

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 59  
Braunschweig, Dezember 1986

## Verborgene Risiken: *Vorschädigungen*

Ein Sommerfluglager in Südeuropa. Geflogen wurde den ganzen Tag über. Bei Tagesbeginn wurden die üblichen Checks vorgenommen, u.a. auch eine Ruderprobe (Betätigung des Steuerknüppels/Festhalten der entsprechenden Ruder). Der Pilot startete zu einem Streckenflug. Nach der 1. Wende ließ die Blauthermik nach und er verlor langsam an Höhe. In 800 m gab es einen lauten Knall. Irgend etwas war in der Steuerung passiert. Der Pilot konnte noch einigermaßen das Segelflugzeug unter Kontrolle halten und schaffte eine Außenlandung, bei der er aber eine Kollision mit einem Zaun nicht vermeiden konnte. Leicht verletzt stellte der Pilot fest, daß ein Höhenruderbeschlag gebrochen war, das linke Höhenruder hing locker nach unten.

Der gesamte Flugverlauf war nicht außergewöhnlich, Überlastungen der Steuerung durch abrupte Manöver oder Böen waren nicht aufgetreten. Es war nur eine Vorschädigung zu vermuten, die zu einem Dauerbruch führte. Der Beschlag des anderen Höhenruders sah übrigens auch vorgeschädigt aus, Lack war abgeplatzt, aber er hatte glücklicherweise noch gehalten.

Vorschäden können immer einmal auftreten, z.B. bei harten Landungen, beim Ein- und Ausräumen (Stoßen gegen ein anderes Segelflugzeug, Hallentor). Häufig merkt es ein Pilot gar nicht, daß die Struktur oder die Steuerung einen Knacks bekommen hat. Sie hält noch viele Flüge, bis wirklich einmal eine stärkere Belastung auftritt, die nicht einmal eine Überlastung zu sein braucht, oder ein kleiner Riß durch an sich kleine Belastung immer weiter fortschreitet, bis der verbleibende Querschnitt nicht mehr ausreicht (Dauerbruch). Der endgültige Bruch kommt dann häufig zu einem Zeitpunkt, zu dem die möglichen Ursachen nicht mehr zurückverfolgt werden können.

Da Vorschädigungen sich zunächst nicht äußern, hilft nur eines: Peinlich genaue Sichtinspektion. Leider sind nicht alle Bereiche im aufgerüstetem Zustand gleich gut einsehbar, auch nicht immer im abgerüsteten. Aber es gibt einen Zustand, bei dem man tiefer in die Innereien blicken kann, nämlich in der Winterpause, wenn das Segelflugzeug zerlegt wird, um es für die nächste Flugsaison wieder fit zu machen.

Nutzen Sie diese Gelegenheit. Achten Sie auch auf Kleinigkeiten, die ungewöhnlich sind. Lassen Sie mehrere Personen unabhängig voneinander die Überprüfung vornehmen. Wir können hier keine vollständige Liste aller kritischen Punkte bringen, möchten aber einige typische Punkte andeuten, mit denen man auch nicht auffällige Schäden entdecken kann:

1. Sind an der Oberfläche von Rumpf, Tragflügel oder Beschlügen Risse im Lack oder ist er abgeplatzt?
2. Sind Risse in Metallteilen oder Schweißnähten zu erkennen?
3. Sind an der Innenseite von GFK-Strukturen weiße Stellen erkennbar?
4. Sind auffällige Weichheiten erkennbar?
5. Sind Unregelmäßigkeiten in der Lichtspiegelung zu erkennen?
6. Klingen Klopfgeräusche an einigen Stellen deutlich anders?
7. Sind Seile, Gestänge, Lager schwergängig?
8. Ertasten Sie mit den Fingerkuppen Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche und an Seilen.