

Protokoll Hersteller Hearing 18.7.07

Anwesende siehe Anwesenheitsliste, entschuldigt Eugen Stiebritz (Skyward), Markus Gründhammer (Wings of Change), Belke (STM)

Beginn: 10:15 Uhr, Ende: 16:30 Uhr

DHV-Geschäftsführer Klaus Tänzler erklärt, dass der DHV das Vertrauen der Piloten in das DHV Gütesiegel bewahren will. Die Klassifizierung die drauf steht, muss auch drin sein. Der DHV legt Wert auf Beratung seitens der Hersteller, schon um versehentliche "Verschlimmbesserung" ausschließen zu können.

DHV-Sicherheitsreferent Karl Slezak erinnert an die positive Wirkung, welche die letzte Änderung der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) vor 5 Jahren erzielt hat. Leider sei man damals 1 Jahr zu spät dran gewesen. Es waren Fluggeräte in Klassen hinein geraten, die dort nicht hin gehörten und sie sind entsprechend negativ in der Unfallstatistik aufgefallen. Dieses Mal will der DHV zeitnäher reagieren. Der Fortschritt in der Geräte-Entwicklung muss rechtzeitig mit der Weiterentwicklung der LTF beantwortet werden, damit die Klassifizierung ihre Aussagekraft behält. Es gibt wieder Anzeichen, dass in dem nach jetzigen LTF gerade noch zulässigen oberen Bereich einer Klassifizierung Geräte zugelassen wurden, die der Pilotenqualifikation dieser Klassifizierung nicht entsprechen.

Karl Slezak erläutert seine Erkenntnisse aus der Unfallstatistik und sagt zu, diese in einem Rundmail an die Hersteller zu verteilen. DHV-Referatsleiter Technik Hannes Weininger erläutert, wie die DHV Technik auf die Entwicklung reagieren möchte.

Nachfolgend werden in diesem Ergebnisprotokoll nur die kontrovers diskutierten Punkte des vom DHV versandten LTF-Änderungsvorschlages aufgeführt, die zu einem konkreten Ergebnis geführt haben.

Klapper

Es wird diskutiert, inwieweit die vom DHV vorgeschlagene Einklappform den in der Flugpraxis auftretenden Klappern gerechter wird. Die Herstellerseite mahnt an, dass das Testmanöver möglichst klar definiert sein muss.

Es wird vorgeschlagen, zu dem bisher in der LTF geregelten Test zusätzlich Klapper mit 60° Knicklinie, bei 50 bis 60 % Spannweite zu testen.

Der DHV sagt zu, seinen Änderungsvorschlag zurückzustellen und den neuen Vorschlag in einer ausführlichen Testreihe zu erforschen. Die Werkspiloten der Hersteller werden hierzu eingeladen.

Der DHV wird alle Hersteller über die Ergebnisse ihrer Gleitschirme informieren, sofern diese in der Erforschungsphase untersucht worden sind.

Spirale

Von Herstellerseite wird auf die problematische Streuung bei den Testergebnissen hingewiesen. Zudem wird angeregt, den vom DHV vorgeschlagenen Grenzwert 10 m/s auf 12 m/s zu erhöhen.

Der DHV sagt zu, kurzfristig zu erforschen, wie die Streuung minimiert werden kann. Der DHV will die Frage des Grenzwertes solange zurückstellen.

Gurtzeuge / Seitenprotektor

Es wird bezweifelt, ob der Nutzen eines Seitenprotektors mit 2,8 cm Dicke ausreicht, um eine Vorschrift zu rechtfertigen. Der Pilot soll selbst entscheiden können, ob er einen Seitenprotektor mitführen will.

Der DHV sagt zu, die Ergebnisse der ihm vorliegenden Untersuchung zu versenden und hält es für denkbar, lediglich zu fordern, dass jedes Gurtzeug die Möglichkeit für den Einbau eines Seitenprotektors bieten muss.

Gurtzeuge / Festigkeit

Es wird besprochen, die Festigkeitsanforderung für die beidseitige Rettungsgeräteaufhängung bei Gurtzeugen auf 15 g zu erhöhen.

Der DHV sagt zu, Skizzen der Aufhängung des Protektordummys und die geplante Änderung beim Protektortest zu konkretisieren.

Es wird dargelegt, dass der DHV Vorschlag bei der einseitigen Belastung der Pilotenaufhängung die Festigkeit von 9 auf 10 g zu erhöhen, große Probleme bereiten würde.

Der DHV sagt zu, diesen Vorschlag fallen zu lassen.

Gleitschirm / Leinenfestigkeit

Es wird befürchtet, dass der DHV-Vorschlag die Leistung der Gleitschirme um eine halbe Gleitzahl reduzieren würde und dargelegt, dass die Unfallsituation eine Verschärfung nicht rechtfertige.

Es wird vorgeschlagen, die bisherigen Grenzwerte beizubehalten und den Käufer über die Bruchlast zu informieren.

Der DHV sagt zu, diesen Vorschlag aufzunehmen.

Gleitschirm / Bremsleinen

Es wird einvernehmlich besprochen, dass eine dauerhafte Markierung der Bremsleinen-Einstellung (obere und untere Grenze) erfolgen muss.

Rettungsgeräte / Sinkgeschwindigkeit / Öffnungsgeschwindigkeit

Es wird geltend gemacht, dass die vorgeschlagene Reduzierung der zulässigen Sinkgeschwindigkeit zu Lasten der Öffnungszeit geht. Im übrigen wird angeregt, über geeignete Tests zur Feststellung der erforderlichen Pendelstabilität nachzudenken.

Der DHV sagt zu, seinen Vorschlag dahin gehend zu überarbeiten, dass die bisherigen Grenzwerte bestehen bleiben und dass die Testberichte künftig über die tatsächlich gemessene Sinkgeschwindigkeit bei verschiedenen Anhängelasten Auskunft geben.

18.7.2007

Petra Aichele