

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 29

Braunschweig, Juni 1984

Wasser im Kraftstoff

Das einmotorige Reiseflugzeug wurde nach einer Jahresnachprüfung zu seinem Standort überführt. Ein Pilot wollte gleich anschließend den Werkspiloten zurückbringen. Gleich nach dem Anlassen wurde auf den linken Flächentank geschaltet, da der rechte nur noch $\frac{1}{4}$ gefüllt war, der linke zu $\frac{3}{4}$. Das Flugzeug rollte zur Startbahn, es wurde vorschriftsmäßig der Motorenbremslauf durchgeführt. Alles sah normal aus, das Flugzeug startete. In 60 ft Höhe setzte abrupt der Motor aus. Geistesgegenwärtig wurde sofort auf den linken Tank zurückgeschaltet (die elektrische Zusatzpumpe lief noch), der Motor sprang an, lief einige Sekunden und setzte dann erneut aus. Eine Notlandung war unausweichlich. Um nicht voraus in einen Hochwald zu geraten, wurde in einer leichten Linkskurve eine Wiese angefliegen, Bäume und Freileitung konnten noch knapp übersprungen werden, dann schlug das Flugzeug mit etwa 30° Querneigung auf der Wiese auf. Der Pilot wurde leicht verletzt, der Werkspilot jedoch schwer. Das Flugzeug war schwer beschädigt.

Der Ausfall des Motors erschien zunächst rätselhaft. Das Flugzeug kam gerade aus der Nachprüfung, hatte eben noch geflogen, die Checks waren durchgeführt worden und Bedienungsfehler durch die Piloten, beide sehr erfahren, schienen unwahrscheinlich. Was konnte den Motorausfall verursacht haben?

Der Motor und die zugehörigen Komponenten wie Kraftstoffpumpe, Magnete, Einspritzregelaggregat usw. wurden näher untersucht. Alles war in Ordnung bis auf die Tatsache, daß im Kraftstoffregler Wasser festgestellt wurde. Das Wasser konnte nur mit dem Kraftstoff in den Regler gelangt sein. Im geschilderten Fall befand sich offensichtlich noch Wasser in dem linken, fast vollen Tank, obwohl, wie der Pilot aussagte, vor dem Start entwässert wurde.

Der Entwässerung des Kraftstoffsystems einschließlich der Tanks vor dem Start kommt eine große Bedeutung zu. Leider wird sie häufig nur als Vorflugritual zelebriert, ohne daß die Kontrolle bewußt durchgeführt wird. Unwissentlich oder versehentlich falsches oder sogar nachlässiges Verhalten rächt sich, und dazu noch häufig in den Minuten, die mit die kritischsten sind: Im Start.

Es sollte aber gar nicht erst Wasser in den Kraftstoff gelangen. Kondenswasser durch hohe Luftfeuchtigkeit ist zwar am bekanntesten, verursacht aber nur wenig Wasser. Wenn der Tank ganz mit Kraftstoff gefüllt ist, dann kann sich auch kein Kondenswasser bilden. Viel eher bewässern Sie Ihren Kraftstoff, wenn Sie an nachlässig geführten Tankanlagen tanken, bei denen das Wasser bereits im Erdtank ist oder der Wasserabscheider defekt wurde. Doch auch bei sauberen Tankanlagen kommt leicht Wasser in die Flugzeugtanks, wenn es regnet. Ein Regenschirm als Schutz sieht vielleicht lächerlich aus, hilft aber. Manche Flugzeuge haben einen strömungsgünstig in der Kontur liegenden Tankverschluß, um den sich Wasser sammeln und in den Tank eindringen kann. Achten Sie zumindest auf gute Tankverschlußdichtungen.

Aus einer kleinen Ursache kann eine große, manchmal sogar eine tödliche Wirkung entstehen. Hier waren es nur einige Gramm Wasser, die in einer kritischen Flugphase zum Motorausfall führten.