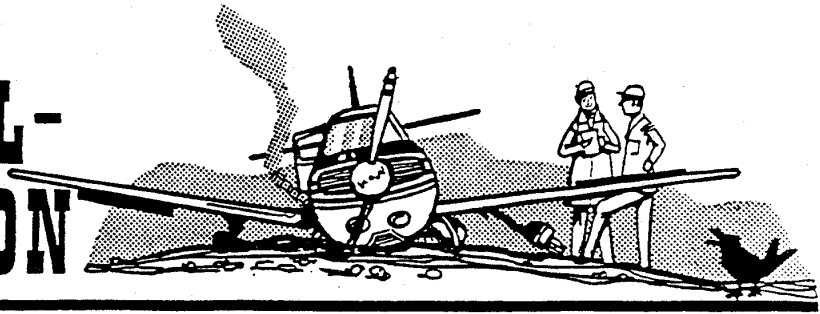


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 96

Braunschweig, September 1991

Wasser im Kraftstoff - das Aus für jeden Flugmotor

Ein schwerer Flugunfall mit tödlichem Ausgang, der sich im Juli dieses Jahres ereignete, ist für uns der Anlaß, dieses Thema nochmals aufzugreifen.

Ein Flugzeugführer startete mit seinem Luftfahrzeug nach der Teilnahme an einem Flugtag zum Heimflug. Unmittelbar vor dem Start wurde das Flugzeug aus einer behelfsmäßigen Tankanlage mit Kraftstoffässern und Handpumpe betankt.

Im Anfangssteigflug, kurz nach dem Start, fiel das Triebwerk aus. Bei dem Versuch, mit einer Umkehrkurve zum Flugplatz zurückzukehren, geriet der Doppeldecker in einen überzogenen Flugzustand, kippte ab und schlug aus einer Höhe von ca. 50 m auf. Für den Piloten kam jede Hilfe zu spät.

Im Rahmen der Unfalluntersuchung konnte ermittelt werden, daß das komplette Kraftstoffsystem des Flugzeuges von der mechanischen Primerpumpe bis zu den Einspritzdüsen so gut wie keinen Kraftstoff, sondern ausschließlich Wasser enthielt. In dem nach dem Unfall sichergestellten Benzinfaß, aus dem der Doppeldecker betankt wurde, fanden sich ebenfalls erhebliche Mengen Wasser. Die Zapfanlage, bestehend aus einer einfachen Handpumpe, verfügte über keinerlei Filter oder Wasserabscheidevorrichtungen. Auf entsprechende Vorsichtsmaßnahmen, wie z. B. Tanken durch einen speziellen Wasserabscheidetrichter, wurde ebenfalls verzichtet.

Zur Verhinderung ähnlicher Unfälle empfehlen wir dringend:

1. Lassen Sie beim Betanken von Luftfahrzeugen aller Art äußerste Vorsicht walten, speziell, wenn der Kraftstoff nicht aus einer vorschriftsmäßigen Flugplatztankstelle, sondern aus behelfsmäßigen Tankanlagen kommt. Es ist hierbei dringend erforderlich, geeignete Maßnahmen zu treffen, die ein Verschmutzen des Kraftstoffes mit Wasser oder anderen Fremtteilen verhindern. Als Beispiel seien hier nur die auf dem Markt angebotenen speziellen Wasserabscheidefilter genannt, die als Trichter in den Kraftstoffeinfüllstutzen gesteckt werden und Verschmutzungen jeglicher Art sicher verhindern. Das seit langem bekannte Tanken durch ein Rehleder ist meist sehr zeitaufwendig und nur dann zu empfehlen, wenn dieses absolut sauber und neuwertig ist. Auf keinen Fall darf das Leder nach mehrmaliger Benutzung im Trichter gewendet werden, da dadurch die Schmutzpartikel, sich einseitig auf der Oberfläche angelagert haben, durch den nachfließenden Kraftstoff in den Tank gespült werden.
2. Drainen Sie Ihre Tanks in jedem Fall vor Beginn des Flugbetriebes, auch wenn hierzu bei manchen Mustern Turnübungen erforderlich sind. Dies gilt in jedem Fall auch dann, wenn das Flugzeug ausschließlich aus Flugplatztankstellen betankt wird. Zum einen kann sich durch Temperaturschwankungen, speziell bei nur teilweise gefüllten Tanks, Kondenswasser absetzen, zum anderen neigen die Dichtungen in den Tankdeckeln dazu, mit zunehmenden Alter zu verspröden, was dazu führen kann, daß bei Flugzeugen, die keinen Hallenstellplatz haben, Regenwasser in die Tanks gelangt.

Es ist sehr wichtig, die Tanks zu drainen, bevor das Flugzeug bewegt wird, da sich sonst infolge des dabei in den Tanks schwappenden Kraftstoffes Wasser und Verschmutzungen, die sich möglicherweise an der tiefsten Stelle im Bereich der Drains abgesetzt haben, wieder im Tank verteilt werden und nicht abgelassen werden können.

3. Nach der Betankung aus behelfsmäßigen Tankanlagen oder wenn aus anderen Gründen Zweifel an der Qualität des getankten Kraftstoffes bestehen, ist es ratsam, das Flugzeug mindestens eine halbe Stunde, besser länger, stehenzulassen, damit sich Verschmutzungen oder Wasseranteile an der tiefsten Stelle der Tanks sammeln können. Danach ist, ohne das Flugzeug vorher zu bewegen, zu drainen.