



FLUGSICHERHEITS INFO

(Technische Information)



05/97

FLUGSICHERHEITS INFO

(Technische Information)



Ein Wort voraus :

Bei Vereinsbesuchen auf Flugplätzen und bei Vortragsveranstaltungen werden die Flugsicherheitsinspektoren nicht selten mit Informationen über technische Mängel am Luftfahrzeug oder mit Problemen bei der Organisation des Flugbetriebes konfrontiert.

Allgemein bekannt ist auch die Tatsache, daß die nur für kurze Zeit durch das Luftfahrt-Bundesamt veröffentlichten

„Berichte aus der Allgemeinen Luftfahrt über Mängel“ (BALM),

wie es heißt aus Kostengründen, nicht mehr veröffentlicht werden.

Erfahrungsgemäß benötigen sonstige Meldungen technischer Probleme, soweit diese nicht so dringend sind, daß eine sofortige LTA notwendig wird, bis zu deren Bearbeitung sehr lange oder geraten gar in Vergessenheit.

Das Referat Flugsicherheit des DAeC kann die BALM nicht ersetzen, will aber den Erfahrungsaustausch über Mängel mit sicherheitsrelevanter Wirkung fördern.

Ein erster Schritt wurde im vergangenen Jahr mit der Verfolgung bestimmter Mängel (Schäden an der Höhenruder-Stoßstange und am Haubennotabwurf) am Segelflugzeug K8 / K8B unternommen.

Im folgenden nun die erste, einer in loser Folge geplanten Technischen Information, die in erster Linie von den Erfahrungen und Beobachtungen der Piloten in allen Luftsportarten lebt und über die Häufung von Mängeln berichtet, welche in keiner LTA erscheinen werden.

H ö h e n m e s s e r r e g e l m ä ß i g k o n t r o l l i e r e n !



In Zeiten beengter und komplizierter werdender Luftraumverhältnisse mit genau definierten vertikalen und lateralen Grenzen ist die zuverlässige Kontrolle von Höhe und Position aller Luftfahrzeuge wichtige Voraussetzung für die Sicherheit im Luftverkehr.



Unter- und Obergrenzen kontrollierter Lufträume, insbesondere des Luftraumes der Klasse C (Charly) sind von allen Luftverkehrsteilnehmern genau zu beachten. Der vertikale Abstand zwischen verschiedenen Verkehrsarten (z.B. IFR - VFR) beträgt unter Umständen nur 500 ft (ca. 150m).

Es gibt keine Vorschriften über regelmäßige Eichungen oder Überholungen von Höhenmessern in Luftfahrzeugen des Luftsports oder des privaten VFR-Verkehrs. Während der Statik-Test Bestandteil der Jahresnachprüfung ist, gibt es solche Forderungen für Segelflugzeuge nicht. Jedoch können im Laufe mehrerer Jahre und bei hohen mechanischen Belastungen Abweichungen entstehen, die zunächst nicht auffallen oder vernachlässigbar erscheinen.

Die Einstellung des Höhenmessers von Segelflugzeugen auf „0 Meter“ (nach QFE) vor dem Start reicht im Platzflugbetrieb meist aus. Jedoch werden hier Fehler kaum auffallen, solange nicht der im Gerät angezeigte Druck mit dem aktuellen Platzdruck verglichen wird.

Bei Flügen, die über die Umgebung des Startflugplatzes hinausgehen, ist das QNH des nächstgelegenen Flughafens mit Flugverkehrskontrolle einzustellen (§31 Luft-VO). Dieser QNH-Wert ist die einheitliche Basis für die Staffelung der Flugverkehrsteilnehmer. Auch die Untergrenze des so wichtigen Luftraumes „CHARLY“ (mit wenigen Ausnahmen) und die Sicherheitsmindesthöhe basieren auf dem QNH.

Die einfachste Überprüfung ist die Einstellung des aktuellen QNH zum Test am Boden (am Flugplatzreferenzpunkt). In dessen Ergebnis muß eine Höhe angezeigt werden, die exakt der Flugplatzhöhe entspricht.

