



Hallo liebe Vereins-Vorstandsmitglieder,

in regelmäßigen Abständen oder bei Bedarf wollen wir Euch mit dem Vereinsinfo wichtige Informationen zur Verfügung stellen, die für Euch und Eure Vereinsarbeit von Interesse und Wichtigkeit sein können.

Die Informationen, die Ihr auf diesem Weg bekommt, sind ausdrücklich zur Veröffentlichung und zur Weitergabe an Eure Vereinsmitglieder bestimmt. Wir wollen es Euch mit dieser Informationsquelle leichter machen, wichtige Neuigkeiten rund ums Thema Fliegen zu erfahren, ohne diese extra aus den unterschiedlichen zur Verfügung stehenden Quellen heraus suchen zu müssen. Damit sollt Ihr in Eurer Vereinsarbeit vom Verband unterstützt werden.

## Gesetzliche Änderungen für Ehrenamt und Vereine

Die Fraktionen von CDU/CSU, FDP und SPD haben das „Gesetz zur Stärkung des Ehrenamtes“ im Bundestag beschlossen.

Dieses Gesetz sieht umfangreiche Änderungen und Erleichterungen vor:

Eine Anhebung der sogenannten Übungsleiterpauschale von 2.100 auf 2.400 Euro jährlich, sowie den Abbau bürokratischer Hemmnisse, da diese Einnahmen weder der Steuer noch der Sozialversicherungspflicht unterliegen. Eine Anhebung der Ehrenamtspauschale von 500 auf 720 Euro (60 Euro monatlich), diese Einnahmen unterliegen ebenfalls weder der Steuer- noch der Sozialversicherungspflicht.

Eine Änderungen bei Haftungsregeln für Ehrenamtliche. Wer ehrenamtlich tätig ist, soll in Zukunft bei einer zweckwidrigen Verwendung von Spendengeldern nur noch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haften.

Die Ansparmöglichkeiten von Vereinen sind vereinfacht worden, es gibt außerdem höhere Steuerfreigrenzen für Gewinne aus sportlichen Veranstaltungen

**Das nun beschlossene „Gesetz zur Stärkung des Ehrenamtes“ tritt rückwirkend zum 1. Januar 2013 in Kraft.**

## FAI/CIVL limitiert GS-Wettbewerbsklasse neu



Nach dem Desaster der letzten GS WMs (Tote und Abstürze, geringe Sicherheit der Wettkampfschirme) hatte sich der Weltverband FAI/CIVL von seiner Philosophie der Offenen Klasse verabschiedet. Im letzten Sommer, bei der EM in St. Andre, durfte erstmals nur noch mit EN-mustergeprüften GS geflogen werden. Die Befürchtung der Anhänger der Offenen Klasse, dass dies zu einem Stillstand in der Entwicklung führen würde, ist nicht eingetroffen. Ganz im Gegenteil hat die extreme Entwicklung der EN-D Geräte zu großen Befürchtungen aller verantwortlichen Akteure geführt.

Zwar wurde die Verbesserung der Sicherheit wegen der indirekt durch den Flugtest erzeugten Geschwindigkeitsbegrenzung allgemein anerkannt. Faktisch können nur solche Gleitschirme den EN-D Flugtest bestehen, die nicht schneller als 58 km/h fliegen. Aber gleichzeitig werden Wettkampfflügel mit immer höherer Streckung gebaut. Inzwischen hat der Boomerang 9 von Gin die EN-D Musterprüfung mit einer Streckung von 7.8 passiert. Der Schirm steht an der Tabellenspitze des PWC Finals.

Der Herstellerverband PMA forderte von der FAI/CIVL die Begrenzung der Streckung auf 7, weil eine höhere Streckung zu einer höheren Verhängergefahr führt. Die Unfallanalyse des DHV bestätigt, dass Gleitschirme mit hoher Streckung eher durch Verhänger auffallen. Zwar bestehen Gleitschirme, die bei der Musterprüfung Verhängertendenz aufweisen, den EN/LTF-Flugtest nicht. Aber Verhänger können leider in der Praxis auftreten, auch wenn sie beim Testflug nicht in Erscheinung getreten sind. Insofern ist die PMA-Forderung verständlich. Allerdings könnte der PMA Vorschlag auch zu einer Benachteiligung der „high arc glider“ führen.

