

## Nach Kompaß

**Auf dem Flughafen von Madrid stießen am Mittwoch letzter Woche zwei Verkehrsflugzeuge zusammen. Es war, in nur elf Tagen, das zweite schwere Flugzeugunglück, das sich in Spaniens Hauptstadt ereignete.**

Flugkapitän López Barranco schritt neben dem Fluggast Luigi Impiglia durch die Nebelschwaden, die am Mittwoch letzter Woche über Madrids Flughafen hingen. Er habe das andere Flugzeug noch gesehen, sagte der spanische Pilot zu seinem italienischen Begleiter, aber „da war alles schon zu spät“.

Minuten zuvor, um 9.45 Uhr, war eine von López Barranco gesteuerte Boeing

der kolumbianischen Fluggesellschaft Avianca bei einem Nachtanflug auf Madrid zerschellte (SPIEGEL 49/1983).

Das Doppel-Desaster von Madrid erhöht die Zahl der Flugzeugunglücke, die in Spanien seit 1970 registriert wurden, auf fünfzehn. Mehr als 1600 Menschen verloren bei Flugzeugabstürzen oder -kollisionen auf iberischem Gebiet ihr Leben – jeder neunte Todesfall im Weltluftverkehr während dieser Zeitspanne ereignete sich in Spanien:

- ▷ Bei fünf Unglücken seit 1970, in die Spaniens Chartergesellschaft Spantax verwickelt war, kamen 216 Menschen ums Leben. Spaniens Tageszeitung „El País“ rechnete der Spantax in mehreren Fällen Schlamperei vor, Leichtsinns und Gefährdung von Passagieren.
- ▷ Für die Inlandsfluggesellschaft Aviaco war der Madrider Zusammenprall mit der Iberia-Boeing das vierte Flug-



**Ausgebranntes Flugzeugwrack in Madrid: Geisterfahrer auf der Rollbahn**

727 der spanischen Fluggesellschaft Iberia mit 93 Menschen an Bord auf der Startbahn in eine mit 37 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern besetzte DC-9 der Iberia-Schwester Aviaco gerast. „Wir hörten eine Explosion und rannten, weil wir im Nebel nichts sehen konnten, in Richtung des Geräusches“, erinnerte sich Gepäckträger Antonio Rodrigo an die Sekunden nach der Katastrophe; ein Überlebender habe ihn dann zu den Trümmern geführt.

93 Menschen starben in den Wracks der beiden Passagiermaschinen. Spaniens Transportminister Enrique Barón, zuständig für den Luftverkehr seines Landes, erhielt die Nachricht von der Flugkatastrophe während einer morgendlichen Kabinettsitzung.

Es war das zweite Mal innerhalb von elf Tagen, daß Barón an die Stätte eines schweren Flugzeugunglücks eilen mußte: 181 Menschen waren am 27. November getötet worden, als eine Boeing 747

unglück; insgesamt starben dabei 137 Menschen. Der bislang folgenschwerste Zwischenfall traf die Aviaco, als im August 1973 eine „Caravelle“ beim vierten Anflugversuch auf die nordspanische Stadt La Coruña im Nebel abstürzte, 85 Insassen kamen zu Tode.

- ▷ Die Iberia zählt gleichfalls den vierten Flugzwischenfall seit 1970, bei dem Passagiere verletzt oder (in insgesamt 223 Fällen) getötet wurden. Allein 104 Menschen starben, als im Januar 1972 eine Iberia-Caravelle auf Ibiza gegen einen Berg flog.

Auch die bislang größte Katastrophe der Zivilluftfahrt traf Spanien, jenes Land, in das Jahr für Jahr Millionen von Urlaubern eingeflogen werden: 578 Tote gab es, als am 27. März 1977 zwei Jumbo-Jets auf der Startbahn des Flughafens Los Rodeos auf Teneriffa zusammenprallten – auch damals herrschte Nebel.

Die Katastrophe vom Mittwoch letzter Woche erinnert fatal an das Unglück von Teneriffa, bei dem ein Jumbo-Jet der KLM und einer der PanAm ineinander-rasteten.

Doch anders als damals gab es diesmal in Madrid keine Verständigungsprobleme zwischen Piloten und Fluglotsen; sie parlierten spanisch miteinander – wenn auch, wie in solchen Situationen üblich, über getrennte Funkkanäle: Die Iberia-Piloten sprachen über die Abflug-, die Aviaco-Flugzeugführer über die Bodenfrequenz mit den Lotsen.

Startfreigabe, so wurde letzte Woche gleich nach dem Unglück klar, war der Iberia-Boeing erteilt worden. Die DC-9 der Aviaco, Flugnummer 134 nach Santander (Nordspanien), hatte vom Tower Erlaubnis erhalten, in ihre Startposition zu rollen.

Während die Boeing 727, vom Schub ihrer drei Triebwerke beschleunigt, auf der Bahn „01“ zum Start ansetzte, kroch die zweistrahlige DC-9 der Aviaco im Radfahrertempo auf den Schnittpunkt der sich x-förmig kreuzenden Lande- und Startbahnen „33“ und „01“ zu. Die Boeing raste mit über 200 km/h in die DC-9 der Aviaco: Nur ein kleiner Schwenk nach rechts gelang dem Boeing-Piloten noch – das rettete 42 Menschen an Bord der Iberia-Maschine das Leben.

