

Protokoll der 105. Kommissionssitzung des DHV

Am 28. Juni 2014 in Weinstadt

Sitzungsbeginn: 10.00 Uhr, Sitzungsende 15.15 Uhr

Anwesend:

Dr. Dirk Aue (Finanzvorstand), Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Bernd Böing (Regionalbeirat Mitte), Roland Börschel (Vorstand Gelände/Sicherheit), Richard Brandl (Protokollführer, Fachbereich Öffentlichkeitsarbeit), Peter Cröniger (Vorstand Ausbildung), Eberhard Dengler (Regionalbeirat Nord), Frank Herr (Stv. Vorsitzender), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Uwe Krenz (Regionalbeirat Ost), Dr. Dieter Münchmeyer (Vorstand Technik), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Technik, Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Musterprüfstelle)

Entschuldigt: Yvonne Dathe (Vorstand Sport), Dr. Eckhart Schröter (Verbandsarzt)



Vorsitzender Charlie Jöst



Stv. Vorsitzender
Frank Herr



Vorstand Sicherheit
Roland Börschel



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 104. 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
GS-Piloten regelmäßig auf neuesten Stand der Flugtechnik bringen	7	5
Ausweichflugregeln über der Hangkante	8	5
Pitch-Messung bei Starrflüglern	9	6
Antrag Eberhard Dengler – Windenschleppausbildung	10	6
Antrag Norddeutsche Gleitschirmschule – Erprobungsvorhaben	11	6
FBO-Änderung Passagierfluggurtzeug	12	7
Ergänzung der Thermik-Flugregeln	13	7
Soll DHV Musterprüfstelle CCC testen?	14	8
Termin nächste Sitzung	15	9

1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 105. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

2. Protokoll der 104. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 104. Kommissionssitzung wird genehmigt.

3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

Sämtliche Beschlüsse sind erledigt oder Bestandteil der aktuellen Tagesordnung.

4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst

Charlie Jöst berichtet über seinen Besuch

- der AERO-Messe Friedrichshafen.
- der Jahrestagung der IGDL (Interessensgemeinschaft Deutscher Luftsport).
- einer Tagung der DAeC Bundeskommissionen bei der unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung der DAeC Geschäftsstellenarbeit besprochen wurden. Dirk Aue berichtet über seine Teilnahme an einer DAeC Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Kommunikation nach innen und nach außen.
- beim Gmunder Bürgermeister zur Unterzeichnung des Grundstück-Kaufvertrages, um einen Geschäftsstellen-Neubau zu ermöglichen, sofern die DHV Jahrestagung zustimmt.
- der erfolgreichen HG German Open in Greifenburg, und des PWC Accuracy in Elpe, siehe auch Videobeiträge im DHV-TV.
- der HG WM in Annecy. Das deutsche Starrflüglerteam ist auf Medaillenkurs. In der Frauenwertung der Flexis möchte Corinna Schwiegershausen ihren WM-Titel verteidigen.

5. Bericht der DHV Geschäftsstelle

Der Geschäftsführer Klaus Tänzler stellt den neuen, modernisierten Gebrauchtmotormarkt vor, bei dem sich künftig alle Inserenten mit Adresse anmelden müssen, damit der DHV die in der letzten Zeit gehäuften Missbrauchsfälle besser vermeiden kann.

Des Weiteren erläutert er das neue Geräteportal in dem die mustergeprüften Geräte mit ihren etwaigen Sicherheitsmitteilungen und Kundenbewertungen aufgelistet sind, die Gleitschirme zusätzlich mit ihren DHV SafetyClass Einstufungen.

Der Referent für Sicherheit und Technik Karl Slezak berichtet über die aktuelle, besorgniserregende Unfallentwicklung. Im ersten Halbjahr 2014 sind bereits so viele tödliche Unfälle zu verzeichnen wie im gesamten Jahr 2013. Die Unfallursachen sind unterschiedlich, eine Häufung bestimmter Ursachen ist nicht feststellbar.

Der Schlepp-Experte Horst Barthelmes berichtet über den Entwicklungsstand bei den Elektrowinden. Erfreulicherweise wurden bereits 3 Elektrowinden und eine Winde mit Wirbelstromkupplung zur Musterprüfung angemeldet. Sie haben eine bessere Zugkraft-Regelgenauigkeit. Zwei sind Schleppwinden mit Akku-Antrieb und eine mit 400 V externer Stromversorgung.

