplant. Klaus Kienzle hat bezüglich eines Geländes, in denen Drachenflieger die Gleitschirme nicht fliegen lassen, Gespräche geführt und erwartet ein baldiges gutes Ergebnis. Die Live-Berichterstattung über die HG- und GS-EM ist sehr gut angekommen.



Region Ost: Dieter Münchmeyer berichtet, dass man in der Region erfreut ist, weil die neue Gliederung des Berliner Luftraums erst ein Jahr später in Kraft treten wird. Der DHV setzt sich nach wie vor für eine bestmögliche Lösung bei der Deutschen Flugsicherung ein. Ein Sektor für größere Höhen über dem „Alten Lager“ ist in Planung. In Cottbus fand ein sehr erfolgreicher Wettbewerb statt, die German Flatlands, mit vielen engagierten HelferInnen. Diese vielgelobte Veranstaltung mit sechs Winden an drei Standorten ist in der Zukunft nicht mehr möglich, weil inzwischen der Flugplatz wegen einer Solaranlage verkleinert worden ist.

Nächstes Jahr werden die Flatlands für HG und GS sowie auch die Deutsche Meisterschaft HG im Alten Lager stattfinden.

7. Kriterien für Geländegutachten

Björn Klaassen weist anhand ausgewählter Beispiele darauf hin, dass es problematische Fluggelände gibt, die aufgrund der früheren Allgemeinverfügung noch immer Bestandsschutz genießen. Der DHV drängt in diesen Fällen bei den Geländehaltern auf Verbesserungsmaßnahmen.

Er stellt ein Konzept für eine Neuregelung für Geländegutachter und die wesentlichen Anforderungspunkte an Geländegutachten vor. Diese werden diskutiert und weitere Vorschläge zum Verfahren werden erörtert.

Beschluss:

Das Referat Flugbetrieb wird beauftragt, eine Regelung für Geländegutachter auf zivilrechtlicher Basis zu treffen.

8. Geländedatenbank Europa

Björn Klaassen berichtet, dass die Internet-Geländedatenbank des DHV die deutschen Fluggelände sowie die des gesamten Alpenraums umfasst. Sie wird auch dank der Android und iPhone Apps sehr stark genutzt und es gibt viel positives Feedback. Er regt an, diesen Service auf Europa auszuweiten.

Es schließt sich eine Diskussion darüber an, dass angesichts der Größe Europas eine hohe Qualität der Geländedaten in weit entfernten Gebieten schwerlich zu gewährleisten ist.

Beschluss:

Die DHV Geländedatenbank wird nur um solche europäischen Länder erweitert, von denen qualitativ hochwertige Geländedaten problemlos dargestellt werden können.

9. Flarm

Klaus Tänzler berichtet, dass im Segelflug das Kollisionswarngerät FLARM weitverbreitet ist. Da in der Schweiz besonders viel Mischflugbetrieb HG/GS/Segelflug auftritt, hat der SHV ein Projekt finanziell unterstützt, das den Einbau von FLARM in einem High-End-Vario zum Ergebnis hatte. Da aber dieses Vario sehr teuer ist, überlegt das FLARM-Team ein eigenständiges Gerät für HG/GS zu entwickeln, sofern der DHV dies finanziell unterstützen würde, durch Bezuschussung jedes auszuliefernden Gerätes.

Es wird diskutiert, dass in Deutschland ein so starker Mischflugbetrieb in dem Maße wie in der Schweiz nicht auftritt und dass die finanziellen Möglichkeiten des DHV überstrapaziert werden würden, wenn sich der DHV in dem gewünschten Maße engagieren wollte.

10. Rechtsschutz für Beauftragte für Luftaufsicht

Bernd Böing regt an, dass der DHV für die Beauftragten für Luftaufsicht Rechtsschutz für

den Fall gewährleisten sollte, dass diese aufgrund ihrer Tätigkeit anwaltliche Unterstützung benötigen.

Es wird erörtert, dass in den vergangenen Jahrzehnten noch nie ein solcher Fall aufgetreten ist, dass nun aber erstmals ein Beauftragter anwaltliche Unterstützung wegen eines staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahren benötigt. Dieser hat zufällig eine private Rechtsschutzversicherung.