**Die FAI/CIVL folgte den Argumenten der PMA und hat bei ihrer Jahrestagung am 16. Februar 2013 in Lausanne die Einführung einer Wettkampfklasse mit der Streckungsbeschränkung 7 beschlossen.**

Der Testpilot und Chef des Testhauses Air Turquoise, Alain Zoller, hatte kurz zuvor die Welt in seinem jüngsten Newsletter alarmiert, weil immer extremere Gleitschirme zum EN-Test angemeldet werden. Dies bringt eine besondere Gefährdung der Testpiloten mit sich, weil diese laut Norm nach Einklapper 3 Sekunden mit ihrer Pilotenreaktion warten müssen, damit sich zunächst das Schirmverhalten vollständig zeigen kann. Bei der FAI/CIVL ist man mehrheitlich der Auffassung, dass ein Wettkampfpilot bei einem Einklapper niemals 3 Sekunden mit seiner Reaktion warten würde und deshalb müsse man auch nicht untersuchen, wie sich der Schirm nach 3 Sekunden verhält.

Die PMA forderte gar, den Flugtest am besten gleich ganz abzuschaffen und die FAI/CIVL Arbeitsgruppe machte sich zunächst auch dies zu eigen. Nur aufgrund der Intervention der im Europaverband EHPU organisierten Verbände ([siehe EHPU-Schreiben](#)) kam schlussendlich ein Kompromiss zustande.

**Für die neue EN-Wettkampfklasse gilt, dass neben den üblichen EN-D-Festigkeitstests auch die EN-D Flugtests erforderlich sind. Allerdings soll der Testpilot nur mehr 1 Sekunde nach dem Einklapper mit seiner Reaktion warten müssen.**

Die FAI/CIL hat anerkannt, dass es in vielen Ländern aus haftungsrechtlichen Gründen erforderlich ist, nur mustergeprüfte GS im Wettkampf zuzulassen. Die Anhänger der offenen

Klasse freut das nicht. Aber sie stellen ohnehin nicht mehr die Mehrheit im Wettkampf-Pilotenlager. Dies zeigt eine weltweite Umfrage der FAI/CIVL. Darin haben sich 53% der in der CIVL-Weltrangliste Platzierten für EN-zertifizierte Schirme im Wettkampf ausgesprochen. Nur noch 18 % wünschen sich eine reine offene Klasse ohne jegliche Beschränkung. Die FAI/CIVL wollte einerseits der Forderung nach mustergeprüften Schirmen nachkommen. Andererseits aber dem Argument begeben, dass es nur wenige geprüfte GS für leichte Piloten gibt.

**Daher soll es bei der neuen EN-Wettkampfklasse für die Zertifizierung eines Gerätetyps ausreichen, dass die größte Version festigkeitsgeprüft ist.**

Dies soll die Zulassungskosten für kleinere Größen reduzieren. Verglichen mit dem Entwicklungsaufwand, der betrieben werden muss, um einen besonders leistungsstarken Schirm mit akzeptabler Sicherheit zu konstruieren, sind aber die reinen Zulassungskosten eher vernachlässigbar.

Das größte Sicherheitsproblem im Gleitschirm-Wettkampf stellt die Tatsache dar, dass die FAI/CIVL ihre Wettkämpfe in Fluggeländen ausrichten lässt, die für starke Thermik und enorme Turbulenzen berüchtigt sind, wie bei der EM in St. Andre. Wie kaum anders zu erwarten war, gab es dort auch mit den mustergeprüften GS zahlreiche Abstürze. Nicht genug damit, dass die FAI/CIVL immer wieder Wettkämpfe in turbulentem Gebiet veranstaltet, ihr Reglement belohnt obendrein radikales Racing. Auch beim PWC entscheiden nur Sekunden über den Sieg.

