

Protokoll der 103. Kommissionssitzung des DHV

Am 28. September 2013 in Bayrischzell / Alpenhof

Sitzungsbeginn: 10.00 Uhr, Sitzungsende 18.30 Uhr

Anwesend:

Dr. Dirk Aue (Finanzvorstand), Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Bernd Böing (Regionalbeirat Mitte), Richard Brandl (Protokollführer, Fachbereich Öffentlichkeitsarbeit), Peter Cröniger (Vorstand Ausbildung), Yvonne Dathe (Vorstand Sport), Eberhard Dengler (Regionalbeirat Nord), Frank Herr (Stv. Vorsitzender), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Dr. Dietrich Münchmeyer (Vorstand Technik), Eckhart Schröter (Verbandsarzt) ab 14.30 Uhr, Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Fachbereich Technik), Peter Wild (DHV-XC Administrator) zu TOP 13.

Entschuldigt: Uwe Krenz (Regionalbeirat Ost), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit und Flugbetrieb).



Vorsitzender Charlie Jöst



Stv. Vorsitzender
Frank Herr



Vorstand Sicherheit
Uli Schmottermeyer



Finanzvorstand Dirk Aue



Vorstand Technik
Dieter Münchmeyer



Vorstand Sport
Yvonne Dathe



Vorstand Ausbildung
Peter Cröniger

Inhalt	TOP	Seite
Begrüßung, Protokollführung	1	3
Genehmigung des Protokolls der 102. Kommissions-Sitzung	2	3
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	3
Bericht des Vorsitzenden	4	3
Bericht aus der Geschäftsstelle	5	3
Bericht der Regionalbeiräte	6	4
Geländekauf für Altes Lager	7	5
Ausweichflugregeln FBO	8	5
Nachprüfung bei HG	9	5
Gleitschirmsicherheitstests – Einstufung	10	6
GS-Wettkampfklasse	11	7
DHV-Förderung Sicherheit der Fluggelände	12	7
Luftraum-Richtlinie für XC Auswerter	13	8

1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 103. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

2. Protokoll der 102. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 102. Kommissionssitzung wird genehmigt.

3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

TOP 9 der 102. Kommissionssitzung ist noch in Bearbeitung. Die Rückantwort des Versicherers HDI-Gerling liegt noch nicht vollständig vor.

4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst

Charlie Jöst berichtet von seinem Besuch

- des Fluglehrer-Assistentenlehrgangs am Tegernsee.
- der HG- und PG-Challenge in Greifenburg (Teilnehmer 46 HG, 42 GS) mit guter Organisation durch Regina Glas und Klaus Tretter.
- der HG German Open im Alten Lager, eine hochkarätige Meisterschaft unter Leitung von Dr. Dietrich Münchmeyer.
- der GS Junior und Ladies Challenge, gute Betreuung durch Yvonne Dathe und Klaus Tretter.
- der GS German Open in Slowenien, gute Stimmung (130 Piloten aus 10 Ländern).

Auf Einladung des Filmfestivals in St. Hilaire wirkte Charlie Jöst dort als Jurymitglied mit. Von allen Veranstaltungen brachte er interessante Videobeiträge für den Jahresrückblick für die Regionalversammlungen mit.

5. Bericht aus der Geschäftsstelle

Klaus Tänzler berichtet, dass der gute Flugsommer bezüglich der Mitgliederentwicklung das verregnete erste Halbjahr wieder wettgemacht hat. Falls der Herbst ebenfalls viele Schulungstage ermöglicht, könnte erstmals die Marke 36.000 bei der DHV-Mitgliederzahl überstiegen werden.

Im GS-Wettbewerbssport zeigt die Pflicht, mit mustergeprüften GS zu fliegen, Wirkung. Die Unfallzahlen sind weltweit stark zurückgegangen. Die Chancengleichheit für die Piloten ist gestiegen und die Haftungssituation für die Verbände ist verbessert.

Im HG-Wettkampfsport (Flexible) wird seit 4 Jahren bei EM und WM überprüft, ob die Flügelschränkung der Musterprüfung entspricht. Seither hat es dort keinen Überschlag mehr gegeben. Der DHV wird bei der nächsten HG German Open die Flügelschränkung bei allen Teilnehmern schon vor Wettbewerbsbeginn prüfen lassen.

