

Die BRAVO Story - ein etwas anderer Ferienbericht

In die Ferien, die diesmal ins südliche Afrika führten, begleitete mich der dicke Ordner über die Havarie unseres AS02 BRAVO. Unsere Fliegerkameraden in Lommis möchten wir über die Odyssee unseres HB-HEG informieren. Seit über einem Jahr steht der hintere Abstellplatz zwischen Kuerzi- Avionics und Werkstatt leer. Der HEG ist seit September 2009 gegroundet. Am 26. Mai 2009 zog ein gewaltiger Hagelzug über Lommis und beschädigte die im Freien parkierten Flugzeuge, so auch unsern Bravo. Viele kleine Dellen und einige grössere überzogen vor allem den linken Flügel und das Höhenleitwerk. Ein grosses Loch im Randbogen am Höhenleitwerk bedeckte ich mit Selbstklebefolie. Versicherungsanmeldung, Schadenaufnahme durch die AXA Winterthur und die Bestätigung der Versicherungspflicht erfolgten zügig.



Die paar Dellen taten unserer Flugfreude keinen Abbruch! Aufgrund von Informationen aus Lommiser Fliegerkreisen flogen wir anfangs Juni nach Offenburg in Deutschland zur Firma Konprecht Flugzeuglackierwerk. Herr Konprecht begutachtete den Bravo und sandte uns umgehend einen fairen Kostenvoranschlag, den wir der AXA weiterleiteten. Da die Altenrhein Aviation jeweils die Maintenance unseres Bravos ausführte und gleichzeitig ein AD (Lufttüchtigkeitsanweisung vom BAZL), die Ansaugleitungen in den beiden Tanks betreffend, vorlag baten wir sie, ebenfalls einen Kostenvoranschlag für die Reparatur zu erstellen. Die Überprüfung der Ansaugstutzen musste bis Mitte September 2009 erfolgen, eine Anweisung aufgrund des Unfalls eines Bravos im Frühjahr 2009 in Altenrhein. Die offerierten Reparaturkosten überstiegen aber die Versicherungssumme, welche einem sehr guten Verkehrswert entsprach. Für uns bedeutete das Totalschaden!

Diese paar Dellen sollen bedeuten, dass wir den HEG auf einen Kinderspielplatz stellen müssen? Die hohen Kosten von Altenrhein Aviation ergaben sich deshalb, weil ein ganzes Flügelpanel ersetzt werden sollte. Neben unserem Bravo haben auch noch weitere Bravos die SIAI - Marchetti Flügel, eine geklebte Sandwichbauweise. Vermutete Ablösungen der Klebeverbindung bei einer tieferen Delle führte zum Ersatzentscheid. AXA Winterthur akzeptierte den Reparaturvorschlag nicht und versprach weitere Abklärungen, die aber vorläufig ausblieben. Unterdessen flogen wir den Bravo wie bisher. Im Flugverhalten war nicht die geringste Änderung zu spüren. Die Lackierarbeiten bei Konprecht oder AA konnten ja bis in die Winterzeit aufgeschoben werden.

Hakusembe River Lodge, Rundu, Namibia. 6.10.2010. Bei angenehmen 32° sitze ich am Sundowner Point und schreibe an diesem Bericht. Beine hochgelagert, Kugelschreiber in der rechten Hand und ein kühles Bier in der Linken. Sensationeller Ausblick auf den Okavango Fluss, dessen Konturen sich langsam in der Dämmerung auflösten. Auf der andern Flusseite ist bereits Angola.



Nach unserem mehrtägigen FlyAway nach Deutschland stand anfangs September die Jahreskontrolle und das AD des Ansaugstutzens auf dem Programm. (Kontrolle auf Beschädigungen der Avgas-Ansaugstutzen beider Tanks) Wir vereinbarten mit Altenrhein Aviation, die Jahreskontrolle des HEG bis zum Stichtag, 26. September 2009 durchzuführen. Nach dem o.k. von Altenrhein Aviation, die Jahreskontrolle und das AD durchzuführen, überflogen wir den HEG am 04. September 2009 nach Altenrhein. In der folgenden Woche kam dann die ernüchternde Mitteilung aus

