

# Protokoll der 104. Kommissionssitzung des DHV

Am 01. März 2014 in Bayrischzell / Alpenhof

---

Sitzungsbeginn: 10.00 Uhr, Sitzungsende 18.00 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), Yvonne Dathe (Vorstand Sport), Frank Herr (Stv. Vorsitzender), Peter Janssen (Ehrenvorsitzender), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Uwe Krenz (Regionalbeirat Ost), Edward Lenzen (Fachbereich HG-Schlepp), Dieter Münchmeyer (Vorstand Technik), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Musterprüfstelle),

Entschuldigt: Eberhard Dengler (Regionalbeirat Nord), Ecki Schröter (Verbandsarzt)



Vorsitzender Charlie Jöst



Stv. Vorsitzender  
Frank Herr



Vorstand Sicherheit  
Roland Börschel



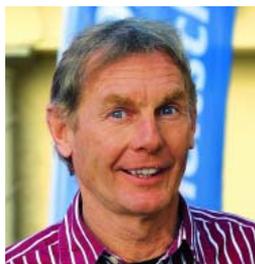
Finanzvorstand Dirk Aue



Vorstand Technik  
Dieter Münchmeyer



Vorstand Sport  
Yvonne Dathe



Vorstand Ausbildung  
Peter Cröniger

<b>Inhalt</b>	<b>TOP</b>	<b>Seite</b>
Begrüßung, Protokollführung	1	3
Protokoll der 103. Kommissions-Sitzung	2	3
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	3
Bericht des DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst	4	3
Bericht der DHV-Geschäftsstelle	5	4
DHV – ein reiner Pilotenverband?	6	5
Bericht der Regionalbeiräte	7	6
Anzahl der Mindestflüge in der GS-Grundausbildung	8	7
Eingangstest für GS-Fluglehrer	9	7
Streckenflug für B-Schein HG/GS	10	8
Erleichterungen für Motorschirmpiloten	11	8
Geländekauf Cottbuser DGV	12	8
Räumlichkeiten DHV-Geschäftsstelle	13	8
Prüfstellen GmbH?	14	9
DHV Geländestrategie	15	9
DHV-Beitrag für Jugendliche und Studenten	16	10
Windenzusatzversicherung	17	10
Förderung von GS-Akrobatik, HG-Sportklasse, Ziellanden?	18	10
Sinn der Regionalversammlungen?	19	11
Ozone Berichterstattung	20	11
Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen	21	12
Termine der nächsten Sitzungen	22	12

## 1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 104. Kommissionssitzung.  
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

## 2. Protokoll der 103. Kommissionssitzung

Beschluss:

Das Protokoll der 103. Kommissionssitzung wird genehmigt.

## 3. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

TOP 8 der 103. Kommissionssitzung (Ausweichflugregeln oberhalb der Hangkante, FBO) ist noch auszuführen.

TOP 9 der 103. Kommissionssitzung (Nachprüfung bei HG) ist noch auszuführen.

Das Vorhaben „Gleitschirmpiloten regelmäßig auf den neuesten Stand der Flugtechnik zu bringen“ ist noch auszuarbeiten.

## 4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst

Charlie Jöst hält Rückschau auf die DHV-Jahreshauptversammlung, die harmonisch verlaufen ist und berichtet über seinen Besuch

- des XC-Sportlertags, mit seinen beeindruckenden und lehrreichen Vorträgen
- der Deutschen Skispringer im Dezember zusammen mit Peter Cröniger, Regina Glas und Alex Ploner. Die Skispringer hatten eingeladen, um über Aerodynamik zu fachsimpeln.
- der Weihnachtsfeier der DHV-Geschäftsstelle
- eines Skyperformance-Trainings, bei dem Video-Sequenzen für das neue Skyperformance Filmprojekt gedreht wurde
- der EHPU-Jahrestagung im Februar, bei der Themen wie Luftraum, Gastfliegen und Wettkampfkategorie im Vordergrund standen.
- der Sitzung Fachausschuss Ausbildung mit DHV-Lehrteam, an der auch ein Vertreter des österreichischen Verbandes ÖAeC teilnahm
- der Thermikmesse in Sindelfingen, bei der er eine Videoreportage über die Messe-Neuheiten für das DHV-TV erstellt hat. Der DHV-Stand war oft dicht umlagert. Björn Klaassen hielt dort Kurzvorträge.