Die Unfallsituation im Gleitschirmbereich ist weiterhin besorgniserregend. Karl Slezak berichtet, dass es im Jahr 2013 in Baden-Württemberg bereits 4 tödliche Unfälle gab, davon 2 in Oppenau. Das Regierungspräsidium hat sich eingeschaltet und die Medien haben kritisch berichtet. Björn Klassen erläutert, dass in Oppenau ein Startleiterdienst eingerichtet wurde, um Flüge bei gefährlichen Bedingungen zu verhindern. Beim Drachenflug ist auch 2013 der Schleppbetrieb Unfallschwerpunkt (im UL- und Windenschlepp je 1 Todesfall).

Björn Klassen berichtet, dass nach Südbayern nun auch die Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster in Nordrhein-Westfalen eine Allgemeinverfügung erlassen haben, die den E-Aufstieg auf Geländen mit entsprechender DHV-Erlaubnis gestattet. Ein anderer Arbeitsschwerpunkt des DHV-Geländereferats sind Stellungnahmen zur Ausweisung von Vorrangflächen für Windkraftanlagen. Die Hürden für das Errichten von Windenergieanlagen sind heruntergesetzt worden. Die Vereine können Einspruch einlegen, wenn Windkraftanlagen in der Nähe ihrer Fluggelände errichtet werden sollen. Windkraftanlagen können ein Hindernis für den Flugbetrieb darstellen. Dr. Dietrich Münchmeyer ergänzt, dass in der Region Ost die Entstehung großer Photovoltaik-Anlagen kritischer zu sehen ist. Es besteht dort die Gefahr, dass Flugplätze, wie zum Beispiel Cottbus, verloren gehen.

6. Bericht der Regionalbeiräte



Region Südwest: Klaus Kienzle gibt die Anregung weiter, künftig die Gleitschirmpiloten regelmäßig auf den neuesten Stand der Flugtechnik zu bringen, weil dies die Geräte-Entwicklung erforderlich mache. Er schlägt vor, dies in der Jahrestagung zur Diskussion zu stellen. Der Punkt soll zunächst in der nächsten Kommissionssitzung beraten werden. Er berichtet weiterhin über den neuen Startplatz Tafelbühl und ausführlich von der abschließenden Sitzung der Nordschwarzwaldrunde, in der nach Begutachtung regionaler Fluggelände ein Einvernehmen mit dem Naturschutz über die weitere Entwicklung erzielt wurde.



Region Mitte: Bernd Böing berichtet von seinen Besuchen bei regionalen Vereinen und bei der Mosel Open, bei der trotz Wetterpech eine gute Stimmung herrschte. Besonders beeindruckt war er bei seinem Besuch des Vereines Sauerland Air über den starken ehrenamtlichen Einsatz für die Pflege der zahlreichen Startplätze. Frank Herr fragt nach, wie auf Vereinsebene ein Flugverbot besser durchgesetzt werden kann, wenn ein Pilot den Flugbetrieb gefährdet hat. Björn Klassen rät dazu, den DHV zu informieren, damit er sich an den Piloten wenden kann.



Region Nord: Eberhard Dengler berichtet über seine guten persönlichen Erfahrungen mit dem HG-Motorradschlepp, welcher schnelle Erfolgsergebnisse für Neulinge bietet. Aktuell größtes Anliegen der Region Nord ist es, dass der DHV auch künftig eine umfassende Betreuung des Schleppbetriebes sicherstellt. Der Leiter des DHV-Schleppbüros, Horst Barthelmes, erläutert daraufhin das Zukunftskonzept und den aktuellen Stand der diesbezüglichen Personalentwicklung. Horst Barthelmes wird auch noch im Jahr 2014 zur Verfügung stehen. Die Musterprüfung von Schleppausrüstung wird die DHV-Musterprüfstelle weiterführen. Die Ausbildung von Schleppfachlehrern hat bereits Peter Nitsche, ein anerkannter Experte, übernommen. Für den Schwerpunkt Drachenflug-Schlepp ist der, auf diesem Gebiet sehr erfahrene, Edward Lenzen vorgesehen. Die Windenschleppseminare südlich der Main-Linie wird Michael Grau übernehmen.

