

# Protokoll der 92. Kommissionssitzung des DHV

Am 30. Januar 2010 im Hotel Alpenhof in Bayrischzell

---

Sitzungsbeginn: 10:00 Uhr, Sitzungsende: 19:45 Uhr

## Anwesend:

Dirk Aue (Finanzvorstand), Horst Barthelmes (Fachbeirat Windenschlepp), Richard Brandl (Protokollführer), Frank Dettmer (Regionalbeirat Nord), Frank Herr (Stv. Vorsitzender, Regionalbeirat Mitte), Knut Jäger (Berater Flugschulen), Peter Janssen (Ehrevorsitzender, Jurist), Charlie Jöst (Vorsitzender), Klaus Kienzle (Regionalbeirat Südwest), Björn Klaassen (Fachbereich Flugbetrieb/Gelände), Dieter Münchmeyer (Regionalbeirat Ost), Waldemar Obergfell (Vorstand Ausbildung), Gerhard Peter (Regionalbeirat Südost), Jürgen Rüdinger (Vorstand Technik), Ralph Schlöffel (Vorstand Sport), Uli Schmottermeyer (Vorstand Sicherheit), Eckhart Schröter (Verbandsarzt, sportmedizinischer Berater), Karl Slezak (Fachbereich Sicherheit/Ausbildung), Klaus Tänzler (Geschäftsführer), Hannes Weininger (Fachbereich Technik).

Ab 14:00 anwesend: Felix Rühle (Herstellervertreter HG), Günther Wörl (Herstellervertreter GS).

<u>Inhalt</u>	<u>TOP</u>	<u>Seite</u>
<u>Zentrale Aufgaben</u>		
Begrüßung, Protokollführung	1	2
Protokoll der 91. Kommissionssitzung	2	2
Kontrolle der Beschlüsse (Kommission & JHV)	3	2
Bericht des Vorsitzenden	4	2
Bericht des Geschäftsführers	5	2
Bericht der Regionalbeiräte	6	4
Konzept DHV Jugend	7	4
Antrag Förderung Drachensport	13	8
Messekonzept 2010	16	10
DAeC Mitgliedschaft	17	11
Wetternetz	18	11
Antrag Buch Claus Gerhard	19	11
Termin der nächsten Sitzung	20	11
<u>Sport</u>		
Genehmigung Wettbewerbsordnung 2010	8	5
Antrag Bildung Nationalkader Akro GS	9	5
Flugsicherheit im Wettkampfsport	10	5
Steife Carbon-Konstruktionselemente bei GS	11	6
<u>Technik</u>		
Breitenerprobung	12	7
Erprobung Aufstiegshilfe E-Start HG	15	9
<u>Ausbildung</u>		
Antrag Pilotenprüfer Drachen	14	8

## 1. Begrüßung, Protokollführung

Charlie Jöst begrüßt die Teilnehmer der 92. Kommissionssitzung. Es folgt die Vorstellung der neuen Kommissionsmitglieder. Die Tagesordnung wird festgelegt. Das Protokoll führt Richard Brandl.

## 2. Protokoll der 91. Kommissionssitzung

### Beschluss:

Das Protokoll der 91. Kommissionssitzung wird genehmigt.

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

Der Beschluss TOP 9 der 91. Kommissionssitzung "HG-Ausbildung mit Minimum" ist noch auszuführen.

## 4. Bericht des DHV Vorsitzenden Charlie Jöst



Charlie Jöst hält eine Rückschau auf die erfolgreiche DHV-Jahrestagung und die allseits als angemessen empfundene 30-Jahrfeier und dankt den ausrichtenden Vereinen. Auch die Veranstaltung am Vorabend der Jahrestagung für die Vorstände der DHV-Vereine hatte viel positives Feedback. Der Sportlertag im Anschluss an die Jahrestagung war sehr gut besucht und dank der Organisation von Richard Brandl und der exzellenten Leitung durch Ralph Schlöffel sehr gelungen. Einige Einzelheiten der Veranstaltungen werden besprochen.

