

Glück gehabt!

Tja, wenn ein Artikel so anfängt und in der Rubrik Technik oder Flugsicherheit steht, dann ist irgendwo was falsch gelaufen und nur den "glücklichen Umständen" war es zu verdanken, dass nichts Schlimmes passiert ist. Und genau so war es auch. Die folgenden Zeilen sollen einfach nur einen Fall schildern, der so tatsächlich passiert ist. Es soll keinesfalls mit dem Finger auf den "unbekannten Schuldigen" gezeigt werden, oder irgendetwas in dieser Richtung. Nein, Sinn und Zweck des Artikels ist, dass wir alle daraus lernen. Besonders "Kleinigkeiten" sind es oft, die zu Unfällen führen... Aber hier ist es glücklicherweise noch mal gut gegangen.

Die Vorgeschichte: Ein Verein leiht sich bei einem anderen Verein einen Doppelsitzer und stellt dafür dem Verleiher einen Einsitzer zur Verfügung. Beide Flieger kommen direkt aus dem Vereinsbetrieb. Der Doppelsitzer hatte eine ganz frische Prüfung der Lufttüchtigkeit. Er wird am Abend des Tausches noch fix aufgerüstet und in die Halle gestellt, damit das "Projektwochenende" am Morgen danach direkt losgehen kann.

Nun zum eigentlichen Vorkommnis. Am nächsten Tag ging es dann auch wie geplant los. Ausräumen, checken, am vorderen Höhenmesser fehlt der Einstellknopf, aber mit kräftigen Fingern lässt er sich auch an der Achse einstellen. Niemand macht sich Gedanken darüber, wo der Einstellknopf eigentlich ist. Schließlich wurde der Flieger frisch geprüft und kam direkt aus dem Flugbetrieb. Den ganzen Donnerstag und Freitag wurde dann mit Gästen innerhalb der Projektwoche auf allen Doppelsitzern geflogen. Freitagabend, beim letzten Start hatte ein Gast dann den Wunsch mal ein bisschen um die Ecken zu fliegen. Keinen echten Kunstflug oder so was, nein, einfach ein paar Steilkreise, mal kurz 0g, also letztlich recht harmlos. Und dann passierte es! In etwa 250m über Grund nach der letzten 0g Phase blockiert das Höhenruder und die Geschwindigkeit lässt sich nicht unter 140 km/h reduzieren! Der sehr erfahrene und besonnen handelnde Luftfahrzeugführer stellt sich auf eine Landung mit höherer Geschwindigkeit ein. Für ihn als Wettpilots, geübt in niedrigen Direktanflügen mit hohen Geschwindigkeiten sicher eine zu bewältigende Aufgabe. Der Doppelsitzer setzt mit etwa 140 km/h auf und benötigt fast den ganzen Platz mit seinen 600m bis zum Stillstand. Puuuuhhh! Gerade noch mal gut gegangen...

Jetzt noch eben fix die 600m zurück zur Halle und dort schauen wir dann mal, was an der Höhensteuerung nicht in Ordnung ist. Verdammt, in Halle angekommen ist das Höhensteuer wieder so freigängig wie es sein sollte. Scheiße, was war da los? Es wird ein Prüfer angerufen, der das Muster gut kennt und unter seiner Aufsicht die Sitze rausgeschraubt, Verkleidungen entfernt mit viel Licht geschaut und was nicht alles. Aber kein Defekt ist zu erkennen. Nichts! Kein Fremdkörper war zu sehen... Grübel, grübel, grübel! O.K. Abrüsten und langsam rumdrehen, vielleicht hören wir ja irgendwo was "poltern". Und genau das haben wir gehört. Ein leises Klickern deutet auf einen Fremdkörper an einer nicht einsehbaren Stelle hin.



Bild 1: Detail

Nachdem das Bugrad samt Verkleidung dann ausgebaut war, wurde eben an dieser nicht einsehbaren Stelle der Einstellknopf des Höhenmessers gefunden. Damit ließ sich die Steuerung blockieren. Auf dem Bild 1 kann man das erkennen. Irgendwie war der Knopf durch die Öffnung für die Instrumentenschläuche und Elektrik zum I-Brett gerutscht. In diesen sonst abgeschlossenen kleinen Raum unter den Knien des Piloten ragt nur der Teil der Höhensteuerung rein, an dem ein kleiner Massenausgleich angebracht ist. Der Eigentümer wurde informiert und recherchierte dann im Verein, dass der Knopf seit etwa sechs Wochen schon fehlte...!!!

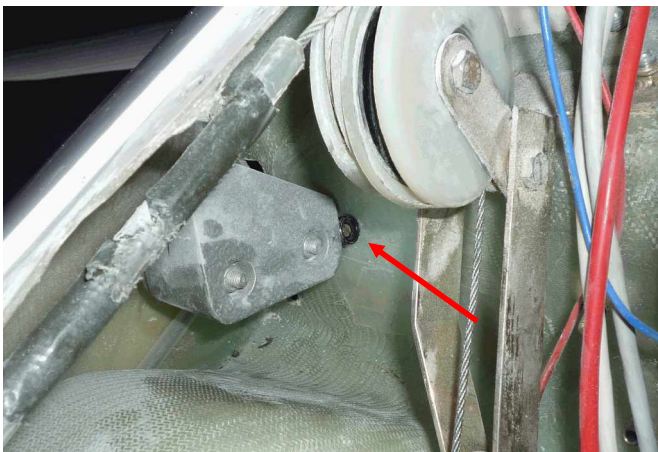


Bild 2: Übersicht

Was lernen wir daraus? Leute, wenn irgendetwas mit dem Flieger nicht so ist, wie es sein sollte (und eine fehlender Höhenmessereinstellknopf ist ja nicht der klassische Serienstand), dann sucht man eben so lange, bis die Ursache geklärt ist. Ganz einfach und nicht zu diskutieren! Punkt! Das gibt es kein Wenn und Aber und gutes Wetter und "machen wir heut´ Abend", und, und, und... So das typische Vereinsverhalten eben. Kennt ihr bestimmt! Hier haben alle noch mal Glück gehabt! Mehr nicht, einfach nur Glück gehabt! Es hätte auch anders enden können...!!!



Bild 3: Dort fehlte der „Übeltäter“

Es wurde auch bewusst kein Luftfahrzeugmuster genannt, da das eigentliche Problem nicht dem Luftfahrzeugmuster, sondern eher dem Mensch zuzuordnen ist. Ähnliche Situationen können bei allen Mustern passieren. Schon so manches vermisste Werkzeug wurde "irgendwann" und oft nur durch Zufall wieder gefunden...

Ulf Calsbach
DAeC LV NRW e.V.
Quelle: Luftsport 6/2009