

5 LAV für Pulverlöschanlagen (PLA)



Abbildung 69: Trockenlöschfahrzeuge in ihren typischen frühen Bauformen [90; 91], beachte das „Twin Agent“-Strahlrohr an der PLA des Unimog

5.1 Einsatztaktischer Hintergrund

Nach Flugzeugabstürzen in den Innenstädten von Düsseldorf (1957, Douglas DC-4) und in München (1960, Convair 340) betrieb insbesondere die BF München die Normung von Trockenlöschfahrzeugen TroLF 750 (Truppbesatzung, nur Pulveranlage(n), kein Wasser, 1961 bis 1991 genormt in DIN 14561) und Trockentanklöschfahrzeugen TroTLF (Staffelbesatzung, Wasser, Schaummittel und Pulveranlage, genormt als TroTLF 16 in DIN 14530-28 von 1971 bis 1991) [92, 93, 94]. Die TroTLF 16 fuhren im Löschzugverband anstelle des „normalen“ Tanklöschfahrzeugs, so dass unmittelbar nach Eintreffen an der Einsatzstelle Löschpulver schneller abgegeben werden konnte als z.B. durch Verlegen einer Schaumleitung mit Z-Zumischer. TroTLF 16 waren bei den Berufsfeuerwehren München, Frankfurt a.M. [95], Köln, Hannover, Düsseldorf, Bremen verbreitet [vgl. auch 96; 97]. Hamburg und Berlin verzichteten jedoch auf diesen Fahrzeugtyp und ergänzten stattdessen ihren Fuhrpark mit Trockenlöschfahrzeugen in kleinen Stückzahlen, die heute durch Pulverlöschanlagen auf Abrollbehälter(n) ersetzt sind. Viele Freiwillige Feuerwehren haben heute noch einachsige Trockenlöschanhänger aus den 1960er-Jahren im Bestand. Sie können als die am wenigsten berührten Geräte ihrer stolzen Besitzer angesehen werden, da die kostenintensive, praxisnahe und regelmäßige Ausbildung mit ihnen üblicherweise nicht erfolgt.