Der Leiter der Musterprüfstelle Hannes Weininger berichtet über den Stand des Akkreditierungsverfahrens. Der DHV hatte aufgrund der geänderten Gesetzeslage die Akkreditierung am 30.8.2013 beantragt, aber bekam von der Akkreditierungsstelle den Termin für das Audit erst im März 2014. Dieses verlief erfolgreich, obwohl es wegen der Drachenprüftechnik besonders umfangreich war. Es wurden nur wenige Abweichungspunkte festgestellt, ein Nach-Audit ist nicht erforderlich. Aber dann hat sich bei einem der abzuarbeitenden Punkte eine Verzögerung ergeben. Die Vorstandschaft äußert sich unzufrieden mit der langen Bearbeitungsdauer.

Der Referent für Flugbetrieb Björn Klaassen berichtet über die Folgen des Beinahe-Zusammenstoßes zwischen einem Schweizer GS-Piloten und einem Schweizer Verkehrsflugzeug, der von den Behörden akribisch untersucht wurde. Der Vorfall hat auch bei den deutschen Behörden Besorgnis ausgelöst. Björn Klaassen weist darauf hin, dass eine Häufung solcher Vorfälle die Gefahr der Errichtung von Transponderzonen bergen würde. Das würde für unseren Flugsport das Streckenfliegen stark einschränken. Auch weist er darauf hin, dass immer mehr Gelände wegen Überfüllung für den Gastflugbetrieb zeitlich gesperrt werden. Diesem Trend kann am besten durch die Schaffung zusätzlicher Fluggelände begegnet werden. Das Referat Flugbetrieb ist bereit, hierbei zu unterstützen und gegebenenfalls auch finanziell zu helfen.

6. Bericht der Regionalbeiräte



Region Südwest: Klaus Kienzle berichtet, dass er von Piloten auf die Unfallhäufigkeit im Fluggelände Oppenau angesprochen wurde. Ein Verbesserungsvorschlag sei, das Gelände zeitweise nur für B-Scheinpiloten zu erlauben. Björn Klaassen wird das Problem in einem kurzfristig anberaumten Ortstermin mit dem Geländehalter erörtern.



Region Mitte: Bernd Böing berichtet über die Geländeförderung im Sauerland und Frank Herr ergänzt, dass es in der Region Mitte die feindliche Übernahme eines Vereinsgeländes durch eine Flugschule gegeben habe, die dem Grundstückseigner viel Geld geboten hat. Dies wird Thema der nächsten Regionalversammlung sein.



Region Südost: Gerhard Peter berichtet, dass ein G-Force-Trainer jetzt auch in Oberbayern im Einsatz ist. Die Flugschule Hochries bietet mit diesem Gerät ein für alle GS-Piloten sinnvolles Training an. Vereine erhalten Sonderkonditionen.



Region Ost: Uwe Krenz berichtet, dass Chemnitz nun in Hartenstein schleppt und Leipzig Aussicht auf ein eigenes Schleppgelände hat. Außerdem hat der Haldenbetreiber der Hausmülldeponie südlich von Leipzig die künftige Möglichkeit des Flugbetriebes dort in Aussicht gestellt. Vorerst ist die Halde aber noch in Betrieb. Die Vorbereitungsarbeiten für die Flatlands sind angelaufen.



Region Nord: Eberhard Dengler berichtet von einem neuen Fluggelände bei Kleinkummerfeld. Leider gibt es in Ostfriesland noch kein Fluggelände, weshalb die Piloten im Ausland fliegen. Für die Region Nord sei besonders wichtig, dass die Ausbildung zum Windenschlepp im Vereinsrahmen erleichtert wird.

7. Gleitschirmpiloten regelmäßig auf neuesten Stand der Flugtechnik bringen

Klaus Kienzle hatte angeregt, durch verbindliche regelmäßige Fortbildungen für Gleitschirmpiloten dafür Sorge zu tragen, dass sie auf dem neuesten Stand der Flugtechnik sind. In der anschließenden Diskussion wird deutlich, dass im Gleitschirmsport auch nach dem Erwerb der GS-Pilotenlizenz großer Fortbildungsbedarf besteht. Der DHV hat daher das SkyPerformance-Training entwickelt und bewirbt dies regelmäßig in seinen Medien. Die SkyPerformance-Trainer haben dem DHV eine spezielle Trainer-Qualifikation nachgewiesen und die vom DHV anerkannten Skyperformance-Center müssen einen guten Qualitätsstandard bieten. Teile des SkyPerformance-Trainings werden in aller Regel auch bei den Travel&Training Angeboten vermittelt. Es wird diskutiert, inwieweit auch solche Piloten erreicht werden könnten, die an Trainings-Fortbildungsmaßnahmen nicht teilnehmen.

