

I.C.P. Srl	SERVICE BULLETIN	01-2009	Emesso il 11/02/09	Pagina 1 di 7
-------------------	-------------------------	---------	--------------------	---------------

REV. 00

del: 11/02/09

CLASSIFICAZIONE: **OBBLIGATORIO/COMPULSORY**

OGGETTO/Object:

Controllo staffa attacco razzo paracadute Junkers/ Check of fixing plate of Junkers rockets

AEROMOBILI INTERESSATI - PARTI INTERESSATE / Airplanes and Parts Affected:

TUTTI gli aeroplani con paracadute Junkers/ **ALL** with Junkers parachute installed

DESCRIZIONE:

A seguito segnalazione del produttore e indagine del BFU Tedesco (in allegato) su tutti i velivoli su cui è installato un dispositivo di salvataggio con espulsione pirotecnica del paracadute, si rende **OBBLIGATORIA** una ispezione visiva della piastra di attacco del razzo prima di poter utilizzare nuovamente il velivolo.

L'ispezione è di tipo visivo e affinché l'esito sia da considerarsi positivo, la piastra di supporto del razzo non deve presentare crepe o inneschi di frattura. Fino ad avvenuta ispezione con esito positivo l'impiego del velivolo è da considerarsi **NON SICURO**.

Ad ispezione avvenuta si prega di compilare il modulo allegato e ritornarlo via fax ad ICP.

DESCRIPTION:

Following the reporting of the producer and investigation of the German BFU (here enclosed) a visual inspection of the rocket fastening plate is **MANDATORY** on all those aircrafts on which a rescue device with parachute pyrotechnic expulsion is installed, before using again the aircraft.

The inspection is visual and for the outcome to be considered as positive, the rocket support plate should not show cracks or fracture initiations.

Until the inspection has been successfully completed the use of the aircraft is deemed as **NOT SAFE**. Once the inspection has taken place please fill in the attached form and fax it to ICP.

DESCRIPTION:

Suite à une signalisation du fabricant et d'une enquête du BFU Allemand (en annexe) sur tous les avions sur lesquels est installé un dispositif de sauvetage avec expulsion pyrotechnique du parachute, se rend **OBLIGATOIRE** un contrôle visuel de la plaque d'attache de la fusée avant de pouvoir utiliser à nouveau l'avion.

Le contrôle est de type visuel et afin que le résultat peut se considérer positif, la plaque de support de la fusée ne doit pas présenter de fissures ou des débuts de fracture. Jusqu'au moment le contrôle avec résultat positif n'a pas eu lieu, l'utilisation de l'avion est à considérer **NON SURE**.

Une fois le contrôle effectué, veuillez s.v.p compiler le formulaire en annexe et le faire parvenir via fax à l'ICP.

DESCRIPCIÓN

Siguiendo las indicaciones del fabricante y de la encuesta del BFU alemán (anexos) en todos los aviones en los que se haya instalado un dispositivo de salvamento con expulsión pirotécnica del paracaídas, es **OBLIGATORIO** realizar una inspección visual de la placa de enganche del cohete antes de utilizar de nuevo el avión.

La inspección es del tipo visual y para obtener un resultado positivo, la placa de soporte del cohete no ha de presentar grietas o marcas de fractura. Mientras que no se realice la inspección y se obtenga un resultado positivo, el uso del avión se considera **NO SEGURO**.

Tras realizar la antedicha inspección, rogamos rellenar el impreso adjunto y enviarlo por fax a ICP.

BESCHREIBUNG:

Nach dem Hinweis des Produzenten und der Überprüfung seitens des deutschen BFU (im Anhang), **MUSS** bei allen Fluggeräten mit einem Bergungssystem mit pyrotechnischem Fallschirmauswurf eine Sichtprüfung der Halteplatte der Rakete durchgeführt werden, bevor das Fluggerät erneut genutzt werden kann.

Bei der Überprüfung handelt es sich um eine Sichtprüfung, und damit das Ergebnis als positiv eingestuft werden kann, darf die Halteplatte der Rakete keine Risse oder Bruchstellen aufweisen. Solange die Sichtprüfung nicht beendet und ein positives Ergebnis erzielt worden ist, ist die Nutzung des Fluggerätes **NICHT SICHER**.