## 5. Bericht der DHV-Geschäftsstelle

Karl Slezak berichtet, dass er zusammen mit Simon Winkler verschiedene Ozone-Gerätetypen mit, bei der Prüfstelle Air Turquoise eingelagerten, Prüfmustern verglichen hat. Wegen der bekannt gewordenen starken Abweichungen der ausgelieferten Ozone Enzo 2 vom Prüfmuster wollte man wissen, ob solche Abweichung auch bei anderen Gerätetypen zu befürchten sind. Das ist offensichtlich nicht der Fall, wie die Vergleiche zeigten.

Björn Klaassen berichtet, dass in Österreich eine große Transponder Mandatory Zone (TMZ) geplant ist. Diese würde das Streckenfliegen mit HG und GS stark beeinträchtigen. Er hat deshalb auf Ersuchen der ÖAeC Sektion Hängegleiten mit Austro Control direkten Kontakt aufgenommen und einen Besprechungstermin zusammen mit Flugkapitän Peter Cröniger wahrgenommen. Austro Control zeigte sich zwar gesprächsbereit, das Vorhaben ist aber nicht vom Tisch.

In Deutschland konnten bisher große TMZs vermieden werden, weil der DHV zusammen mit dem DAeC regelmäßig im Ausschuss Unterer Luftraum mit Behördenvertretern im Gespräch ist.

DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler geht zunächst auf die gesellschaftliche Diskussion über die Fehler des Automobilclubs ADAC ein, die zu einem schwindenden Vertrauen in Verbraucherschutz-Organisationen generell führen könnte. Unter anderem wird dem ADAC zu große Nähe zur Automobilindustrie vorgeworfen. Dem DHV hingegen kann man zu große Nähe zu Herstellern nicht nachsagen. Das hohe Vertrauen in die Sicherheitstests des DHV wird auch in der Zukunft durch Neutralität und Professionalität abgesichert sein. Der ADAC hatte sein Marketing stark ausgeweitet und seinen Mitgliedern Produkte zu Konditionen angeboten, die nicht immer vorteilhaft waren. Der DHV hat hingegen sein Shop-Angebot auf wenige Produkte beschränkt und nur solche Versicherungsangebote in sein Programm aufgenommen, die den Mitgliedern echte Vorteile bieten. Vermutlich wird der ADAC seine Krise überwinden, weil seine Kernkompetenz, der Service der „gelben Engel“, sehr geschätzt wird. Auch für den DHV ist es oberstes Gebot seinen anerkannt guten Service aufrecht zu erhalten und weiter zu verbessern.

Die Jahrestagung des Weltverbandes FAI/CIVL fand im Februar in Bali/Indonesien statt. Klaus Tänzler nahm als deutscher Delegierter teil. Die Tagungskosten in Asien sind gegenüber dem sonst üblichen Austragungsort Schweiz geringer, aber die gesundheitlichen Risiken sind höher. Die nächste CIVL-Jahrestagung wird in Belgrad stattfinden, weil dort die Tagungskosten vollständig von der Regierung übernommen werden.

Ein Diskussionsergebnis der CIVL-Jahrestagung war, dass künftig FAI-Wettbewerbe nicht mehr in gefährlichen Gebieten zur turbulentesten Jahreszeit vergeben werden sollen. Eine Arbeitsgruppe soll erreichen, dass künftig bei problematischen Bewerbungen auch gute Alternativen zur Verfügung stehen.

Auch die Schaffung einer CIVL GS-Wettbewerbsklasse (CIVL Competition Class, CCC) stand auf der Tagesordnung. Ein Zurück zur Offenen Klasse, bei der ungeprüfte GS eingesetzt worden waren, ist entsprechend der langjährigen DHV-Forderung vom Tisch. Früher waren Todesfällen bei Weltmeisterschaften zu beklagen, woraufhin in den Jahren 2013 und 2014 nur EN/LTF-geprüfte GS eingesetzt werden durften. Die CIVL sprach sich nun aber gegen die Beschränkung auf eine europäische Norm aus, weil diese vom Weltverband nicht ausreichend beeinflusst werden kann und eine kurzfristige Änderung nicht zulässt.

