

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 49  
Braunschweig, Februar 1986

## Noch drei Tropfen bis zur Landung

Als bei der Untersuchung des Flugunfalles, eine Meile vor dem Flughafen, die noch vorhandene Treibstoffmenge in den Tanks des Unfallflugzeuges gemessen wurde, tropften links noch ca. 10 cm<sup>3</sup> heraus, rechts noch drei Tropfen. Das war keine Überraschung, denn der Pilot hatte bereits ca. 50 Meilen vor dem Platz um kürzestmöglichen Anflug gebeten, wohl ahnend, daß es knapp werden würde.

2 Tage vor dem Unfall wurde das Flugzeug zum letzten Mal getankt. Dann wurden mehrere Flüge innerhalb der Bundesrepublik durchgeführt, der fünfte und letzte Flug sollte nach Instrumenten zu einem größeren Verkehrsflughafen führen. Ob für die Flüge insgesamt eine Kraftstoffberechnung durchgeführt wurde, ist nicht bekannt und auch nicht maßgebend. Zum letzten Flug jedenfalls konnte keine Kraftstoffverbrauchsrechnung vorgelegt werden. Dabei hätte eine Flugvorbereitung gezeigt, daß bei den vorangegangenen 4 Flügen bereits dreiviertel der Treibstoffmenge benötigt wurden. Der Pilot wiegt sich jedoch im sicheren Bereich, denn die Tankanzeigen zeigten, wie er angab, beide halbvolle Tanks. Schein und Wirklichkeit. Es ist bekannt, daß Tankanzeigen nicht nur bei Kraftfahrzeugen ungenau und ungleichmäßig anzeigen. Die nachträgliche rechnerische Überprüfung der erforderlichen Treibstoffmenge ergab, daß es gerade noch knapp gereicht hätte, von Kraftstoffreserven für den Anflug eines Ausweichflughafens bzw. der 30 Minuten Flugzeitreserve ganz zu schweigen. Gute Piloten wissen, daß der Kraftstoffverbrauch vielen Einflüssen unterliegt, z.B.:

- Flughöhe und entsprechende Gemischregelung  
(falsches Leanen kann wesentlich höheren Verbrauch bringen)
- Einfluß von Wind und Wetter auf den Flug überhaupt  
(längere Flugzeit als berechnet)
- notwendige Reserve zum Erreichen eines Ausweichflugplatzes
- Unterbrechungen des Kraftstoffdurchflusses bei fast leeren Tanks durch
- Alterung des Triebwerkes  
(andere Verbrauchswerte als im Flughandbuch angegeben)

Der Pilot war ein Profi, CPL mit knapp 2 000 Std. innerhalb von 5 Jahren. Selbst wenn man soviel Erfahrung hat, sollte man die Grundregeln der Flugsicherheit nicht vergessen. Profihaft allerdings war die Notlandung. Als ihm klar war, daß der Flughafen nicht mehr zu erreichen war, wurde rechtzeitig eine Außenlandung geplant. Der Pilot setzte das Flugzeug mit eingefahrenem Fahrwerk auf einen gefrorenen Acker auf. Beide Insassen blieben unverletzt. Trotzdem - dieser Unfall wäre bei einer guten Flugvorbereitung zu vermeiden gewesen.

- **Tankanzeigen sind ungenau und können eine Kraftstoffverbrauchsrechnung nicht ersetzen.**
- **Planen Sie immer eine ausreichende Kraftstoffmenge ein (mindestens für 30 Minuten Flugzeit bei max. Kraftstoffverbrauch)**
- **Übernehmen Sie nie kritiklos die "märchenhaften" Verbrauchsangaben von anderen Piloten, auch nicht deren "spezielle Leantechnik"**
- **Beachten Sie die Hinweise im Flughandbuch, und besser noch, erfliegen Sie sich nach Möglichkeit die exakten Verbrauchswerte mit Ihrem Flugzeug.**