### Beschluss:

In die Geschäftsordnung für Versammlungen ist aufzunehmen:

Ton- und Filmaufnahmen bedürfen der Erlaubnis des Sitzungsleiters.

Sofern bei Diskussionsbeiträgen Computer-

Präsentationen zum Einsatz kommen, ist dies beschränkt auf pdf-Dateien.

Auch für die Präsentationen im Rahmen von Bewerbungen für die Ausrichtung der JHV sind Regeln zu setzen. Eine entsprechende Beschlussvorlage ist für die nächste Kommissionssitzung vorzubereiten.

## 5. Bericht des Geschäftsführers Klaus Tänzler

Klaus Tänzler regt an, das DHV-Leitbild auf seine Aktualität hin zu überprüfen. Das Leitbild wird erörtert. Ein Änderungsbedarf ist nicht gegeben. Die Arbeit des DHV ist bisher dem Leitbild gut gerecht geworden. Allerdings sind zwei Probleme nicht gelöst: Der Rückgang des Drachenflugsports und die mangelnde Flugsicherheitssituation bei GS-Wettkämpfen. Beide Punkte stehen auf der Tagesordnung.

Erfreulich ist, dass es im vergangenen Jahr keine tödlichen GS- oder HG-Unfälle innerhalb Deutschlands gegeben hat. Hier wirken sich die vom DHV gesetzten Rahmenbedingungen offensichtlich positiv aus. Allerdings sind Rückschläge zu befürchten, weil inzwischen 3 LBA- anerkannte Prüfstellen, die in Konkurrenz zueinander stehen, die in Deutschland gesetzlich vorgeschriebene Musterprüfung der Flugausrüstung durchführen dürfen. Das LBA hat darauf verzichtet, unabhängige Testpiloten zur Pflicht zu machen. Die DHV-Prüfstelle arbeitet im Interesse der Piloten mit unabhängigen Testpiloten.

Die bereits in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlichten neuen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) des LBA beinhalten genauere und strengere Prüf-Vorgaben. Der DHV sieht darin seine Forderungen zur Verbesserung der passiven Flugsicherheit weitgehend berücksichtigt. Rechtlich verpflichtend werden die neuen LTF erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens (2. Durchführungsverordnung) voraussichtlich Mitte April 2010. Die Prüfstellen DHV und EAPR wenden die neuen LTF (Bezeichnung LTF 09) ab sofort an. Die Prüfstelle Air Turquoise hat sich dazu nicht bereit erklärt und wird vorerst die weniger strengen LTF 03 anwenden. Der DHV führt als Beauftragter für die Überwachung der Flugsicherheit ein Register, in dem die mustergeprüften Geräte aller LBA- anerkannten Prüfstellen aufgelistet sind. Darin ist auch vermerkt, ob die alte oder bereits die neue LTF zur Anwendung gekommen ist.



*Waldemar Oberfell: Der Auftrag für die Sicherheit unserer Piloten ist vorrangig und auch die Information der Flugschulen bezüglich der Ausrüstung ist wichtig.*

Karl Slezak begrüßt, dass der Vorsitzende des Herstellerverbandes PMA Hannes Papesh in der EN- Arbeitsgruppe dafür eintritt, dass die in der neuen LTF enthaltenen Präzisierungen (wie z.B. das Messfeld, innerhalb dem die Einklapper vorzunehmen sind) auch in die EN- Flugtestnorm übernommen werden. Bei der Jahrestagung des Europaverbandes EHPU am 27.02.2010 wird der DHV ebenfalls dafür werben. Der Leiter der Prüfstelle Air Turquoise, Alain Zoller, ist dagegen. Hannes Weininger fügt an, dass bei der Überarbeitung der EN-Normen auch die Protektor- Anforderungen in die Gurtzeugnorm eingearbeitet werden sollten.