7. Geländekauf für Altes Lager

Der Berliner Verein DCB beantragt einen DHV-Kredit in Höhe von 125.000 Euro für einen Grundstückskauf zur Absicherung des DHV-anerkannten Schleppzentrums Altes Lager. Es hat insbesondere große Bedeutung für die Gleitschirm- und Drachenflieger der Regionen Nord und Ost.

Der DCB konnte in den vergangenen Jahren Zug um Zug den Großteil des Fluggeländes erwerben und somit Schleppmöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen erschließen. Nun steht ein Grundstück zum Kauf, das für die Schleppstrecke in Hauptwindrichtung wichtig ist. Der Verlust der Schleppstrecke steht zu befürchten, wenn der DCB den Kauf in Höhe von 175.000 Euro nicht tätigt.

Der Darlehens-Antrag beinhaltet ein tragfähiges, 15-jähriges Finanzierungskonzept bei einem Zinssatz von 2 %. Das DHV-Darlehen wird mit dem Grundstück abgesichert. Der DCB hat dargelegt, dass der Kaufpreis des Geländes dem aktuellen Marktpreis entspricht.

Es schließt sich eine Diskussion über die Bedeutung des Geländes auch für Gastflieger an. Der DHV-Finanzvorstand erläutert, dass die finanzielle Lage des DHV die Gewährung dieses Darlehens erlaubt.

Beschluss:

Der DHV-Geschäftsführer wird beauftragt, einen Darlehensvertrag mit 15-jähriger Laufzeit mit dem DCB über 125.000 Euro zum Zinssatz von 2 % abzuschließen. Dabei muss insbesondere ein langfristiges Gastflugrecht für DHV-Mitglieder und die Absicherung des Darlehens sichergestellt werden.

8. Ausweichflugregeln FBO

Karl Slezak regt an, dass für das Hangsoaring die Ausweichregel erweitert wird, für den Bereich oberhalb der Hangkante. Denn auch dort kann der Pilot nicht nach rechts ausweichen, wenn er den Leebereich zur Rechten hat.

Der Vorschlag wird diskutiert und Karl Slezak wird gebeten, eine Beschlussvorlage für die nächste Kommissionssitzung vorzulegen, welche von Juristen in allen Aspekten geprüft ist.

9. Nachprüfung bei HG

Dem DHV sind mehrere Fälle gemeldet worden, in denen Nachprüfungen von Hängegleitern nicht sachgerecht erfolgt sind.

Hannes Weininger erläutert, dass die Nachprüfung von Luftsportgeräten luftrechtlich in der Verantwortung des Halters liegt. Er hat für die Nachprüfung entsprechend der Anweisungen des Herstellers zu sorgen. Im deutschen Luftrecht sind für Nachprüfbetriebe keine Vorgaben festgelegt. Dem DHV fehlt daher die rechtliche Grundlage für eine Überwachung.

Es wird besprochen, inwieweit der DHV auf eine Verbesserung der Situation hinwirken kann.

Beschluss:

Die DHV Geschäftsstelle wird beauftragt, den Nachprüfbetrieben mitzuteilen, dass der DHV sich vorbehält, stichprobenartig die Qualität der Nachprüfungen zu

untersuchen und über die Ergebnisse zu berichten. In den DHV-Medien ist den Piloten zu erläutern, welche wesentlichen Elemente eine ordentliche Nachprüfung enthalten muss.

10. DHV-Sicherheitsklassen für Gleitschirme

Die LTF-Klassifizierung A-D hat stark an Aussagekraft verloren. Heutzutage sind in jeder Klasse, vor allem in der Klasse B, Gleitschirme mit stark unterschiedlichen Eigenschaften vorhanden. Dies entspricht nicht dem Piloteninteresse nach möglichst genauer Information über die Sicherheit der Fluggeräte und deren Anforderungen an das Pilotenkönnen.

Das DHV-Referat für Sicherheit und Technik hat inzwischen 35 aktuelle Gleitschirme der Klassen A und B einem genauen Sicherheitstest unterzogen und die Ergebnisse veröffentlicht. Dafür ließ der DHV eine spezielle Datenlogger-Messtechnik entwickeln, um möglichst präzise Prüfergebnisse zu ermöglichen.

