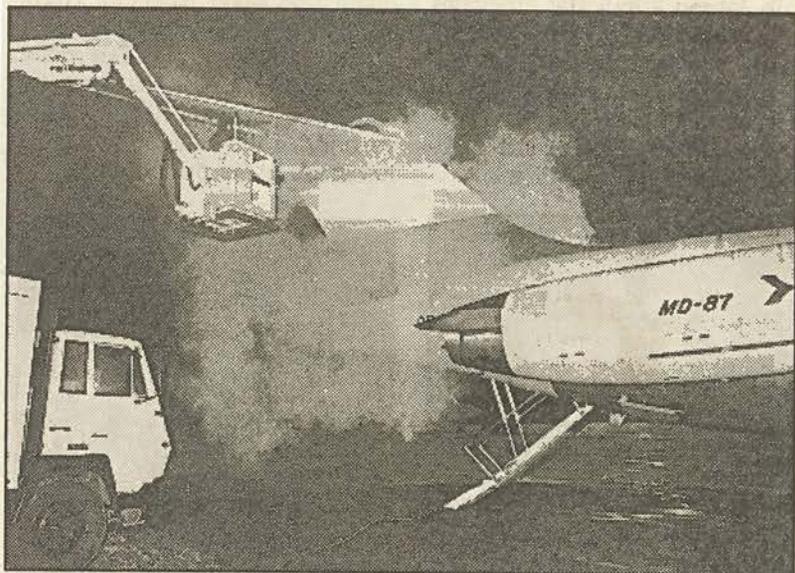


Droht Vereisung: Techniker muß den Tank fühlen

Ärzte fühlen den Puls, um ihre Patienten zu prüfen. Techniker fühlen den Flugzeugtank, um einen Absturz durch Vereisung zu verhindern.



Enteisung. Vom Sonderfahrzeug aus werden die Flugzeuge abgesprüht. AUA-Mechaniker Scharitzer fühlt den Tragflächentank. FOTOS: STUHLHOF

■ VON FRED A. FIEDLER

Erschreckt starrten die wartenden Passagiere auf eine parkende AUA-Passagiermaschine vor den Flughafengebäude in Graz-Thalerhof. „Das Flugzeug brennt!“ fürchteten sie.

Dampfwolken stiegen vom Rumpf der Maschine in den klirrend kalten Morgen. Von der Hebebühne eines Flughafensonderfahrzeugs sprühte ein Mann Flüssigkeit auf den Jet.

Doch das Auto war nicht feuerrot, sondern mechaniker-gelb. Gesprüht wurde nicht Löschschaum, sondern eine Mischung von 25 Prozent Wasser, 70 Grad heiß, und 75 Prozent Methylalkohol mit Zusätzen. Das Flugzeug wurde vor dem Start enteist.

Ein Mann mit Pelzhaube, AUA-Mechaniker Alfred Scharitzer, seit 20 Jahren mit allen Wettern auf dem Thalerhof vertraut, prüfte

dann Rumpf, Tragflächen, fühlte den Tank. Von ihm aus war die Enteisung okay. Die letzte Entscheidung für den Start lag, wie immer, beim Flugkapitän.

Vereisung — ein Wort, das im Zusammenhang mit zwei Flugzeugunglücken in letzter Zeit wiederholt auftaucht. In einem Fall scheint mit allergrößter Sicherheit ein Phänomen eine entscheidende Rolle zu spielen: Fuel icing — Vereisung durch zu kalten Treibstoff.

Am 27. Dezember letzten Jahres mußte kurz nach dem Start in Stockholm eine Passagiermaschine der Fluggesellschaft SAS notlanden. Beide Triebwerke versagten plötzlich. Der Pilot segelte auf ein Feld, das Flugzeug zerbrach, doch alle 129 Insassen überlebten.

Das Flugzeug war abends aus Zürich gekommen. Der Treibstoff in den Tragflächentanks war auf minus 20 Grad abgekühlt. Die kalte Nacht konservierte die Kühle

des Treibstoffs in den Tanks. Am Morgen zugetankter Treibstoff wärmte ihn kaum auf.

Auf den Tragflächen bildete sich durch den kalten Treibstoff klares, kaum erkennbares Eis. Durch das gefürchtete Fuel icing.

Kurz nach dem Start wurde dieses Eis in die Triebwerke am Heck geschleudert und demolierte die Rotorblätter. Beide Triebwerke setzten daher plötzlich aus.

Gegen das Phänomen Fuel icing gibt es viele Maßnahmen. Etwa Umtanken des in den Tragflächen verbliebenen Treibstoffes über Nacht in die Tanks im Rumpf.

Eine einfache, aber die vielleicht wichtigste Maßnahme: Der Mechaniker auf dem Boden muß mit der Hand die Tragflächentanks nach klarem Eis abtasten.

Der zuständige Mechaniker auf dem Flughafen Stockholm-Arlanda gab zu, darauf am 27. Dezember vergessen zu haben.

AN JEDEM MORGEN:

Kampf gegen Eis am Thalerhof

Gegen 6 Uhr früh am Thalerhof. Draußen auf der Rollbahn fahren die riesigen Schneepflüge.

Auf dem Parkplatz vor dem Flughafengebäude prüft AUA-Techniker Alfred Scharitzer, ob die Flugzeuge eisfrei sind. Wichtige Handprobe bei den Tragflächentanks.

Zum Freimachen von Eis sprüht ein Sonderfahrzeug der Flughafenverwaltung von einer 14 Meter hohen Bühne ein Gemisch aus heißem Wasser und Methylalkohol auf die Flugzeuge.