Die PMA hatte daher vorgeschlagen und so ist es auch von der FAI/CIVL übernommen worden, künftig die Endanflugproblematik zu entschärfen. Sie löst aber nicht das Problem, dass in besonders starken Bedingungen auch schon vor dem Endanflug zwischen den Aufwinden Vollgas geflogen wird. Das verleitet offensichtlich die Wettkämpfer dazu, ihre Schirme zu manipulieren. Mit entsprechender Leinentrimmung lassen sich entscheidende extra km/h herausholen. Um dies zu verhindern, muss der Wettkampforganisator einen hohen Überprüfungsaufwand betreiben.

**Die PMA hat deshalb vorgeschlagen, die Maximal-Geschwindigkeit künftig auf 65 km/h zu begrenzen und die FAI/CIVL hat dem zugestimmt.**

Dahinter steht die Annahme, dass die heutigen Geräte-Polaren keinen Vorteil bringen, wenn man schneller als 60 km/h fliegt. Es gäbe keinen Anreiz für die Piloten, ihre Geräte so zu manipulieren, dass sie schneller als 65 km/h fliegen. Die Delegierten der FAI/CIVL, die das skeptisch sahen, waren deutlich in der Minderheit.

Wenigstens wurde ein Problem angepackt, das bisher durch die Musterprüfung nicht gelöst ist. In den Wettkämpfen wird ausschließlich mit Liegegurtzeugen geflogen. In der Musterprüfung aber nicht.

**Die neue von der FAI/CIVL beschlossene Wettkampfnorm wird deshalb beinhalten, dass die Testflüge mit den im Wettkampf üblichen Gurtzeugen erfolgen.**

**Eine weitere Verbesserung dürfte der FAI/CIVL Beschluss bewirken, dass ab 1.1.2014 in FAI Kategorie 1 Wettkämpfen nur mehr mit Rettungsgeräten geflogen werden darf, die mit der rechten Hand, aber auch mit der linken Hand leicht auszulösen sind.**

Dies wird in der Praxis dazu führen, dass entweder zwei Rettungsgeräte mitgenommen werden oder Konstruktionen auf den Markt kommen, die das Auslösen des einen Rettungsgerätes verbessern. Bei FAI/CIVL Wettkämpfen waren zahlreiche Vorfälle beobachtet worden, in denen hohe g-Belastungen oder die mechanische Blockierung eines Armes das Auslösen des Rettungsschirms verhinderten.

Die Übergangszeiten, welche die FAI/CIVL bis zum Inkrafttreten der neuen Beschlüsse festgelegt hat, sind kritisch diskutiert worden. Wenn man die Wettbewerbsklasse aus Sicherheitsgründen für erforderlich hält, warum wird sie dann nicht schneller eingeführt? Der Weltverband wollte den Herstellern ausreichend Zeit für die Entwicklung ihrer Produkte geben, außerdem kann die Einführung der neuen zusätzlichen Wettkampfklasse in der EN und LTF nicht kurzfristig gelingen.

Die Piloten können also ihre EN-D Wettkampfflügel im laufenden Jahr und im nächsten Jahr noch nützen.

**Ab 1.1.2015 dürfen EN/LTF-zertifizierte GS mit Streckung höher als 7 in FAI/CIVL Kategorie 1 Wettkämpfen nicht mehr eingesetzt werden.**

Bei der Weltmeisterschaft 2013 in Bulgarien und bei der darauf folgenden EM werden wir die Streckungs-Superorchideen noch fliegen sehen. Hoffentlich ohne schlimme Verhängervorfälle.

Die EN-D- Klasse könnte nach Einführung der zusätzlichen EN-Wettkampfklasse stark an Interesse verlieren. Es sind schon heute nur wenige Piloten, die solche Gleitschirme kaufen. Die FAI/CIVL will ab Einführung der Wettkampfklasse in einem 2-Jahresturnus überprüfen, ob Anpassungen erforderlich sind.

Ob die neue Wettkampfklasse ein ausreichendes Sicherheitsniveau bewirken wird, muss die Zukunft zeigen. Es ist jedenfalls beeindruckend, dass es der FAI/CIVL diesmal gelang, die Vorstellungen des Europaverbandes EHPU, der immerhin 100.000 Piloten repräsentiert, mit den konträren Vorstellungen anderer Länder und Kontinente und mit den Interessen des Paragliding World Cups und des Herstellerverbandes PMA in einem Kompromiss zusammen zu führen.