Ab 2015 müssen bei FAI 1 Kategorie-Wettbewerben die GS eine CCC-Musterprüfung nachweisen und in 2 Größen verfügbar sein, wobei die Streckung (max 7) und die Geschwindigkeit (Beschleunigerweg max 18 cm) beschränkt werden. Mit einigen Ausnahmen sind die EN-D Prüfkriterien zu erfüllen. So wird z.B. die Zeit reduziert, die ein Testpilot mit seinem Eingreifen abwarten muss, damit das Verhalten des Flügels nach Einklapper erkennbar wird, von 5 auf 3 sec. Die CIVL-Arbeitsgruppe hatte eine stärkere

Reduzierung dieser Zeit vorgesehen. Der DHV argumentierte erfolgreich dagegen. Nun bleibt abzuwarten, wie sich die neue CCC bewähren wird. In einigen europäischen Ländern dürfen nur EN/LTF-mustergeprüfte GS geflogen werden. Der DHV wird nun die Frage klären, wie künftig auch die nach CCC-Norm mustergeprüften GS legal in Deutschland geflogen werden können.

## 6. DHV - ein reiner Pilotenverband?

Charlie Jöst berichtet, dass er bei seinem Messebesuch von Herstellerseite angesprochen wurde, die Zusammenarbeit zwischen den Herstellern im deutschsprachigen Raum und dem DHV zu intensivieren. Er wurde daran erinnert, dass früher der DHV im Free Flight Pool regelmäßig mit Herstellern zusammentraf. Gerhard Peter ergänzt, dass ihm gegenüber ebenfalls angeregt wurde, die Kommunikation zwischen Herstellern, Händlern und DHV zu intensivieren.

Es schließt sich eine ausführliche Erörterung folgender Punkte an:

- Der DHV organisiert regelmäßig Treffen mit den Flugschulen, die dem Informationsaustausch dienen. Kommissionsbeschlüsse, die Ausbildung betreffend, werden im Fachausschuss Ausbildung mit Lehrteammitgliedern und Flugschulvertretern vorberaten.
- Früher hatte der DHV vor Beschlüssen zur Weiterentwicklung von Prüfnormen regelmäßig zu Hersteller-Hearings eingeladen. Zudem hat die DHV-Kommission bei Beratungsbedarf einzelne Hersteller als Experten zu speziellen Tagesordnungspunkten eingeladen, für Fragen der Drachenflugtechnik war dies regelmäßig Felix Rühle.
- Nach Gründung des GS-Herstellersverbandes PMA wurde vom LBA das Instrument des Runden Tisches eingeführt, an dem der Pilotenverband DHV, der Herstellerverband PMA und die kommerziellen Prüfstellen miteinander über Prüfnormen verhandeln. Der DHV konnte seine Sicherheitsvorstellungen dort oftmals nicht durchsetzen. Zudem ist seit Einführung der konkurrierenden Prüfstellen das Sicherheitsniveau des gesetzlichen Mindeststandards stark abgesunken. Deshalb hat das DHV-Referat Sicherheit und Technik seine eigenen GS-Sicherheitstests entwickelt, die großes Vertrauen bei den Piloten genießen. Dieses Vertrauen soll nicht gefährdet werden.

Die weitere Diskussion erbringt die Übereinstimmung, dass die Kommissionssitzungen dafür dienen sollen, dem DHV die Erarbeitung seiner Positionen als Pilotenverband zu ermöglichen. Ein direkter Herstellereinfluss bei Kommissionsbeschlüssen soll vermieden werden.

Eine Plattform zur regelmäßigen Kommunikation mit Herstellern außerhalb der DHV-Kommission erscheint jedoch sinnvoll, da es eine Schnittmenge zwischen Hersteller- und Piloteninteresse gibt.

Beschluss:

Der DHV will sein klares Profil als Pilotenverband behalten. Die Interessen der Piloten sind in den Kommissionssitzungen maßgebend. Hersteller werden nicht direkt zu den Kommissionssitzungen sondern bei Bedarf zu vorbereitenden Hersteller-Hearings eingeladen.

Um die Kommunikation zwischen DHV und Herstellern zu pflegen, soll zudem eine geeignete Gesprächsplattform für gemeinsame Besprechungen geschaffen werden.

