



VORFLUG- KONTROLLE

Nr. 07, April 2013

SO MACHT MAN ES RICHTIG

In der Flugausbildung hat man gelernt, vor jedem Flug eine gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen. Aber die Ausbildung ist schon lange her und vielleicht hat man einiges von dem vergessen, was geprüft und kontrolliert werden sollte. Dabei ist es so einfach, eine korrekte und gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen. Es gibt eine Checkliste, auch für die Vorflugkontrolle, veröffentlicht im jeweiligen Flughandbuch. Meist gibt es dort zusätzlich noch Erläuterungen zu den einzelnen Kontrollpunkten. Es lohnt sich, diese Erläuterungen mal wieder zu lesen und die Checkliste beim Rundgang um das Flugzeug auch wirklich in die Hand zu nehmen. Dann kann nichts schief gehen und man kann sicher sein, einen Mangel oder gar eine Beschädigung am Flugzeug auch tatsächlich zu entdecken.

Gerne lässt man sich dazu verleiten, die Vorflugkontrolle „abzukürzen“, insbesondere dann, wenn man das Flugzeug von einem anderen Piloten übernimmt, der zuvor geflogen ist. Man sollte sich aber nicht darauf verlassen, dass dieser alles richtig gemacht hat. Das gilt übrigens auch, wenn man ein Flugzeug von einem Vercharterer übernimmt. Der Hinweis „Es ist alles in Ordnung“ oder „Ich habe den Ölstand gerade geprüft“ darf Sie nicht veranlassen, auf eine Vorflugkontrolle zu verzichten.

Wenn man nur einen kurzen Flug vor sich hat oder mit dem Flugzeug zuvor schon geflogen ist, dann ist es verlockend, auf die Vorflugkontrolle oder Teile davon ganz zu verzichten. Aber vielleicht hat der Motor mehr Öl verbraucht als erwartet, ein Reifen hat Luft verloren oder der Schacht des Einziehfahrwerks wurde bei der

Bei der Vorflugkontrolle wird das Flugzeug auf äußere Beschädigungen und Mängel hin überprüft. Die Kontrolle läuft nach einem festen Schema ab und kann schon mal einige Zeit in Anspruch nehmen. Wer sich diese Zeit nicht nimmt und vielleicht meint, „so einen Aufwand“ muss man doch nicht jedes Mal treiben, den Ölstand prüfen, das reicht schon, läuft Gefahr, später während des Fluges unangenehme Überraschungen zu erleben. Vielleicht klappert nach dem Start die Gepäckraumtür, weil sie nicht sachgemäß verschlossen wurde, oder der Tankdeckel fliegt weg, weil er nicht richtig eingerastet war. Wer meint, dass kann mir nicht passieren, der irrt. Schon in der 1995 vom Luftfahrt-Bundesamt veröffentlichten Flugsicherheitsmitteilung zur Vorflugkontrolle heißt es richtig: Das praktisch Unmögliche ist möglich. Führen Sie immer eine gründliche und korrekte Vorflugkontrolle durch, zu Ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit Ihrer Passagiere. Dieser AOPA Safety Letter soll Sie animieren, sich mal wieder Gedanken zur eigenen Methode der Vorflugkontrolle zu machen. Vielleicht gibt es ja noch etwas zu verbessern.

letzten Landung mit frischem Gras verdreckt. Das alles kann man nur entdecken, wenn man erneut eine Vorflugkontrolle durchführt. Bei den Airlines ist eine Vorflugkontrolle mit einem Rundgang um das Flugzeug ein Muss, auch nach einem noch so kurzen Flug. In der Allgemeinen Luftfahrt muss die gleiche Regel gelten. Sie sind der verantwortliche Flugzeugführer und tragen die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Flugzeuges, und der geht schon bei der Vorflugkontrolle los.

Zur Erleichterung der Vorflugkontrolle ist in jedem Handbuch ein „Wegeplan“ abgebildet mit den einzelnen Punkten, die beim Rundgang um das Flugzeug geprüft werden müssen. Man sollte sich an diesen vorgeschlagenen Rundgang halten, dann kann man sicher sein, dass man auch nichts vergisst.

