



Safety-Bulletin #4

02.10.2019



Heute wollen wir uns mit drei Themen beschäftigen, die teils sicherheitsrelevant sind, aber nichts miteinander zu tun haben.

1. Mähen
2. Radschuhe
3. Bremsen

1. Auf allen Flugplätzen wird das Gras gemäht. Auf reinen Grasplätzen sowieso, aber auch auf Plätzen mit ‚concrete runways‘. Das hat was mit Sicherheit zu tun. Zu hohes Gras kann die Sicherheit von startenden und landenden Flugzeugen gefährden, insbesondere wenn der Abstand der Flächen zum Boden gering ist. Segelflugzeuge sind hier besonders betroffen, legen sie doch ihre Flügel bei der Landung häufig bereits vor dem Stillstand auf den Boden ab. Insbesondere beim Start ist zu hoher Bewuchs gefährlich, wenn die Querruderverwirkung nicht ausreicht, um die Flügel waagrecht zu halten. Besondere Verantwortung hat hierbei der Flächenmann, der ausreichend lange mitlaufen muss. Auch, wenn z.B. beim Windenstart nicht zügig angeschleppt wird. Einfach den Flügel loslassen genügt hier nicht.

Im Forum bei segelflug.de gibt es derzeit eine Diskussion, wie hoch denn das Gras sein darf und ob es hierfür Vorschriften gibt. Ein Forumsteilnehmer berichtet, dass ein Pilot nach einem Unfall wegen zu hohen Grasses seinen Verein verklagt hat auf Rückzahlung seines Anteils der Selbstbeteiligung und des zurück gestuften Schadensfreiheitsrabattes. Im Urteil wurde unter anderem festgestellt, dass das Gras nicht höher als 10 cm sein dürfe, auch einzelne Halme seien hiervon betroffen.

Zu hohes Gras hat mehrere negative Eigenschaften (z.B. erhöhter Rollwiderstand, Gefahr des Hängenbleibens mit der Fläche, Ringelpietz). Wer aber soll mit dem Zollstock über die Wiese laufen, um festzustellen, wann es an der Zeit ist, mal wieder zu mähen. Der gesunde Menschenverstand sollte ausreichen, um den Zeitpunkt der Notwendigkeit einer Maht zu bestimmen. Bei uns funktioniert das dank eines eingespielten ‚Mähteams‘ prima. Dafür,



dass die Piloten an den Wochenenden stets eine ausreichend gemähte Fläche vorfinden, sei diesem Mähteam sei hier ein besonderer Dank ausgesprochen.

Wie bei uns wird auf den meisten Flugplätzen gemulcht. Das abgetrennte Gras bleibt liegen, trocknet oder verfault langsam zu Humus.

2. Wer zuletzt auf dem Flugplatz war konnte feststellen, dass unsere Remo TQ wieder mit Radschuhen ausgerüstet ist. Die Schuhe des Hauptfahrwerks waren schon seit etwa einem Jahr nicht mehr montiert, der Schuh des Bugrades musste im Fliegerlager in Musbach wegen eines Defekts demontiert werden.

Nach Aussage des Prüfers bei unserer Werft in Mosbach ist es nicht erlaubt, die Remo ohne Radschuhe zu betreiben. Er hatte uns eine Frist gesetzt, bis zu der die Radschuhe wieder montiert sein mussten, andernfalls sei das Flugzeug still zu legen. Der Fristablauf rückte nun näher und Olaf und Max haben sich in einer konzertierten Aktion der Sache angenommen. Die Radschuhe wurden wieder repariert, neue Befestigungselemente angebaut, geharzt, geschliffen, gefräst und damit aneinander und an die Befestigungspunkte an den Fahrwerksbeinen angepasst. Das Lackieren haben anschließend die Bökemeiers übernommen. Auch in diesem Fall ein herzlicher Dank an alle, die geholfen haben, das Flugzeug vor der Stilllegung zu bewahren.

