

Steuerkontrolle vernünftig durchgeführt

für Flugzeuge ohne Wölbklappen und spez. Bremsklappen

Grundsätzliches:

Die Vorflugkontrolle hat nach AFM zu erfolgen. Die nachfolgende Beschreibung dient als Ergänzung.

Grund dieser Empfehlung:

Ich kann oft beobachten, dass Anstelle einer vernünftigen Kontrolle, an den Ruder wahre Torsionstests durchgeführt werden. So sind in der Gruppe schon Beschädigungen entstanden.

Auf der anderen Seite werden wichtige der Sicherheit dienende Punkte gerne übersehen.

Vorgehen:

Als Pilot darauf achten:

- Alle Ruder sich ohne Kraftaufwand und Ruckelfrei, ohne zu schletzen¹, von Anschlag zu Anschlag betätigen lassen.
- Beim Steuerwechsel auf Spiel achten.
- Die Bremsklappen sich spürbar verriegeln lassen, aber nicht mit übertriebenem Kraftaufwand (müssen beide Hände eingesetzt werden, ist es definitiv zu viel).
- Seitenruder in Neutralstellung gleichzeitig beide Pedale maximal belasten, um die Steuerseile zu prüfen.

Als Hilfsperson:

- Bremsklappen:
 - Beim Ausfahren zuerst Gegendruck geben.
 - Ausfahren:
 - Auf Fremdkörper im Bremsklappenkasten achten
 - Bei Doppelstock-Bremsen darauf achten, dass sie sich die Bleche über die gesamte Breite mindestens 3mm überlappen.
 - In Flugrichtung kein Spiel der Lager vorhanden ist.
 - Beim Einfahren zuerst festhalten.
 - In eingefahrenem Zustand müssen die Bremsklappen sauber verschliessen.
- Querruder:
 - Gängigkeit prüfen. Dabei achten, ob beide Ruder gleiche Ausschläge haben.
 - Bei Ruder mit Stoffklebband-Abdichtung achten, dass der Ausschlag nicht durch das Klebband begrenzt ist.
 - Beim Anlenkpunkt in Neutralstellung festhalten.
 - Zuerst soll Pilot in beiden Richtungen Kraft auf Ruder geben und auf Spiel achten.
 - Danach soll Pilot Knüppel festhalten und selber auf Spiel achten (beide Querruder sollen etwa gleichviel Spiel haben).
- Seitenleitwerk mit TEK und Staudruck-Abnahme:
 - Ist die TEK-Düse am richtigen Ort.
 - Bei Kombi-Düsen ist sie vollständig eingeschoben.
 - Bei Flz. mit Staurohrverlängerung achten, dass Lufteinlass oben ist.
- Höhenleitwerk:
 - An Nase anheben. Es darf nur wenig Spiel haben.
 - Bei verschraubten (z.B. ASx Flugzeuge) darauf achten, dass die Schraube eingeschraubt ist.
 - An Enden leicht auf-ab bewegen und auf Spiel achten. Bei Schempp-Hirth Flz. beidseitig.
- Höhenruder:
 - Vorgehen wie bei Querruder.
- Seitenruder:
 - Bei entlasteten Pedalen Seilanschlüsse kontrollieren (sind die Muttern vorhanden).
 - Hat das Ruder, wenn man es hochzieht, kein Spiel.
 - Ist der Ruderausschlag symmetrisch.
 - Wichtig: Es ist kein Krafttest notwendig. Belastet der Pilot beide Pedale gleichzeitig sind alle Teile der Seitensteuerung unter Belastung.
- Hat das Flugzeug Wölbklappen oder spez. Bremsklappen (z.B. DuoX) hat der Pilot dich zu instruieren.

¹ Schletzen = Schweizerdeutscher Ausdruck für kraftvolles schnelles bewegen z.B. Türe zuschlagen.