Klaus Tänzler berichtet über die positive Entwicklung der DHV Mitgliederzahlen. Unter den Luftsportverbänden hat nur der Modellfliegerverband höhere Zuwachsraten, dank seines guten Mitgliederservices und weil der E-Antrieb dem Modellflug Aufschwung gebracht hat. Bei den Sportverbänden fällt der Deutsche Alpen Verein mit hohem Zuwachs auf. Der Trend zum Bergwandern und zum sicheren Klettern in Kletterhallen spielt dabei eine große Rolle.

Das LBA hatte im Dezember 2009 ein Audit beim DHV durchgeführt und dem DHV für seine Arbeit im Beauftragtenbereich und in der Prüfstelle ein Kompliment für gute Organisation und korrektes Handeln gemacht.

Björn Klaassen erläutert die Ausweitung der Online-Geländedatenbank auf den Alpenraum. Es sind Mitgliederzuschriften eingegangen, welche diesen neuen DHV Service wegen seiner Genauigkeit lobten.

Laut einer Veröffentlichung im SHV-Magazin ist in der Schweiz das Speedgliding als Risikosport eingestuft worden. Dies hat dort für die Sportler zu einer empfindlichen Verschlechterung beim Versicherungsschutz geführt. Karl Slezak berichtet von 5 Toten im zurückliegenden Jahreszeitraum in der Schweiz, bei einer nur sehr kleinen Zahl an Sporttreibenden.

## 6. Bericht der Regionalbeiräte

**Region Nord:** Frank Dettmer erläutert, dass beim Windenschleppbetrieb des öfteren unerfahrene Piloten von routinierten Piloten Unterstützung per Funk erhalten. Es wird erörtert, ob dies zu rechtlichen Problemen führen kann. Damit ist nicht zu rechnen, wenn die betreuten Piloten bereits ihre Piloten-Lizenz besitzen. Des weiteren berichtet Frank Dettmer von zwei Geländeproblemen, wegen dem Bau von Windkraftanlagen und einer Rennstrecke. In der Region Nord wird ausprobiert, welche Medien sich am besten für die Verabredung von Flugterminen eignen.

**Region Ost:** Dieter Münchmeyer erläutert, dass seit der letzten Kommissionssitzung keine neuen Berichtspunkte aufgelaufen sind.

**Region Mitte:** Frank Herr berichtet, dass diesmal an der Mosel keine Landesmeisterschaft zustande kommt. Aber sie wird für 2011 wieder angestrebt. Am 21./22. August 2010 ist das Fliegerfest Mosel terminiert, das zunehmend zu einem großen Hersteller-Event wird. Im letzten Jahr kamen 400 Piloten.



**Region Südost:** Gerhard Peter weist auf das Festival in Kössen hin und darauf, dass am Wallberg ein Preisgeld für 200 km Flug ausgeschrieben worden ist.



**Region Südwest:** Klaus Kienzle berichtet, dass er zusammen mit Björn Klaassen und örtlichen Vereinen gegenüber dem Naturschutz für weitere Flugmöglichkeiten am Belchen und am Feldberg eintritt. Klaus Kienzle möchte sich im Februar mit den Vereinen in seiner Region zu einem Gedankenaustausch treffen.

## 7. Konzept DHV-Jugend



Das vom neuen Jugendmanager Nikolaus Kurcz vorgelegte Konzept für die DHV-Jugendarbeit wird zur Kenntnis genommen und befürwortet. Knut Jäger merkt an, dass bei den Events stets die Altersgrenze von mindestens 16 Jahren zu beachten ist.

Frank Herr: Das Budget wurde von der DHV-Jugend bisher verantwortungsvoll verwaltet.

## 8. DHV-Wettbewerbsordnung 2010

Dieter Münchmeyer erläutert zwei Punkte, die zu erheblichen Diskussionen im Sportausschuss und in der GS-Liga geführt hatten. Die Regelung der Qualifikation zur Liga über die Landesmeisterschaften wurde von 2 Ausrichtern bemängelt.

Die künftige Verwendung der Weltrangliste als Grundlage für die Deutsche Kaderrangliste könnte die Attraktivität der Liga schmälern. Dies bereitet auch Ralph Schlöffel Sorge. Man wird dies bis zur Überarbeitung 2011 im Auge behalten.