Beschluss:

Der DHV erklärt, dass der DHV für die Beauftragten für Luftaufsicht die anwaltlichen Kosten bei Strafrechtsverfahren übernimmt, wenn diese in Zusammenhang mit der Tätigkeit des Beauftragten für Luftaufsicht entstehen.

11. GS-Stufenschlepp

Das positive Ergebnis des Erprobungsprogramms für GS-Stufenschlepp und die von Horst Barthelmes eingereichten Regelungsvorschläge werden diskutiert. Bernd Böing regt an, den GS-Stufenschlepp nun freizugeben.

Björn Klaassen berichtet, dass es nicht viel Interesse am GS-Stufenschlepp gibt, er kommt hauptsächlich für Gelände mit eher kurzen Schleppstrecken in Betracht. Der Geländebescheid müsste für Stufenschlepp erweitert werden. Karl Slezak hält als Nachweis der Stufenschleppqualifikation eine Einweisungsbestätigung der Flugschule für ausreichend.

Beschluss:

Die Geschäftsstelle wird beauftragt einen Beschlussvorschlag für die nächste Kommissionssitzung zu erarbeiten.

12. Anzahl Höhenflüge für GS-A-Lizenz

Karl Slezak berichtet, dass Österreich für die Ausbildung zum Sonderpilotenschein die Mindestanzahl der alpinen Höhenflüge (über 500 m) von 10 auf 15 erhöht hat. Der Österreichische Aero-Club hat den DHV mit Verweis auf den bestehenden Harmonisierungsvertrag (gegenseitige Anerkennung der Lizenzen auf Grundlage gleicher Ausbildung und Prüfung) aufgefordert, eine entsprechende Anpassung der deutschen Ausbildungs-Bestimmungen vorzunehmen.

Es wird zunächst der Harmonisierungsvertrag diskutiert. Er ist erforderlich, weil das europäische Luftrecht nicht für GS und HG gilt. Die Regelung dieses Bereichs obliegt den nationalen Behörden. In Österreich findet Gastflugbetrieb von Piloten aus vielen Ländern statt, obwohl das österreichische Luftrecht nur den deutschen Piloten aufgrund des Harmonisierungsvertrages das Gastfliegen erlaubt, nicht aber Piloten anderer Nationen, die eigentlich nur bei Wettbewerben legal fliegen dürfen. Die Bemühungen des Weltverbandes FAI um die Anerkennung der IPPI Card in Österreich waren bisher erfolglos. Es bleibt abzuwarten, ob ein erneuter Vorstoß des Europaverbandes EHPU zu einer Legalisierung des Gastfliegens führt.

Eine ausführliche Diskussion schließt sich an, ob eine Erhöhung der Mindestanzahl fachlich begründet ist. Wolf Schneider (Berater Ausbildungsleiter) hält eine solche Erhöhung für sinnvoll, weil die Ausbildungsinhalte des DHV-Lehrplans für die A-Lizenz ohnehin viele Höhenflüge erfordern. Es wird erörtert, dass die geforderten Übungen auch per Windenstart

mit entsprechender Ausklinkhöhe absolviert werden können. Eine Erhöhung der Mindestanzahl an Höhenflügen für die A-Lizenz, beschränkt auf Startart Winde, erscheint nicht erforderlich, weil diese alpines Fliegen nicht erlaubt. Der ÖAeC verweist auf zahlreiche GS-Unfälle deutscher Piloten in den österreichischen Alpen und hält eine Verbesserung der Einweisung deutscher Piloten in alpines Fliegen für dringend geboten.

Beschluss:

In der Ausbildung zum Erwerb der GS A-Lizenz mit Startart Hang sind ab 1.1.2014 mindestens 15 Höhenflüge über 500 m Höhenunterschied erforderlich. Für die Erweiterung einer bestehenden GS A-Lizenz mit Startart Winde auf Startart Hang sind wie bisher mindestens 20 Hangstarts, davon 10 mit über 500 m Höhenunterschied erforderlich.

