



Flugsicherheitsinformation

V 155
Juli 1999

Unfachmännische Reparaturen und die Folgen

Wem ist nicht schon ähnliches passiert? Man fliegt am Wochenende mit der Familie irgendwo hin. Nach der Landung stellt sich heraus, daß es am Flugzeug ein technisches Problem gibt. Ein Luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) ist nicht greifbar und der Heimflug ist so nicht anzutreten. Oft genug wird dann versucht, entweder im „do it yourself“-Verfahren oder mit Hilfe von Fliegerkameraden eine notdürftige Reparatur durchzuführen.

Welche Folgen solche Basteleien ohne entsprechende Fachkenntnis haben können, zeigt das folgende Beispiel:

Der Flug mit einer leichten Zweimot führte von Süddeutschland zu einem Verkehrsflughafen in den neuen Bundesländern. Beim Ausfahren des Fahrwerkes im Landeanflug hielt der Flugzeugführer plötzlich den Griff des Fahrwerkschalters in der Hand. Der Schalter war an seiner Achse gebrochen und nicht mehr zu betätigen. Da das Fahrwerk jedoch bereits auf „down“ stand, konnte die Landung problemlos beendet werden.

Die anschließende Suche nach einem LTB verlief ergebnislos. Schließlich erboten sich zwei Flughafenmitarbeiter, den Schalter notdürftig zu reparieren, wenn der Pilot ihn ausbaute. Dieser löste die Überwurfmutter, zog das Teil unter dem Instrumentenbrett hervor und schraubte die Kabel ab, nachdem er zuvor sorgfältig das Anschlußschema notiert hatte. Als er einige Zeit später den Schalter zurückbekam, hatten die Mechaniker das Gewinde der Verschraubung gekürzt, um an die gebrochene Achse zu gelangen und diese dann durch Anlöten einer Schraube so weit verlängert, daß der Schalter sich betätigen ließ. Obwohl man über derartige Reparaturmethoden geteilter Meinung sein kann, begannen die eigentlichen Probleme erst beim Wiedereinbau:

Aufgrund des gekürzten Gewindes war eine Montage im Instrumentenbrett nicht mehr möglich. Also wurde der Kabelbaum so weit vorgezogen, daß der Schalter unten herausging und dieser dann angeschlossen. Nun gab es allerdings, da die Schalterstellung nach dem Ausbau nicht mehr erkennbar war, zwei Möglichkeiten: Fahrwerk ein- oder ausfahren. Der Flugzeugführer schaltete mutig den Hauptschalter ein, nichts passierte, und drei grüne Lampen leuchteten. Daß am Boden ohnehin bei richtig funktionierendem System nichts anderes zu erwarten war, blieb unbeachtet. Beim anschließenden Start kam dann, was kommen mußte. Das Fahrwerk wurde entlastet, der Boden-Luft-Sicherheitsschalter schaltete auf „Luft“, die Räder verschwanden in Rumpf und Tragflächen, und das Flugzeug kam schwer beschädigt auf dem Bauch rutschend zum Stillstand. Der Fahrwerkschalter hatte auf „Einfahren“ gestanden.

Glücklicherweise kamen keine Menschen bei dem Unfall zu Schaden. Die Kosten für die Reparatur dürften jedoch weit jenseits von DM 100 000,- liegen.

Wir möchten an dieser Stelle nicht auf die juristischen Aspekte eingehen. Jeder mag sich selbst überlegen, welche luftrechtlichen Vorschriften hier nicht beachtet wurden und wie möglicherweise die Kaskoversicherung auf einen derartigen Vorgang reagiert. Uns liegt vielmehr daran, derartige unnötige Unfälle zu verhindern. Daher empfehlen wir dringend:

- **Unterlassen Sie eigene Reparaturversuche an Teilen Ihres Flugzeuges, die in irgendeiner Weise die Lufttüchtigkeit beeinflussen. Solche Arbeiten gehören in die Hand von Fachleuten und unterliegen der Nachprüfpflicht durch einen Prüfer für Luftfahrtgerät.**
- **Ziehen Sie im Zweifel Fachleute zu Rate.**

- **Fliegen Sie niemals mit bekannten Mängeln am Luftfahrzeug. Dies kann neben der Gefährdung von Menschen schwerwiegende straf- und zivilrechtliche Konsequenzen haben.**
- **Verschaffen Sie sich genaue Kenntnisse über die Systeme Ihres Flugzeuges. Nur durch umfassendes Wissen sind die Folgen von Fehlfunktionen und Ausfällen zu überblicken.**
- **Entscheiden Sie im Zweifel auf „NO-GO“.**

Herausgeber:

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

e-M: box@bfu-web.de
<http://www.bfu-web.de>
Tel: 0 531 35 48 0
Fax: 0 531 35 48 246

Verteiler:

Bundes- und Länder-
behörden
Ausländische Behörden

Verbände, Zeitschriften,
Beauftragte für
Flugunfalluntersuchung

Hinweise:

Veröffentlichung auch
im Internet
Nachdruck mit Quellen-
angabe erwünscht