## 7. Bericht der Regionalbeiräte

### Region Südwest:



Klaus Kienzle gibt die Anregung eines Vereines weiter, die Nutzung des DHV-XC als privates Flugbuch zu ermöglichen, nicht alle eingegebenen Flüge sollen veröffentlicht werden. Richard Brandl erläutert das allgemeine Interesse der DHV-Mitglieder alle im DHV-XC eingegebenen Flüge sehen zu können, weil dies Flugwetter-Erkenntnisse ermöglicht. Für private Aufzeichnungen gibt es elektronische Flugbücher.

Klaus Kienzle ist angesprochen worden, die DHV-XC-Luftraum-Toleranzen abzuschaffen. Es wird klargestellt, dass ein Missverständnis vorliegt. Denn Luftraumverletzungen sind auch im DHV-XC verboten. Wenn die aufgezeichneten Positionsdaten mehr als 100 m horizontal oder vertikal in einem gesperrten Luftraum liegen, gilt die Luftraumverletzung als nachgewiesen. Eine nachgewiesene Luftraumverletzung führt zur Durchgangs-Disqualifikation und zur Löschung des Fluges im DHV-XC. (Bei den heute gebräuchlichen Instrumenten kann ein Track im DHV-XC einen Luftraum geringfügig tangieren, obwohl der Pilot tatsächlich außerhalb dieses Luftraums ist.)

Einigen Geländehaltern bereitet die Gefahr von Pachtsteigerungen Sorge. Richard Brandl erläutert, dass dieses Problem und Strategien dafür im neuen Vereinsrundsreiben angesprochen ist.

### Region Mitte



Bernd Böing stellt fest, dass sich in seiner Region die Vereinsrunde am Vormittag der Regionalversammlung sehr gut bewährt. Eine ständige Sorge ist der Erhalt von Fluggeländen und das Auftreten von einigen undisziplinierten Piloten.

### Region Südost



Die Gerhard Peter mitgeteilten regionalen Geländeprobleme sind beim zuständigen DHV-Referat in zielführender Bearbeitung. Er macht darauf aufmerksam, dass er auf seine e-mails an die Vereine oft Rückläufer bekommt, weil sich die e-mail-Adresse des Vereines geändert hat. Alle Vereine werden aufgefordert, dem DHV ihre aktuellen e-mail-Adressen zu melden.

### Region Ost



Uwe Krenz berichtet, dass die Schleppvereine manchmal mangelndes Engagement der Piloten beklagen, es sei nicht immer leicht, den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten. Im Osten sind aufgrund der wirtschaftlichen Lage viele Junge abgewandert. Deshalb zeigt sich hier eine besondere Nachwuchsproblematik.

Die für 2014 wieder im Alten Lager geplanten Flatlands haben bereits großer Nachfrage. In Cottbus wird eine Veranstaltung für Einsteiger in den Wettbewerbssport organisiert. Technische Probleme mit der Mohaupt-Winde bringen mehrere Schleppvereine in Probleme. Eine vom Hersteller angekündigte Abhilfe wird teuer.

Horst Barthelmes ergänzt, dass er mit dem Hersteller im Kontakt ist und auf eine Verbesserung drängt. Im April wird er den Fortgang des vom DHV geförderten Bremer Projekts (Neukonstruktion einer modernen Winde) vor Ort ansehen.

## 8. Anzahl der Mindestflüge in der GS-Grundausbildung

Karl Slezak berichtet über die Sitzung des Fachausschuss Ausbildung, der vorschlägt, die von der DHV-Ausbildungs- und Prüfungsordnung (APO) für die GS-Grundausbildung geforderten 20 Flüge (30 - 100 m Höhenunterschied) auf 10 herabzusetzen. Talentierten Flugschülern würde dann ein schnellerer Fortschritt ermöglicht. Horst Barthelmes fügt an, dass es vor allem bei der Flugschulung an der Winde sinnvoll ist, die Anzahl der erforderlichen Flüge in das Ermessen des Fluglehrers zu stellen. Dies sei in Österreich schon immer der Fall.

Es wird darüber diskutiert, dass professionelle Flugschulen mit ihrem Ermessensspielraum verantwortungsbewusst umgehen, dass aber nicht alle Flugschulen der kommerziellen Versuchung widerstehen, in kurzer Zeit viel Umsatz auf Kosten der Schulungsqualität zu machen. Es wird auch erörtert, dass für den Lernerfolg spezielle Bodenübungen wichtig sind, die bisher nicht gefordert wurden.

