



Safety-Bulletin #1

19.04.2019



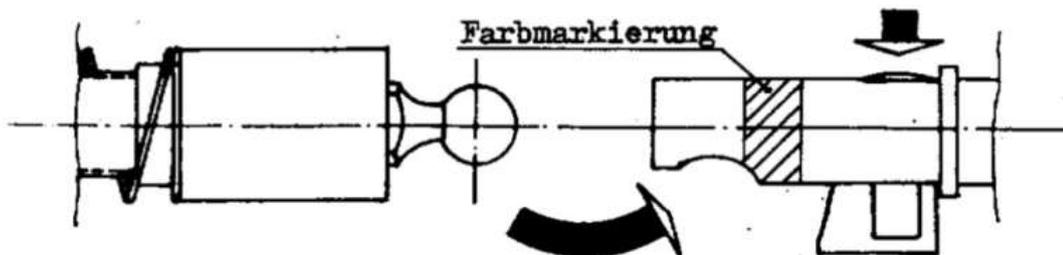
„Früher war alles besser!?“ Nein, war es nicht. Zum Teil aber doch. Wir haben nämlich zu jedem Flugbetrieb unsere Flugzeuge auf- und wieder abgebaut. Das Anschließen der Steuerorgane zwischen Rumpf und Tragflächen war jedem Mitglied geläufig, jeder wusste, was zu machen ist. Das war das Gute daran.

Mit dem Einzug der Flugzeuge in die Halle war das Aufrüsten nicht mehr erforderlich. Lediglich nach einem Straßentransport nach einer Außenlandung oder beim Fliegerlager musste ein Flugzeug wieder aufgerüstet werden. Damit ging die Routine bei den meisten Piloten verloren, das ist das Schlechte daran. Allerdings, und das ist wiederum das Positive, wurden viele kleine oder größere Transportschäden vermieden.

Mittlerweile besitzen wir mehrere Segelflugzeuge, bei denen dem Anschluss der Ruder keine Beachtung mehr geschenkt werden muss. Sie haben automatische Ruderanschlüsse. Entwickelt von umsichtigen Konstrukteuren. Und das ist eindeutig besser als früher. Dennoch: ein Funktionscheck ist auch hier erforderlich.

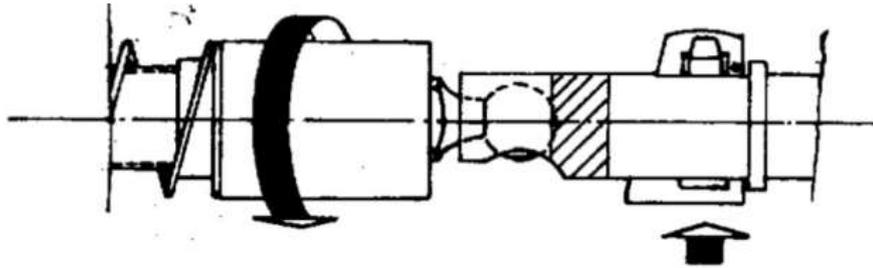
Wir haben aber noch Flugzeuge, bei denen die Querruder und die Bremsklappen manuell angeschlossen werden müssen. Dies sind die Ka8, der Astir, die ASK 21 und die LS4 ‚RN‘.

Beim Astir, der 21 und der 4 sind sogenannte L’Hotelier-Anschlüsse verbaut. Die bestehen aus einer Kugel auf der einen und einer Pfanne auf der anderen Seite des Rudergestänges.



Die Pfanne wird über die Kugel gestülpt und mittels einer inneren Klemme dort festgehalten. Diese Klemme wiederum wird durch manuelles Drücken eines Keils gelöst (zum Aufstülpen) und durch Loslassen des Keils auf der Kugel festgeklemmt.

