

Protokoll der 115. Kommissionssitzung des DHV

Am 23.09.2017 im Hotel Margarethenhof in Waakirchen

Sitzungsbeginn: 10.50 Uhr, Sitzungsende 17.00 Uhr

Anwesend:

Frank Herr, Charlie Jöst, Robin Frieß, Richard Brandl, Dr. Dietrich Münchmeyer, Hannes Weininger, Dr. Dirk Aue, Björn Klaassen, Klaus Tretter, Roland Börschel, Uwe Krenz, Karl Slezak, Dr. Uwe Apel, Bernd Böing, Gerhard Peter

Entschuldigt: Peter Cröniger (anwesend ab 15.15 Uhr), Ulrich Aellig

Gast: Sigrid Berner

Ab 11.10 Uhr: Dr. Eckhard Schröter

14.50 Uhr bis 16.00 Uhr: Regina Glas, Andreas Schmidtler, Markus Eggimann (Fachberater HG)



Vorsitzender Charlie Jöst



Stv. Vorsitzender
Frank Herr



Vorstand Sicherheit
Roland Börschel



Finanzvorstand Dirk Aue



Vorstand Technik
Dieter Münchmeyer



Vorstand Sport
Klaus Tretter



Vorstand Ausbildung
Peter Cröniger

Inhalt	Seite
1. Genehmigung des Protokolls der 114. Kommissions-Sitzung	3
2. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3
3. Planung und Ablauf Regios und JHV	3
4. BMVI 5.000 ft	3
5. Bericht des Vorsitzenden	4
6. Bericht des Geschäftsführers	4
7. Bericht der Regionalbeiräte	5
8. Entwicklung der Ausweichregeln	5
9. HG LTF-Überarbeitung	6
10. Planung weitere Veranstaltungen	7
11. Nutzung der Tutorial-Videos durch Flugschulen	7
12. Versicherungen	8
13. Termin nächste Sitzung	9

1. Begrüßung, Protokollführung, Protokoll der 114. Kommissionssitzung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 115. Kommissionssitzung.
Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

Beschluss (einstimmig):

Das Protokoll der 114. Kommissionssitzung wird genehmigt.

2. Kontrolle der Beschlüsse (Kommission und JHV)

HG-LTF wird im Lauf der heutigen Sitzung (TOP 9) besprochen.

3. Planung und Ablauf Regios und JHV

Björn Klaassen berichtet über den Planungsstand sowie den Ablauf der Regionalversammlungen und der Jahreshauptversammlung. Die Themen der Regionalversammlungen sind:

- Jahres-Videorückblick
- Luftraumthemen
- Sicherheit und Technik (Präsentation Groundhandling-Videos)
- Themen der Regionalbeiräte

Wie bisher wird jeweils im Vorfeld der Regionalversammlung um 10.00 Uhr eine Vereinsrunde stattfinden.

4. BMVI 5.000 ft (Transponderverpflichtung für motorlose Luftfahrzeuge)

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) fordert in einer Studie eine generelle Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge, somit auch für Segelflieger, Gleitschirme und Hängegleiter oberhalb von 5.000 ft MSL. Dies würde vor allem den Streckenflug massiv beeinträchtigen. Der DHV hat deshalb eine Stellungnahme beim Bundesverkehrsministerium abgegeben.

Björn Klaassen berichtet, dass am 21.09.2017 eine Besprechung beim BMVI mit allen beteiligten Gruppen stattgefunden hat. Seitens des DHV wurde auf die massive Beeinträchtigung für Gleitschirme und Hängegleiter hingewiesen. Das bisherige System „See & Avoid“ hat in den letzten Jahrzehnten hervorragend funktioniert. In der Studie wurden lediglich zwei Vorfälle mit Gleitschirmen beschrieben. Die Studie der BFU lässt nicht erkennen, warum eine Transponderverpflichtung eingefordert wird. Die DFS vertritt die Ansicht, dass bei Umsetzung der Sicherheitsempfehlung der BFU die vielen Transpondersignale nicht zu verarbeiten sind und daher kaum zu einem Sicherheitsgewinn führen. Die kommerzielle Luftfahrt und die Bundeswehr unterstützen jedoch die Empfehlung der BFU. Der DAeC, der Deutsche Segelflugverband (DSV), der DULV und der DHV betrachten die Forderung ebenfalls sehr kritisch. Ergebnis der Sitzung beim BMVI: Es wurden verschiedene Arbeitsgruppen gegründet. Insbesondere sollen weitere technische Möglichkeiten wie z.B. ADS-B überprüft werden. Ergebnisse sollen bis Juni 2018 erarbeitet werden. Der DHV arbeitet in den Arbeitsgruppen mit (Helmut Bach/Björn Klaassen) und arbeitet eng mit den anderen betroffenen Verbänden zusammen. Die Expertise von Gerhard Peter (Bundeswehr) soll mit eingebracht werden. Roland Börschel hält eine enge Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden für sehr erforderlich.

