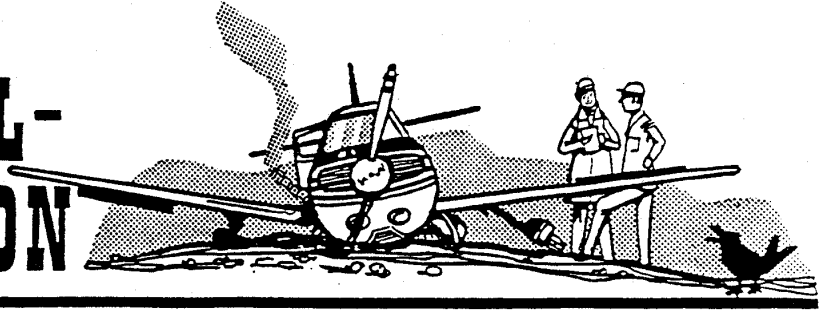


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 100
Braunschweig, März 1991

Kraftstoffmanagement - Ist das denn wirklich so schwer?

Die traurige Bilanz des vergangenen Jahres 1990 und des ersten Quartals 1991 zwingt uns, dieses Thema, das schon zweimal in Flugunfallinformationen behandelt wurde, nochmals aufzugreifen.

Viele, teilweise schwere Unfälle im Jahre 1990 sind darauf zurückzuführen, daß entweder der an Bord befindliche Kraftstoff aufgebraucht war, oder daß durch falsche Bedienung der Kraftstoffanlage das Triebwerk im entscheidenden Moment den Dienst quittierte.

Hier nur einige Beispiele:

- Zwei Flugzeugführer starten mit einer Einmot der gehobenen Klasse zu einem kurzen Einweisungsflug. Nach ca. 20 Minuten bleibt das Triebwerk aufgrund von Kraftstoffmangel stehen. Bei der anschließenden Außenlandung kollidiert das Flugzeug mit einer Straßenböschung und gerät in Brand. Zwei Menschen sterben.
- Ein Flugzeug des gleichen Typs befindet sich mit zwei Personen besetzt auf einem längeren Überlandflug. Nach ca. 30 Minuten ist der geschaltete Tank leer, das Triebwerk fällt aus. Es gelingt der Besatzung durch falsche Verfahren nicht, den Einspritzmotor neu zu starten. Die Außenlandung endet mit Totalschaden. Beide Insassen werden lebensgefährlich verletzt.
- Eine leichte Zweisitzer befindet sich im Landeanflug auf einen Verkehrslandeplatz. Im Endanflug fallen die Triebwerke aus, weil dem Piloten entgangen ist, daß die Tankwahlschalter auf die Haupttanks geschaltet sind, während die umschaltbare Anzeigeeinheit für den Kraftstoffvorrat die Restmenge in den Außentanks anzeigt, welche etwa halbvoll sind. Die Haupttanks sind leer! Das Flugzeug gerät in den überzogenen Flugzustand und kippt ab. 3 Personen werden tot aus dem Wrack geborgen. Ein vierter Insasse verstirbt wenig später.
- Ein 4-sitziger Tiefdecker startet zu einem kurzen Überlandflug. An Bord befinden sich 3 Personen. Kurz vor Erreichen des Zielplatzes ist der geschaltete Kraftstoffbehälter leer. Der Wiederstart des Triebwerks wird offensichtlich gar nicht versucht. Bei der anschließenden Außenlandung unterschreitet das Luftfahrzeug die Mindestgeschwindigkeit und kippt ab. Der Unfall kostet allen drei Insassen das Leben.

Wohlgemerkt, alle hier beschriebenen Unfälle ereigneten sich innerhalb der letzten 12 Monate auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik. Die Aufzählung ließe sich beliebig fortsetzen und durch Unfallgeschehen jeglicher Art, von der Außenlandung mit "nur" leicht beschädigtem Fluggerät bis zum Totalschaden mit Toten oder Schwerverletzten, belegen.

Darum raten wir dringend, die folgenden Punkte sorgfältig zu beherzigen:

1. Führen Sie eine Kraftstoffverbrauchsrechnung vor dem Flug durch

Die vielfach verwendeten "Daumenwerte" sind oft zu niedrig angesetzt. Nur eine sorgfältige Berechnung anhand des Flughandbuches schafft Sicherheit. Dabei ist zu beachten, daß die Werte aus dem Flughandbuch nur unter Idealbedingungen (neuwertiges Triebwerk, optimale Bedienung) Gültigkeit haben. Daher sind entsprechende Zuschläge zu berücksichtigen. Die Rechnung der IFR-Flieger (Kraftstoff bis zum Ziel + 10 % Streckenzuschlag + Kraftstoff zum Ausweichplatz + 45 Min. Reserve für Warteschleifen) ist für den VFR-Betrieb zwar nicht zwingend vorgeschrieben, stellt aber sicherlich auch dafür eine sinnvolle Rechenbasis dar.

2. Kontrollieren Sie den Kraftstoffvorrat vor dem Start

Daß Kraftstoffanzeigen oftmals falsche Werte liefern, ist hinlänglich bekannt. Eine sorgfältige Sichtkontrolle ist unverzichtbar! Wenn dies nicht möglich ist, ist nachzutanken, um Klarheit über die verfügbare Benzinmenge zu haben. Das Tanken ist zu überwachen, um sicherzustellen, daß ausreichend getankt wird. Wenn vollgetankt wird, ist darauf zu achten, daß nicht schon beim ersten Abstellen der Zapfpistole abgebrochen wird. Bei manchen Mustern können dadurch noch bis zu 50 Liter je Seite fehlen.

3. Machen Sie sich mit der Funktion der Kraftstoffanlage des jeweiligen Musters vertraut

Falsche Bedienung der Tankschaltung, der eventuell vorhandenen Umschaltung der Kraftstoffanzeigen, der elektrischen Zusatzpumpe, Transferpumpen, etc., stellt erhebliche Gefahrenpotentiale dar. Die korrekte Bedienung ist im Flughandbuch des jeweiligen Types beschrieben. Das sorgfältige Studium der entsprechenden Kapitel schützt vor unliebsamen Überraschungen.

4. Kontrollieren Sie den Verbrauch während des Fluges

Es gibt viele Gründe, die dazu führen, daß ein Flug länger dauert als geplant oder anders verläuft. Eine fortwährende Kontrolle der Kraftstoffanzeigen und der Flugdauer im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch zeigt, wann der Entschluß zur Ausweichlandung zwecks Nachtanken zu fassen ist.

Jeder Flug birgt gewisse Unwägbarkeiten und Risiken, sei es durch unvorhergesehene Wetterentwicklung, technische Probleme oder Schwierigkeiten anderer Art.

Das Bestreben jedes verantwortungsbewußten Piloten sollte sein, die Unsicherheiten vor dem Flug auf ein Minimum zu reduzieren. Darum überprüfen Sie Ihr Verhalten und Ihren Wissensstand anhand dieser elementaren Punkte und benutzen Sie die Checklisten. Denn eines ist sicher: Keiner der Piloten, die an den oben beschriebenen Unfällen beteiligt waren, wäre auch nur im Traum darauf gekommen, daß ihm so etwas passieren kann.