[Beschluss der FAI/CIVL zur Einführung einer neuen GS Wettbewerbsklasse.](#)

Klaus Tänzler

## GS- / HG-Unfall Jahresstatistik 2012

Wie alle Jahre hat Karl Slezak, der Leiter des Referates Sicherheit und Technik, wieder sehr viel Arbeit in die Auswertung der dem DHV gemeldeten Unfälle investiert.

Die Jahresstatistik über die GS-Unfälle 2012 könnt ihr jetzt schon im Internet unter folgendem Link finden:

<http://www.dhv.de/web/piloteninfos/sicherheit-und-technik/unfallforschung/unfall-jahresstatistik/gleitschirm-jahres-unfallstatistik-2012/>

Die Unfall Jahresstatistik 2012 für die Drachen wird in dem in Kürze erscheinenden DHV-Info 180 veröffentlicht und ist auch im Internet unter folgendem Link als pdf-Datei zu finden:

[http://www.dhv.de/web/fileadmin/user\\_upload/files/2013/Sicherheit\\_2013/HG-Unfall-2012.pdf](http://www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/files/2013/Sicherheit_2013/HG-Unfall-2012.pdf)



## SkyPerformance – Training unter kompetenter Anleitung

### **Pilotenfehler in der kommerziellen Luftfahrt.....**

Obwohl das Fliegen mit Passagierflugzeugen immer sicherer wird (2012 war das Jahr mit den bisher wenigsten Unfall-Toten), sind „skill-based Errors“, mangelndes fliegerisches Können, in der Luftfahrt die Hauptursache für Flugunfälle. Das letzte große Unglück in der kommerziellen Luftfahrt, der Absturz eines Air France Airbus A 330 über dem Atlantik mit 228 Toten im Juni 2009, ist so ein Beispiel. Die Unfalluntersuchung war zu dem Ergebnis gekommen, dass fundamentale fliegerische Fehler der Piloten auf zwei abweichende Geschwindigkeitsangaben ursächlich für den Absturz waren. Und als Grund für das fehlerhafte Pilotenverhalten wird in dem Abschlussbericht mangelndes Training der Flugzeugführer genannt. Vereinfacht gesagt haben die Piloten bei dem zu langsam fliegenden Jet trotz Stallwarnungen die Nase immer höher gezogen, bis zum Strömungsabriss.

Ein Fehler übrigens, der auch beim Gleitschirmfliegen zum gängigen Unfall-Repertoire gehört, z.B. wenn beim Einfliegen in eine Thermik der erhöhte Anstellwinkel durch starkes Abbremsen zusätzlich vergrößert wird, bis zum Strömungsabriss.

### **...und beim Gleitschirmfliegen**

Wenn wir einen unvoreingenommenen Blick auf den Gleitschirm-Flugbetrieb werfen, egal in welchem Gelände, sticht der Fakt des „Trainingsdefizits“ meist deutlich ins Auge. Es ist eher die Mehrheit als die Minderheit der Piloten, die sichtbare Schwächen in ihren „Skills“ zeigt. Sei es beim Starten, beim Umgang mit Turbulenzen und Störungen in der Luft oder bei Landeeinteilung und Landung. Neben den rein handwerklichen Fähigkeiten mangelt es oft auch an fachlichen Kenntnissen, insbesondere hinsichtlich der Einschätzung der meteorologischen Bedingungen. Hier liegt es teilweise sehr im Argen, wie auch die Unfallstatistik für das Jahr 2012 wieder aufzeigt. Ähnlich wie in der kommerziellen Luftfahrt liegt der Anteil der durch mangelndes Training verursachten oder mit-verursachten Unfälle bei über 80%.