Björn Klaassen schlägt vor, die Piloten rechtzeitig über die Vorgänge bezüglich der Transponderproblematik und die Argumentation des DHV zu informieren (DHV Info, Regionalversammlungen). Er weist darauf hin, dass negative Vorfälle aufgrund mangelhafter Luftraumdisziplin unsere fliegerische Freiheit extrem gefährden.

5. Bericht des Vorsitzenden

Charlie Jöst berichtet von seinem Besuch der German Open HG in Altes Lager. Hier sei der Wettkampf vorbildlich organisiert worden und in guter Atmosphäre mit begeisterten Piloten durchgeführt worden. Er erwähnt auch die internationale Beteiligung.

HG-WM in Brasilien. Als nächsten Punkt würdigt Charlie Jöst das Abschneiden unserer HG-Nationalmannschaft bei der WM in Brasilien. Unser Flexi-Team konnte hier eine Bronzemedaille in der Teamwertung gewinnen. Das Team soll im Rahmen der JHV geehrt werden.

Persönlich vor Ort war Charlie Jöst bei der Deutschen Meisterschaft im Gleitschirmfliegen in Slowenien. Hier haben 76 Piloten teilgenommen, und trotz des durchwachsenen Wetters konnte der Wettkampf durchgeführt werden.

Dr. Dietrich Münchmeyer berichtet über eine Starrflügler-Meisterschaft, bei welcher Plätze blockiert wurden, dann aber kein deutscher Pilot erschien. Er äußert den Wunsch an die Sportler, darauf zu achten, Plätze nicht unnötig zu reservieren. Weiter berichtet Dr. Dietrich Münchmeyer vom Dolmar-Cup, bei welchem es nach dem Abbruch des Wettkampf-Tasks im freien Flugbetrieb zu einem tödlichen Unfall eines Ultraleicht-Piloten gekommen war. Robin Frieß dankt ihm für sein sehr gutes Krisenmanagement vor Ort.

6. Bericht des Geschäftsführers

Robin Frieß berichtet zunächst über die Arbeit in der Geschäftsstelle. Die Stimmung in der DHV-Geschäftsstelle ist auch mit dem derzeit hohen Arbeitsaufkommen weiterhin sehr gut, die Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Referatsleitern läuft reibungslos.

In weiterer Folge berichtet er über den Fund einer Malware auf einem externen Server des DHV. Hier gab es eine schnelle und transparente Kommunikation des Vorfalls an mögliche Betroffene (DHV-News, E-Mails an alle Nutzer des DHV-Serviceportals).

Robin Frieß bekräftigt die aktuelle und zukünftige Bedeutung der IT-Sicherheit und des Datenschutzes. Ein Penetrationstest zur Aufdeckung eventueller Sicherheitslücken in der IT-Struktur wird in Kürze durch einen externen Spezialisten durchgeführt. Die Sicherheit wird nicht nur einmalig, sondern soll zukünftig fortlaufend geprüft werden.

Die neue Safety Class Staffel mit drei getesteten Schirmen ist online in der DHV-Gerätedatenbank. Karl Slezak erläutert nochmals in Kürze die neue Darstellung der Safety Class, bei welcher nun drei Einzelnoten der Manöver Frontklapper, seitlicher Einklapper und Steilspirale dargestellt werden, welche ihrerseits auch aus mehreren Einzelergebnissen bestehen. Eine Gesamtnote gibt es wie bereits kommuniziert nicht mehr. Für 2018 sieht der DHV wieder eine Ausweitung der Testaktivitäten vor.