Beschluss:

Die DHV-Geschäftsstelle wird beauftragt, mittels der DHV-Medien und künftig auch mit Hilfe spezieller, im Internet zu verbreitenden Video-Clips, den jeweils neuesten Stand der Flugtechnik zu vermitteln.

8. Ausweichflugregel über der Hangkante

Der Vorschlag von Karl Slezak, die Ausweichregeln oberhalb der Hangkante zu präzisieren, wurde juristisch geprüft und als problematisch befunden. Die jetzige Regel lautet: „Bei einer Begegnung an einem Hindernis muss das Fluggerät, auf dessen linker Seite sich das Hindernis befindet, dem anderen Fluggerät ausweichen.“ Es wird besprochen, dass ein Leegebiet auch ein Hindernis darstellt und dass man aufgrund des LuftVO-Gebotes der Rücksichtnahme ein anderes Luftfahrzeug ohnehin nicht in ein Leegebiet abdrängen darf. Es ist Aufgabe der Flugschulen, dies zu vermitteln. Die weitere Diskussion zeigt auf, dass eine einheitliche europäische Regelung für das Fliegen im Hangaufwind erforderlich ist.

Beschluss:

Karl Slezak wird beauftragt, im Safety and Training Committee des Europaverbandes EHPU für die Schaffung einer einheitlichen Hangaufwind-Ausweichregel einzutreten, welche den Bereich oberhalb der Hangkante mit einschließt.

9. Pitch-Messung bei Starrflüglern

Dr. Dieter Münchmeyer berichtet, dass bei der HG German Open 2014 aus Sicherheitsgründen Pitch-Messungen durchgeführt wurden, aber nur bei den Flexiblen, nicht bei den Starrflüglern. Bisher hat man dies nicht für erforderlich gehalten, weil hier eine Manipulation aufwändiger ist als bei den Flexiblen. Nun aber stelle sich die Frage, ob man dennoch die Pitch-Messungen auch bei Starrflüglern zur Pflicht machen sollte. Klaus Tänzler berichtet, dass dies im Weltverband FAI/CIVL ebenfalls diskutiert wird.

Beschluss:

In der nächsten Kommissionssitzung soll entschieden werden, ob künftig bei den Deutschen Starrflüglermeisterschaft Pitch-Messungen zur Pflicht gemacht werden. Felix Rühle, der Hersteller des Atos, soll als Berater hierzu gehört werden.

10. Antrag zur Windenschleppausbildung

Eberhard Dengler regt an, die DHV-Ausbildungs- und Prüfungsordnung (APO) dahingehend anzupassen, dass aufbauend zum A-Schein der zusätzliche Erwerb der Windenschlepp- und UI-Schleppberechtigung per Einweisung durch einen erfahrenen Piloten erfolgen kann, der an der Zusatz-Lehrberechtigung „Fachlehrerlehrgang für Hängegleiter-Windschlepp“ erfolgreich teilgenommen hat. Es wird besprochen, dass es sich beim Erwerb einer Schleppberechtigung um Ausbildung im Sinne der LuftPersV handelt. Laut luftrechtlicher Vorschrift darf Ausbildung nur von Fluglehrern im Rahmen von Flugschulen durchgeführt werden. Der DHV kann sich darüber nicht in seiner APO hinweg setzen. Die Diskussion zeigt, dass es in der Region Nord zu wenige Flugschulen gibt, was den Erwerb einer Schleppberechtigung erschwert. Es wäre wünschenswert, wenn die Vereine diese Situation verbessern könnten. Grundsätzlich können vereinseigene Flugschulen gegründet werden. Dies wird vom DHV in solchen Regionen gefördert, in denen Engpässe bestehen. Horst Barthelmes und Peter Cröniger stellen klar, dass die Ausbildung für eine so anspruchsvolle Tätigkeit wie Windenschlepp auf hohem Niveau erfolgen muss. Vor allem im HG-Schlepp bereiten die Unfallzahlen große Sorge.