Altenrhein, dass der für die Lufttüchtigkeit zuständige Production Manager seine Unterschrift für die Airworthynes des HEG nicht erteilt. Der Bravo war gegroundet! Gemäss schriftlichem Bericht stellte er Folgendes fest: **“Die Beschädigungen der Beplankungen (die Beplankungen dieses Flügels sind geklebte Panele, da es sich um eine Wabenkonstruktion handelt) sind so gross, dass Delaminationen resp. Ablösungen von der Wabenkonstruktion stattgefunden haben.“** An der Begutachtung waren fünf Personen beteiligt: Der technische Leiter AAL, der Hangar Manager ARC, der technische Leiter FFA Bravo AG, der Quality Manager AAL und der Supervisor AAL. Wenn so eine Hiobsbotschaft von fünf Gutachtern unterzeichnet wird, muss sie wohl stimmen. Die werden doch nicht eine so gravierende Beschädigung nur so nach Gutdünken bestätigen? Gehört unser Bravo tatsächlich schon ins Fliegermuseum? Denn die Kosten des Panel-Austausches überstiegen die Versicherungssumme. Schweren Herzens beantragten wir am 21. September 2009 unter Beilegung der verschiedenen Schreiben den Totalschaden des HEG. Mit freundlichen Grüssen. Eingeschrieben.

Ndhovu Safari Lodge im Caprivi - Streifen , Namibia. Eine komfortable Übernachtung im Zelt mit outside Dusche und WC. Den nahe gelegenen Park und die Popa Falls erkunden wir in eigener Regie. Allerdings müssen wir zuerst unterschreiben, dass die Parkverwaltung jegliche Haftung ablehnt, falls wir von Krokodilen oder Nilpferden attackiert oder gefressen werden.



Am 10. Oktober 2009 meldete sich AXA Winterthur und teilte uns mit, dass sie den Totalschaden nicht akzeptieren: „ Der Schadenfall HB-HEG ist für uns noch nicht als

Totalschaden abgeschlossen. Wir arbeiten daran, die fehlende Bereitschaft von Wartungsunternehmungen zur Lösungssuche durch beigezogene Fachkräfte zu kompensieren. Damit von uns ein Flugzeug mit einem so kleinen Schaden als Totalschaden abgeschrieben werden kann, müssen schon detailliertere und profundere Begründungen vorliegen.“ Mit der Ablehnung des Totalschadens hat nun also die AXA die Federführung im Schadenfall HB-HEG übernommen. Wir waren also gespannt, was die AXA unternehmen würde, und wieder etwas zuversichtlicher, dass wir unseren problemlosen und zuverlässigen Bravo spätestens auf Saisonbeginn 2010 wieder fliegen können. Erst jetzt erfolgte eine genauere Abklärung, ob überhaupt Strukturschäden aufgetreten sind. Die Firma Fiber-Seal in Kreuzlingen verfasste einen Prüfbericht über den Hagelschaden für die Firma FFA Bravo AG in Altenrhein. Er lag der AXA am 20.11.2009 vor und sagte Folgendes aus: An den tiefsten Einschlägen wurde ein Harmonic Coin Tab Test durchgeführt, der kein Debonding der Sandwichbauweise ergab. Ein weiterer Test wurde empfohlen, um völlig auszuschliessen, dass eine Ablösung der Klebeschicht vorkommen könnte. Ein Ersetzen der Flügelpanelen sei unwirtschaftlich und auch technisch bedenklich. Um allfälligen Unsicherheiten zu begegnen und den immensen Engineering Aufwand zu reduzieren, könnte das Flugzeug von der Aerobatic Kategorie (6g) in die Utility Kategorie (3.5g) zurückgestuft werden. (eine Kopie dieses Prüfberichtes Nr. 090801 haben wir erst im Juni 2010 erhalten). Erst zwei Monate nach dem Vorliegen des Berichtes, am 15.01.2010, informierte uns die AXA Winterthur: “Endlich haben wir konkretere Angaben erhalten, welche es erlauben, einen groben Zeitplan über die Instandstellung ihres Flugzeuges abzugeben... Man kann davon ausgehen, dass in ca. einer Woche eine Offerte von Altenrhein Aviation über die Reparatur vorliegt. Sobald die Offerte von uns akzeptiert ist, kann mit der Reparatur unverzüglich begonnen werden... Zeitgleich wird beim BAZL die Bewilligung eingeholt. Aufgrund von geführten Vorgesprächen des verantwortlichen Engineers mit den Behörden darf davon ausgegangen werden, dass es sich bei der einzuholenden Bewilligung um eine formale Angelegenheit handelt“. Wir bedankten uns für den Lichtblick, wünschten dass wir sofort informiert werden, wenn das Flugzeug wieder lufttüchtig ist um die Lackierungsarbeiten in Angriff zu nehmen und baten um einen Besprechungstermin.

