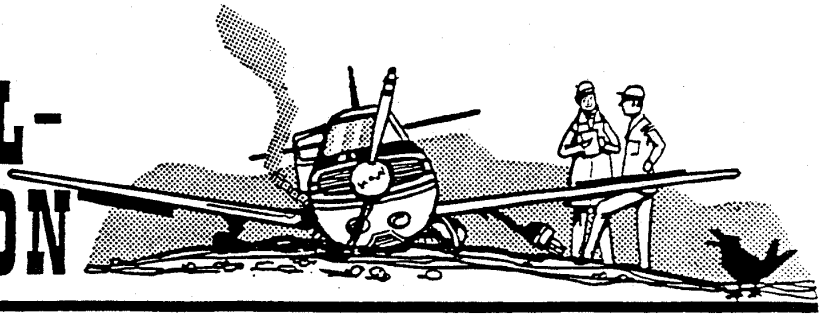


# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 83  
Braunschweig, Oktober 1989

## Ein Fall (nicht nur) für Werkstattleiter

Im Spätsommer dieses Jahres erreichte die FUS folgende Unfallmeldung: « Ein Segelflugzeug vom Muster K8b ist im Windenstart kurz vor dem Abheben nach vorne abgekippt. Das Segelflugzeug ist schwer beschädigt, der Pilot verletzt. Das Segelflugzeug soll nicht mehr steuerbar gewesen sein. »

Der Bereitschaftsdienst der FUS schickte daraufhin einen Beauftragten für Flugunfalluntersuchung zur Unfallstelle.

Dort angekommen, wurde von Zeugen bei ersten informatorischen Befragungen vermutet, daß ein technischer Defekt wohl ausgeschlossen werden kann, da das Segelflugzeug nach dem Aufrüsten schon mehrere Tage eingesetzt worden war und den darauf fliegenden Piloten keine Abnormitäten aufgefallen waren.

Am Unfalltag ist das Segelflugzeug durchgesehen und für flugklar erklärt worden. Man vermutete, daß der Segelflugzeugführer, der noch Flugschüler war, wohl in einer Überreaktion nach dem Abheben zu stark nachdrückte und das Segelflugzeug deswegen hart Bodenberührung erhielt.

Daß dies nicht der Fall war, zeigte sich bei der technischen Untersuchung. Der Beauftragte fand das Segelflugzeug in **unverändertem** Zustand nach dem Unfall vor. Nur dadurch war es möglich, die Ursache für das "Abkippen" zu ermitteln.

Es stellte sich heraus, daß der automatische Zwangsanschluß des Höhenruders nicht mehr in der dafür vorgesehenen Halterung saß. Er war herausgesprungen und blockierte das Höhenruder in Stellung "Drücken".

Es ist durchaus möglich, daß der Zwangsanschluß sich erst beim Anrollen des Segelflugzeuges durch Erschütterungen aus der Halterung löste. Dieses "Lösen" ist jedoch nur möglich, wenn der Zwangsanschluß in seiner Geometrie nicht mehr mit dem zeichnungsgemäßen Zustand übereinstimmt.

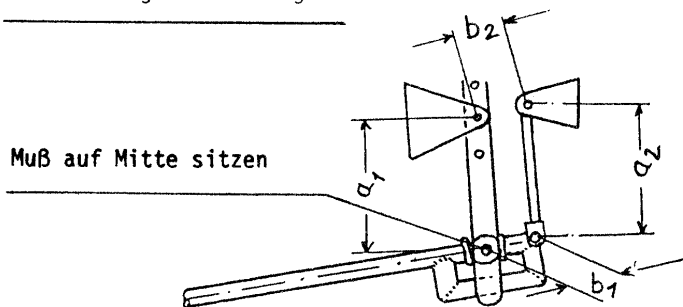
Da diese Art des Zwangsanschlusses bei den Mustern

**Ka2; Ka2b; Ka6; K7; K8 und K8b**

Verwendung findet, empfiehlt die FUS, diese Anschlüsse möglichst bald, spätestens jedoch bei der Winterarbeit, entsprechend der umstehenden Zeichnung zu überprüfen.

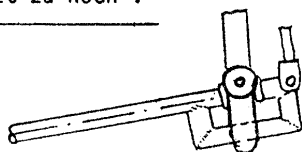
Auf diese Punkte sollten Sie bei der Überprüfung achten

1 . Richtige Ausführung:

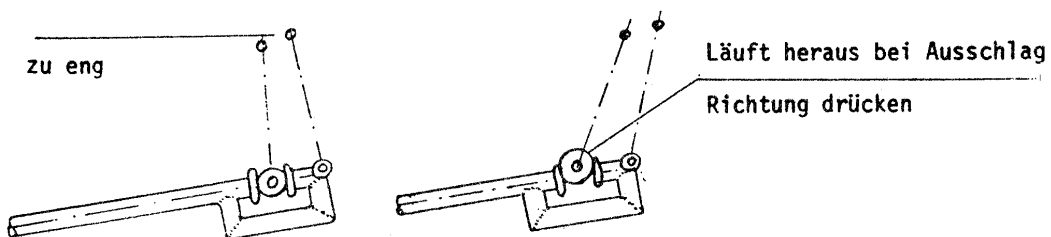


$a_1 = a_2$   
 $b_1 = b_2$   
 $b_2$  darf bis zu 4 mm  
größer als  $b_1$  sein,  
keinesfalls kleiner !

2 . Kugellager sitzt zu hoch :



3 . Parallelogrammführung stimmt nicht :



4 . Der Anschlag der Höhensteuerung muß vorne am Sitz erfolgen. Bei Anschlag hinten kann die Höhenruder-Stoßstange durch die sehr große Handkraft geknickt werden