### Beschluss:

Die Wettbewerbsordnung 2010 wird in der vorgelegten Form beschlossen. Der Punkt Breitenerprobung ist entsprechend dem Beschluss bei TOP 12 zu ändern.

## 9. Bildung Nationalkader Akro GS

Axel Gudelius und Josef Bauer beantragen die Bildung eines DHV-Nationalkaders für GS-Akrobatik, die Durchführung von Trainingslagern, die Einsetzung eines Teamchefs und die Entsendung von Nationalmannschaften, sowie die finanzielle Förderung dieser Maßnahmen.

Der Umstand wird diskutiert, dass bei den internationalen Wettbewerben auch Manöver geflogen werden, die über die legalen Akro-Manöver hinausgehen (mehr als 135 Grad um Querachse/Längsachse) und deshalb als verbotener Kunstflug einzuordnen sind. Ein an den Petitionsausschuss des Bundestags gerichteter Piloten-Antrag auf gänzliche Abschaffung des Kunstflugverbotes für Luftsportgeräte ist vom BMV abgelehnt worden. Das BMV hat den DHV als Beauftragten gebeten, das Kunstflugverbot zu beachten.



*Dirk Aue: Die Betriebsgrenzen sind klar definiert, die Versicherungsproblematik ist zu beachten.*

Es wird besprochen, dass deutsche Akropiloten im Ausland an internationalen Kunstflugwettbewerben teilnehmen und sich in der FAI-Weltrangliste platzieren. Zur Ermittlung der deutschen Kaderrangliste nehmen sie die Weltrangliste zur Grundlage. Die Bestplatzierten der deutschen Kaderrangliste beabsichtigen, sich bei der nächsten FAI-Kunstflug-WM anzumelden.

### Beschluss:

Der DHV nimmt zur Kenntnis, dass eine deutsche Akro-Kaderrangliste existiert und dass sich darüber eine deutsche Kunstflugmannschaft bildet. Der DHV übernimmt dafür nicht die Verantwortung und wird selbst keine DHV-Kunstflug-Nationalmannschaft zu internationalen Wettbewerben entsenden. Er wird jedoch bei der FAI die Teilnahme einer, aufgrund der Kaderrangliste gebildeten, deutschen Kunstflugmannschaft nicht verhindern. Eine finanzielle Förderung von GS-Kunstflug wird abgelehnt, weil die Durchführung von Kunstflug gegen deutsches Luftrecht verstoßen würde.

## 10. Flugsicherheit im Wettkampfsport

Laut Beschluss TOP 13 der 90. Kommissionssitzung wird der DHV bei der FAI-Jahrestagung am 20.02.2010 bezüglich der FAI-GS-Wettkämpfe u.a. folgende Forderung stellen: "Die Gleitschirme sollen künftig die Mindestanforderung der EN 926-2:2005 erfüllen."

Dieser Beschluss ist bei der 91. Kommissionssitzung ausgesetzt worden, um die Ergebnisse einer Arbeitsgruppe des Herstellerverbandes PMA abzuwarten. Bei der PMA hat sich aber

inzwischen eine Mehrheit dafür entschieden, keine technische Mindestanforderung an die Wettkampfgeräte zu stellen.

Der Hersteller-Vertreter Günther Wörl erläutert, dass 9 marktführende GS-Hersteller u. a. Swing, Nova, Advance, Skywalk, Ozone innerhalb der PMA für die Mindestanforderung EN-D der EN 926-2:2005 bei Wettkämpfen eingetreten sind, aber schließlich von 12 anderen PMA-Mitgliedern überstimmt worden sind.

Es wird erörtert, dass zunächst die internationale FAI-Regelung abzuwarten ist, bevor im nächsten Schritt die nationale Regelung angepasst werden kann.

#### Beschluss:

TOP 13 der 90. Kommissionssitzung tritt wieder in Kraft.