Es zeigte sich, dass bereits im high-end Bereich der Klasse B die Ergebnisse bei Testwiederholung streuen. In höheren Klassen sind reproduzierbare Testergebnisse noch schwieriger zu erhalten. Das DHV-Referat Sicherheit und Technik verzichtet deshalb auf Sicherheitstests in den Klassen C und D.

(Bei der LTF-Klassifizierung entscheiden die Musterprüfstellen offensichtlich auf Grundlage des Expertenwissens ihrer Piloten (deren Einschätzung was der Schirm voraussichtlich in der echten Flugpraxis am häufigsten zeigen wird), also weniger auf Grundlage von reproduzierbaren, exakten Messdaten.)

Karl Slezak schlägt vor, die bei den Sicherheitstests gewonnen Erkenntnisse zu nützen und auf dieser Grundlage die getesteten Gleitschirme der Klassen A und B in genauere DHV-Sicherheitsklassen entsprechend des Schulnotensystems 1-6 (DHV Safety class) einzustufen.

Demnach entspräche der Gleitschirm mit den besten Sicherheitseigenschaften der DHV Sicherheitsklasse 1 und der Gleitschirm mit den schlechtesten Sicherheitseigenschaften entspräche der DHV Sicherheitsklasse 6. Die DHV-Sicherheitsklasse 4 erhielte z.B. ein eher gutmütiger low-end B-Gleitschirm. Für die Einstufung in DHV-Sicherheitsklassen sollen die verschiedenen Prüfbereiche unterschiedlich stark gewichtet werden. Es wird besprochen, dass beispielsweise der A-Gleitschirm SuSi (super simple) die DHV-Sicherheitsklasse 2 bekäme, da er in der Steilspirale für die Sicherheitsklasse 1 zu anspruchsvoll ist. Es gibt noch keinen Gleitschirm auf dem Markt, der die DHV-Sicherheitsklasse 1 erfüllt.

Es wird diskutiert, dass die Einstufung neuer Geräte in DHV-Sicherheitsklassen nicht sofort bei deren Markteinführung vorliegen wird. Wünschenswert wäre es, dass die Piloten mit ihrer Kaufentscheidung warten, bis der DHV die Sicherheits-Einstufung vorgenommen hat.

Neben den Sicherheitstests wird der DHV weiterhin die Musterprüfstelle betreiben, weil der DHV Wert auf gründliche Musterprüfungen legt und diesen Service den Herstellern weiterhin anbieten will. Die Musterprüfungen nach LTF stellen lediglich den gesetzlichen Mindeststandard dar. Die LTF sieht nur ein grobes Abschätzen der Gerätereaktion auf Störungen anhand einer Videodokumentation vor. Hingegen kommen für die Einstufung in die DHV-Sicherheitsklassen Datenlogger, Knie- und Bodenkamera zum Einsatz, sowie strengere Prüfungskriterien, die über die LTF hinausgehen. Das LBA hat für die LTF eine Einigung am runden Tisch mit Herstellerverband und Prüfstellen vorausgesetzt. Über die Kriterien des DHV-Sicherheitstests kann der Pilotenverband DHV allein entscheiden.

Beschluss:

Das Vorhaben „DHV-Sicherheitsklasse“ wird im Rahmen der Regionalversammlungen und der JHV 2013 vorgestellt und diskutiert.

11. GS-Wettkampfklasse

Die Sportvorständin Yvonne Dathe berichtet von der erfolgreich verlaufenen Wettkampfsaison. Die Wettbewerbspiloten akzeptieren inzwischen die FAI/CIVL Vorschrift, dass nur EN-geprüfte Gleitschirme eingesetzt werden dürfen. Sie warnt aber davor, dass sich ungenügend qualifizierte Piloten zutrauen könnten, Gleitschirme der Klasse D zu fliegen, weil diese ja mustergeprüft seien. Sie weist darauf hin, dass die nur für hochqualifizierte Wettbewerbspiloten gedachten high-end D-Gleitschirme weitaus anspruchsvoller sind, als die low-end D-Gleitschirme.