Je nach Flugzeugtyp und der Lage der Tür (bzw. Türen) kann der Rundgang links oder rechts herum verlaufen und damit die Reihenfolge der Prüfpunkte unterschiedlich sein. Die nachfolgende Beschreibung einzelner Kontrollen hält sich daher bewusst nicht an eine vorgegebene Reihenfolge eines bestimmten Musters, sondern gibt allgemeine Hinweise zu einzelnen Schritten der Vorflugkontrolle, die besonders wichtig sind.

MACHEN SIE SICH VOM ALLGEMEIN-ZUSTAND DES FLUGZEUGES EIN BILD

Am Anfang der Vorflugkontrolle sollten Sie sich einen ersten Eindruck vom allgemeinen Zustand des Flugzeuges verschaffen. Das Hauptaugenmerk ist dabei auf eventuell grobe Beschädigungen zu richten. Man kann sich den ganzen Aufwand für die Vorflugkontrolle nämlich sparen, wenn von vornherein erkannt wird, dass das Flugzeug nicht flugtauglich ist. Übrigens, auch ein Blick in das Bordbuch steht am Anfang der Vorflugkontrolle; vielleicht hat dort jemand Schäden oder Störungen eingetragen.

Eine Öllache am Boden unterhalb des Motors, eine größere Beule an der Tragfläche, ein verbogenes Querruder oder ein platter Reifen oder sogar eine beschädigte Antenne, das alles können Gründe sein, erst mal die Flugzeugwerft aufzusuchen.

Auf größeren Flughäfen werden (auch kleine) Flugzeuge oft mit Bremsklötzen vor und hinter dem Bugrad gesichert. Die sollte man als erstes entfernen. Man

vergisst das schon mal und wundert sich beim ersten Gasgeben, dass sich das Flugzeug nicht von der Stelle bewegt. Ist das Flugzeug mit Seilen am Boden verankert, so muss man die Verankerungen lösen und die Seile sowie die ggf. verwendeten Befestigungssteine aus dem Weg räumen. Auch kann man gleich die Pitotrohrabdeckung und eventuell andere Abdeckungen oder Feststellvorrichtungen entfernen und, falls das Flugzeug nicht mehr gezogen werden muss, die Schleppstange vom Bugrad abnehmen. Damit sind schon mal alle „störenden“ Teile entfernt.



Die Entfernung der Bremsklötze darf man nicht vergessen, sonst erlebt man beim Wegrollen eine böse Überraschung.

EIN BLICK IN DIE FLUGZEUGKABINE

Bevor Sie mit dem Rundgang um das Flugzeug beginnen, ist sicherlich ein Blick in die Flugzeugkabine erforderlich. Falls es sich nicht um Ihr eigenes Flugzeug handelt, sollte man schauen, wie der Vorgänger das Flugzeug verlassen hat. Ist das Steuerhorn mit einer Feststellvorrichtung arretiert, so sollte man diese gleich entfernen. Sind alle Schalter in der richtigen Stellung? Ist der Hauptschalter auf AUS/OFF? Steckt der Zündschlüssel nicht im Schloss? Wenn man die Flugzeugkabine verlässt und mit dem Rundgang beginnt, muss man sicher sein, dass alle elektrischen Geräte und die Zündung ausgeschaltet sind und das Flugzeug einen festen Stand hat.

DER TRAGFLÜGEL, DER WICHTIGSTE TEIL DES FLUGZEUGES

Ohne Frage sind die Tragflügel zusammen mit den Rudern und Klappen (einschließlich Trimmklappen) die empfindlichsten Teile am Flugzeug. Sie erzeugen den Auftrieb und ermöglichen die Steuerung des Flugzeuges.

ges. Beulen an den Flächen, verbogene Ruder, Korrosionsschäden oder gar Risse können ein Grund sein, mit dem Flugzeug nicht in die Luft zu gehen. Auf jeden Fall sind beim Rundgang die Bewegungsfreiheit der Ruder und Klappen zu kontrollieren und die Anschlüsse, Scharniere, Schrauben, Splinte und Seilzüge, soweit zugänglich und sichtbar, auf Vollständigkeit, festen Sitz und eventuelle Beschädigung hin zu prüfen. Sind Muttern mit einem Sicherungslack versehen, so lässt sich die Lockerung einer Verbindung leicht überprüfen. Alle Sicherungssplinte müssen vorhanden sein. Fehlt offensichtlich ein Splint (oder Draht) zur Sicherung einer Verbindung, so sollte man nicht zögern und dies erstmal reparieren lassen.