Mazambala River Lodge, Kongola, Namibia. Idyllisch auf einer Insel im Kwando-Fluss gelegen, der später in den Sambesi mündet. Die Überfahrt im Motorboot dauert

10 Min. Erkundungsfahrten auf dem stark mäandrierenden Fluss. Besuch des Lizauli Dorfes, das einen guten Einblick in die Lebensweise der dort ansässigen Bevölkerung gibt.



Zwei Wochen später, am 28. Januar 2010 traf das Mail von AXA ein. „Von unserer Seite ist die von Altenrhein Aviation erstellte Offerte akzeptiert. Falls sie ebenfalls einverstanden sind, können sie von uns aus der AA den Auftrag erteilen.“ Am 11. Februar 2010 empfing uns der zuständige Sachbearbeiter in Winterthur zur Besprechung der vorgeschlagenen Reparatur mit der Zurückstufung in die Utility Category und zur Klärung der finanziellen Verpflichtungen. Der Sachbearbeiter bestätigte uns, dass der Ingenieur die Lufttüchtigkeit erteilt. Wir waren mit der Zurückstufung natürlich einverstanden, sahen wir doch die Möglichkeit, in nützlicher Frist wieder flügge zu sein. Durch die Zurückstufung und weil wir unterdessen doch grosse Einbussen erlitten, kam uns die AXA finanziell fair entgegen. Voller Zuversicht verliessen wir das Hauptquartier der AXA. Wir bestätigten den Auftrag an Altenrhein Aviation: Spenglerarbeiten am HEG gemäss Absprache mit dem Ingenieur und Ersatz des Stabulo-Randbogens. Damit wäre der Bravo wieder lufttüchtig. Eine Frage stellte sich noch: Wer führt die Lackierungsarbeiten aus? AXA vereinbarte mit uns einen Pauschalbetrag für die Lackierungsarbeiten. Sollten wir die 2-Tage Bring-und Hol Übung nach Offenburg auf uns nehmen? Oder soll die Altenrhein Aviation im gleichen Arbeitsgang auch gerade die Lackierungsarbeiten ausführen, obwohl die Offerte einiges teurer war als der Kostenvoranschlag von Konprecht? Einen weiteren Unterschied gab es noch: Konprecht laugt die alte Farbe ab, Altenrhein Aviation schleift sie ab. Könnte die Lauge möglicherweise die Klebeverbindung unserer Sandwich-Flügel angreifen? Eigentlich bezahlen wir die Versicherungsprämien in der

Schweiz also soll auch die Arbeit in der Schweiz bleiben. Und so entschieden wir uns, alle Arbeiten von Altenrhein Aviation ausführen zu lassen. Am 10. März 2010 besprachen wir das Vorgehen mit den verantwortlichen Personen in Altenrhein und der gesamte Reparaturauftrag wurde erteilt. In wenigen Wochen werden wir unseren neu lackierten Bravo wieder in der Luft haben.

