

Starkes Schütteln

„Aufwind“ für die Luftfahrtindustrie versprachen sich die Manager vom Kurzstrecken-Jet VFW 614. Nun gingen — mit dem Absturz des ersten Prototyps — etliche Hoffnungen der Bremer Flugzeugbauer zu Bruch.

Testpilot Leif Nielsen, 34, klammerte sich kopfüber an einen Haltegriff im Rumpf der VFW 614. Fliehkräfte drückten seine Füße an die Decke der Kabine. Unter ihm hing Flugingenieur Jürgen Hammer, 32, in einer schmalen Luke. Hans Bardill, der 39 Jahre alte Kopilot, kauerte hinter Nielsen nahe an der Cockpittür.

Im Steilflug, wie ein Sturzkampfbomber aus dem Zweiten Weltkrieg, raste die fast 20 Tonnen schwere Maschi-

G 1 handeln könnte. Noch vor dem ersten Probeflug des Jet hatten ihn die Absatzstrategen der deutsch-niederländischen Luftfahrtfirma als „Schlüssel zum zivilen Flugzeugbau in Deutschland“ gepriesen — als gut verkäufliches Arbeitspferd im Kurzstrecken- und Zubringerverkehr: eine Art Düsenachfolger des amerikanischen Vielzweckflugzeugs DC-3.

Speziell für den Wüsten- und Dschungeleinsatz ist der 21 Meter lange, für 44 Personen ausgelegte „Düsenhit aus Bremen“ („Abendzeitung“) in seinen technischen Details konzipiert worden: Die Triebwerke wurden über den Tragflächen montiert; so erleichtern es das kurzbeinige Fahrwerk sowie die niedrige Lage von Rumpf und Tragflächen, die Maschine auch auf notdürftig ausgestatteten Flugplätzen zu warten und zu beladen.

Insgesamt 1200 Flugzeuge dieser Größenordnung, so errechneten die

Kurz vor dem Unfall hatte die dreiköpfige Test-Crew in der Maschine ein „starkes Vibrieren“ (so VFW-Flugerprobungsleiter Georg Schumann) verspürt — ganz ähnlich wie schon bei einem früheren Testflug.

Diesmal traten die Schüttelerscheinungen auf (VFW-Programtleiter Rolf Stüssel: „Etwa so, als wenn Sie mit dem Auto über eine Schotterstraße fahren“), Sekunden nachdem Pilot Nielsen bei einer Geschwindigkeit von rund 400 km/h die Luftbremsen (spoiler) teilweise aus- und gleich wieder eingefahren hatte. Doch auch als der Däne die Geschwindigkeit drosselte, ließ das Schütteln nicht nach. Nielsen gab Order, das Flugzeug zu verlassen.

Testpilot Nielsen mußte dem Flugingenieur Hammer noch mit den Füßen auf die Schulter treten, bis er durch den Ausstiegsschacht (den die VFW-Ingenieure auf Antrag der Testpiloten senkrecht hatten einbauen lassen) ins Freie katapultiert wurde. Auch Kopilot Bardill schaffte es noch, aber dann konnte er, „wahrscheinlich wegen einer Ohnmacht“ (Flugleiter Schumann), den Metallgriff seines Fallschirms (Typ Efa 384 P) nicht mehr ziehen.

Schon im Herbst dieses Jahres, so der Terminplan der Bremer Flugzeugbauer, sollte für die VFW 614 beim Luftfahrtbundesamt, wenig später auch bei der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA, die Typenzulassung eingeholt werden. Im Frühjahr 1974 sollten die ersten Serien-Maschinen flugbereit sein.

Nun aber ist ungewiß, welche Auswirkungen die folgenschwere Schüttellähmung vom Dienstag letzter Woche auf Fertigungsplanung und Marktchancen des zweistrahligen Buschflugzeugs haben wird.

Daß potentielle Kunden durch Absturz von Prototypen offenbar leicht verschreckt werden, zeigt sich beispielsweise bei dem britischen Mittelstrecken-Jet „BAC 1-11“ (der gegenüber seinen Konkurrenten Boeing 737 und Douglas DC-9 ins Hintertreffen kam), und zuletzt bei dem Manager-Jet „HFB 320“ der Hamburger Flugzeugbau GmbH, dessen Prototyp 1965 bei Madrid zu Bruch ging. Statt der ursprünglich erhofften 170 wurden vom Hansa-Jet nur 33 Maschinen abgesetzt — die Hansa-Fertigung wurde gestoppt.

Doch ohnehin scheint die VFW-614-Entwicklung bislang eher krisenhaft gewesen zu sein. Insgesamt sollten drei VFW-614-Prototypen in den ersten neun Test-Monaten 500 Flugstunden absolvieren. Doch auch bis zum Desaster in der letzten Woche hatten Prototyp Nummer eins und zwei nur einen Bruchteil ihres Programms erledigt. Das Schwesterflugzeug schaffte zehn, die Unglücksmaschine bis zu ihrem Absturz insgesamt 30 Stunden und 36 Minuten Flugzeit.



„VFW 614“-Prototyp, Piloten Nielsen (vorn), Bardill: Ein Fußtritt auf die Schulter

ne — Prototyp des ersten in der Bundesrepublik gebauten Strahl-Passagerflugzeugs — ohne Trudelbewegung aus 3000 Meter Höhe erdwärts.

Dann, am Dienstag letzter Woche um 14.58 Uhr, schlug das Düsenflugzeug mit dem Kennzeichen D-BABA auf einer schneebedeckten Wiese ein — 200 Meter von der Betonpiste des Bremer Heimat-Flughafens entfernt.

„Wie ein riesiger Kugelschreiber“ sei ihr das abstürzende Objekt erschienen, gab eine Augenzeugin aus dem Bremer Randort Kattensch zu Protokoll. Die Besatzung des Tower am Neuenlander Feld glaubte, eine Sportmaschine wäre abgestürzt. In Sichtweite schräg gegenüber tippten Angehörige der Vereinigten Flugtechnischen Werke/Fokker (VFW) auf ein zu Bruch gegangenes Militärflugzeug.

Kaum faßbar erschien den Erbauern der VFW 614 zunächst der Gedanke, daß es sich bei den Trümmern vor den Werkstoren um ihre Versuchsmaschine

Bremer, könnten in den nächsten Jahren gebraucht werden — 400 davon könnten nach Prognosen der Marktforscher aus den VFW-Werkshallen stammen. Mindestens 175 Exemplare müßten verkauft werden, um die schätzungsweise 600 Millionen Mark Entwicklungskosten für Triebwerk und Zelle wieder hereinzuholen.

Im Juli vorigen Jahres war der Bremer Prototyp, der letzte Woche abstürzte, zu seinem ersten Flug gestartet. Nun aber wird auch das zweite mittlerweile fertiggestellte Vorserien-Flugzeug im Hangar bleiben müssen, bis die Experten des Braunschweiger Luftfahrtbundesamtes die Unglücksursache aufgeklärt haben werden.

Ende letzter Woche konzentrierten sich die Nachforschungen darauf, in dem Trümmer-Puzzle die Überreste des Leitwerks zu finden. Verschiedene Anzeichen deuteten darauf hin, daß die VFW 614 wegen eines Bruchs im Gestänge eines Höhenruders abstürzte.