Nach der Vornahme der Sichtprüfung bitten wir darum, das Formular im Anhang auszufüllen und per Fax an ICP zurückzusenden.

MANPOWER: / 1 person for 1 Hrs

TOOLS: /

SPECIAL TOOLS: /

WEIGHT & BALANCE : /

Modulo da rispedire ad ispezione avvenuta a :

ICP s.r.l.

Via Torino 12 - 14026 Piovà Massaia (AT) - Italia

Fax: +390141996506

Mail: info@icp.it

Cliente/Customer:	
Recapito telefonico/Phone Number:	
Recapito mail/E-mail address:	
Numero seriale paracadute/ Serial number parachute:	
Mezzo su cui è installato/Aircraft on which is installed:	
Matricola Aeroplano/Aircraft serial number:	
Nome e cognome di chi ha effettuato l'ispezione/Inspector:	
Recapito telefonico/Phone number:	
Recapito Mail/E-mail address:	
Data dell'ispezione/Inspection date:	
Esito dell'ispezione/Inspection result:	
Note varie/Notes:	

SICHERHEITSEMPFEHLUNG

*an den Deutschen Aero Club e.V. und
den Deutschen Ultraleichtflugverband e. V.*

*RISSE AN DER HALTEPLATTE DES
RAKETENMOTORS DER JUNKERS MAGNUM
RETTUNGSGERÄTE*

SACHVERHALT

Ereignis mit AZ: DX041-0/08

*Am 21 September 2008 ereignete sich in Torre di
Fine (Italien) ein Unfall mit einem
Ultraleichtflugzeug (UL) CTSW.*

*Für den Herstellerstaat des Ultraleichtflugzeuges
unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13
die untersuchende Behörde.*

*Die Untersuchung des Unfalls ist noch nicht
abgeschlossen.*

Derzeit ist Folgendes bekannt:

*Der Pilot startete zu einem lokalen Flug
zusammen mit zwei anderen
Ultraleichtflugzeugen. Während des Fluges
meldete er Probleme mit dem Triebwerk und dass
er das Rettungssystem auslösen wolle.*

*Der Flugzeugführer schaltete das Triebwerk ab
und reduzierte die Geschwindigkeit.*

*Das Rettungssystem Magnum 501 wurde in einer
Höhe von ca. 150 m ausgelöst.
Die Kappe des Rettungsgerätes verfring sich dabei
am Leitwerk und öffnete sich unvollständig.*

*Das UL prallte mit großer Längsneigung auf den
Boden und wurde beim Aufprall zerstört.
Beide Insassen wurden tödlich verletzt.*

*Bei der Untersuchung des Wracks wurde im
Rumpf das von der Halteplatte abgetrennte
Abschussrohr des Raketenmotors gefunden.*

*Im Verlauf weiterer Untersuchungen der BFU
wurden an einem anderem Rettungssystem, Typ
450 Magnum Speed, Risse im Bereich der
Halteplatte des Raketenmotors und der
Verbindung an der Halteplatte gefunden.*

*Hersteller und DULV bestätigten, dass in der
Vergangenheit mehrere Halteplatten von
Rettungssystemen ausgetauscht werden mussten.*

*Die Bauweise der Ausschussrohre an der
Halteplatte sind bei der Junkers Magnum-Serie
gleich.*

*Nach § 3 Abs. 2 LuftBO (Betriebsordnung für
Luftfahrtgerät) darf ein Luftsportgerät nur mit
einem zugelassenen Rettungsgerät betrieben
werden.*

RACCOMANDAZIONE DI SICUREZZA

all'Aero Club (Associazione Registrata) ed alla
Associazione Tedesca Volo Ultraleggero (Ass. R.)

**CRICCHE ALLA PIASTRA DI SUPPORTO DEL
MOTORE A RAZZO DEL DISPOSITIVO DI
SALVATAGGIO JUNKERS MAGNUM**

DESCRIZIONE DEI FATTI

Evento con AZ: DX041-0/08

In data 21 Settembre 2008, in località Torre di Fine
(Italia) si è verificato un incidente con un velivolo
ultraleggero (UL) CT-SW.

In ottemperanza all'Annesso 13 I.C.A.O., il BFU
partecipa per in rappresentanza del paese della
società costruttrice del velivolo ultraleggero.

L'indagine sull'incidente non è stata ancora
completata.