Hier kann man besonders in Segelflugzeugen bei einer Vielzahl von Höhenmessern, besonders älterer Bauart, schon böse Überraschungen erleben. Manch harte Landung, endlose Straßentransporte und dergleichen mehr gehen an dem hochsensiblen barometrischen Gerät natürlich nicht spurlos vorbei.

Namhafte Hersteller geben für neue, nach VFR eingesetzte Höhenmesser eine zulässige Toleranz von ± 45 ft (etwa 15 m). Mit zunehmender Höhe vergrößert sich die Toleranz auf beispielsweise ± 120 ft (ca. 36 m) in 8.000 ft Höhe. Diese Werte sind besonders bei älteren Geräten kaum einzuhalten.

Wir empfehlen, spätestens bei einer Abweichung des Höhenmesser von 30 m Korrekturen vorzunehmen. Diese können meist von fach- und sachkundigen Personen am Instrument selbst vorgenommen werden. Dazu ist meist an der Gehäuserückwand, oft im Anschlußstutzen, eine Einstellschraube vorgesehen (Beachte : Festlegungen in den Begleitpapieren und Garantiebestimmungen).

Bei groben Fehlern oder „hakeliger“ Anzeige sollte das Gerät in jedem Fall einem Fachbetrieb übergeben werden !

Wir empfehlen dringend die regelmäßige Überprüfung der Einstellung des Höhenmessers nach dem QNH. Dieses erhalten Sie meist schon über Direktverbindungen, die an Landeplätzen zum nächstgelegenen Flughafen bestehen. Dieser Wert wird durch den Meteorologischen Dienst stündlich aktualisiert.

Nutzen Sie auch die Möglichkeit des Vergleiches der Anzeige Ihres Höhenmessers, mit jener anderer Luftfahrzeuge, bei gleicher Einstellung.

Es geht darum, grobe Fehler aufzuspüren und abzustellen, deren Ergebnis unter anderem Luftraumverletzungen oder gefährliche Begegnungen sein können, oder die zu erheblichen Fehleinschätzungen der Höhe z.B. bei Landungen an fremden Plätzen führen können.

Sinngemäß gilt das auch für alle Flüge, bei denen der Luftdruck der Standardatmosphäre (1.013,2 hPa) als zuverlässige Relation der angezeigten Flughöhe zwischen Luftfahrzeugen eingestellt wird. Die Sicherheit der Luftfahrer und ihrer Passagiere bei Anwendung der Halbkreis- Flughöhen sei hier nur ein Beispiel.

! Kontrollieren Sie regelmäßig die Öffnungen für die Abnahme des statischen Drucks !



Das Referat Flugsicherheit bittet alle Luftfahrer und Luftsportbegeisterten um Ihre Erfahrungen, Hinweise und Vorschläge zu festgestellten technischen Mängeln. Wir wollen diese Informationen sammeln, werten und zunächst über häufiger auftretende Mängel informieren. In erster Linie interessieren uns dabei Informationen über alle im Bereich des Luftsports eingesetzten Geräte wie Segelflugzeuge, Motorsegler, Flugzeuge bis 2.000 kg, sowie Luftsportgeräte, Ballone und Flugmodelle. Selbstverständlich verschließen wir uns auch anderen Kategorien nicht

Die Mitteilungen bitte formlos (auf Wunsch auch anonym) an :

* Deutscher Aero Club e.V. * Referat Flugsicherheit * Rudolf-Braas-Str. 20 * 63150 Heusenstamm *
☎ 061 04 - 69 96 - 23 oder - 24 / Fax 061 04 - 69 96 - 22

Verteiler : MV des DAeC, MV-Zeitungen, LV Sicherheitsbeauftragte, Sportfachgruppen, Vorstand, BMV, LBA, FUS, DLP
Fachzeitschriften

!!Kopieren und Weitergeben ausdrücklich erwünscht !!

Referat Flugsicherheit (August 1997)