Bei der Überprüfung von Scharnieren muss man auf den festen Sitz der Sicherungssplinte achten.

Sind an einzelnen Rudern festeingestellte Trimbleche angebracht, so dürfen diese auf keinen Fall verbogen sein. Jede Veränderung der von der Werft eingestellten Hilfsrunder hat Einfluss auf die Aerodynamik des Flugzeuges und führt zu Stabilitätsproblemen während des Fluges.

Grober Schmutz und natürlich Eis oder Schnee auf den Tragflächen können die Strömungsverhältnisse dramatisch verändern. Die Flächen müssen auf jeden Fall sauber sein, ganz abgesehen davon, dass ein dreckiges Flugzeug nicht gerade vertrauenswürdig aussieht.

DER MOTOR MUSS FUNKTIONIEREN

ÖLSTAND

Das Öl im Motor dient zum Schmieren, Kühlen und auch zum Abtransport von feinsten Teilchen, die durch Abrieb entstanden sein können. Ohne ausrei-

chende Ölschmierung nimmt der Motor Schaden, im schlimmsten Fall bleibt er (abrupt) stehen. Daher darf man nie auf die Kontrolle des Ölstandes verzichten. Ist der Ölstand zu gering, muss Öl nachgefüllt werden, auch wenn man vielleicht nur einen kurzen Flug vor sich hat.

MOTOR

Die Motoren der heutigen einmotorigen Flugzeuge sind gut verpackt und eine Sichtprüfung ist kaum oder nur mit großem Aufwand möglich. Nur bei wenigen Flugzeugtypen lässt sich durch den Piloten ein Teil der Motorhaube (engl. Cowling) öffnen. Meist muss man sich auf den Blick durch die kleine Öffnung für den Ölprüfstab und auf den vorderen Lufteinlass beschränken. Aber darauf sollte man auf keinen Fall verzichten. Vielleicht entdeckt man einen Fremdkörper, z.B. Reste eines Vogels oder sogar ein Vogelnest, oder einen verstopften Luftfilter. Auch der Zustand des Auspuffs sollte überprüft werden. Ist er schwarz und verrußt, so lässt das auf eine unvollständige Verbrennung schließen. Das sollte während der nächsten Flüge genau beobachtet werden.



Ist der Keilriemen, wie hier, leicht zugänglich, muss er auf festen Sitz und Beschädigungen hin überprüft werden.

Befindet sich unterhalb des Motors eine Öllache am Boden oder läuft Kraftstoff aus, so ist offensichtlich der Motor bzw. eine Leitung undicht. In diesem Zustand darf man auf keinen Fall den Motor anlassen.

PROPELLER

Der Propeller muss auf Beschädigungen und Befestigung hin überprüft werden. Zu diesem Zweck kann man einmal kräftig am Propeller ziehen und danach mit der Hand über die Blätter fahren, um eventuelle Kerben oder gar Risse aufzuspüren. Für einen Piloten ist es sicherlich nicht einfach zu beurteilen, welche Art von Beschädigungen noch tolerierbar sind und die

Flugsicherheit nicht beeinträchtigen. Im Zweifelsfall sollte man daher einen Fachmann hinzuziehen.

Zur Prüfung des Propellers gehört auch ein Blick auf die Propellerhaube (Spinner). Alle Befestigungsschrauben müssen fest sitzen.

OHNE AUSREICHENDEN KRAFTSTOFF LÄUFT NICHTS

KRAFTSTOFFMENGE

Auf die Tankanzeigen im Flugzeug allein darf man sich nicht verlassen. Deshalb gehören ein Blick in die Tanks und die visuelle Prüfung der Kraftstoffmenge auf jeden Fall zur Vorflugkontrolle. Achtung: Nicht vergessen, anschließend die Tanks wieder fest verschließen.