Robin Frieß berichtet im weiteren Verlauf, dass sowohl der DHV-XC als auch die Website überarbeitet werden und im kommenden Jahr Ergebnisse präsentiert werden sollen.

Gemeinsam mit Dr. Dirk Aue berichtet Robin Frieß von der Kassenprüfung, welche am Vortag in den Räumlichkeiten der Geschäftsstelle erfolgte. Diese fand durch die zwei gewählten Kassenprüfer statt, welche umfangreich und sehr genau prüften. Das Ergebnis wird von den Prüfern auf der Jahreshauptversammlung präsentiert.

Charlie Jöst erinnert: Der DHV feiert sein 40jähriges Bestehen im Jahr 2019. Geplant ist die Ausrichtung der Jahreshauptversammlung durch den DHV in Gunzenhausen. Ein entsprechender Antrag wird zur Jahreshauptversammlung 2017 gestellt.

7. Bericht der Regionalbeiräte



Dr. Uwe Apel (Regionalbeirat Nord) berichtet von gutem Mitgliederzuwachs der Vereine im Norden. Die Saison war allerdings (gerade an den Wochenenden) im Norden wettertechnisch eine Katastrophe. Der Austausch unter den Vereinen wird gefördert (Mitglieder von Vereinen dürfen die Infrastruktur anderer Vereine kostenfrei nutzen), dadurch wird das Interesse von Flugnomaden an einem Vereinsbeitritt gefördert.

Die Kommission diskutiert darüber, ob kommerziell betriebene Schleppgelände eine Entlastung für Vereine darstellen könnten. Diese müssten dann möglichst in der Nähe von Ballungsräumen sein, so dass Nicht-Vereinsmitglieder eine Anlaufstelle zum Fliegen haben und hier einfach gegen Gebühr geschleppt werden können.



Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost) berichtet, dass eine Doktorarbeit „Startentscheidungsfindung von GS-Piloten“ vorgestellt wurde, für welche eine Online-Umfrage durchgeführt wird. Dafür wird nachgefragt, ob in den News der Website darauf hingewiesen werden darf. Meinungsbild: Es bestehen keine Bedenken der Kommission – Bedingung: Sorgfältige Prüfung durch die Geschäftsstelle.



Uwe Krenz (Regionalbeirat Ost) berichtet über die Schwierigkeit, die Schleppvereine weiterzuentwickeln. Als Lösung für einen regelmäßigeren Schleppbetrieb könnten bezahlte Windenfahrer funktionieren. Uwe Krenz berichtet außerdem von einer gelungenen HG-German Open und einer qualitativ hochwertigen Organisation in Berlin. Mit dieser Erfahrung sieht er eine Bewerbung für eine Starrflügler-WM als möglich an.



Bernd Böing (Regionalbeirat Mitte) berichtet von vielen Events in der Region. Er weist außerdem darauf hin, dass eine gute Arbeit in den Vereinen als Basisarbeit wichtig ist, um den Kontakt von Fußgängern zu unserem Sport pflegen.

8. Entwicklung rechtsverbindlicher europäischer Ausweichregeln

Die in der Flugbetriebsordnung (FBO) definierten Ausweichregeln gelten nur in den Fluggeländen für Gleitschirm- und Drachenflieger. Im allgemeinen Luftraum sind die europäischen Ausweichregeln nach SERA 3210 gültig. Es besteht zwar Konsens zwischen den motorlosen Segelfliegern und Gleitschirm- und Drachenfliegern über die Anwendung der üblichen Thermik- und Hangflugregeln im allgemeinen Luftraum. Letztlich ist dies aber nicht

rechtssicher, weil die Thermik- und Hangflugregeln weder in nationalen noch in europäischen Gesetzen bzw. Verordnungen verankert sind. Ein ähnliches Problem besteht im Ausland. Es ist nicht bekannt, in welchen Ländern rechtsverbindliche Ausweichregeln (Thermik- und Hangflug) für Gleitschirm- und Drachenflieger existieren und wo alleine SERA 3210 anzuwenden ist.