Wem ist aufgefallen, dass unsere ASK21 bereits seit mehreren Jahren ohne Radverkleidung fliegt? Ob der Betrieb des Flugzeuges ohne die Radverkleidung ähnlich wie bei der Remo untersagt ist, ist nicht bekannt. Jedenfalls haben die zwei Inspekture des LBA, die während des Fliegerlagers in Musbach an diesem Flugzeug eine ACAM durchgeführt haben, das Fehlen der Radverkleidung nicht beanstandet.

3. In Frankreich ist in diesem Sommer folgendes passiert:
Ein ‚Arcus M‘ hat den Startlauf abgebrochen, weil die Bremse des Rades blockierte und das Flugzeug deshalb nicht auf die erforderliche Abhebegeschwindigkeit kam. Die Besatzung hat das Flugzeug nach dem Stillstand verlassen und bemerkte anschließend, dass das trockene Gras im Bereich des Rades Feuer gefangen hatte. Der Versuch, das Flugzeug vom Brandherd wegzuschieben, scheiterte an der blockierten Bremse. Das Flugzeug ist daraufhin fast völlig abgebrannt. Ein trauriger Anblick!



Gibt es bei diesen drei Begebenheiten Gemeinsamkeiten?

Auf den ersten Blick haben sie tatsächlich nichts miteinander zu tun. Bei näherem Hinsehen offenbart sich jedoch eine Gemeinsamkeit: abgemähtes, trockenes Gras.

Die Radverkleidung der ASK21 wurde seinerzeit demontiert, weil das Rad allmählich im Laufe des täglichen Betriebes viel loses Gras in den Radkasten transportiert hatte. Das hat sich dort festgesetzt und zusammengebacken, so dass das Rad eines Tages völlig blockiert wurde. Die Verkleidung musste demontiert werden, um das festgebackene Gras aus dem Fahrwerkschacht entfernen zu können. Und da das Problem mit dem losen Gras bei uns ja latent ist, wurde die Radverkleidung anschließend einfach weggelassen.

Das gleiche Problem wird sich, da wette ich drauf, bei der Remo einstellen. Unsere Remopiloten sollten sich ständig vergewissern, ob sich in den Radschuhen Gras ansammelt und dies, wenn erforderlich, entfernen. Nun ist das Innere der Radschuhe von unten so gut wie nicht zugänglich. Die Radschuhe müssten also bei jedem Check demontiert werden. Hier muss also dringend eine Lösung gefunden werden.

Bei der Remo geht es wie bei dem Arcus nicht nur um blockierende Räder, sondern auch um die Erhitzung der Bremse und eventuell daraus resultierendem Brand. Wenn schon ein Arcus aus Plastik so schön brennt, wie fackelt dann erst eine Remo aus Holz ab.

Es gibt einen Bericht über ein Segelflugzeug, dessen Bremse ‚scharf‘ eingestellt war, also ständig leicht gebremst hat. Dieses Flugzeug wurde mit einem Auto zur 1200 Meter entfernten Startstelle gezogen und dort abgestellt. Die Bremse war so heiß, dass das Gras um das Rad Feuer fing. Glücklicherweise war sofort Wasser zur Verfügung, mit dem der Brand schnell gelöscht werden konnte, bevor das Flugzeug ebenfalls anfangen zu brennen.

Auch Gewaltbremsungen können zu rotglühenden Bremsscheiben führen, die Brände auslösen können. Fragt mal Horst R. (1R), der kann ein Lied davon singen. Also immer schön feinfühlig bremsen. Nicht dass Max seine Kollegen von der Feuerwehr rufen muss. Die kann dann nur noch verhindern, dass sich der Brand auf der ganzen Wiese ausbreitet.

Hals- und Beinbruch wünscht Euer



Mr. Safety

Übrigens: René (*Windenteil*) Winterstein hat die Titelzeichnung entworfen und steuert auch regelmäßig die themenbezogenen Zeichnungen bei. Herzlichen Dank, René!