Beschluss:

Der Antrag wird abgelehnt.

11. Performance Training per Windenstart

Die Norddeutsche Gleitschirmschule beantragt, dass im Rahmen der praktischen B-Scheinausbildung und insbesondere zur Durchführung eines in die B-Scheinausbildung integrierten Performancetrainings A-Schein-Piloten an der Stufenschleppereinweisung teilnehmen dürfen, ohne den B-Schein bereits zu besitzen. Dabei soll die nach der Einweisung erworbene Stufenschleppberechtigung nur unter Aufsicht eines für Stufenschlepp lehrberechtigten Fluglehrers (Windenfachlehrer) im Rahmen der B-Schein-Ausbildung ausgeübt werden dürfen. Mit Erteilung des B-Scheins wird den Piloten auch die Stufenschleppberechtigung erteilt. Es wird diskutiert, dass die Durchführung von Performance-Trainings eine Manöverhöhe von mindestens 400 m voraussetzt. Diese Manöverhöhen können im Flachland per normalem Windenschlepp nicht garantiert werden. Im Stufenschleppverfahren kann bei geeignetem Wind (> 8 km/h in Schlepprichtung) und einer geeigneten Schleppstrecke (ca. 1.000 m) die Klinkhöhe von 450 m erreicht werden. Sie steht als Manöverhöhe voll zur Verfügung, da keine Flugwege zum Manöverraum bzw. Landeplatz mehr zurückgelegt werden müssen.

Es erscheint sinnvoll auch im Flachland Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen. Horst Barthelmes und Karl Slezak empfehlen, im Wege einer Erprobung, den Stufenschlepp für A-Scheinpiloten unter Fluglehreraufsicht zu ermöglichen.

Beschluss:

Im Rahmen eines auf den Zeitraum von einem Jahr befristeten DHV-Erprobungsprogramms darf die Norddeutsche Drachenflugschule im Rahmen ihrer B-Scheinausbildung und ihres SkyPerformance-Trainings A-Scheinpiloten im Stufenschlepp einweisen. A-Scheinpiloten dürfen auch nach der Einweisung nur Stufenschlepps unter Aufsicht eines für Stufenschlepp lehrberechtigten Fluglehrers durchführen. Der Leiter des Erprobungsprogrammes ist Horst Barthelmes, er kann weitere Auflagen festlegen.

12. FBO-Ergänzung für Passagiergurtzeuge

Horst Barthelmes beantragt eine Ergänzung der FBO Abschnitt I, Nummer 12, weil ein Passagier in Folge einer unbeabsichtigten Auslösung eines im Passagiergurtzeug mitgeführten Rettungsgeräts verletzt wurde. Dieser Unfall wäre vermeidbar gewesen, wenn der Pilot sich gemäß Lehrbuch von Peter Cröniger verhalten hätte. Darin wird darauf hingewiesen: *Für das Doppelsitzerfliegen geeignete Passagiergurtzeuge haben folgende Eigenschaften: ... - kein Rettungsgerät oder ein Rettungsgerät, das vor dem Tandemflug entfernt werden oder so gesichert werden kann, dass es definitiv nicht auslöst.*

Der Fall wurde vor dem Amtsgericht verhandelt. Die Richterin stellte fest, dass der Hinweis im Lehrbuch „Passagierfliegen“ rechtlich als Empfehlung zu bewerten sei. Sie bemängelte das Fehlen einer klaren rechtliche Grundlage. Diese wäre durch eine Regelung in der FBO und/oder den Lehrplänen gegeben.

Beschluss

Vorausgesetzt die Rechtsaufsicht erhebt keinen Einwand, wird die Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiter und Gleitsegel Abschnitt I. Nummer 12 um den Satz ergänzt: „Im Passagiergurtzeug darf kein Rettungsgerät mitgeführt werden.“ Die Regel soll mit Veröffentlichung in den NfGH im DHV-Info Nr.189 (Oktoberausgabe) in Kraft treten.

13. FBO-Ergänzung der Thermik-Flugregeln

Karl Slezak wurde vom Europaverband EHPU beauftragt, Österreich und Deutschland zu bitten, ihre Thermikflugregeln mit der folgenden Ausweichregel zu ergänzen: „Dem im Aufwind kreisenden Luftfahrzeug ist auszuweichen.“ Dann wäre in ganz Europa eine einheitliche Regelung gegeben.