Der Europaverband EHPU hat sich für die Vereinheitlichung der teils abweichenden Ausweichregeln für Gleitschirm- und Drachenflieger ausgesprochen und die gemeinsamen Regeln bereits definiert. Jedoch bringt auch diese Maßnahme keine Rechtssicherheit, weil viele europäische Verbände nur Empfehlungen aussprechen aber keine verbindlichen Vorschriften erlassen können.

Deshalb ist es erforderlich, die Thermik- und Hangflugregeln für Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitschirme im europäischen Regelwerk SERA zu verankern. SERA subsummiert in Artikel 2 (Begriffsbestimmungen) Nr. 117 die Hängegleiter und Gleitschirme unter die Begriffsdefinition Segelflieger. Unter SERA 3210 Nr. 3 i wird das Überholen von Segelflugzeugen untereinander geregelt. Die europäische Kommission hat damit die Zuständigkeit des europäischen Regelwerks SERA für besondere Ausweichregeln zwischen Segelflugzeugen (und damit auch Gleitschirmen und Hängegleitern) dokumentiert. Es ist deshalb schlüssig, dass auch die Ausweichregeln für Thermik- und Hangflug europäisch, d.h. in SERA, festgelegt werden.

Position DHV: Mit allen Mitteln soll mit dem DAeC, der EHPU und den europäischen Luftsportverbänden (insbesondere European Gliding Union) eine Erweiterung von SERA bezüglich der Ausweichregeln und deren europaweiter Gültigkeit für Luftsportgeräte und Segelflieger erreicht werden.

9. HG LTF-Überarbeitung

Anwesend sind folgende Fachleute: Regina Glas, Andreas Schmidtler, Markus Eggimann (Herstellervertreter als Fachberater).

a. Antrag „Änderung zur Längsstabilität“

Zunächst wird der Antrag von Carsten Friedrichs vom 26.11.2016 zur Änderung zur Längsstabilität LTF NfL II 91 09 bearbeitet.

Hannes Weininger erläutert die Inhalte des Antrags. Die oben genannten Fachleute sehen keine Gründe, dem Antrag zuzustimmen und sind deshalb gegen den Antrag.

Die Begründung der oben genannten Fachleute lautet wie folgt:

Eine Einbeziehung der aerodynamischen Dämpfung und der Massenträgheit der ausgeführten Tragfläche geschieht in diesem Vorschlag nicht, dies jedoch wäre zwingend notwendig, um auch bei geringerer statischer Längsstabilität kleinerer Geräte (nach diesem Vorschlag) dem dynamischen Vorgang des Tuck wirksam zu begegnen. Eine Bewertung der Dämpfung oder der Massenträgheit an flexiblen oder quasistarren Gleitern ist bislang noch nie vorgenommen worden. Eine neue Formulierung oder Ergänzung der LTF mit dimensionslosen Beiwerten müsste nach Ansicht unserer Experten in jedem Fall die aerodynamische Dämpfung und die Massenträgheit mit einbeziehen.

Eine Änderung der Lufttüchtigkeits-Forderungen nach dem nun vorliegenden Vorschlag stellt eine Reduzierung der Sicherheit bei den Fluggeräten dar. Die Bewertung des absoluten Momentes hat in den letzten 30 Jahren seit der Einführung dieser Bewertungskriterien zu sehr sicheren Geräten geführt, sofern sich diese im konformen Zustand verglichen mit dem geprüften Muster befanden. In den letzten Jahren wurden erfreulicherweise mehrere neue

Hängegleiter zur Musterprüfung vorgestellt, die aufgrund ihrer Auslegung bei den Testwagen-Fahrten eher als schwierig zu beherrschen galten (Einfachsegel oder geringer Doppelsegelanteil, wenig steifes Gestell, geringe Tragflächengröße).

Beschluss (einstimmig):

Der Stellungnahme wird zugestimmt, damit wird der Antrag von Carsten Friedrichs abgelehnt.

b. Überarbeitung HG-LTF Testflug

Die DHV-Musterprüfstelle schlägt in Zusammenarbeit mit Herstellervertretern und Testpiloten eine Überarbeitung der HG-LTF Testflug vor.