KRAFTSTOFFPROBE

Vor dem ersten Flug des Tages (und nach jedem Tanken) sind zusätzlich Kraftstoffproben aus den hierfür vorgesehenen Schnellablassventilen unterhalb der Tragflächen (der tiefsten Stelle des Tanks) und ggf. zusätzlich am Kraftstofffilter im Bug zu entnehmen. „Sehr gerne“ verzichtet man auf diese Arbeit, einmal weil man sich dabei meist schmutzig macht oder weil gerade kein Probeabnahmeglas zur Verfügung steht. Aber vielleicht hat man auch die Erfahrung gemacht, dass (zum Glück) bislang nie Wasser im Kraftstoff gefunden wurde und man daher nun auf diese Probe scheinbar verzichten kann.



Bei dieser Kraftstoffprobe kann man klar erkennen, dass sich Wasser unterhalb des (blauen) Kraftstoffs abgesetzt hat.

Tatsache ist, dass sich unter bestimmten Temperaturverhältnissen im Tank Kondenswasser bilden kann, das man nur durch eine Tankprobe entdeckt. Es kann aber auch sein, dass zuvor ein anderer Pilot ohne Schutz

bei Regen getankt hat und dabei Wasser in den Tank gelaufen ist, oder dass durch einen undichten Tankverschluss Wasser eingedrungen ist. Also, eine Kraftstoffprobe sollte entnommen werden, nicht nur um zu prüfen, dass sich kein Wasser im Tank befindet, sondern auch keine anderen Verunreinigungen. Ist Wasser vorhanden, so setzt es sich auf Grund der größeren Dichte unten im Probenglas ab. In diesem Fall muss soviel Kraftstoff abgelassen werden, bis kein Wasser mehr entdeckt wird. Nach Entnahme der Probe sollte man sich davon überzeugen, dass das Kraftstoffablassventil wieder dicht verschließt und kein Treibstoff auf den Boden tropft. Übrigens, den Kraftstoff im Probenglas sollte man – sofern er nicht verunreinigt ist – nicht auf dem Boden entleeren, sondern zurück in die Tanks schütten.

TANKBELÜFTUNG

Flugzeugtanks verfügen über Belüftungsöffnungen unterhalb der Tragflächen. Eine Überprüfung dieser Öffnungen wird in der Klarliste für die Vorflugkontrolle schon mal „übersehen“. Ist man auf einem aufgeweichten Grasplatz gelandet und sind die Tragflächenunterseiten stark verschmutzt, dann lohnt sich zu prüfen, ob die Belüftungsöffnungen frei sind. Bei verstopfter Belüftungsöffnung kann es zu einem Unterdruck im Tank kommen. Die Kraftstoffpumpe ist dann vielleicht nicht mehr in der Lage, den Kraftstoff anzusaugen und das Triebwerk bleibt schließlich stehen.



Die Tankentlüftung unterhalb der Tragfläche darf nicht verstopft sein.

DAS FAHRWERK DARF NICHT VERNACHLÄSSIGT WERDEN

REIFEN UND BREMSEN

Dem Fahrwerk und insbesondere den Reifen wird bei der Vorflugkontrolle meist nicht besonders viel Beachtung geschenkt. Das gilt nicht nur für den Zustand

der Reifen, sondern auch für die Bremsbeläge und Bremsleitungen. Reifenschäden, wie Risse, Schnitte, Fremdkörper oder Abnutzung kann man nur erkennen, wenn man sich wirklich runter beugt oder bei Tiefdeckern unter die Tragflächen kriecht. Ein schadhafter Reifen kann zu einer ernsten Gefahr werden, wenn er beim Start oder bei der Landung platzt. In der Tat ist es manchmal sehr schwierig zu entscheiden, ob der schlechte Zustand eines Reifens zu einem Sicherheitsrisiko werden kann. Im Zweifelsfall sollte man einen Flugzeugmechaniker oder einen Fluglehrer zu Rate ziehen.

Auf jeden Fall müssen alle Reifen den richtigen Luftdruck haben. Abgesehen davon, dass ein falscher Luftdruck zu erhöhtem Verschleiß führen und damit die Lebensdauer verringern kann, wird auch das Rollverhalten schlechter, vor allem, wenn der Reifen zu wenig Luftdruck aufweist. Hat ein Reifen sichtbar den falschen Luftdruck, dann muss der Reifendruck mit einem Messgerät geprüft und der Luftdruck richtig (siehe Flughandbuch) eingestellt werden.