Beschluss:

Ab 1.1.2015 sieht die APO für die GS-Grundausbildung mindestens 15 Flüge (30 bis 100 m Höhenunterschied) sowie zusätzlich mindestens 10 Aufzieh- und Ablegeübungen (Groundhandling) vor. Die Details dieser Übungen werden im Lehrplan erläutert.

## 9. Eingangstest für GS-Fluglehrer

Der Fachausschuss Ausbildung hält die Steilspirale als einen Bestandteil des Eingangstests für Fluglehrer und Passagierpiloten für erforderlich. Um die Unfallgefahr zu reduzieren und das Haftungsrisiko für die Prüfer zu begrenzen, ist dieses Manöver über Wasser durchzuführen.

Es wird darüber diskutiert, dass die Organisation der Prüfungen dadurch erschwert wird. Man kommt dennoch überein, der Empfehlung des Fachausschusses zu folgen, weil die Steilspirale in besonderer Weise Aufschluss über das Pilotenkönnen gibt.

Beschluss:

Der Eingangstest für Fluglehrer und Passagierpiloten wird ab 1.1.2015 mit dem Flugmanöver Steilspirale ergänzt, es darf nur über Wasser mit den, bei Sicherheitstraining üblichen, Sicherheitsvorkehrungen erfolgen.

## 10. Streckenflug für B-Schein HG/GS

Der Fachausschuss Ausbildung empfiehlt die Streckenflug-Mindestforderung in der Ausbildung für den B-Schein (Pilotenlizenz) zu präzisieren.

Beschluss:

Der für die Erteilung der B-Scheins (Pilotenlizenz) geforderter Streckenflug muss über 10 km Luftlinie erfolgen oder über 20 km entsprechend der DHV-XC Wertungen.

## 11. Erleichterungen für Motorschirmpiloten

Der DHV-Fachausschuss Ausbildung schlägt bezüglich der Erleichterungen zur GS-Ausbildung eine Gleichbehandlung der Motorschirmpiloten mit den Fallschirmspringern vor.

Beschluss:

Als Erleichterung für Motorschirmpiloten bei der GS-Ausbildung zum A-Schein gilt ab 1.7.2014: Erforderlich sind die Grundausbildung und mindestens 15 Höhenflüge einschließlich der Flugübungen. Die Theorieausbildung und -prüfung wird auf die gerätebezogenen Fächer reduziert. Die Praxisprüfung ist zu absolvieren.

## 12. Geländekauf Cottbuser DGV

Der Cottbuser Verein will das von ihm in Cottbus genützte Schleppgelände zum Preis von 110.000 € kaufen, um die Zukunft des Flugbetriebes zu sichern. Er beantragt beim DHV dafür die Gewährung eines zinsgünstigen Kredits in Höhe von 30.000 €. Der Betrag würde durch entsprechende Grundschuld an erster Stelle abgesichert.

Björn Klaassen erläutert die überregionale Bedeutung des Cottbuser Fluggeländes für den Drachenflug- und Gleitschirmsport. Das Gelände steht Gastpiloten offen. Die anschließende Diskussion zeigt ein grundsätzliches Einverständnis, es sind aber noch einige Informationen nachzureichen, z.B. ein Finanzplan mit Tilgungsregelung, etc.

Beschluss:

Die DHV-Vorstandsmitglieder Erster Vorstand, Finanzvorstand und Technikvorstand prüfen alle erforderlichen Unterlagen und entscheiden über die Vergabe des Kredits.

## 13. Räumlichkeiten DHV-Geschäftsstelle

Klaus Tänzler berichtet, dass der DHV seit über 10 Jahren ein Grundstück sucht, um den Bau einer eigenen Geschäftsstelle zu ermöglichen. Dies war bisher vergebens, denn in Alpen-Nähe stehen Grundstücke nur selten zum Verkauf. Nun hat die Gemeinde Gmund ein neues Gewerbe/Wohn-Mischgebiet ausgewiesen und dem DHV ein Grundstück angeboten. Es gibt sehr viele Bewerber. Weil die Gemeinde am Erhalt der Arbeitsplätze interessiert ist, hat der DHV Vorrang.