## 11. Steife Carbon-Konstruktionselemente bei GS

Der Herstellervertreter Günther Wörl begründet, warum der Gleitschirm in seiner jetzigen Bauart als möglichst einfaches Fluggerät erhalten werden sollte. Wenn die Entwicklung hin zu steifen Konstruktionselementen in der FAI-Klasse 3 (Gleitschirm) nicht gestoppt werde, gäbe es keinen Weg zurück. Deshalb fordert die PMA, dass die Definition der FAI-Klasse 3 präzisiert werden soll: Jedes GS-Bauteil muss sich um einen Radius von 1 cm um 180 Grad ohne Beschädigung biegen lassen. Um einerseits die heutige Gleitschirmklasse zu erhalten, andererseits der jüngsten Entwicklung nicht verhindernd im Weg zu stehen, soll nach Meinung der PMA eine eigene FAI-Klasse 6 für Gleitschirme mit schiebesteifen Elementen geschaffen werden. Günther Wörl wirbt im Namen der PMA dafür, dass der DHV diese Forderung unterstützt.



Günther Wörl: 95 % der Hersteller haben Bedenken, wo eine Entwicklung mit starren Elementen hingehen kann.

Ralph Schlöffel und Dieter Münchmeyer plädieren ebenfalls dafür, die Gleitschirme der FAI-Klasse 3 in der bisherigen Form zu erhalten. Die neue Konstruktion eines 2-Leiners sei zwar noch keine gänzlich neue Bauart, deshalb verstünden viele Piloten die beabsichtigte Ausgrenzung nicht. Aber

eine Grenze müsse gezogen werden, denn sonst sei völlig offen, wohin die Entwicklung gehe.

Es wird erörtert, dass man nicht sicher sein könne, wo genau die technische Grenze gezogen werden solle, man müsse sich wohl auf die Expertise der Hersteller verlassen. Der SHV habe sich bereits der PMA-Forderung angeschlossen.



Es wird festgestellt, dass bei der neuen Konstruktionsweise die Sicherheitsfragen noch nicht beantwortet sind. Wettbewerbspiloten wären gezwungen, sofort auf unerprobte Neukonstruktion mit versteiften Flügeln umzusteigen, wenn sie Leistungsnachteile vermeiden wollen. Auch wird die Befürchtung geäußert, dass ein technisches Hochrüsten dem Gleitschirmsport schaden könnte. Technisches Hochrüsten habe auch bei anderen Sportarten deren Zukunft gefährdet.

Ralph Schlöffel befürchtet, dass die Einführung einer FAI-Klasse 6 für versteifte Gleitschirme die ohnehin geringen Ressourcen des Gleitschirmsports aufteilen würde.



Peter Janssen: *Es gibt ein Beispiel aus dem Rudersport. Der Deutsche Ruderverband hat eine technische Innovation bei den Ruderbooten ausgeschlossen, weil sie den Sport enorm verteuert hätte. Die Einfachheit des Gleitschirmfliegens ist die Stärke dieses Sports.*



Es wird erörtert, dass sich der DHV nicht für die Gründung einer neuen FAI-Klasse einsetzen kann, solange die Frage der Flugsicherheit nicht geklärt ist.



Eckhart Schröter: *Eine Weiterentwicklung sollte immer möglich sein.*

Beschluss:

Der DHV wird bei der FAI für eine genauere Definition der FAI-Klasse 3 eintreten und hierfür die Biegeradius-Forderung der PMA unterstützen: Flexibilität wird definiert durch die Eigenschaft eines Bauteils, sich um einen Radius von 1 cm um 180 Grad ohne Beschädigung biegen zu lassen. Der Flexibilitätstest wird ausgeführt in 2 rechtwinklig zu einander liegenden Ebenen, während das zu testende Bauteil im Gleitschirm integriert ist.

## 12. Breitenerprobung

Bisherige Praxis war, dass HG und GS auch in Wettkämpfen erprobt werden können, wenn der Hersteller bestätigt hat, dass z.B. für Gleitsegel der Prototyp der früheren AFNOR Competition-Norm entspricht und eine entsprechende Piloten-Qualifikation nachgewiesen ist (sog. Breitenerprobung).