Finora è stato accertato quanto segue:

Il pilota ha intrapreso un volo locale insieme ad
altri due velivoli ultraleggeri.
Durante il volo, egli ha annunciato problemi con il
motore, esprimendo l'intenzione di attivare il
dispositivo di salvataggio.

Il pilota del velivolo ha spento il motore ed ha
ridotto la velocità.

In dispositivo di salvataggio Magnum 501 è stato
azionato ad una quota di circa 150 m.
La calotta del sistema di salvataggio si è avvolta
sugli impennaggi e si è aperta in modo incompleto.

L'UL ha urtato il suolo con un angolo molto ripido
ed è rimasto distrutto in seguito all'impatto.
Entrambi gli occupanti hanno subito lesioni mortali.

Durante l'inchiesta tecnica sul relitto, il tubo di
lancio del motore a razzo è stato rinvenuto
staccato dalla sua piastra di supporto.

Nel corso di ulteriori approfondimenti da parte del
BFU, sono state rilevate fratture incipienti in
corrispondenza della piastra di supporto del
motore a razzo presso i punti di attacco, su un
sistema di salvataggio tipo 450 Magnum Speed.

Il costruttore ed il DULV hanno confermato che in
passato è stato necessario sostituire numerose
piastre di supporto nei dispositivi di salvataggio.

Le modalità di fissaggio del tubo di lancio sulla
piastra di supporto sono le stesse per tutta la serie
Junkers-Magnum.

In base al LuftBO Art. 3, punto 2 (norme operative
per aeromobili), un velivolo da diporto o sportivo
può essere impiegato solo se equipaggiato con un
sistema di salvataggio approvato.

BEURTEILUNG DER BFU

Aufgrund des gegenwärtigen Erkenntnisstandes ist davon auszugehen, dass bei baugleichen Rettungssystemen Vorschädigungen an der Befestigung der Halteplatte des Raketenmotors vorhanden sein können.

Es bestehen ebenfalls berechtigte Zweifel, ob die Art der Befestigung ausreichend ist, um bei Aktivierung des Rettungssystems eine genügende Fixierung des Ausschussrohres sicherzustellen.

EMPFEHLUNG DER BFU

Empfehlung Nr.: 02/2009

Die Luftsportverbände DAeC und DULV sollten veranlassen, dass Ultraleichtflugzeuge, die mit dem Rettungssystem der Magnum-Serie ausgerüstet sind, vor dem nächsten Start auf Rissbildung an der Halteplatte des Raketenmotors überprüft werden.

Empfehlung Nr.: 03/2009

Der mit der Musterzulassung beauftragte Verband (DULV) sollte darüber hinaus geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Rissbildung an der Halteplatte des Raketenmotors festlegen.

KRAMER
Direktor der BFU

VALUTAZIONE DEL BFU

Sulla base dei dati attualmente disponibili, si ipotizza che dispositivi di salvataggio costruiti allo stesso modo possano essere danneggiati in corrispondenza dei punti di attacco alla piastra di supporto del motore a razzo.

È ragionevole porsi dubbi circa la resistenza dei punti di fissaggio, ovvero circa la loro capacità di garantire la tenuta del tubo di lancio in caso di attivazione del sistema di salvataggio.

RACCOMANDAZIONI DEL BFU

Raccomandazione Nr.: 02/2009

Le associazioni di volo da diporto e sportivo devono intervenire, affinché sui velivoli ultraleggeri equipaggiati con il sistema di salvataggio della serie Magnum, sia eseguita una ispezione per accertare l'assenza di inneschi di frattura sulla piastra di supporto del motore a razzo.

Raccomandazione Nr.: 03/2009

La federazione che ha rilasciato il certificato di omologazione (DULV) dovrà definire una misura di prevenzione per evitare la formazione di cricche sulla piastra di supporto del motore a razzo.

KRAMER
Direttore del BFU

Sicherheitsempfehlung

02/2009
04.02.2009

an den Deutschen Aero Club e. V.
und den Deutschen Ultraleichtflugverband e. V.

Risse an der Halteplatte des Raketenmotors der Junkers Magnum-Rettungsgeräte

Sachverhalt

Ereignis mit AZ: DX041-0/08

Am 21. September 2008 ereignete sich in Torre de Fin/Italien ein Unfall mit einem Ultraleichtflugzeug (UL) CTSW.