Es wird besprochen, dass der DHV bisher auf das Österreichische Luftrecht Rücksicht genommen hat, welches diese Ausweichregel nicht beinhaltet. Inzwischen wurde aber ein österreichischer Gerichtsentscheid bekannt, wonach man auch in Österreich auf im Aufwind kreisende Luftsportgeräte Rücksicht zu nehmen habe. Zudem wird diskutiert, dass die FBO der Segelflieger in Deutschland keine klare Regelung beinhaltet. Deshalb wird der DHV mit dem DAeC in Kontakt treten, um eine einheitliche Regelung für alle thermikfliegenden Luftfahrzeuge zu erreichen.

Beschluss:

Vorausgesetzt die Rechtsaufsicht erhebt keinen Einwand, ist in die FBO bei I. 5. (Thermikregeln) aufzunehmen: „Einem im Aufwind kreisenden Fluggerät ist auszuweichen.“ Die Regel soll mit Veröffentlichung in den NfGH im DHV-Info Nr. 189 (Oktoberausgabe) in Kraft treten.

Begründung:

In Europa haben nur Österreich und Deutschland diese Regel nicht. Die EHPU bittet beide Länder, diese Regel ebenfalls einzuführen, weil die Internationalisierung des Flugbetriebes und die Anzahl grenzüberschreitender Flüge zugenommen hat. Da in stark beflogenen Fluggeländen oftmals Piloten aus verschiedenen Ländern gemeinsam fliegen, sollten sie über das gleiche Ausweichtraining verfügen. Da die Regel eine Ausweichpflicht und kein Vorflugrecht bedeutet, gilt für Piloten, die sich in zwei verschiedenen Thermikkreisen einander annähern, dass sie beide ausweichpflichtig sind. Die Regel stellt lediglich eine Konkretisierung der geltenden Rechtslage dar. Denn die LuftVO regelt im § 1 Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr: (1) Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, dass Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Und der § 13 (9) sagt: „Die Vorschriften über die Ausweichregeln entbinden die beteiligten Luftfahrzeugführer nicht von ihrer Verpflichtung so zu handeln, dass ein Zusammenstoß vermieden wird.“ Da der im thermischen Aufwind Kreisende in seiner Rundumsicht behindert ist, ergibt sich daraus, dass der auf den Kreis geradeaus zufliegende Rücksicht zu nehmen hat.

14. Soll die DHV-Musterprüfstelle nach der FAI-Norm CCC testen?

Hannes Weininger fragt an, ob die DHV-Musterprüfstelle auch Prüfaufträge nach CCC-Norm annehmen soll. Er erklärt, dass die Norm CCC für GS-Wettkampfgeräte inzwischen nicht mehr dem FAI-Jahrestagungs-Beschluss entspricht, der vom DHV mitgetragen wurde. Sie wurde inzwischen vom FAI/CIVL Vorstand in einigen Punkten abgeändert.

Klaus Tänzler erläutert, dass laut DHV-Beschlusslage die DHV-Sportordnung 2015 das Fliegen mit CCC-geprüften Wettkampfschirmen im Wettkampf erlauben wird. Dies kann allerdings nur im Wege der Erprobung ermöglicht werden, weil die CCC-Norm den gesetzlichen deutschen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) nicht genügt. Es steht nicht zu erwarten, dass der Gesetzgeber einer kurzfristigen Änderung der LTF zustimmt, um eine Norm für Wettkampfschirme zu berücksichtigen.

Da CCC-geprüfte Wettkampfschirme ein Mindestmaß an Gerätesicherheit nachgewiesen haben, erscheint ihre Erprobung im Wettkampf vertretbar.

Es wird das Problem diskutiert, dass laut CCC wichtige Testmanöver von Werkspiloten selbst durchgeführt werden. Die DHV-Musterprüfstelle beurteilt lediglich die Erfüllung der CCC-Norm aufgrund ihrer Beobachtung der Testmanöver.

Beschluss:

Die DHV-Musterprüfstelle nimmt vorerst Prüfaufträge analog CCC Norm an, um Erfahrung zu sammeln.

15. Termin nächste Sitzung

Yvonne Dathe hat angefragt, ob der Beschluss TOP 22 der 104. Sitzung „Nächster Termin 27. September 2014“ abgeändert werden kann. Da die Planung der nächsten Sitzung mit vorausgehender Kassenprüfung bereits fortgeschritten ist, bleibt der Beschluss bestehen.

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)