Beschluss (einstimmig):

Dem Vorschlag der Musterprüfstelle wird zugestimmt.

c. Erweiterung Prüfgeschwindigkeit HG-Flugmechanik

Die DHV-Musterprüfstelle wird im Rahmen einer Voruntersuchung prüfen, welche technischen Umbauten der Prüfgeräte nötig wären und welche Kosten entstehen würden, wenn HG statt derzeit bis zu 100 km/h zukünftig mit bis zu 150 km/h geprüft würden. Grund: Die immer höheren Geschwindigkeiten, die durchgängig in HG-Wettbewerben geflogen werden.

10. Planung weitere Veranstaltungen

a. Season Opener

Das Hanggliding Meeting und ein Windenmeeting werden in 2018 im Rahmen eines DHV-Season-Opening-Events für Gleitschirm- und Drachenflieger veranstaltet. Geplant ist, dass der DHV sich zu Beginn der Saison in jährlich wechselnden Fluggeländen präsentiert und gemeinsam mit den Mitgliedern die Saison einleitet.

2018 ist Hartenstein als Austragungsort geplant, der Termin wurde auf das Wochenende 14./15. April 2018 gelegt (Ausweichtermin 21./22. April 2018).

b. Thermikmesse mit neuem Konzept

Nach vielen Jahren in Sindelfingen findet die Thermikmesse nun im Rahmen der Urlaubs-Messe „CMT“ am 13./14. Januar 2018 auf etwa 5.000 m² Fläche statt. Bisher sind schon die meisten Aussteller der letzten Jahre gemeldet. Der Messeauftritt des DHV soll der neuen Messe angepasst und modernisiert werden, um für die Mitglieder entsprechend vor Ort auftreten zu können.

11. Nutzung der Tutorial-Videos durch Flugschulen

Der DHV hat das Feedback erhalten, dass bereits viele Flugschulen die neuen Groundhandling-Tutorials im Youtube-Kanal des DHV für ihren Unterricht verwenden. Die Professionalität und der Inhalt der Videos wird sehr gelobt. Nun liegt die Anfrage vor, dass Flugschulen diese Videos als Partner des DHV um ihr eigenes Logo im Vorspann erweitern möchten. Nach kurzer Diskussion wird wie folgt abgestimmt:

Beschluss (einstimmig):

Es soll das Angebot geben, dass Flugschulen ihr Logo gegen eine noch zu ermittelnde Kostenbeteiligung im Vorspann der DHV-Video-Tutorials mit „präsentiert von ...“ einbinden können. Folgende Bedingungen werden gestellt:

Es wird durchgängig ein DHV-Wasserzeichen (Logo) eingeblendet. Der Film darf nicht geschnitten, verändert oder weitergehend genutzt werden (Nutzungsvertrag wird ausgearbeitet). Auf Flugschul-YouTube-Kanal Veröffentlichung der Video-Tutorials nur mit permanentem DHV-Logo. Es wird mit allen interessierten Flugschulen eine Vereinbarung unterzeichnet, welche die oben genannten Punkte absichert.

Der DHV erhofft sich hierdurch eine weitere Verbreitung der modernen Lehrmethode und beabsichtigt, weitere Videos im Tutorial-Stil zu erstellen. Es wird außerdem geplant, die aktuelle Groundhandling-Staffel auch als DVD in den Verkauf zu bringen, sowie eine Übersetzung ins Englische auf der nächsten EHPU-Sitzung anzuregen.

12. Versicherungen

Nach Hinweisen, dass bei einigen DHV-Mitgliedern Unzufriedenheit über Kosten (Prämien) und Leistungen der HDI-Global-Halterhaftpflichtversicherungen aufgekommen war, wurden die Angebote der Mitbewerber überprüft und mit der HDI-Global-Versicherung verglichen. Es ergab sich, dass die Prämie der DHV-Halterhaftpflichtversicherung die günstigste auf dem Markt ist. Jedoch sind Angebote anderer Versicherer teilweise nur geringfügig teurer.

