



Luftsportgeräte-Muster:	Ikarus C 42 A, Ikarus C 42 B und Ikarus C 42 E
Gerätekennblatt-Nr.:	61141, 61141.1, 61141.2, 61141.3, 61141.4, 61141.6, 61141.11,
Betroffenes Luftsportgerät:	Alle IKARUS C42 A/B/E mit A-Säule durch das Rumpfrohr (C 42 A bis Werk-Nr. 1604-7449 C 42 B bis Werk-Nr. 1503-7383 C 42 E bis Werk-Nr. 1804-7529)
Musterbetreuer:	Comco Ikarus GmbH
Mitgültige Unterlagen:	Comco Service Bulletin SB-42-022-2019 Rev. 1 (A-Säule)
Anlass:	Bei einem Ultraleichtflugzeug des Modells mit starker Beschädigung am Rumpfrohr wurde festgestellt, dass die A-Säule in ihrem gesamten Umfang einen Riss erlitt. Dieser wurde durch die äußere Manschette verborgen und nur durch die Fixierniete gehalten. Mögliche Überlastung oder Ermüdung können für den Schaden ursächlich sein. Der Musterbetreuer/ Hersteller hat ein Service Bulletin heraus gegeben, welches zum Zwecke der Flugsicherheit umgesetzt werden muss. Sollten Risse festgestellt werden, darf das UL nicht in Betrieb genommen werden.
Maßnahmen:	<ol style="list-style-type: none">1) <u>Kontrolle</u> gemäß Service Bulletin SB-42-022-2019 Rev. 1 des Herstellers2) Bei Feststellung von Rissen <u>Austausch</u> betroffener Teile3) <u>Eintrag</u> in den Betriebsaufzeichnungen und <u>Rücksendung</u> der Anlage 1 zur LTA-19-002 an das Luftsportgeräte-Büro4) <u>Bestätigung</u> im Nachprüfschein (kann mit der nächsten Jahresnachprüfung kombiniert werden)5) <u>Fortlaufende Kontrolle</u> gemäß Wartungshandbuch C42 Ausgabe VIII, Ausgabe Juli-2019
Hinweis	Für bereits durchgeführte Erstkontrollen und Rücksendung der Bescheinigungen erübrigt sich die nochmalige Erst-Durchführung der Maßnahmen 1) und 3)

Fristen:

Maßnahme 1):

1. Sofort, bei UL mit Vorschäden (Beschreibung siehe Service Bulletin SB-42-022-2019 Rev.1)
2. Bei UL mit mehr als 2000 Betriebsstunden innerhalb der nächsten 10 Betriebsstunden, spätestens jedoch bis zum 31.12.2019
3. Bei UL mit weniger als 2000 Betriebsstunden und ohne Vorschäden (zu 1.), bei Erreichen der 2000 Betriebsstunden

Maßnahme 2): Vor dem nächsten Flug

Maßnahme 3): Nach Durchführung der Maßnahme 1)

Maßnahme 4): Beim nächsten Nachprüftermin

Maßnahme 5): Alle 300 Betriebsstunden

Durchführung und Bescheinigung:Maßnahme 1): COMCO-Vertragspartner* oder sachkundige Person/
HalterMaßnahme 2): COMCO-Vertragspartner* oder sachkundige Person/
Halter

Maßnahme 3): Halter

Maßnahme 4): Prüfer Klasse 5

Maßnahme 5): COMCO-Vertragspartner* oder sachkundige Person/
Halter

* Comco Ikarus Vertragshändler / Comco Ikarus Service Center / Comco Ikarus
Technische Basis

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift beim Deutschen Aero Club e.V., Luftsportgerätebüro, Hermann-Blenk-Str.28, 38108 Braunschweig einzulegen.

LTA's des DAeC-Luftsportgeräte-Büros werden auch im Internet unter www.daec.de publiziert.



SERVICE BULLETIN

SB-42-022-2019 Rev. 1 Inspektion der A-Säule bei C42 A&B-Serie mit durch Rumpfrohr durchgeführter A-Säule (C42A bis Werk-Nr.: 1604-7449 C42B bis Werk-Nr.: 1503-7383 C42E bis Werk-Nr.: 1804-7529)

Ausgabedatum: Juli 2019

Gegenstand:

- Bei einem Flugzeug mit einer starken Beschädigung am Rumpfrohr (Riss; Landeschaden) wurde festgestellt, dass die A-Säule in ihrem gesamten Umfang einen Riss erlitt. Dieser wurde durch die äußere Manschette verborgen, die an der Verbindung zwischen A-Säule und Oberseite des Rumpfrohres positioniert ist. Die Position wurde durch den kleinen Niet sichergestellt, der lediglich dazu dient, die Manschette an der A-Säule zu positionieren. Siehe Abbildungen 1 und 2.
- Es wird angenommen, dass der Riss ein Ergebnis übermäßiger Belastung der A-Säule, hervorgerufen durch das Beinaheversagen des Rumpfrohres, war. Ein ähnlicher im Ausland aufgetretener Fall ist bekannt, bei dem ein Flugzeug Schäden am Fahrwerk erlitten hatte.
- Es ist jedoch möglich, dass die Rissbildung auch mit Ermüdung der A-Säule an dieser Stelle zusammen hängt. Daher wird auch eine Inspektion der Flugzeuge mit hoher Betriebszeit empfohlen sowie diejenigen, die einen Schaden erlitten haben, der die A-Säule übermäßig belastet haben könnte.



