



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

A-1040 WIEN; PRINZ EUGEN_STRASSE 12

Protokoll

zur

Tandemtechnikfortbildung

vom

Freitag, 23.02.2013

am

Flugplatz Wels

TOP 1 – Begrüßung

Björn Korth eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die anwesenden Tandemmaster und Systembetreuer. Claus Fellner wird für die Organisation und Bereitstellung der Räumlichkeiten gedankt.

TOP 2 – Wartung der Systeme (Schwachstellen)

Besondere Kontrollpunkte:

- Sigma Drogue Handle Attachment: Die Riegel am Drogue Griff weisen häufiger Schäden auf. Ist aber durch Nachnähen schnell zu beheben
- Quick Ejector Hooks: Vermutlich durch den verstärkten Einsatz von Handycam wird auf das materialschonende lösen der unteren Haken weniger Rücksicht genommen. Eventuell durch den verstärkten Einsatz von Helferbändern, die den Hebel verbessern, kommt es verstärkt zu verbogenen Haken und gebrochenen Federn. Diese Beschädigungen sind nicht lufttuchtig und die Beschlagteile müssen repariert oder getauscht werden
- Im Allgemeinen sind bei Tandems stärker auf Verschleißschäden zu achten, da die Belastungen am Material deutlich größer sind als bei Solosystemen.
- Die Lebensdauer von Einzelteilen wie Haupttragegurten, Drogue, Kill-line, ... sind nach Herstellerangaben zu beachten.



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

A-1040 WIEN; PRINZ EUGEN_STRASSE 12

TOP 3 – Sicherheitsmitteilungen

Folgende Sicherheitsmitteilungen sind 2012 (2013) neu erschienen

- <http://www.aeroclub.at/download/SM130202.pdf> (Reserve Staging Loop)
- <http://www.aeroclub.at/download/SM130201.pdf> (Cypres 2 Abschaltung)
- <http://www.aeroclub.at/download/SM121202.pdf> (Next Tandem – Paratec)
- <http://www.aeroclub.at/download/SM120601.pdf>,
<http://www.aeroclub.at/download/SM120602.pdf> (optionale Verlängerung der Kill-line)
- <http://www.aeroclub.at/download/SM120301.pdf> (Vigil LCD 2.20 freeze)

TOP 4 – Erfahrungsaustausch

Aufgrund des Vorfalls mit einem Next Tandemsystem wird darauf hingewiesen, dass Beschädigungen an Loops untersucht werden müssen. Wenn ein Reserveloop beim Repack beschädigt ist, muss verifiziert werden, dass diese Beschädigungen nicht aufgrund defekter Cutter oder Ösen entstanden ist. In diesem Falle ist die Ursache der Beschädigung zu beheben, um vorzeitige Containeröffnungen aufgrund von Loopbrüchen zu vermeiden.

Im Falle der Nextsysteme ist es ratsam, die Ösen mit Hilfe eines Wollfadens auf Grate zu prüfen, da Beschädigungen visuell schwer erkennbar sind. Im Zweifel sind die Ösen zu tauschen und/oder der Hersteller zu kontaktieren. Betroffen scheinen nur Tandem Gurtzeuge der letzten 3 Jahre zu sein.

Ein Erfahrungsaustausch über Vorkommnisse bei der Wartung wird für sinnvoll erachtet.

TOP 5 – Sonstiges

Informationen und Protokolle bezüglich der Tandemsysteme findet man zusätzlich zu den Veröffentlichungen auf der Aeroclubseite auch unter:

http://www.btk.de/funktion/funktion_oeaec_TM_de.php

Björn Korth (Tandemreferent)

Email: btk@btk.de +49(179)7039139