### **Training: Effektivität und Notwendigkeit**

Über die Effektivität von Training gibt es interessante statistische Angaben aus der Passagier-Luftfahrt. Piloten, die nur die für den Lizenzerhalt erforderlichen, gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen erfüllen, bringen es statistisch auf 90 Unfälle pro 1 Mio. Flugstunden. Dagegen reduziert sich die statistische Anzahl der Unfälle bei Piloten, die intensives und wiederholtes Simulatortraining durchführen, so wie es bei allen renommierten Airlines betriebsintern vorgeschrieben ist, auf 2 Unfälle pro 1 Mio. Flugstunden. Training und Wiederholungstraining erhöhen die Flugsicherheit in dieser Rechnung um den Faktor 45. Ausnahmslos alle Freizeit-Flugsportarten dealen mit dem gleichen Problem. Weil im Regelfall rein hobbymäßig betrieben, fehlt es schon fast systemimmanent an der erforderlichen Übung, um in kritischen Situationen den Überblick zu behalten und das

Richtige zu tun. In einer Krise in der Luft besteht immer Handlungsdruck (gezielt richtig reagieren) unter Zeitdruck (und zwar schnell, weil der Boden kommt). Kein Mensch ist jedoch dazu in der Lage, ohne das vorher ausgiebig trainiert zu haben.

Beim Gleitschirmfliegen erwerben die Piloten ihre Lizenz in einer Ausbildung, die ihnen die Basics vermittelt, ähnlich wie beim Autoführerschein. Nach der A-Schein-Prüfung ist ein Pilot in der Lage, in einem einfachen Fluggelände, bei ruhigen Flugbedingungen mit einem sehr Fehler verzeihenden Gleitschirm sicher zu fliegen. Mehr nicht, aber genau das wird oft anders wahrgenommen. Denn viele frisch lizenzierte Gleitschirmflieger (und ebenso viele langjährige Wenigflieger) erkennen nicht wirklich, wie beschränkt ihr Können und Wissen ist. Wer will nicht endlich loslegen und „richtig fliegen“ nach der Zeit an der Leine des Fluglehrers? Und richtig fliegen heißt doch für viele Thermikfliegen, Soaren, ins Streckenfliegen reinschnuppern, neue Gelände kennen lernen, usw. Die Realität schaut dann aber oft anders aus und kann den Untrainierten schnell an seine Grenzen bringen. Das schwerelose Gleiten mit dem bei Schulungsbedingungen so idiotensicheren Gleitschirm wird in Turbulenzen, wie sie an einem thermikstarken Tag auftreten, zum Rodeoritt. Plötzlich verlangt der Flügel das ganze Können eines sehr routinierten und gut trainierten Piloten, um sicher kontrolliert zu werden. Das einfachste Fluggerät der Welt stellt Anforderungen, die so bei keinem anderen Flugzeug gefordert werden.

Anfänger und Wenigflieger sind in anspruchsvollen Bedingungen per se überfordert und gefährden sich weit über ein für einen seriösen Sport akzeptables Maß. Diese Erkenntnis ist keineswegs neu, doch leider, das scheinen die steigenden Unfallzahlen zu zeigen, noch nicht so verbreitet, wie es wünschenswert wäre.

Die Entwicklung vom Einsteiger oder Wenigflieger zum vollständig autonomen Piloten, der alle Entscheidungen (Wetter, Gelände, Flugroute, etc.) auf der Basis seiner Erfahrung mit geringer Fehlerquote treffen kann, benötigt Jahre. Und nicht Jahre des Scheinbesitzes sondern Jahre des zielgerichteten Trainings und der Fortbildung.

In der kommerziellen Passagierluftfahrt hat sich die Anzahl der Flugstunden bis zu einem Unfall mit Toten von ca. 50.000 h in den 1970er Jahren auf ca. 1,5 Mio.h heute erhöht. Das ist im Wesentlichen dem ständig verbesserten Pilotentraining zu verdanken. Das Beispiel für eine immense Steigerung der Flugsicherheit durch bessere Qualifizierung der Piloten ist also vorhanden.

### **Professionelles Gleitschirm-Training**

Zusammen mit den führenden Flugschulen hat der DHV ein standardisiertes Trainingskonzept entwickelt. Es soll Einsteigern und wenig erfahrenen Piloten die Möglichkeit bieten, unter kompetenter Anleitung höher gesteckte fliegerische Ziele sicher und effektiv zu erreichen.