Die Frage wird diskutiert, ob es für den DHV finanziell vorteilhafter ist, Geschäftsstellen-Räume zu mieten oder sie zu besitzen. Angesichts des Bankvermögens des DHV (2 Mio.), das seit 2010 nur noch sehr geringe Zinsen erbringt (aktueller Zinssatz 0,3%), erscheint der

Grunderwerb und die Errichtung einer Geschäftsstelle sinnvoll. Zur Zeit betragen die Geschäftsstellen-Nettomiete 53.178 € (steigt mit der Inflationsrate) und die Heizkosten 6.000 € jährlich.

Das angebotene Grundstück ist 200 m entfernt. Der qm-Preis von 225 € liegt unter dem Mittelwert der Bodenrichtwertliste des Bauamtes, der 235 € beträgt. Die Grundstücksgesamtkosten (incl. voraussichtlicher Kosten für Erschließung, Notar, Steuer) betragen 338.982 €. Seriöse Prognosen erwarten für das Alpenvorland südlich von München mittel- und langfristig steigende Immobilienpreise. Das Grundstückskauf ist demnach auch eine gute Kapitalanlage.

Die Diskussion zeigt, dass dank der attraktiven Lage der DHV-Geschäftsstelle leichter gutes und speziell qualifiziertes Personal für den DHV gewonnen werden konnte und dass dies auch in der Zukunft so bleiben sollte. Das Personal der Musterprüfstelle und des Referates Sicherheit und Technik ist auf die Nähe zu Fluggebieten angewiesen, welche Testflüge über Wasser ermöglichen.

Es wird diskutiert, das offerierte Grundstück zu erwerben, um die nächste DHV-Jahrestagung in die Lage zu versetzen, über die Errichtung eines DHV-Verwaltungsgebäudes zu entscheiden. Sollte sich die Jahrestagung dagegen entscheiden, könnte das Grundstück wieder veräußert werden.

Die Regionalbeiräte sehen das Vorhaben positiv. Die DHV-Vorstandschafft wird in einer anschließenden Vorstandssitzung über den Kauf des Grundstückes entscheiden.

#### 14. Prüfstellen GmbH?

Klaus Tänzler berichtet, dass er steuerlichen und rechtlichen Rat zu der Frage eingeholt hat, ob die DHV-Musterprüfstelle als gemeinnützige GmbH ausgegliedert werden soll, um für den DHV etwaige Haftungsrisiken zu verringern. Ein Abwägen der Vor- und Nachteile hat zu dem Schluss geführt, dass die gegebene Struktur des DHV erhalten werden kann. Die Kosten einer Ausgliederung bleiben so dem DHV erspart. Die Haftungsrisiken des DHV im Zusammenhang mit seinen Prüftätigkeiten können durch Versicherungsschutz abgedeckt werden.

#### 15. DHV Geländestrategie

Roland Börschel und Björn Klaassen weisen darauf hin, dass Gelände mit sicheren und attraktiven Flugmöglichkeiten die Basis unseres Sports sind. Die Mitgliederzahlen wachsen ständig, Geländekapazitäten stoßen an Grenzen. Besonders in den Mittelgebirgen und im Flachland herrscht ein Mangel an einfachen und sicheren Fluggeländen, wegen der geringen Höhenunterschiede verdichtet sich dort der Flugbetrieb (Kollisionsgefahr).

Die Kosten für Mobilität steigen, wohnortnahes Fliegen wird umso wichtiger, die Situation wird sich nicht verbessern. Sie folgern daraus, dass neue Fluggelände geschaffen, und der Ausbau bestehender Fluggelände gefördert werden sollten.

Die Diskussion zeigt: Wenn sich die Möglichkeit ergibt, optimale Fluggelände zuzulassen, wird der DHV die örtlichen Vereine bei der Erschließung stark unterstützen.

## 16. DHV-Beitrag für Jugendliche und Studenten

DHV-Mitglieder zahlen bis zum 22. Lebensjahr nur die Hälfte des DHV-Beitrages. Nun liegt ein Antrag vor, den ermäßigten Beitrag auch älteren Studenten zu gewähren. Dies würde aber den administrativen Aufwand der DHV-Geschäftsstelle erhöhen, denn die Studien-Nachweise müssten fortlaufend bearbeitet werden.

