

Wie kann ein Jet mit einem Triebwerk weiterfliegen?

Eine Boeing 777-330ER der Swiss musste nach einem Triebwerks-Ausfall in Nordkanada landen. Die wichtigsten Fragen und Antworten zu einer oft geübten Notfall-Routine.

Die Boeing 777-330ER befand sich mitten über der kanadischen Eiswüste, als sich eines der beiden Triebwerke abschaltete. SVP-Nationalrat und Linienpilot Thomas Hurter beantwortet die wichtigsten Fragen.



SVP-Nationalrat Thomas Hurter ist ehemaliger Berufsmilitärpilot, seit 1993 Linienpilot und seit 2002 Inspektor der fliegerischen Berufseignungsabklärung (SPHAIR). (Bild: Keystone/Anthony Anex)

Herr Hurter, wie häufig schaltet sich heutzutage in der Zivilluftfahrt ein Triebwerk ab?

Das passiert äusserst selten. Grundsätzlich sind heutige Triebwerke extrem zuverlässig.

Wie kann der Pilot mit der Maschine dennoch weiterfliegen?

Ein modernes Linienflugzeug ist auch für einen solchen Fall ausgelegt; aufgrund der reduzierten Gesamttriebwerkleistung muss man meistens auf eine tiefere Flughöhe absinken.

Wie lange kann der Pilot mit nur einem Triebwerk denn nun weiterfliegen?

Das hängt grundsätzlich vom Flugzeugtyp und von der Flugdauer ab und ist international klar geregelt. Als Grundregel gilt, dass ein Pilot jederzeit in der Lage sein muss, mit nur einem Triebwerk innerhalb von einer Stunde einen Ausweichflughafen anzusteuern. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Boeing 777-300ER, dieser Typ darf deutlich länger in der Luft bleiben. (Gemäss [ETOPS-Vorgaben](#) maximal 330 Minuten, Anm. d. Red.)

Was geht einem Piloten in einer solchen Situation durch den Kopf?

Der Pilot prüft bereits bei der Flugvorbereitung sämtliche Ausweichflugplätze. Er weiss also schon beim Einsteigen, wo er im Fall der Fälle landen könnte. Und während des Flugs überprüft er laufend die Situation bei den in Frage kommenden Ausweichflugplätzen, zum Beispiel das aktuelle Wetter. Wir Piloten üben eine Triebwerkabschaltung immer wieder, so gesehen ist das eine Standardsituation, mit der jeder Pilot gut umgehen kann.

Ab wann dürfen Passagiere in einem solchen Fall denn das Flugzeug verlassen?

Es ist ratsam, sämtliche Angelegenheiten organisiert zu haben, bevor die Passagiere aussteigen dürfen. Das hat auch praktische Gründe: An Bord kann man alle Passagiere schnell und einfach informieren. Sind die Leute einmal ausgestiegen, könnte es zu zusätzlichem Aufwand kommen, etwa bei der Einreise und Erreichbarkeit. Ausserdem möchte man die Passagiere ja nicht sich selbst überlassen, sondern etwa im Falle einer Übernachtung auch bereits die Unterbringung organisiert haben. Vor allem aber möchten die Passagiere ja auch wissen, wie es weitergeht. Im aktuellen Fall konnte für sämtliche Passagiere innerhalb einer verhältnismässig kurzen Zeit ein Weiterflug organisiert werden.

Die Maschine ist an einem Ort mit extremen Minustemperaturen gestrandet. Wie lange hätten die Passagiere denn ohne zu schlottern an Bord bleiben können?

Die meisten Flugplätze sind sehr gut ausgerüstet. In Iqaluit kann das Flugzeug ans örtliche Stromnetz angeschlossen werden, Passagiere und Crew könnten also theoretisch für unbestimmte Zeit an Bord bleiben. Darüber hinaus hat jedes Flugzeug auch noch ein Hilfstriebwerk, das sehr lange Energie für die Klimaanlage und für die elektrische Versorgung des Flugzeugs liefern kann.

Wer repariert nun die defekte Swiss-Maschine?

Das hängt natürlich vom jeweiligen Problem ab. In der Regel arbeiten aber die Techniker des Herstellers und des Triebwerkherstellers und der Airline sehr eng zusammen. Eventuell werden Ersatzteile benötigt, die zuerst herangeschafft werden müssen, um die Maschine wieder flugtauglich zu machen.

(sry)