Der EAPR Prüfstellenleiter Reusch und die PMA haben die Breitenerprobung kritisiert und speziell für Wettbewerbe vom LBA eine andere Lösung durch Einführung einer eigenen Wettkampfkategorie in der LTF gefordert. Das LBA hat aufgrund der Kritik den bisherigen LTF Text 1.1.10 gestrichen ("Der Hersteller ist verpflichtet, vor der Auftragserteilung zur Musterprüfung das Muster praktisch zu erproben und dies nachzuweisen. Die Erprobung darf nur mit Zustimmung der Prüfstelle durchgeführt werden. Die Prüfstelle kann Einzelheiten für die Erprobung festlegen, insbesondere zu den beteiligten Piloten und Geräten sowie zu den durchzuführenden Erprobungsaufgaben und Dokumentationen. Die Prüfstelle kann vom Hersteller die flugpraktische Vorführung des zu prüfenden Mustergerätes verlangen.").

Der neue Wortlaut des 1.1.10 in der LTF 09 lautet: "Wer einen Antrag auf Musterprüfung oder Ergänzung/Änderung der Musterprüfung stellt, muss die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nachweisen." Eine Wettkampfkategorie wurde mit Verweis auf die Musterprüfpflicht vom LBA nicht eingeführt.



Uli Schmottermeyer: Die neue Erprobungs-Formulierung in der neuen LTF ist unglücklich, die alte Praxis hatte sich bewährt.

Jürgen Rüdinger:  
Das Prinzip Flugtests „ohne Eingreifen des Piloten“ könnte bei Wettkampfgeräten überdacht werden.



Der DHV Vorstand legt die neue Bestimmung LTF 1.1.10, wonach der Hersteller als Antragsteller die Erfüllung der LTF nachzuweisen hat, so aus, dass dies zwangsläufig voraussetzt, dass der Hersteller die Geräte durch beauftragte Piloten erprobt hat, wobei die Erprobung auch in Deutschland erfolgt sein kann.

Er geht weiterhin davon aus, dass der Hersteller nur besonders geeignete Piloten mit der Erprobung beauftragt, dass die zu erprobenden Geräte vom jeweils beauftragten Piloten ausreichend sicher geflogen werden können und somit eine zusätzliche Gefährdung Dritter ausgeschlossen ist.

#### Beschluss:

Die Erprobung kann, sofern eine Gefährdung Dritter ausgeschlossen ist, auch im Rahmen von DHV Wettbewerben zu Vergleichszwecken erfolgen. Der Teilnehmer (beauftragter Pilot) hat dem DHV bzw. dem Ausrichter eine entsprechende Erklärung des Herstellers vorzulegen und sie von etwaigen Ansprüchen frei zu stellen sowie auf eigene Ansprüche zu verzichten, soweit dies gesetzlich zulässig ist.

Die Ausarbeitung im einzelnen obliegt der Geschäftsstelle.

Abstimmung: 5 Vorstände dafür, 2 dagegen.

### 13. Förderung Drachenflugsport

Der Antrag von Stefan Eylert wird besprochen, eine Arbeitsgruppe von möglichst jungen Drachenfliegern einzusetzen, um die Marketingstrategie für Drachenfliegen zu überarbeiten.

#### Beschluss:

Der DHV Jugendmanager wird beauftragt, eine Marketing-Arbeitsgruppe junger Drachenflugbegeisterter zusammenzustellen. Vorschläge für Drachenflug-Werbemaßnahmen sollen der nächsten Kommissionssitzung vorgestellt werden.

### 14. Antrag Pilotenprüfer

Der Antrag von Martin Ackermann GS Pilotenprüfer nach entsprechender Einweisung auch als HG Prüfer zuzulassen wird besprochen. Karl Slezak erläutert, dass die LuftPersV dies zulässt.

Beschluss: Ab sofort dürfen GS Pilotenprüfer mit unbeschränktem Luftfahrerschein HG auf Antrag auch HG Pilotenprüfungen durchführen, sofern sie dafür eine Einweisung des DHV-Ausbildungsreferats erhalten haben.

