

Protokoll des Motorschirmtreffens am 12.01.2010 in Bad Grönenbach (EAPR)

Beginn 10:20 Uhr

Ende gegen 16:30 Uhr

Anwesende:

DULV – Jo Konrad *ab 11:00*
ÖAeC – Walter Holzmüller
SWING – Günther Wörl
SKYWALK – Arne Wehrlin
DUDEK – Kurl Vorraber, Wojtek Hewig *ab 10:45*
INDEPENDENCE – Stefan Kurrle
EAPR – Anselm Rauh, Guido Reusch
JAP – Naoischa Okada (Visitor)

Entschuldigt:

FRESH BREEZE - Michael Werner
ADVANCE - Thomas Ripplinger

Unentschuldigt:

PARAMANIA - Mike Campbell-Jones

Hintergrund des Treffens:

Auf Hinweis des LBA, haben sich die anerkannten Motorprüfstellen des DULV und der EAPR in ihren Verfahren abzustimmen und evtl. geplante Änderungen zu bestehenden Lufttüchtigkeitsforderung gemeinsam vorzulegen.

Nach den guten und schlußendlich erfolgreichen Erfahrungen im Gleitschirmbereich wurde nun auch ein Runder Tisch im Motorschirmbereich eingerichtet, wozu auch zahlreiche Herstellervertreter eingeladen wurden.

Ziel des Tisches ist es eine neue angepasste LTF für Motorschirm zu erarbeiten, die auch von den Herstellern im internationalen Bereich mehrheitlich mitgetragen werden kann, und somit einen weiteren Schritt zur Förderung des Motorschirmsportes zu erreichen.

Tagesordnungspunkte:

1. Neue Motorschirmklasse für bislang nicht prüffähige Tragwerke
2. K-Prüfung
3. EMV-Messung für Elektroantriebe
4. Lärmmessung

TOP 1:

Nach einer ausführlichen Diskussion aller Teilnehmer wurde mehrheitlich dafür plädiert die Kriterien einer neuen EXPERT-Klasse oberhalb der bisherigen Advance-Klasse zu deklarieren. Über folgende Eckpunkte könnte weitestgehend Einigkeit erzielt werden:

1. In dieser EXPERT-Klasse soll nach der Manövereinleitung auch das Eingreifen des Testpiloten möglich sein, um den Schirm wieder in einen flugfähigen Zustand zu bringen.
2. Irreversible Flugzustände die durch den Testpiloten, in einer noch zu definierenden Zeit, nicht behebbar sind, führt zum Ausschluß des Tragwerkes.
3. Manöverpunkte die gegenüber der Standard- und Advanceklasse nicht geprüft werden können, müssen deutlich deklariert werden.
4. Die zu fliegenden Manöver der Standard- und Advanceklasse werden in ihrer Wertung klar aufgeschlüsselt (wie 91/09 für GS).

Insgesamt soll sowohl dem Hersteller, als auch dem Piloten, mit dieser neuen EXPERT-Klasse wieder mehr Verantwortung in der Nutzung seines Luftsportgerätes übergeben werden.

Die Hersteller können sich in Kenntnis der Wertungsschemata besser auf die Musterprüfungen vorbereiten, die Motorschirme intensiver testen und selbst besser erproben.

TOP 2:

Es soll zukünftig auch die Möglichkeit geben in einem vereinfachten Verfahren die K-Prüfung für mehrere Antriebe mit dem gleichen Tragwerk zu erlangen.

Dazu soll der Antrieb über einen Drehmomentprüfstand klassifiziert werden um Antriebe mit ähnlichen oder geringeren Momenten und vergleichbaren Aufhängungen ohne weitere Prüfung als kompatibel beschreiben zu können.

Die bisherige Praxis der K-Prüfung über einen Testflug wird weiterhin als alternative Möglichkeit aufrecht erhalten bleiben.

Die EAPR kündigte an das K-Flugverfahren in sofern zu ändern, als dass die Flüge auch durch vom Hersteller benannte Piloten durchgeführt werden können, sofern diese einen Nachweis der flugtechnischen Eignung abgelegt haben und der K-Flug mittels Video/Audio Dokumentation nachgewiesen werden kann.

Diskutiert wurde auch das Recht der Tragwerkhersteller als Antragsteller der Musterprüfung aufzutreten. Uneinigkeit herrscht noch darüber ob zur K-Prüfung einem Hersteller ein Vetorecht zur Kombinationsfreigabe erteilt werden soll, oder ob der jeweilige Komplementär der Musterprüfung überhaupt gefragt werden muss.

Bislang hat nur der Antriebshersteller ein Vetorecht, nicht aber der Tragwerkhersteller.

TOP 3:

Durch das LBA wurde den Prüfstellen Zusatzforderungen bei der Prüfung von E-Antrieben auferlegt, die durch die Fa. Serco in fachlichen Belangen in einer praktischen Prüfung behandelt wurden.

Bericht von Arne Wehrin und Guido Reusch zu einer EMV-Prüfung eines E-Antriebes am 07.01.2010 im Hause der Firma Serco in Ottobrunn.

Es liegt eine Vorschlag zu einer EMV-Prüfanordnung mittlerweile vor.

Einigkeit herrschte bei allen Beteiligten, die bestehende NfL II 23/05 der bisherigen LTF für Motorschirme möglichst rasch zu überarbeiten und dem Stand der Technik Rechnung zu tragen.

TOP:4

Es bestand Einigkeit über die Neufassung der Lärmessmethode, unter Einhaltung der bisherigen Grenzwerte. Hierbei wird eine Messung im stationären Bereich favorisiert.

AG:

Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die die Neufassung der NfL 23/05 bis zur Vorschlagsreife koordinieren wird.

Moderatoren: Jo Konrad, Guido Reusch
Technische Berater: Arne Wehrlin, Michael Werner, Wojtek Hewig,
Testpiloten: Anselm Rauh, Walter Holzmüller.

Die Arbeitsgruppe wird dezentral über e-mail-Kontakt agieren.

1. Als erster Schritt werden Jo Konrad und Guido Reusch für die Musterprüfstellen die bestehende NfL 23/05 auf zu ändernde Bereiche bearbeiten und vorlegen.
2. Im Anschluß sollen Prüfkriterien der neuen EXPERT-Klasse auch aus den praktischen Erfahrungen der Testpiloten erarbeitet werden.
3. Zwischenzeitlich werden vom DULV Vorschlag zur Antriebsklassifizierung aus den Erfahrungen des Drehmomentprüfstandes erarbeitet.
4. Die EAPR wird die EMV-Prüfvorlagen aufarbeiten.
5. Gemeinsam mit Herstellern von Antrieben werden zeitnah erste Versuche zur Lärmessung vorgenommen.

Als nächster Termin wurde eine 2-3 tägige Klausurtagung Ende März 2010 geplant.