



Triebwerksausfall – ein Zufall?

„Im Anflug auf den Landeplatz fiel plötzlich der Motor aus. Bei dem Versuch einer Notlandung blieb das Flugzeug mit einer Tragfläche in Bäumen hängen und stürzte auf eine angrenzende Wiese. Dabei wurden die Insassen schwer verletzt.“

So oder so ähnlich könnte es in einer Tageszeitung oder im Monatsbericht über angezeigte Flugunfälle der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) stehen. Sehr oft wird dann im Rahmen der Unfalluntersuchung festgestellt, daß das Triebwerk keinen Kraftstoff mehr hatte.

Dabei haben sich immer wieder zwei Fehlerquellen herausgestellt:

1. Es war tatsächlich kein Kraftstoff mehr vorhanden
2. Die Kraftstoffversorgung zum Motor war unterbrochen



Im ersten Fall ist eine mangelhafte Flugvorbereitung verbunden mit einem leichtsinnigen Vertrauen auf „Erfahrungswerte“, sowie der Glaube an zweifelhafte Anzeigen die Ursache, wenn sich hinterher bis auf die nicht ausfliegbare Restmenge kein Kraftstoff mehr in den Tanks befindet.

Man glaubt dem Kameraden, der mit genau diesem 180 PS - Flugzeug einen Verbrauch von etwas mehr als 30 Litern hatte und hinterfragt nicht die geflogenen Bedingungen oder berücksichtigt nicht den allseits beliebten „Flunkerfaktor“. Werden die Verbrauchswerte für Anlassen, Rollen, Abbremsen und letztendlich Steigflug auf die Reishöhe mit berechnet, erhöht sich der Verbrauch auf recht drastische Weise. Auch wird meist nicht berücksichtigt, daß sich der Verbrauch nicht linear, sondern im Vergleich zur Leistungserhöhung überproportional steigt.

Erst wenn diese Zuschläge mit beachtet werden, kann von einem realistischen Durchschnittswert ausgegangen werden. Ergeben sich dann bei der Flugplanung Verbrauchswerte, die an die Tankkapazität reichen, müssen rechtzeitig Zwischenlandungen zum Tanken einkalkuliert werden.

Nur so ist gewährleistet, daß noch Reserven bei unvorhergesehenen Ereignissen wie stärkerem Gegenwind als berücksichtigt oder längere Strecken beim Umfliegen von Schlechtwettergebieten vorhanden sind.

Die zweite Ursachengruppe ist nur mit fehlender Systemkenntnis bzw. oberflächlicher Flugdurchführung und Nichtbeachten von Checklisten zu erklären, wenn sich herausstellt, daß noch genug Treibstoff vorhanden war, aber der Tankwahlschalter noch auf dem leeren Tank stand.

Sollten Sie, unabhängig von der Ursache, in die Situation kommen, daß das Triebwerk die Zusammenarbeit mit Ihnen aufgibt, beachten Sie, daß folgende erste Schritte lebensrettend sein können:

1. Geschwindigkeit des besten Gleitens einnehmen
⇒ geringster Höhenverbrauch im Vergleich zur geflogenen Strecke
2. Geeignetes Landefeld suchen
⇒ Anflugsektor, Hindernisse, Wind
3. Wiederstartversuch des Motors

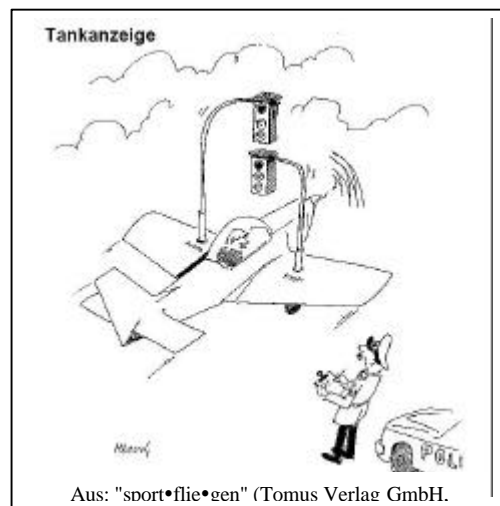
◆ Zündung **kontrollieren**

◆ Gemischregler **REICH**

◆ **TANKWAHLSCHALTER**

kontrollieren, vollster Tank !

◆ elektrische Kraftstoffpumpe **ein** (bei Bedarf gem. Handbuch)



Wenn die Anlaßversuche jedoch vergeblich sind, führen Sie **rechtzeitig** die weiteren Schritte nach den musterabhängigen Notverfahren für eine Außenlandung durch.

Fazit : Jeder Pilot ist für die Vorbereitung und Durchführung seines Fluges selbst verantwortlich. Kraftstoffmangel und Kraftstoffmißmanagement sind meist Ausdruck schlechter Vorbereitung oder schlechten Trainingszustandes. Das Büro Flugsicherheit bietet Ihnen Vorträge, Sicherheitstrainings oder Materialien für Ihre eigene Fortbildung an. Fragen Sie Ihren zuständigen FSI.