## 15. Probejahr für E-Start mit HG

Der DHV und insbesondere Uli Schmottermeyer und Björn Klaassen haben sich bei den Behörden dafür eingesetzt, dass der E-Start für HG rechtlich nicht als UL-Fliegen eingestuft wird. Das BMV und der Bund/Länder-Fachausschuss sind übereingekommen, dass innerhalb eines Probejahrs der E-Start mit HG auf vom DHV zugelassenen Fluggeländen stattfinden darf, sofern dem LBA noch offene Fragen zufriedenstellend beantwortet werden. Nach Ablauf des Probejahres werden die Landesbehörden feststellen, ob der E-Start zu Problemen geführt hat.

Die von Hannes Weininger erarbeitete Beschlussvorlage für die Antworten des DHV an das LBA wird besprochen.



*Frank Dettmer* möchte, dass die Einweisung in den E-Start nicht nur von Fluglehrern sondern auch von E-Antrieb Herstellern durchgeführt werden darf. Man kommt überein, dies zu ermöglichen, falls dem luftrechtlich nichts entgegen steht. Dies ist zunächst zu prüfen.

Er plädiert des weiteren dafür, dass die Lärmgrenze von 50 db auf 55 db angehoben wird. Dem wird entgegen gehalten, dass insbesondere im Probejahr Lärmbeschwerden vermieden werden müssen. Da die 50 db Grenze von den gängigen E-Systemen erfüllt wird, soll es dabei bleiben.



*Felix Rühle* regt an, die erlaubten KW bezogen auf System-Gewicht einzuführen. Nach Diskussion wird der Vorschlag zurückgestellt, da im Probejahr noch kein Passagierflug stattfinden soll.

Beschluss:

Begrenzung:

Es wird für den Akkumulator, der beim Betrieb mitgeführt werden darf, eine maximale Kapazität von 3 kWh festgelegt.

Zusatzforderungen zu den derzeit anzuwendenden Lufttüchtigkeitsforderungen:

In Ausführung der Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter LTF 2009 Punkt 1.1.11 stellt die DHV Prüfstelle für "Hängegleiter mit E-Motoren als Aufstiegshilfe" weitere Forderungen für die Musterprüfung dieser Geräte: Neben den Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter LTF 2009 veröffentlicht in NfL II 91 / 09 für das Tragwerk muss das Gerät inklusive Antriebseinheit die Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge Bauart: Fußstart-UL veröffentlicht in NfL II 22/05 erfüllen.

Ein Anzeigergerät für die Akkumulatorkapazität muss vorhanden sein.

Der Propeller muss in eine aerodynamisch günstige luftwiderstandsarme Position weggeklappt werden können.  
Starthilfen zum Tragen der Antriebseinheit müssen in eine aerodynamisch günstige luftwiderstandsarme Position weggeklappt werden können.  
Der Lärmgrenzwert nach der Lärmvorschrift für Luftfahrzeuge veröffentlicht in NfL II 70/04 Vierter Abschnitt Punkt 4.4.1 wird auf 50 dB (A) festgelegt und entsprechend dieser Lärmvorschrift geprüft.

#### Personenschutz:

Der DHV schließt sich den Ausführung des DULV zu diesem Thema an.

#### Aufsicht:

Auf Geländen, die ausschließlich zum Betrieb von Luftsportgeräten dienen, führt der DHV nach § 3 BeauftrV sowie § 31c und § 29 LuftVG die Luftaufsicht über den Flugbetrieb und bedient sich dabei seiner dafür qualifizierten Beauftragten für Luftaufsicht. Diese sind auch für die Aufsicht über den Aufstieg mit E-Motor zuständig. Sie erhalten hierfür eine besondere Einweisung vom DHV Referat Flugbetrieb, das die überörtliche Luftaufsicht durchführt.

#### Kontrolle der Batterie-Kapazität:

Die Beauftragten für Luftaufsicht kontrollieren anhand des vorgeschriebenen Anzeigegeräts für Akkumulatorkapazität die Einhaltung der Begrenzungsvorschrift.