Es wird die Frage diskutiert, ob es gerecht ist, Studenten gegenüber anderen Ausbildungswegen oder anderen einkommensschwachen Gruppen zu bevorzugen. Würde der DHV die Altersgrenze generell auf 25 anheben, würden jährlich 20.000 € im Wirtschaftsplan für die Erledigung der DHV-Aufgaben fehlen.

Beschluss:

Der DHV-Jugendbeitrag wird in der jetzigen Form beibehalten.

## 17. Windenzusatzversicherung

Im Rahmen des DHV-Versicherungsprogramms haben DHV-Mitglieder als Halter und Bediener von Schleppwinden automatisch eine Haftpflichtversicherung. Deckungssumme 1 Mio. Ausgeschlossen sind aber Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug. Dafür gibt es eine Versicherung, die vom Halter zusätzlich abgeschlossen werden kann, mit Deckungssumme 500.000 € zur Jahresprämie 34.- €, mit 1 Mio. Jahresprämie 42 €.

Es liegt ein Antrag vor, der DHV solle diese Zusatzversicherung pauschal für alle Mitglieder abschließen. Es bestünde sonst die Gefahr, dass ein Verein den Versicherungsabschluss versäumt.

Horst Barthelmes berichtet, dass er die Halter von Startwinden mehrfach nachdrücklich an den Abschluss der Zusatzversicherung erinnert hat. Inzwischen besäßen nahezu alle Halter diese Zusatzversicherung. Es wird besprochen, dass demnach eine Versicherungslücke nicht mehr zu befürchten ist. Solange ein Verein nicht aktiv die Zusatzversicherung kündigt, bleibt der Versicherungsschutz automatisch erhalten. Die Gefahr eines Versäumnisses scheint gebannt.

Beschluss:

Die DHV-Geschäftsstelle wird beauftragt, bei allen Vereinen und Flugschulen mit Windenbetrieb konkret nachzufragen, ob sie die Zusatzversicherung tatsächlich abgeschlossen haben.

## 18. Förderung von GS-Akrobatik, HG-Sportklasse, Ziellanden?

Der DHV fördert den Spitzensport im Bereich Streckenflug, nicht jedoch in den Bereichen GS-Ziellanden (Accuracy), GS-Acro und HG-Sportklasse (Turmdrachen).

Yvonne Dathe fragt an, ob der DHV den GS-Acro-Spitzensport in Zukunft fördern könne und ob er eine Acro-Nationalmannschaft für die WM nominieren wird.

Es wird besprochen, dass ein Antrag von Acro-Piloten an den Petitionsausschuss des deutschen Bundestages auf Abschaffung des Kunstflugverbotes abgelehnt worden ist. Der DHV konnte aber mit dem BMV ein Einverständnis über die Definition von Kunstflug erzielen:

„Flugzustände mit einer Neigung von mehr als 135 Grad um die Quer- oder Längsachse sind Kunstflug.“ (Flugbetriebsordnung FBO I. 6.)

Die FAI erlaubt im Wettkampf auch Manöver über 135 Grad, aber nur über Wasser. Es wird diskutiert, dass Acro-Weltmeisterschaften und internationale Ranglisten-Wettbewerbe ohnehin nur im Ausland stattfinden, weil es in Deutschland keine Gelände für Training und Wettbewerb über Wasser gibt. Deutsche Acro-Spitzenpiloten geraten daher bei Wettbewerbsteilnahmen nicht mit dem deutschen Luftrecht in Konflikt.

Die Entscheidung der FAI/CIVL bei der nächsten HG-WM probenhalber eine HG-Sportklassen-WM zu veranstalten, wird kritisch diskutiert. Es wird bezweifelt, ob eine weitere Aufspaltung der kleinen HG-Wettkampfszene zielführend ist.

Beschluss:

Der DHV nimmt in seine Sportordnung für das deutsche GS-Akrobatik-Nationalteam sowie für das deutsche Accuracy-Nationalteam eine Qualifikationsregel mit Berücksichtigung der jeweiligen Weltrangliste auf. Ob die HG-Sportklasse bei der FAI/CIVL über die WM in Annecy hinaus eine Zukunft hat, bleibt abzuwarten. Falls deutsche Turmdrachen-Piloten den DHV um ihre Nominierung zur WM ersuchen, wird der DHV die Platzierung der HG-Weltrangliste zur Entscheidungsgrundlage nehmen.