Insofern wäre aus ihrer Sicht die Mitarbeit an der geplanten Competition Class bzw. eine eigene EN-Klasse als reine Wettkampfklasse oberhalb der Klasse D wünschenswert. Klaus Tänzler gibt zu bedenken, dass die internationalen Experten der EN-Arbeitsgruppe die Prüfkriterien für EN-D bereits für die absolute Obergrenze des gerade noch sicherheitstechnisch Vertretbaren halten. Es wird erörtert, dass bei den Streckenflugmeisterschaften der erfreuliche Trend vorherrscht, auf niedriger klassifizierte Gleitschirme mit höherer passiver Sicherheit (bei dennoch guter Leistung) zu wechseln.

Beschluss:

Der DHV wird in seinen Medien auf die sehr hohen Anforderungen von EN-D Gleitschirmen hinweisen und deutlich machen, welcher besonderen Qualifikations- und Trainingsstand sie vom Piloten verlangen.

12. DHV-Förderung Sicherheit der Fluggelände

Björn Klaassen erläutert die Beschlussvorlage zur finanziellen Unterstützung von Geländehaltern für eine nachgewiesene Verbesserung der Sicherheit von Fluggeländen. Über die Jahre haben sich z.B. durch den Wuchs der Vegetation viele Startplätze in Deutschland ungünstig verändert.

Beschluss:

Der DHV unterstützt künftig die Vereine beim Ausbau von Geländen mit einer Förderungssumme von bis zu 50 % der nachgewiesenen Kosten. Die maximale Förderungssumme beträgt 2.000 Euro. Die Fördergelder werden jährlich auf 20.000 Euro im DHV Etat begrenzt. Sollten mehr Anträge eingehen, müssen sich die Vereine für das darauf folgende Jahr beim DHV bewerben. Es besteht kein Rechtsanspruch.

Voraussetzungen für die Fördergelder sind:

- Mitgliedschaft des Vereins im DHV.
- Nachgewiesene Verbesserung der Sicherheit und/oder der Kapazität von Start- oder Landegeländen mit Fotodokumentation.
- Der Antrag ist vor der Durchführung der Maßnahme beim DHV Referat Flugbetrieb zu stellen. Die Maßnahmen sind abzustimmen.
- Gäste dürfen das Gelände mitbenutzen.

- Erfordernis der regionalen Bedeutung des Geländes für den Flugsport.
- Finanzierungsplan und Kopien der Rechnungen.
- Ein Verein kann maximal eine Förderung innerhalb von 3 Jahren erhalten.

13. Luftraum-Richtlinie für XC Auswerter

Björn Klaassen, zuständig für Flugbetrieb, Gelände und Luftraum, stellt die Messtoleranzen in Frage, welche die Auswerter beim DHV-XC bezüglich möglicher Luftraumverletzungen anwenden. Peter Wild erläutert die technischen Hintergründe, die dies erforderlich machen. Zum Beispiel, wenn laut GPS-Höhenmessung eine zulässige Höhe geringfügig überschritten erscheint, obwohl in Wirklichkeit keine Luftraumverletzung vorliegt, weil sich die Luftraumgrenzen auf barometrische Höhenmessung beziehen.

Man ist sich einig, dass Luftraumverletzungen nicht toleriert werden dürfen. Der DHV ist die einzige Organisation weltweit, in der beim Online-Contest ein spezielles Auswerter-Team die Piloten dazu anhält, Luftraumverletzungen zu vermeiden. Zudem veranstaltet der DHV auf Vereinsebene Luftraumseminare, in denen vermittelt wird, wie Luftraumgrenzen in das Fluginstrument einzuprogrammieren sind. Beides hat zu einer guten Luftraum-Disziplin der Gleitschirm- und Drachenflieger in Deutschland beigetragen.

Beschluss:

In die DHV-XC Ausschreibung und die Wettbewerbsordnung ist folgender Wortlaut aufzunehmen: „Luftraumverletzungen sind verboten. Wenn die aufgezeichneten Positionsdaten mehr als 100 m horizontal oder vertikal in einem gesperrten Luftraum liegen, gilt eine Luftraumverletzung als nachgewiesen. Eine nachgewiesene Luftraumverletzung führt zur Durchgangs-Disqualifikation und zur Löschung des Fluges im DHV-XC.“

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)