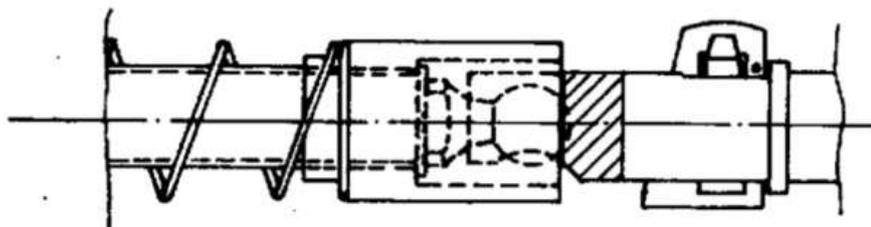
**Verschluss
angekuppelt**



Die Kontrolle der Ruderanschlüsse gehört bei diesen Flugzeugen zum Tagescheck und ist auf der entsprechenden Checkliste vermerkt. Zur Kontrolle gehört auch die Überprüfung der Sicherungen, mit denen verhindert werden soll, dass sich die Anschlüsse unbeabsichtigt lösen.

Bei der LS4 sind das die sogenannten Überwurfhülsen. Die Überwurfhülsen werden nach erfolgreichem Anschluss der L'Hotelier-Verbindung über diese Verbindungsstelle gedreht und verhindern ein unbeabsichtigtes Lösen der Verbindung, indem sie der Pfanne einfach keinen Weg mehr frei geben, sich von der Kugel abzuheben.

**Verschluss
angekuppelt
und gesichert**



Leider hat Herr Lemke bei der Konstruktion seiner LS4 keinen Handlochdeckel wie beim Astir und der 21 vorgesehen, sodass kein direkter Sichtkontakt zu den Ruderanschlüssen möglich ist. Die Sichtkontrolle erfolgt über Spiegel vom Gepäckraum aus.

Auf der Tagescheckliste der LS4 ist abgebildet, wie die Stellung der Überwurfhülse bei der Sichtkontrolle auszusehen hat. Zwischen der Überwurfhülse (auf der Kugelseite des Gestänges) und der roten Farbmarkierung (auf der Pfannenseite) darf kein Spalt sein.

Am 14.04. wurde beim Tagescheck festgestellt, dass die Überwurfhülsen nicht in der richtigen Sicherungsposition waren, obwohl das Flugzeug eine Woche vorher geflogen war.

Es soll hier nicht nachgeforscht werden, wer das Flugzeug aufgerüstet, wer die Sicherung nicht gemacht, wer den Tagescheck durchgeführt und wer ihn unterschrieben hat. Die Protagonisten werden es schon selbst wissen und hoffentlich ihre Lehren daraus ziehen. Und alle anderen auch. Was die Absicht dieses Bulletins ist.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung empfiehlt in einer Information vom 17.04.19 zum Inhalt des Tageschecks:

- Sichtkontrolle, bei der die Anschlüsse optisch kontrolliert und auf Auffälligkeiten geprüft werden,

- Funktionsprobe, bei der das angeschlossene Steuerorgan (Brems- oder Ruderklappe) auf durchgängige Verbindung und Funktion geprüft wird; dabei ist bewusst die richtige Ausschlagrichtung der Klappen zu prüfen.

- Manuelle Prüfung, bei der der Anschluss und seine Sicherung durch manuelle Belastung (ziehen, drehen, rütteln) auf festen und sicheren Sitz aller Anschluss- und Sicherungsteile geprüft werden.

Hierzu ist anzumerken: Es ist nicht erforderlich, die Überwurfhülsen bei jedem Check in Richtung ‚Zu‘ zu drehen. Die Gefahr hierbei ist, dass jedes Mal ein wenig weitergedreht wird, möglicherweise bei Kälte. Bei Wärmeausdehnung kann es dann sein, dass die Überwurfhülsen so festsitzen, dass sie sich nicht mehr ohne Hilfsmittel lösen lassen. Die Überwurfhülsen werden durch die Spiralfeder automatisch in Richtung ‚Zu‘ gehalten und können nicht von alleine in Richtung ‚Auf‘ drehen. Zum Check gehört allerdings auch, diese Spiralfedern zu kontrollieren, ob sie ihre Funktion ausführen können (dass sie z.B. nicht gebrochen sind).

Hals- und Beinbruch wünscht Euer

Mr. Safety