Große Unterschiede gibt es jedoch bei den Versicherungsbedingungen. Der DHV hat mit HDI-Global eine besondere, von den Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen abweichende, pilotenfreundliche Vereinbarung für die Haftpflichtversicherungen. Verstöße gegen luftrechtliche Vorschriften (wie z.B. Fliegen mit nicht mustergeprüftem Gerät) führen normalerweise automatisch dazu, dass der Halter den Versicherungsschutz verliert. Im Falle der HDI-Haftpflichtversicherungen ist das nicht der Fall. Nur wenn der Schaden ursächlich (kausal) auf bspw. die nicht vorhandene Musterprüfung zurückzuführen ist, kann der Versicherungsschutz verloren gehen.

Der DHV hat diese besonderen Vertragsbedingungen schon vor vielen Jahren mit HDI-Global vereinbart, damit Piloten wegen eines Umstandes, der mit dem verursachten Schaden in keinerlei Zusammenhang steht, nicht den Versicherungsschutz verlieren. In der Praxis (Bearbeitung der Versicherungsfälle durch den DHV) hat sich gezeigt, dass HDI-Global selbst diese eingeschränkte Möglichkeit des Ausschlusses des Versicherungsschutzes grundsätzlich nicht nutzt. D.h. es wird nicht aktiv geprüft, ob bei einem Schadensfall eventuell ein kausaler Zusammenhang mit einem Verstoß gegen luftrechtliche Bestimmungen besteht.

Diese Versicherungsbedingungen sind mit Abstand die kundenorientiertesten, wenn man die Angebote anderer Versicherer als Vergleich heranzieht. Die Mitarbeiter der DHV-Geschäftsstelle, die mit Versicherungsangelegenheiten betraut sind, bestätigen, dass HDI-Global Schadensfälle unkompliziert anerkennt, bearbeitet und bezahlt. Das gilt nicht nur für Haftpflichtschäden, sondern auch für die oft hohen Bergungskosten bei einem Unfall. Bei anderen Versicherern ist das nicht immer der Fall.

Beim DHV gehen immer wieder Beschwerden über andere Versicherer (Halterhaftpflicht- und Passagierhaftpflichtversicherung) ein. Dabei wird beklagt, dass die Versicherungen oft alle möglichen Gründe für eine Ablehnung der Schadensregulierung vorbringen, die vom Piloten dann aufwändig widerlegt werden müssen, was nicht immer gelingt. Erst jüngst hat sich ein Versicherungsunternehmen an den DHV gewandt, mit der Bitte, eine Auflistung aller luftrechtlich vorgeschriebenen Pflichten eines Doppelsitzer-Piloten zu übersenden. Eine

Recherche ergab, dass der Versicherer die Regulierung eines Passagier-Schadens ablehnen wollte und dafür eine Begründung brauchte.

Abschließend muss erwähnt werden, dass der DHV bei HDI-Global ein sehr umfangreiches Versicherungspaket anbietet. Flugschulen werden zu einer günstigen Prämie umfassend versichert, hier hat der DHV auf eine Deckung aller Haftungsrisiken bestanden, weil dies Flugschülern und Reise-/Fortbildungsteilnehmern entsprechende Rechtssicherheit im Schadensfall bietet. Fluglehrerhaftpflicht-, Passagierhaftpflicht- und Windenhaftpflichtversicherungen sind für den Versicherer extrem unattraktiv (weil hoch defizitär). Dieser Umstand, sowie die zahlreichen in der DHV-Mitgliedschaft inkludierten Versicherungen (Vereins-, Startleiter-, Gelände-, Drittpacker-, Veranstaltungshaftpflichtversicherung) muss bei der Bewertung unseres Versicherers mit bedacht werden. Andere Anbieter picken sich hier oft nur die haftungsmäßig schmackhaftesten Rosinen heraus.

In den Verträgen der Halterhaftpflichtversicherung von HDI-Global wird künftig durch eine Neuformulierung deutlicher hervorgehoben, dass neben der Musterprüfung nach den Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) auch die nach der Europäischen Norm (EN), sowie auch Erprobungsvereinbarungen mit dem Hersteller als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt werden.

13. Termin der nächsten Kommissionssitzung

Nächste Kommissionssitzung am 24. Februar 2018, wenn möglich am Sudelfeld oder in Bayrischzell.

Richard Brandl (Protokollführer)

Charlie Jöst (Vorsitzender)