13. Voraussetzungen für die GS- und HG-Passagierflugberechtigung

In Österreich wurden zum 1.8.2012 die fliegerischen Voraussetzungen für den Beginn der Ausbildung zur Passagierberechtigung erhöht. Hintergrund ist eine besorgniserregende Anzahl von Doppelsitzerunfällen (GS und HG) mit mehreren Toten in den letzten Jahren in Österreich.

Karl Slezak berichtet, dass diese Änderung eine Liberalisierung korrigiert, die von österreichischer Seite gefordert und im Rahmen der Harmonisierung auch vereinbart worden war. Die fliegerischen Voraussetzungen für den Beginn der Ausbildung zur Passagierberechtigung sind in Österreich nun wieder auf einen Stand festgelegt worden, wie er bereits früher in Deutschland und Österreich gefordert war. Da die seinerzeitige Liberalisierung gegen Bedenken des DHV zustande kam, ist eine Erhöhung der Anforderungen aus Gründen der Flugsicherheit zu begrüßen. Die zur Zeit geltenden Anforderungen lauten: „Besitz des Paraglerscheins (entspricht A-Lizenz) seit mindestens 12 Monaten, Nachweis von 100 Höhenflügen über 300 m, praktischer Eingangstest vor einem beauftragten Prüfer.“

Beschluss:

Ab 1.1.2013 gelten als Mindestanforderungen für den Erwerb der GS-oder HG-Passagierflugberechtigung: Besitz der A-Lizenz seit mindestens 24 Monaten, Nachweis von 200 Höhenflügen über 300 m Höhenunterschied, praktischer Eingangstest vor einem vom DHV beauftragten Prüfer.

14. Begrenzung Tandemschirme

Ursprünglich hatte der DHV in seiner Betriebsordnung geregelt, dass bei Flügen mit doppelsitzigen Gleitsegeln der Klassifizierung höher als LTF 2 die mitfliegende Person einen Luftfahrerschein für Gleitsegel besitzen muss. Karl Slezak hält es aus Sicherheitsgründen für geboten, Passagierflug mit „Fußgängern“ auf LTF B zu beschränken.

Beschluss:

In die Flugbetriebsordnung ist aufzunehmen: Bei doppelsitzigen Flügen mit Gleitsegeln höher als Klassifizierung LTF B ist ein Betrieb nur mit einem ausgebildeten Piloten als Passagier erlaubt. Diese Regelung gilt für Gleitsegel mit einem Musterprüfungsdatum später als 01.01.2014.

15. Änderung APO Fluglehrer GS + HG, Erste Hilfe Nachweis Anwärter

Karl Slezak und Verbandsarzt Eckhart Schröter begründen, warum die Absolvierung eines Erste-Hilfe-Lehrgangs (acht Doppelstunden) eine Eingangsvoraussetzung für den Fluglehrer-Assistentenlehrgang sein soll. Bisher wird ein solcher Nachweis erst zur Fluglehrerprüfung gefordert.

Beschluss:

Der Erste-Hilfe-Nachweis (acht Doppelstunden) ist ab sofort eine Eingangsvoraussetzung für den Assistentenlehrgang.

16. Gleitsegel-Ausbildungstauglichkeit

Karl Slezak berichtet, dass die Firma Nova entgegen dem vorherrschenden Trend zur Leistungssteigerung den SUSI (supersicheren Schirm) auf den Markt bringt. Er stellt geringere Anforderung an den Piloten und soll ein besonders gutmütiges Extremflugverhalten aufweisen, bei vertretbaren Einbußen bei Gleitleistung und Höchstgeschwindigkeit. Es wäre begrüßenswert, wenn dies der Beginn einer Entwicklung hin zu Gleitschirmen wäre, deren Einfachheit auch den weniger Geübten unbeschwerte Flug-Freude ermöglicht.

Hannes Weiniger berichtet, dass erfreulicher Weise die DHV-Vorschläge zur Verbesserung der GS-Flugtestnorm in der neuen Norm-Fassung enthalten sein werden. Sie werden auch in die LTF eingearbeitet.

