

Ten, ten, green

Am Donnerstagabend letzter Woche konnten Lufthansa-Experten zum erstenmal das Cockpit-Tonband vom Jumbo-Absturz in Nairobi abhören. Fazit: Die Crew erscheint schuldlos, das Unglück wieder mysteriös.

Besser als sonst bei Flugzeugunglücken standen die Chancen, den Jumbo-Absturz von Nairobi aufzuklären: Kapitän, Kopilot und Flugingenieur hatten überlebt und waren aussagefähig; Flugschreiber (mit allen wichtigen Flugdaten) und „Voice recorder“ (mit den Cockpit-Gesprächen vor dem Absturz) waren gefunden; die rechte, fast unzerstörte Tragfläche ließ erkennen, was den Crash unmittelbar verursacht hatte: die nicht ausgefahrenen Vorflügelklappen.

Doch ganz im Gegenteil: Ende letzter Woche erschienen Hergang und Ursache des Jumbo-Desasters, so Lufthansa-Vorstandsmitglied Werner Utter, „immer mysteriöser“.

Spezialisten-Teams der Lufthansa, so Chef-Flugingenieur Robert Bargl, hatten sich „in einem Irrgarten“ verloren — bei dem Versuch herauszufinden, welche technischen Systeme möglicherweise versagt haben könnten. Fazit der letzten Woche: Es muß etwas passiert sein, was eigentlich gar nicht passiert sein kann.

Mysterium Nummer eins: Daß die Vorflügelklappen („leading edge flaps“) nicht ausgefahren waren, konnte eigentlich gar nicht sein — denn die rückwärtigen Klappen („trailing edge flaps“) waren ordnungsgemäß auf die Stellung „zehn Grad“ ausgefahren.

Beide Klappensysteme nämlich werden durch ein und dieselbe Hebelbewegung gemeinsam gesteuert (siehe Photo). Schon wenn der Kopilot den entsprechenden Hebel („flap control lever“), links von seinem Sitz, in die Stellung „ein Grad“ bringt, fährt automatisch, zusammen mit den hinteren Klappen, die erste Gruppe der insgesamt 26 Vorflügelklappen aus. Ein Schalter, betätigt durch die sich drehenden Antriebspindeln der hinteren Klappen, gibt das elektrische Kommando an das Druckluftsystem zum Ausfahren der vorderen Klappen.

Bei der nächsten Stellung des Klappenhebels, in der Position „fünf Grad“, werden auch die restlichen Vorflügelklappen auf nämliche Weise in Gang gesetzt. Bei dem Jumbo-Jet in Nairobi — hintere Klappenstellung: zehn Grad — hätten also alle Vorflügelklappen ausgefahren sein müssen.

Mysterium Nummer zwei: Wie war es möglich, daß die Kontrolllichter für die Vorflügelklappen sowohl beim Piloten als auch beim Flugingenieur grün

zeigten, obwohl die Klappen nicht ausgefahren waren? Daß einzelne Lichter gelegentlich versagen, ist wohl möglich; daß aber ganze Batterien voneinander unabhängiger Lichter grün zeigen, obwohl der technische Vorgang, den sie anzeigen, gar nicht stattgefunden hat, ist rätselhaft. Oder hatte die Crew sich mit dem Grün versehen?