Der DHV-Wirtschaftsplan lässt eine Förderung der GS-Akrobatik, des Ziellandens und der HG-Sportklasse nicht zu.

## 19. Sinn der Regionalversammlungen?

Yvonne Dathe stellt in Frage, ob die Regionalversammlungen ihren Zweck erfüllen und ob es nicht eine bessere Alternative wäre, die Delegierten für die DHV-Jahrestagung per Online-Wahl zu ermitteln.

In der Diskussion wird erörtert, dass die Regionalversammlungen mehrheitlich gut besucht sind, hauptsächlich von Vereinsvertretern, die so einen guten Kontakt zwischen ihren Vereinen und der DHV-Vorstandschafft ermöglichen. Die persönliche Vorstellung der Kandidaten für die Delegiertenwahl sei sinnvoll. Auch wird ein persönliches Zusammentreffen als wichtig für eine gute Kommunikation erachtet, ebenso, dass die DHV-Führung regelmäßig die Regionen, mit ihren unterschiedlichen Schwerpunkten und Bedürfnissen besucht. Dies ist wichtig, um regionale Interessen zu besprechen, zumal der DHV ein Zentralverband ist und nicht aus Landesverbänden zusammengesetzt ist. Weil hin und wider eine Region nicht alle ihrer Delegiertenplätze besetzt, sind die Quoten für die Zusammensetzung der Jahrestagungs-Delegierten zu überdenken. Die Regionalversammlungen sollen jedenfalls beibehalten werden.

## 20. Ozone Berichterstattung

Der DHV hatte in seinen tagesaktuellen Webnews am 20.1.2014 darüber berichtet, dass die Wettbewerbsleitung im PWC Finale gravierende Abweichungen beim Ozone Enzo 2 gegenüber dem geprüften Muster festgestellt hat. Yvonne Dathe hatte sich dann im Internet von dem DHV-Bericht distanziert, weil dieser angeblich nur auf Gerüchten basiere. Tatsächlich aber war der beanstandeten DHV-News zu entnehmen, dass die Nachricht auf einer Mitteilung der PWC-Leitung an den DHV beruhte und nicht auf bloßen Gerüchten.

Zudem hatte Yvonne Dathe in ihrem e-mail vom 29.1.2014 an den DHV-Geschäftsführer argumentiert, dass es bedenklich sei, wenn derart (ohne Fakten genau geprüft zu haben) über einen Hersteller berichtet werde, weil dies zu Einbußen bei den DHV Inserat-Einnahmen für DHV-Info und DHV-homepage, sowie bei der Musterprüfstelle führe.

Die Vorstandschaft wird darum gebeten, im Grundsatz zu entscheiden, ob bei der DHV-Berichterstattung aus Wirtschaftlichkeitserwägungen heraus Zurückhaltung bei sicherheitsrelevanten Themen geboten sei.

Die anschließende Diskussion zeigt, dass die DHV-Kommission von Yvonne Dathe als Sportvorständin erwartet hätte, dass sie das Verhalten der Firma Ozone beanstandet und nicht die DHV-Berichterstattung darüber. Der DHV habe ohne Rücksicht auf Herstellerinteressen zu berichten, auch wenn dies zu Einnahmeverlusten führen würde. Sicherheitsfragen haben Vorrang vor Wirtschaftlichkeitserwägungen.

## 21. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen

Klaus Kienzle beantragt, dass der DHV öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen mit Punktlande-Wettbewerben organisiert, weil sich dafür die Zuschauer eher interessieren, als für Streckenflugwettbewerbe. Professionelle Medienarbeit und die Gewinnung von Sponsoren sollten durch einen geeigneten Mitarbeiter sichergestellt werden. In der nachfolgenden Diskussion wird deutlich, dass der Antrag als Denkanstoß gesehen wird, über künftige Konzepte nachzudenken. Eine Hilfestellung für Vereine, die werbewirksame Sportveranstaltungen durchführen wollen, wäre denkbar.

## 22. Termine der nächsten Sitzungen

Die nächsten Kommissionssitzungen werden am 28. Juni und 27. September 2014 stattfinden.

---

Richard Brandl (Protokollführer)

---

Charlie Jöst (Vorsitzender)