#### Qualifikation des Piloten:

Für die Eintragung der Startart E-Motor in den Luftfahrerschein Hängegleiten ist eine praktische Einweisung von mindestens 20 Starts mit E-Motor unter Aufsicht und Anleitung eines einweisungsberechtigten Drachenfluglehrers sowie eine theoretische Einweisung von mindestens 4 Unterrichtsstunden in die Sachgebiete Luftrecht, Technik, Flugtechnik und Verhalten in besonderen Fällen durchzuführen. Anstelle einer Prüfung ist ein theoretischer und praktischer Leistungstest beim einweisungsberechtigten Drachenfluglehrer abzulegen.

#### Qualifikation des Einweisungsberechtigten:

Drachenfluglehrer + Luftfahrerschein für schwerkraftgesteuerte fußstartfähige UL.

Günther Wörl fragt nach, ob zu erwarten sei, dass E-Start taugliche Gleitschirme ebenfalls nicht als UL eingestuft werden. Dies wäre nur dann denkbar, wenn nach dem Aufstieg ein reiner Gleitschirmbetrieb stattfindet. Dies setzt voraus, dass die Luftschraube (und ein etwaiger Schutzkäfig) nach dem Aufstieg weggeklappt ist. Bisher kann man den Behörden noch nichts überzeugendes vorzeigen. Aber die Entwicklung ist im Gang.

## 16. Messekonzept 2010

Günther Wörl regt an, dass der DHV dem Free Flight Pool wieder beitrifft. Dieser sei die geeignete Plattform für Flugschulen, Hersteller und DHV, um eine gemeinsame Sport-Marketingstrategie zu koordinieren. Knut Jäger stellt in Frage, ob sich die Flugschulen tatsächlich gern im Free Flight Pool engagieren. Dies ist zunächst zu klären.



*Knut Jäger: In einem Pool sind neue Konzepte gefordert.*

## 17. DAeC-Mitgliedschaft

Charlie Jöst berichtet über die DAeC Satzungsänderung, die nun die Mitgliedschaft auch von zentral organisierten Luftsportverbänden ermöglicht. Für den DHV würde ein Beitritt keine höheren Kosten bringen, allerdings steht der Beitrag nur für die nächsten 2 Jahre fest. Björn Klaassen berichtet, dass bisher eine gute Zusammenarbeit mit dem DAeC in Luftraum- und Naturschutzfragen bestand. Der DHV solle darauf bestehen, dass dies auch nach der Strukturänderung so bleibt. Es wird erörtert, dass der DHV wieder austreten könne, wenn er mit der Entwicklung im DAeC nicht zufrieden wäre.

### Beschluss:

Der DHV beantragt die Mitgliedschaft des DHV im DAeC, ohne den bisherigen Vertrag über die außerordentliche Mitgliedschaft zu kündigen.

## 18. Wetternetz

Björn Klaassen erläutert, dass im Rahmen des DHV Wirtschaftsplans ein Etat für die Förderung des Wetternetzes in Höhe von 3.000 € zur Verfügung steht.

### Beschluss:

Die Bezuschussung je Wetterstation wird auf 500 Euro begrenzt.

## 19. Antrag Buchförderung Fliegen in der DDR

Claus Gerhard beantragt die finanzielle Förderung seines Buches über die DDR-Geschichte des Drachenfliegens in Höhe von 2.700 €.

Es wird besprochen, dass dafür im Wirtschaftsplan kein Budget vorgesehen ist. Klaus Tänzler wird zunächst mit Claus Gerhard Rücksprache halten, um etwaige Möglichkeiten der Unterstützung auszuloten.

## 20. Termin der nächsten Sitzung

Die nächste Kommissionssitzung wird am 26. Juni 2010 im Alpenhof in Bayrischzell stattfinden.

---

Richard Brandl (Protokollführer)

---

Charlie Jöst (Vorsitzender)



Teilnehmer der 92. Kommissionssitzung am 30.01.2010 in Bayrischzell