Karl Slezak gibt zu bedenken, dass sich die miteinander konkurrierenden Musterprüfstellen anscheinend zu wenig streng an die jeweils vorgegebene Norm halten. So zeigten einige Gleitschirme der Kategorie A und B bei deren Überprüfung durch das DHV-Referat Sicherheit und Technik ein zu kritisches Extremflugverhalten. Die Überprüfungsergebnisse, die mit Helmkamera, Bodenkamera und mit einem speziell dafür entwickelten Datenlogger aufgezeichnet worden sind, wurden im DHV-Info veröffentlicht. Diese Überprüfungsreihe soll fortgesetzt werden.

Es wird die Sorge geäußert, dass in der Ausbildung auch Gleitschirme zum Einsatz kommen könnten, deren Extremflugverhalten die Flugschüler überfordern.

Das DHV-Ausbildungsreferat erteilt in seiner behördlichen Funktion Ausbildungserlaubnisse für Flugschulen und macht dabei unter anderem zur Auflage, dass nur ausbildungstaugliche Fluggeräte eingesetzt werden dürfen. Als ausbildungstauglich gelten derzeit Gleitschirme der Kategorie A, sowie Gleitsegel der Kategorie B, wenn der Hersteller deren Ausbildungstauglichkeit erklärt hat. Ab 1.1.2015 gelten nur mehr Gleitschirme der Kategorie A als ausbildungstauglich.

Beschluss:

Das DHV-Referat Sicherheit und Technik wird beauftragt, zur nächsten Kommissionssitzung eine Beschlussvorlage zur Sicherstellung der Ausbildungstauglichkeit von Gleitschirmen zu erarbeiten.

17. EM für Starrflügler

Die CIVL hat für die Starrflügler EM keine Ausrichter mehr finden können, wegen der geringen Teilnehmerzahl. Die Starrflügler-Nationalmannschaft bittet daher den DHV, sich bei der CIVL dafür einzusetzen, dass die EM für Flexible HG mit der Starrflügler-EM zusammengelegt wird. Eine zu große Teilnehmerzahl sei deshalb nicht zu befürchten.

Beschluss:

Der DHV wird bei der CIVL die Zusammenlegung von EM Flexible HG und Starrflügler EM beantragen.

18. HG-Einsteigermethoden

Charlie Jöst gibt einen Video-Bericht über die Erprobung von zwei neuen Möglichkeiten für Drachenflug-Schnupperkurse.

Gute Erfahrungen sind mit dem Condor von Wills Wing beim Motorrad-Schlepp per Umlenkrollen gemacht worden. Hannes Weininger wird beim LBA abklären, ob LTF-Sonderbestimmungen für Flügel möglich sind, die nicht für Höhenflüge sondern nur in Bodennähe betrieben werden.

Eine besonders problemlose Möglichkeit bietet das Projekt „Be a bird“. Hier wird der Drachen über alle Achsen per Seilverbindungen zu einer Plattform gesichert. Die Anströmung des Flügels wird über Autoschlepp der Plattform bewirkt. Diese Fesselflug-Methode fällt nicht unter die luftrechtlichen Vorschriften.

19. Planung der Jahrestagung des DHV

Der Vorstandsvorsitzende und der Sportvorstand stehen bei der Jahrestagung am 24. November 2012 in Gunzenhausen zur Wahl. Charlie Jöst und Ralph Schlöffel werden für eine weitere Amtsperiode kandidieren.

Klaus Kienzle regt an, bei der Jahrestagung mehr Zeit für Diskussionen einzuplanen. Es wird besprochen, dass ein hoher Zeitbedarf immer dann gegeben ist, wenn viele Anträge zu diskutieren sind. Wenn es der DHV-Kommission unter dem Jahr gelingt, vorliegende Anträge und anstehende Problempunkte gut zu bearbeiten, sind bei einer Jahrestagung weniger Anträge zu erwarten.

20. Termin der nächsten Sitzung

Der Termin der nächsten Sitzung wird nach der Jahreshauptversammlung festgelegt, wenn die zu wählenden Kommissionsmitglieder feststehen.

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)