

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 73

Braunschweig, Februar 1988

Vom Motorflug zum Segelflug?

Diese Wandlungsform erleben zu müssen, wünschte sich der Pilot eines Motorflugzeuges, der im vergangenen Jahr eben noch den kurzen Heimflug von ca. 20 Minuten Dauer antrat, bestimmt nicht. Der Flug wurde kürzer als geplant. Auf halber Strecke begann das Triebwerk zu stottern und stellte seinen Dienst kurze Zeit später ein. Im Gleitflug steuerte der Pilot daraufhin eine Wiese an. Nach dem Aufsetzen rollte das Flugzeug eine kurze Strecke auf weichem Boden und überschlug sich dann. Der Pilot kam mit dem Schrecken davon, das Flugzeug wurde schwer beschädigt. Die Ursache für den Triebwerksausfall war schnell gefunden: Treibstoffmangel.

In den Jahren 1973 bis 1987 ereigneten sich 416 Unfälle, deren Ereignisketten mit Triebwerksausfällen begannen. 31 % dieser Unfälle waren auf Kraftstoffmangel bzw. Fehlbedienung der Tankwahlschalter zurückzuführen. Die wirkliche Zahl der Triebwerksausfälle infolge Kraftstoffmangels dürfte jedoch höher liegen, da hier nur von **Unfällen** die Rede ist und manche "stille Landung" gut ausging.

Hinter dem lapidaren Wort Kraftstoffmangel verbergen sich mehrere Problemkreise, von denen aufgrund des hier zur Verfügung stehenden Platzes nur zwei zur Sprache kommen:

- 1) Bei kurzen Flügen checken manche Piloten die Kraftstoffmenge durch einen kurzen Blick auf die Anzeigen. Danach wird über den Daumen gepeilt, ob es reicht und losgeflogen. Bekanntermaßen arbeiten Tankanzeigen aber etwas ungenau. Steht ein Flugzeug dazu noch geneigt, kann es zu einer fatalen Fehleinschätzung der Kraftstoffmenge kommen.
- 2) Lange Flüge, die die Reichweite eines Flugzeuges fast ausschöpfen, enden manchmal trotz genauer Planung unfreiwillig früher. Oftmals haben die Piloten bei der Planung ihres Fluges nur die Leistungsangaben aus den Flug- und Betriebshandbüchern bedacht. Diese Angaben gelten jedoch nur unter den gleichfalls dort genannten Bedingungen. Beladung, Flughöhe, gewählte Triebwerksleistung, Temperatur und der Zustand des Flugzeuges können den "Durst" des Motors jedoch drastisch verändern. Es gab einen Fall, bei dem aus 7 Stunden Endurance 3 ½ wurden.

Leider zeigt die Statistik, daß sich die, in der Unfall-Info V 49 "Nur noch drei Tropfen bis zur Landung" erteilten Ratschläge, nicht ganz herumgesprochen haben. Aus diesem Grund möchten wir sie wiederholen.

- **Wenn Sie bei Ihrem Flugzeug unsicher über den Kraftstoffvorrat sind, tanken Sie nach und verlassen Sie sich nicht nur auf die Anzeige.**
- **Planen Sie immer eine ausreichende Kraftstoffreserve ein.**
- **Übernehmen Sie nie kritiklos die "märchenhaften" Verbrauchsangaben anderer Piloten, auch nicht deren "spezielle Leantechnik".**
- **Beachten Sie die Hinweise im Flughandbuch, und besser noch, erfliegen Sie sich nach Möglichkeit die exakten Verbrauchswerte mit Ihrem Flugzeug.**