Zambesi Sun Hotel, Livingstone, Sambia. Ein super Resort, nahe an den eindrücklichen Victoria Wasserfällen gelegen. Sie erstrecken sich über eine Länge von 1700 Meter, auf denen die Wassermassen 100m senkrecht in die Tiefe stürzen. Der Sambesi-Fluss hat sich hier in einer geologisch speziellen Region, einer ehemaligen Vulkanlandschaft mit hartem Basalt in die breiten Risse des erstarrten Lavastromes eingefressen. Abends genossen wir ein perfektes Dinner mit gegrilltem Krokodil (schmeckt wie eine Mischung aus Fisch und Poulet) und südafrikanischem Shiraz, serviert mit Raumtemperatur: 36°C! Wir verbrannten uns fast den Gaumen und bestellten sofort Eiswürfel, die wir hemmungslos ins Weinglas kippten: Shiraz on the Rocks! Eigentlich überblickt man die ganze Pracht der Victoria Falls nur aus der Luft. Auf dem Flugplatz von Livingstone werden Rundflüge mit motorisierten Delta-Gleitern angeboten. Eine luftige aber spektakuläre Angelegenheit, die wir natürlich nicht ausliessen!



A propos Fliegen. Ende März war der Bravo noch immer nicht bereit. Langsam aber sicher mussten wir uns um unsere Flugstunden kümmern, zumal bei mir die Revalidation anstand. Termin 26. Juni 2010. Das sollte ja wirklich noch reichen – oder müssen wir uns umschulen lassen? Ende April 2010 immer noch kein o.k. für

unseren Bravo von Altenrhein Aviation, obwohl er repariert und lackiert in neuem Glanz erstrahlt. Offenbar erteilte das BAZL unter Berufung auf die EASA (European Aviation Safety Agency) die Lufttüchtigkeit noch nicht. Ist ein Flugzeug mehr als drei Monate gegroundet, steigt der Papieraufwand zur Wiederezulassung scheinbar ins Unermessliche! Die EASA akzeptierte die vorgeschlagene Reparatur nicht und braucht einen Beweis für den Minor Repair. Trotz grossem Mehraufwand veranlasste die AXA Winterthur darauf hin eine Engineering Order für Minor Repair über den Hagelschaden und beauftragte dazu die FFA Bravo AG. Dieser Bericht lag am 31. Mai 2010 vor und umfasste 15 Seiten. Fazit: **Die endoskopische Überprüfung ergab, dass keine Risse in der Beplankung sind und dass keine Klebeschichtablösung aufgetreten ist! "Durch den Hagelschlag sind keine Einschränkungen betreffend des Biegemomentes und der Torsion angezeigt."** Jetzt haben wir es schwarz auf weiss, dass unserem Bravo durch den Hagelschlag – ausser oberflächlichen Dellen – gar nichts passiert ist! Die Beurteilung der fünf Experten vom 19. September 2009 sehen wir um plötzlich in einem ganz andern Lichte...

Chobe Game Lodge, Kasane, Botswana. Die sehr luxuriöse Lodge liegt direkt am Chobe River, der sich bei Kasane mit dem Sambesi vereinigt. Beide Flüsse entspringen im Hochland von Angola und führen jahreszeitlich unterschiedlich viel Wasser. Hunderte von Elefanten, Büffeln, Kudus und Impalas stillen ihren Durst am Fluss, in dem auch einige Hippos und Krokodile ihr Leben verbringen.



Die eindeutige Engineering Order wird wohl jedem EASA-Beamten in Köln einleuchten. Weit gefehlt: Sie möchten das Original-Reparaturhandbuch der Firma SIAI- Marchetti, die den Sandwich-Flügel baute. Nur: die Firma SIAI-Marchetti gibt es schon lange nicht mehr und ein Hagelschlag-Reparatur Handbuch hat es