Flugzeugreifen verfügen meist über (rote) Rutschmarkierungen, die auf dem Reifen und der Felge angebracht sind. Sind die Rutschmarkierungen gegeneinander verschoben, so ist das ein Zeichen dafür, dass sich der Reifen auf der Felge bewegt hat. Die Folge davon kann eine Beschädigung des Reifens sowie des Ventils sein. Ohne sachkundige Überprüfung des Reifens auf eventuelle Schäden sollte nicht gestartet werden.



Hier sitzt die Rutschmarke (und auch das Ventil) perfekt.

Zur Prüfung der Reifen gehört auch ein Blick auf die Bremsen, insbesondere auf die Bremsbeläge (soweit sichtbar) und die Bremsschläuche. Ist ein Bremsschlauch feucht oder tropft sogar Hydraulikflüssigkeit auf den Boden, kann dies ein Zeichen für eine undichte Stelle sein.

Sind die Reifen mit einer Verkleidung versehen, so lassen sich die hier genannten Prüfungen nur teilweise bzw. mit größerem Aufwand durchführen. Will man die Reifen komplett checken, so muss man das Flugzeug wohl oder übel hin und her schieben.

BUGRADFEDERUNG

Zur Überprüfung der Federung und Dämpfung des Bugfahrwerks muss das Flugzeug am Propeller angefasst und angehoben sowie niedergedrückt werden. Ein vernehmbares Anschlaggeräusch ist ein Hinweis auf mangelhafte Federung. Auch eine Öllache am Boden, hervorgerufen durch ausgetretenes Öl aus der Federung, kann auf eine fehlerhafte Federung deuten. Ist das Bugfahrwerk schon im unbelasteten Zustand voll eingefedert, dann ist das ein klares Zeichen dafür, dass mit der Federung etwas nicht stimmt. Ohne Überprüfung durch einen Fachmann und ggf. Auffüllen der Federung mit Öl, Luft oder Stickstoff ist ein Start nicht möglich.



Diese Bugradfederung ist eindeutig kaputt.

EINZIEHFAHRWERK

Besitzt das Flugzeug ein Einziehfahrwerk, so muss das Gestänge bzw. die Mechanik für den Einziehmechanismus auf sichtbare Schäden hin geprüft werden. Auch ein Blick in die Fahrwerksschächte sollte nicht fehlen. Sind größere Verunreinigungen sichtbar, z.B. hervorgerufen durch Landung auf einer feuchten Grasbahn, so müssen die Schächte erst Mal gesäubert werden. Im schlimmsten Fall kann grobe Verschmutzung das Ein- bzw. Ausfahren des Fahrwerks behindern.

DRUCKÖFFNUNGEN SAUBER HALTEN

PITOTROHR UND STAUROHR

Das Pitotrohr ist verantwortlich für die Messung des Gesamtdrucks (statischer Druck und Staudruck). Ist die

Öffnung des Rohrs verstopft, z.B. durch Schmutzpartikel oder durch kleine Insekten, so hat das unmittelbare Auswirkungen auf die Fahrtmesseranzeige; die Geschwindigkeit wird falsch angezeigt. Die Überprüfung der Öffnungen am Pitotrohr auf Verstopfung ist daher ein Muss.



Die Öffnungen für die Entnahme des Gesamtdrucks (oben) und des statischen Drucks (unten) müssen immer frei sein.

Bei einigen Flugzeugtypen werden der Gesamtdruck über ein Staurohr und der statische Druck über eine am Rumpf angebrachte statische Druckentnahmeöffnung (engl. static port) abgenommen.

Natürlich müssen auch hier die Öffnungen sorgfältig auf Sauberkeit hin geprüft werden. Ein fehlerhaft gemessener statischer Druck hat unmittelbar Einfluss auf die Anzeigen von Höhenmesser, Variometer und Fahrtmesser. Für den Fall, dass die statische Druckentnahmeöffnung während des Fluges verstopft (z.B. durch Vereisung), sind einige Flugzeuge mit einer Not-Statikdruckanlage ausgerüstet. Wird diese vom Cockpit aus über einen Schalter – meist mit „Alternate Static“ bezeichnet – eingeschaltet, dann wird der statische Druck aus einer Öffnung innerhalb der Kabine entnommen. Dadurch kann es zu (geringen) Anzeigefehlern an den entsprechenden Instrumenten kommen.