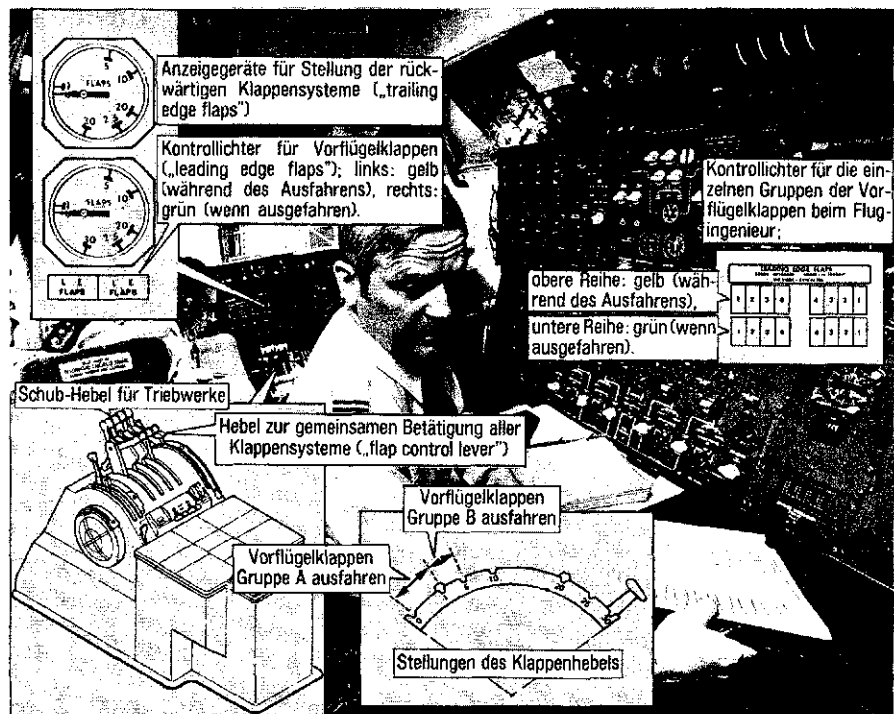
Die Check-Liste — jener vorgedruckte Fragenkatalog, anhand dessen die Crew routinemäßig alle wichtigen Systeme überprüft — sei „hundertprozentig gelesen“ worden, so Utters Resümee nach Anhören der Tonbandaufzeichnung aus dem Cockpit.

➤ Auf die Frage des Kopiloten, ob die Druckluftventile zur Betätigung der Vorflügelklappen („bleed valves“)

lichkeit zu treten“, sah denn auch Ende letzter Woche „den Fall sich mehr auf die technische Seite hin“ entwickeln. Deutlicher jedenfalls zeige sich nun, „wer schon alles trouble hatte mit dem Zeug“ (Utter); gemeint waren die Vorflügelklappen des Jumbo.

Einen bis dahin noch unbekannten Fall hatte der erfahrene Jumbo-Pilot Utter „schon schriftlich“: Am 10. März dieses Jahres waren bei einem Jumbo-Start der KLM in Amsterdam, Flugnummer 641, Auftriebsprobleme ähnlicher Art wie in Nairobi aufgetreten. Die Maschine konnte gerade noch durch erhöhten Schub aus der Absturzgefahr wieder herausgefliegen werden.

Nur die Hälfte der Vorflügelklappen war auch bei dem BOAC-Jumbo ausgefahren, der am 12. August 1972 in



Hebel, Kontrolllampen für Klappensysteme im Jumbo-Cockpit: „Ärger mit dem Zeug“

geöffnet seien, antwortete der Flugingenieur ordnungsgemäß: „Open“.

➤ Beim Check-Listen-Punkt „Flaps“ antwortete der Pilot dem Flugingenieur deutlich hörbar: „ten, ten“ (rückwärtige Klappensysteme auf zehn Grad) — und dann, so Utter, „folgt ein einsilbiges Wort — für mich heißt das ‚green‘“.

Das Tonband scheint zu bestätigen, was Kopilot Schacke, ehemaliger Starfighter-Pilot, schon in Nairobi zu Utter gesagt hatte: Ausgerechnet er, der in dem überzüchteten Überschall-Jet jahrelang vom einwandfreien Funktionieren der Vorflügelklappen abhängig war, werde wohl kaum dieses Detail beim Jumbo-Start übersehen haben.

Utter, der sich, wenn die Crew schuld wäre, „nicht scheuen würde, mit diesem Eingeständnis vor die Öffent-

London Heathrow von der Piste abhob; damals bestanden Unstimmigkeiten zwischen der Lichtkontrolle vorn bei den Piloten und hinten beim Flugingenieur. Der technische Hergang blieb, wie beim KLM-Fall, ungeklärt.

Die bange Frage, ob der bislang als besonders sicher geltende Jumbo — es war der erste Absturz nach fast zwei Milliarden Flugkilometern — womöglich doch eine verborgene technische Fehlerquelle mit sich herumschleppe, beschäftigte letzte Woche offenbar nicht nur die Spitzen von Lufthansa und der Herstellerfirma Boeing.

Als Kopilot Schacke hörte, daß seine Frau ihn in Nairobi besuchen wolle, sagte er, sie solle lieber zu Hause bleiben: Solange die — seiner Meinung nach technische — Ursache des Unglücks in Nairobi nicht geklärt sei, solle sie keinesfalls mehr Jumbo fliegen. ♦