wahrscheinlich gar nie gegeben! Was zählt schon eine Expertise, wenn der EASA Beamte auf seinem Formular unter „Original-Reparatur Handbuch“ kein Häkchen setzen kann? Dass der Ingenieur über die Wertschätzung seiner Expertise nicht gerade erbaut war und mit Kraftausdrücken seinem Ärger Luft machte, ist mehr als verständlich! Doch jetzt wie weiter? Der HEG steht repariert und schön lackiert im Hangar Nr.4 in Altenrhein... Die Zeit läuft mir langsam davon. Ein Gesuch beim BAZL, mir die Frist für die Revalidierung bis Ende Juli zu verlängern, wurde wie folgt beantwortet: „Wir können ihnen die Frist nur 4 Tage bis zum 30. Juni 2010 verlängern. Kosten Fr. 50.- Mit freundlichen Grüßen. Beilage: Einzahlungsschein Fr. 50.-. Dank dem Entgegenkommen der Fluglehrerin im Birrfeld konnte ich die Revalidierung sogar auf einem Bravo noch fristgerecht absolvieren. Wir wollten nun endlich wissen, wie es weitergehen soll und baten um einen Besprechungstermin mit den Verantwortlichen der Altenrhein Aviation. Am 7. Juli 2010 trafen wir uns mit dem Chef der Altenrhein Aviation, dem Ingenieur und weiteren Mitarbeitern in Altenrhein. Zusammenfassend ergaben sich folgende Feststellungen: Im Jahre 2006 wurden alle Flugzeuge EASA-Flugzeuge, auch alte oder orphan-(Waisen) Flugzeuge wie die Bravos. Über diesen Schritt wurden wir vom BAZL nie informiert, vor allem auch nicht über die Konsequenzen. Bis drei Monate nach der Jahreskontrolle (also bis zum 26. Dezember 2009) kann ein gegroundetes Flugzeug problemlos released werden – was leider unterblieb. Da Altenrhein Aviation kein DOA-Betrieb für den Bravo ist, konnte sie später den HEG auch nicht mehr freigeben! Die EASA stellt sich auf den Standpunkt, es hätte Strukturschäden gegeben (ist nachweislich nicht der Fall) was eine „Major Repair“ gemäss nicht vorhandenem Repair – Manuel bedingen würde. Kosten: 4-facher Flugzeugwert! Das BAZL „zuckt mit den Schultern...“ Es bleiben uns zwei Möglichkeiten. Die EASA und das BAZL erteilen uns eine provisorische Bewilligung, was ich aber bei der erlebten Formalitis in Köln für unwahrscheinlich halte. Die FFA Bravo AG erlangt die Zertifizierung als DOA-Betrieb für den Bravo – aber wann? Ich lasse mir die Ferien nicht verderben!

Savuti Safari Lodge, Botswana. Der Savuti – Channel führt erstmals seit 28 Jahren wieder Wasser. Das lassen sich sehr viele Wildtiere nicht entgehen. Ein spezieller Ort, mitten in der Savanne, hunderte von Kilometern von jeglicher Zivilisation entfernt. Erreichbar nur auf dem Luftweg oder mit starken Geländewagen. Ohne uns gross Gedanken zu machen fahren wir mit unserem 4x4 Mietwagen los. Von Kasane zur Savuti-Lodge und weiter nach Maun. „Strassenbulletins“ von den Rangern: “The

road is good, no problem, it will take you six hours!" Stundenlang krochen wir über tief eingeschnittene Sandpisten und sehr holprige Kalkböden. Anschieben aus Sandlöchern inbegriffen. Aussentemperatur 40°C. Das „Strassen-GAFOR“ müsste lauten: marginal! Erstaunlich, dass nach einem solchen Tag auch ein laues Bier sehr gut schmeckt!



1. September 2010: Der Bravo steht unverändert im Hangar 4. Alle drei Wochen erfolgt ein Standlauf des Motors. Am 8. Sept. 2010 erhalten wir ein mail von Altenrhein Aviation: Es gibt einen Lichtblick. Die Nachfolgefirma des Flügelherstellers SIAI - Marchetti wird der FFA ein Repair Manual zustellen, welches als Referenz für den HB-HEG Flügel verwendet werden könnte...



1. Oktober 2010: no News aus Altenrhein...

13. Oktober 2010: Endlich einmal ein Lichtblick aus Altenrhein: Die EASA hat die Engineering Order für Minor Repair vom 31. Mai 2010 akzeptiert. Die entsprechenden Dokumente sind eingetroffen. Altenrhein Aviation klärt ab, ob sie oder das BAZL den HB-HEG abnehmen können. Am 20. Oktober 2010, am letzten Tag unserer Ferien in Namibia, steht fest, dass das BAZL den Bravo abnimmt. Altenrhein Aviation möchte mit uns noch ein paar Kleinigkeiten besprechen. Diesmal fahren wir gerne nach Altenrhein. Die Hoffnung stirbt zuletzt!

Rolf Hess