Das Trainingskonzept mit seinen Inhalten soll aber auch jedem Piloten deutlich machen, welche Kompetenzen, aufbauend auf die bestandene A-Schein-Prüfung, erforderlich sind, um den Gleitschirmsport als selbständiger Pilot auf Dauer sicher zu betreiben.

Durchgeführt werden diese Trainings von den SkyPerformance-Centern (bisher Performance-Center). Fluglehrer und Flugschulorganisation haben sich für Fortbildungen in Lehrgängen und durch Audits nach Qualitätsmanagement-Richtlinien besonders qualifiziert. Innerhalb der nächsten 3 Jahre werden zusätzliche Fortbildungen der SkyPerformance-Fluglehrer durchgeführt.

### **Flugbetreuung**

SkyPerformance steht auch für seriöse und gewissenhafte Durchführung von Flugbetreuung wenig fliegender Piloten. Viele Gleitschirmflieger sind durch Verpflichtungen in Beruf und Familie zeitlich nicht in der Lage, so oft zum Fliegen zu gehen, wie es für die Aufrechterhaltung eines akzeptablen Trainingsstandes erforderlich wäre. Gerade diese Wenigflieger sind aber durch den Mangel an Training und Erfahrung besonders unfallgefährdet.

Flugbetreuung hat jedoch sowohl Licht als auch Schatten. Unter wirklich kompetenter Anleitung von ausgebildeten Fluglehrern, die sich mit dem Fluggebiet und seinen

Besonderheiten auskennen, ist es für Wenigflieger die sicherste Möglichkeit, ihren Sport auszuüben. Aber mancher Teilnehmer einer betreuten Reise ist schon gegen sein eigenes Sicherheitsempfinden zu einem Unfallflug gestartet, weil der Betreuer, oft von zweifelhafter Kompetenz ohne Fluglehrerqualifikation, grünes Licht gegeben hat.

Deshalb haben sich die SkyPerformance Center dazu verpflichtet, betreute Reisen, die für wenig erfahrene Piloten ausgeschrieben werden, nur unter Leitung von mindestens zwei DHV-Fluglehrern durchzuführen. Dabei werden die Piloten am Start- und am Landeplatz mit Funk betreut. Weitere Auflagen hinsichtlich eingehender Geländekenntnisse der Fluglehrer, Notfallplänen, Kenntnissen der Landessprache und Versicherungen für die Teilnehmer kommen hinzu. Jede betreute Reise von einem Skyperformance Center beinhaltet ein oder mehrere Trainings aus dem Trainingskonzept. So kann das Vergnügen, neue Fluggebiete kennenzulernen mit einer Verbesserung des persönlichen Trainingsstandes gut verbunden werden.

## **Fluggeräte**

Gerätesicherheit ist nicht alles, aber ohne Gerätesicherheit ist alles nichts.

Leistungsvermögen und Fun-Faktor moderner LTF-A-Schirme machen sie zu den idealen Fluggeräten für alle Gelegenheitspiloten, bei höchstmöglichen Sicherheitsreserven. Der A-Schirm ist das Standardgerät für alle Gleitschirmflieger, die nicht in erster Linie die Leistung in den Vordergrund stellen. Das teilweise sehr viel anspruchsvollere Flugverhalten der nächst höheren LTF-Klasse B bedeutet im Regelfall einen deutlichen Abstrich an der Flugsicherheit. Ein „Aufstieg“ in die LTF-Klasse B ist nur mit entsprechendem Training und Flugerfahrung vertretbar.

Die SkyPerformance Centern vertreten und kommunizieren diese Sicherheits-Philosophie. Sie beraten ihre Flugschüler und Kunden entsprechend.

Karl Slezak

---

Schöne und unfallfreie Flüge

Redaktion Richard Brandl  
DHV-Geschäftsstelle

E-Mail: [vereinsinfo@dhv.de](mailto:vereinsinfo@dhv.de)

DHV – weltweit größter Dachverband der Gleitschirmflieger und Drachenflieger  
35.600 Mitglieder – 328 Mitgliedsvereine – 115 Flugschulen  
Beauftragter des Bundesverkehrsministers für Ausbildung und Flugbetrieb