Ist ein IFR-Flug geplant, so sollte auch die Funktion der Heizung des Pitot- bzw. Staurohrs überprüft werden. Hierzu müssen der Hauptschalter (Stellung BAT) und der Schalter für die Heizung eingeschaltet werden und am Rohr Wärme spürbar sein. Unmittelbar nach dieser Prüfung sollten die Schalter wieder auf AUS/OFF gestellt werden, da gerade die Heizung sehr viel elektrische Energie benötigt und die Batterie belastet. Funktioniert die Heizung nicht, auch nicht nach Wechsel der entsprechenden Sicherung, muss auf einen IFR-Flug verzichtet werden, zumindest dann, wenn der Flug in Höhen mit Temperaturen unter 0° C führen kann.

ÜBERZIEHWARNUNG

Überziehwarnanlagen können lebenswichtig sein. Sie sollten daher vor dem Flug, soweit möglich, auf Störungen hin überprüft werden. Ein Typ von Überziehwarnung arbeitet mit einer schmalen Öffnung in der Vorderkante des Tragflügels. Bei sehr großem Anstellwinkel entsteht an der Öffnung ein Unterdruck (Sog), der eine Stimmlippe in Schwingungen versetzt und so einen Warnton erzeugt. Die Öffnung muss frei zugänglich sein, damit die Anlage einen Warnton erzeugen kann.

Ist das Flugzeug mit einer elektro-mechanischen Überziehwarnung ausgestattet, so kann seine Funktion auf einfache Weise überprüft werden. Die Metallzunge am Tragflügel wird nach oben gedrückt, wodurch über einen elektrischen Schalter das Warnsignal aktiviert wird. Für diese Prüfung muss der Hauptschalter (BAT) eingeschaltet werden. Ist kein Ton zu hören, so muss die entsprechende Sicherung überprüft und ggf. ausgetauscht werden. Arbeitet die Überziehwarnung dann immer noch nicht, sollte man das Flugzeug als nicht flugklar erklären.



Auf die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Überziehwarnanlage sollte man auf keinen Fall verzichten.

DIE PRÜFUNG DER LICHTER WIRD OFT VERGESSEN

Sicherlich ist die Prüfung der Funktionsfähigkeit der Lichter am (und im) Flugzeug nicht der wichtigste Teil der Vorflugkontrolle, zumindest nicht bei einem Flug am Tage. Aber unwichtig ist sie nun auch nicht. Vor allem das Kollisionswarnlicht muss, ob nun als rote Leuchte am Rumpf oder am Heck oder als Strobe Light an den Tragflügelenden angebracht, während des Flugbetriebs eingeschaltet sein. Stellen Sie bei der Vorflugkontrolle fest, dass das Kollisionswarnlicht nicht funktioniert, dann dürfen Sie nicht starten, ja noch nicht mal den Motor anmachen.

Bei Flügen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang sind gemäß Luftverkehrs-Ordnung zusätzlich die Positionslichter einzuschalten. Wer also spät abends erst von seinem Flug zurückkehren wird, sollte auch die Funktionsfähigkeit der Positionslichter prüfen. Ist ein Nachtflug vorgesehen, dann müssen auch der Roll- und Landescheinwerfer sowie die Instrumentenbeleuchtung im Cockpit einwandfrei funktionieren.



Ohnen funktionsfähige Positionslichter darf man nach Sonnenuntergang nicht mehr fliegen.

EIN BLICK AUF DIE ANTENNEN KANN NICHT SCHADEN

Die Prüfung der Antennen am Flugzeug steht in keiner Checkliste, wahrscheinlich auch, weil sie selten beschädigt werden. Aber auch eine Antenne, vor allem die Drahtantenne, kann schon mal verbogen werden oder reißen, oder von Rowdies mutwillig abgerissen werden. Sicherlich wird man den Verlust der UKW-Funkantenne beim ersten Sprechfunkkontakt bemerken. Besser ist es, wenn man beim Rundgang um das Flugzeug auch den Antennen einen kurzen „Prüfblick“ widmet.



Die Überprüfung der Antennen auf Beschädigung gehört auch zur Vorflugkontrolle.