Für den Herstellerstaat des Ultraleichtflugzeuges unterstützt die BFU entsprechend ICAO Annex 13 die untersuchende Behörde.

Die Untersuchung des Unfalls ist noch nicht abgeschlossen. Derzeit ist Folgendes bekannt:

Der Pilot startete zu einem lokalen Flug zusammen mit zwei anderen Ultraleichtflugzeugen. Während des Fluges meldete er Probleme mit dem Triebwerk und dass er das Rettungssystem auslösen wolle. Der Flugzeugführer schaltete das Triebwerk ab und reduzierte die Geschwindigkeit. Das Rettungssystem Magnum 501 wurde in einer Höhe von ca. 150 m ausgelöst. Die Kappe des Rettungsgerätes verfang sich dabei am Leitwerk und öffnete sich unvollständig.

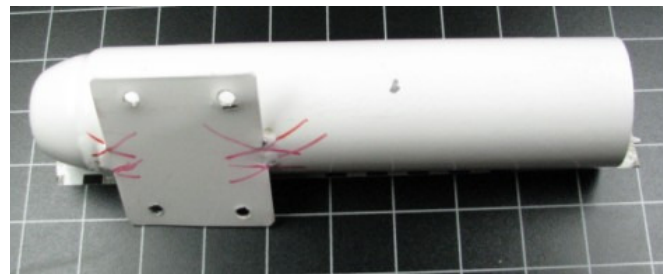
Das UL prallte mit großer Längsneigung auf den Boden und wurde beim Aufprall zerstört. Beide Insassen wurden tödlich verletzt.

Bei der Untersuchung des Wracks wurde im Rumpf das von der Halteplatte abgetrennte Abschussrohr des Raketenmotors gefunden.

Im Verlauf weiterer Untersuchungen der BFU wurden an einem anderem Rettungssystem, Typ 450 Magnum Speed, Risse im Bereich der Halteplatte des Raketenmotors und der Verbindung an der Halteplatte gefunden.

Hersteller und DULV bestätigten, dass in der Vergangenheit mehrere Halteplatten von Rettungssystemen ausgetauscht werden mussten.

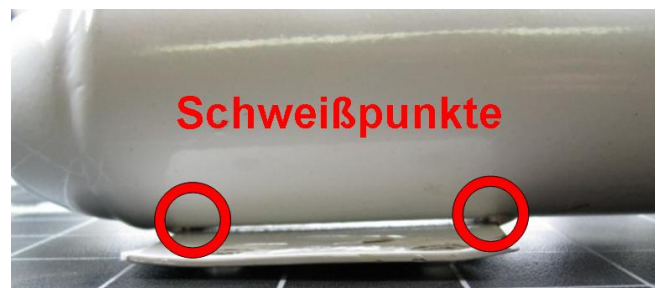
Die Bauweise der Ausschussrohre an der Halteplatte sind bei der Junkers Magnum-Serie gleich.



Abschussrohr 450 Magnum Speed



Detailaufnahme 1



Detailaufnahme 2

Nach § 3 Abs. 2 LuftBO (Betriebsordnung für Luftfahrtgerät) darf ein Luftsportgerät nur mit einem zugelassenen Rettungsgerät betrieben werden.

Beurteilung der BFU

Aufgrund des gegenwärtigen Erkenntnisstandes ist davon auszugehen, dass bei baugleichen Rettungssystemen Vorschädigungen an der Befestigung der Halteplatte des Raketenmotors vorhanden sein können.

Es bestehen ebenfalls berechnete Zweifel, ob die Art der Befestigung ausreichend ist, um bei Aktivierung des Rettungssystems eine genügende Fixierung des Ausschussrohres sicherzustellen.

Empfehlung der BFU

Empfehlung Nr.: 02/2009

Die Luftsportverbände DAeC und DULV sollten veranlassen, dass Ultraleichtflugzeuge, die mit dem Rettungssystem der Magnum-Serie ausgerüstet sind, vor dem nächsten Start auf Rissbildung an der Halteplatte des Raketenmotors überprüft werden.

Empfehlung Nr.: 03/2009

Der mit der Musterzulassung beauftragte Verband (DULV) sollte darüber hinaus geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Rissbildung an der Halteplatte des Raketenmotors festlegen.

Kramer

Direktor der BFU