Abbildung 1: A-Säulenbefestigung an der Oberseite des Rumpfrohres. Untere Befestigungsschraube unter Hauptrumpfrohr sichtbar und am hinteren Ende der Halterung am Bugradträger befestigt.



SERVICE BULLETIN

SB-42-022-2019 Rev. 1 Inspektion der A-Säule bei C42 A&B-Serie mit durch Rumpfröhr durchgeführter A-Säule (C42A bis Werk-Nr.: 1604-7449 C42B bis Werk-Nr.: 1503-7383 C42E bis Werk-Nr.: 1804-7529)

Ausgabedatum: Juli 2019



Abbildung 2: Gerissene A-Säule vom äußeren Hülsenteil (rechts im Bild) entfernt.
Eingekreiste Löcher zeigen die Position des Niets, der die Teile in axialer Position gehalten hat.

Anwendbarkeit:

- C42 A&B-Modelle mit der A-Säule durch das Haupttrumpfröhr. Spätere Modelle des Typs C42 B haben die A-Säulenbefestigung oberhalb des Rumpfröhres und sind nicht von diesem Service Bulletin betroffen.

Fristen:

- siehe erforderliche Maßnahmen und LTA-Nr.: LSG 19-002 (DAeC)

Auswirkung auf die Lufttichtigkeit:

- Wenn sich solche Risse ausbreiten, wird die strukturelle Funktion der A-Säule gefährdet.

Einstufung:

- Service Bulletin, VORGESCHRIEBEN. Die erforderlichen Maßnahmen müssen wie beschrieben umgesetzt werden, um die Lufttichtigkeit des Leichtflugzeuges aufrecht zu erhalten.



SERVICE BULLETIN

SB-42-022-2019 Rev. 1 Inspektion der A-Säule bei C42 A&B-Serie mit durch Rumpfrohr durchgeführter A-Säule (C42A bis Werk-Nr.: 1604-7449 C42B bis Werk-Nr.: 1503-7383 C42E bis Werk-Nr.: 1804-7529)

Ausgabedatum: Juli 2019

Gewicht und Momente:

- Keine Auswirkung

Elektrische Belastung:

- Keine Auswirkungen

Handbuchergänzung:

- keine

Erforderliche Maßnahmen:

(a) Inspektion

(1) Für Luftfahrzeuge die Vorschäden erlitten haben, die die A-Säule beeinträchtigen können, wie z.B. Bugfahrwerkbeschädigungen oder schwerer Crasheschaden bei übermäßiger Belastung auf die A-Säule wie bspw. eine Einwirkung auf den äußeren Bereich der Flügelvorderkanten:

Sofort!

Wir empfehlen die innere Oberfläche der A-Säule in dem Bereich, in dem der Bolzen die Verbindung zur Oberseite des Rumpfrohrs durchdringt, visuell zu überprüfen. Die visuelle Überprüfung muss mit einem Endoskop durchgeführt werden, welches am unteren Ende (Loch in Rumpfrohr hinter Bugradträger) der A-Säule eingeführt werden kann. Ist die Kabellänge der Kamera lang genug (mehr als 1m), kann das Dach abgebaut und die gefährdende Stelle ebenfalls von oben begutachtet werden.

Diese Kontrolle wurde in das Wartungshandbuch IKARUS C42 Serie (Ausgabe VIII) aufgenommen und sollte nach der Erstkontrolle alle 300 Betriebsstunden erneut durchgeführt werden.

(2) Für Luftfahrzeuge ohne Schadenshistorie, wie oben in (1) beschrieben, und mehr als 2000 Betriebsstunden:

Innerhalb der nächsten 10 (zehn) Betriebsstunden wie oben, in (1) beschrieben, verfahren.

(3) Für Luftfahrzeuge ohne Schadenshistorie, wie oben in (1) beschrieben, und weniger als 2000 Betriebsstunden:

Nächste Kontrolle bei 2000 Betriebsstunden. Ab Erreichen der 2000 Betriebsstunden sollte wie in (2) verfahren werden.



SERVICE BULLETIN

**SB-42-022-2019 Rev. 1 Inspektion der A-Säule bei C42
A&B-Serie mit durch Rumpfrohr durchgeführter A-Säule
(C42A bis Werk-Nr.: 1604-7449
C42B bis Werk-Nr.: 1503-7383
C42E bis Werk-Nr.: 1804-7529)**

Ausgabedatum: Juli 2019

Hinweise:

- (a) Wenn die A-Säule zuvor schon einmal ausgetauscht wurde, gilt die Betriebszeit oder der Bezug zu einem Vorschaden ab dem Austausch.
- (b) Die Person, die die Inspektion durchführt, sollte im Umgang mit einem Endoskop zur visuellen Risserkennung vertraut sein.
- (c) Bei Luftfahrzeugen mit Fallschirmsystem muss vor der Inspektion möglicherweise die vordere Rettungsleine oberhalb der A-Säule gelöst werden.
Bei Beenden der Kontrolle Rettungsleine wieder verbinden!
Bei Fragen oder Problemen mit dieser Maßnahme ist Rücksprache mit einem unserer Vertragshändler, ISCs oder ITBs zu halten.

(b) Dokumentation

Dokumentation der Sonderkontrolle in den Betriebsaufzeichnungen (Bordbuch).

Sollten bei der Inspektion Risse gefunden werden, **darf** das Flugzeug **nicht geflogen werden**. Vor der Wiederinbetriebnahme muss die A-Säule ersetzt werden.