FENSTERPUTZEN KANN LEBENSWICHTIG SEIN

Auch ein Blick auf den Zustand der Frontscheibe gehört zur Vorflugkontrolle. Eine verkratzte oder eine von toten Fliegen übersäte Frontscheibe kann im Flug gefährlich werden. Wir fliegen nach der Methode „Sehen und gesehen werden“ und eine verschmutzte Scheibe schränkt die Sicht erheblich ein. Die Gefahr, mit einem anderen Luftfahrzeug zu kollidieren, weil man es nicht rechtzeitig erkennen kann, steigt unweigerlich. Durch Putzen der Scheiben kann man diese Gefahr erheblich verringern.

Kratzer in der Frontscheibe können nicht nur die Sicht behindern, sondern gerade bei tiefer stehender Sonne zu Blendungen führen, die eine Sicht nach vorne erheblich beeinträchtigen. Eine stark verkratzte Scheibe kann durchaus ein Kriterium sein, das Flugzeug als nicht flugklar zu erklären.

ZUM SCHLUSS GEPÄCKRAUM UND TÜREN VERRIEGELN

Die Türen am Flugzeug sind oft mit einfachen Scharnieren befestigt, die im Laufe der Zeit auch ausleiern und kaputt gehen können. Deshalb sollte man die Funktionsfähigkeit der Türen während der Vorflugkontrolle ab und zu überprüfen. Auf jeden Fall ist darauf zu achten, dass die Türen komplett schließen und nicht locker sitzen. Das kann später zu unangenehmen Fluggeräuschen führen. Die Gepäcktür sollte man immer mit dem Schlüssel fest verschließen. Dann erlebt man während des Fluges keine unangenehmen Überraschungen.

ZUSAMMENFASSUNG

- **Machen Sie vor jedem Flug eine Vorflugkontrolle, am besten anhand der dafür im Handbuch des Flugzeuges veröffentlichten Klarliste (Checkliste).**
- **Lesen Sie mal wieder die Erläuterungen zur Vorflugkontrolle im Handbuch, damit Sie auch wirklich wissen, was Sie wie und warum kontrollieren sollten.**
- **Verlassen Sie sich bei der Vorflugkontrolle nicht auf andere. Sie allein tragen als Pilot die Verantwortung für die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit des Flugzeuges.**
- **Machen Sie sich zu Beginn der Vorflugkontrolle einen Eindruck vom Allgemeinzustand des Flugzeuges.**
- **Achten Sie beim Rundgang auf austretende Flüssigkeit (Kraftstoff, Öl, Hydraulikflüssigkeit). Stellen Sie die Ursache für den Flüssigkeitsaustritt fest.**
- **Haben Sie Bedenken, dass ein Teil oder ein System nicht funktionstüchtig ist, dann fragen Sie einen Fachmann um Rat. Im Zweifelsfall nehmen Sie das Flugzeug nicht in Betrieb.**
- **Bei der Vorflugkontrolle müssen mehrere elektrisch betriebene Geräte (z.B. Überziehwarnung, Lichter, Staurohrheizung) geprüft werden. Führen Sie diese Prüfungen einzeln durch, um die Batterie nicht unnötig stark zu belasten.**
- **Achten Sie darauf, dass alle Öffnungen am Flugzeug (z.B. Staurohr, statische Druckentnahme, Tankentlüftung) frei, d.h. nicht verstopft sind.**
- **Führen Sie eine Kraftstoffprobe durch, auch wenn Sie bislang noch kein Wasser im Kraftstoff entdeckt haben.**
- **Im Zweifelsfall prüfen Sie den Reifendruck. Falscher Reifendruck verändert das Rollverhalten und kann zu Beschädigungen des Reifens führen.**
- **Funktioniert das Kollisionswarnlicht nicht, dann darf das Flugzeug nicht in Betrieb genommen werden.**
- **Reinigen Sie vor dem Flug die Frontscheibe, damit Sie immer gute Sicht haben.**

Autor:

Jürgen Mies

Bildnachweis:

AOPA (11), Cessna Aircraft Company (1), Fotolia/Loren Rodgers (1)

Quellen:

„Vorflugkontrolle – Warum?“; Flugsicherheitsmitteilungen fsm 1/85, Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig 1985

Flughandbücher von Piper 28, Cessna 172, CirrusSR22

Haftungsausschluss:

Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor und der AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

HERAUSGEBER

AOPA-Germany e.V.
Außerhalb 27 / Flugplatz
63329 Egelsbach

www.aopa.de