



## 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 Hauptumpfrohr 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.



COMCO IKARUS GmbH, Flugplatz Mengen, 88367 Hohentengen,  
Tel.: (+49) 7572 – 60080 Fax: (+49) 7572 – 3309  
E-mail: [post@comco-ikarus.de](mailto:post@comco-ikarus.de) Internet: [www.comco-ikarus.de](http://www.comco-ikarus.de)

## 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.