Aviaco-Pilot Augusto Almoquera, so die Ermittlungen, war nach Vorgabe eines Fluglotsen vom Vorfeld über Zubringerbahnen in Richtung Startbahn gerollt. Von einer bestimmten Position aus – querab vom Kreuzungspunkt der Landebahnen – sollte er sich neuerlich beim Tower melden. Zu diesem Zeitpunkt gab Almoquera eine Position durch, die den Lotsen glauben ließ, er befände sich auf einem Rollweg abseits der Startbahnen.

Das war ein Irrtum. Almoquera hatte sich im Nebel verirrt, hatte ein unbeleuchtetes „No Entry“- („Zufahrt verboten“-) Warnzeichen an der Schwelle zur Startbahn übersehen – und rollte gleich einem Geisterfahrer der startenden Iberia-Boeing entgegen.

Doch Piloten-Irrtum und „der dichteste Nebel, den ich in zwanzig Berufsjahren auf diesem Flughafen gesehen habe“, so ein Iberia-Angestellter, sind nach Ansicht spanischer Piloten nur zum Teil die Ursachen des Unglücks.

Raúl Tori, Sicherheitsexperte der spanischen Piloten-Gewerkschaft Sepila, führte öffentlich Klage über Mängel des Madrider Flughafens Barajas: Das System der Pisten, Rollwege und Kreuzungen auf Spaniens meistbeflogenen Airport sei unübersichtlich. „Hinweispeile auf den Rollbahnen überschneiden sich, manche sind kaum sichtbar, an einigen blättert die Farbe ab.“ Auch gebe es Rollwege, so der Pilot, „an denen die blauen Lichtmarkierungen beiderseits der Strecke fehlen“.

Barajas, klagt die Vereinigung spanischer Zivilpiloten, sei gemessen an seiner Bedeutung einer der unsichersten Flughäfen des Landes. Nach dem Teneriffa-Desaster, betont Alejandro Barrio von der Piloten-Gewerkschaft, habe die Sepia ein Bodenradar für Madrid gefordert. Die Anlage, die Lotsen bei Nebel die Position von Flugzeugen auf dem Rollfeld verrät, wurde nicht installiert.

Besonders mißlich, meinen die spanischen Pilotenverbände, sei das Fehlen einer „Stop-Bars“ genannten Einrichtung: einer Kette roter Lichter, die, im Boden eingelassen, als rot flammende Sperre die Einmündungen der Rollwege in benutzte Start- und Landebahnen markiert. Diese Leuchtschranke, glaubt auch die deutsche Piloten-Vereinigung „Cockpit“, sei ein probates Mittel, um zu verhindern, daß rollende Flugzeuge versehentlich Start- und Landebahnen kreuzen.

Die technische Ausrüstung vieler Flughäfen, bestätigte letzte Woche ein Lufthansa-Kapitän, sei – auch in anderen europäischen Ländern – hinter der Entwicklung der Flugzeuge zurückgeblieben.

Moderne Maschinen wie der Airbus „A 300“ sind zwar längst technisch gerüstet, auch bei Sichtweiten von nur 200 Metern zu landen. „Doch auf dem Boden“, klagt der Lufthansa-Mann, „geht es manchmal zu wie bei den Pfadfindern – es gibt Piloten, die rollen nach Kompaß.“

## MODE

### Ort der Verehrung

**Das New Yorker Metropolitan Museum of Arts zeigt eine Retrospektive des 47jährigen Modepapstes Yves Saint-Laurent – und erregte damit die Eifersucht seiner Kollegen.**

Der internationalen Modewelt erschien die Eröffnungs-Gala am Montag letzter Woche als „größtes Ereignis des Jahres“. Die 810 Dinner-Karten (500 Dollar pro Stück für den Museumsfonds) waren seit Monaten ausverkauft. 2500 weitere Karten für die After-dinner-Party (100 Dollar) gingen unter der Hand weg. Zum erstenmal in der Geschichte des Metropolitan Museum of Arts durften Party-Gäste bis Mitternacht sogar rings um den kostbaren ägyptischen Dendur-Tempel tanzen, der vor den Fluten des Assuan-Stausees nach New York gerettet wurde.

„Es war ein Abend“, kommentierte die „Washington Post“, „von dem Saint-Laurents Konkurrenten nur träumen können.“ Die Ausstellung hatte der scheue Pariser Modestart vier Tage zuvor selber zum erstenmal gesehen. Nicht ohne Angst (er sucht noch immer fünfmal pro Woche seinen Psychiater auf) vor den Geistern seiner Vergangenheit war er in den Keller des berühmten



**Saint-Laurent-Ausstellung in New York**  
Kostenloses Schaufenster



**Veranstalterin Vreeland, Saint-Laurent**  
„Die Fülle der Kleider erschreckt mich“

Museums gestiegen: „Die Fülle all dieser Kleider erschreckt mich.“

Das Kostüm-Institut des Metropolitan ist im Souterrain untergebracht, zu dem eine unauffällige Treppe führt. Dort erstrahlen nun im Scheinwerferlicht die Lackpuppen mit den 150 ausgestellten Saint-Laurent-Kleidern – zum Teil zehn und zwanzig Jahre alte Röcke, Jacken, Hosen und Ballroben, die, zum Erstaunen aller Experten, zumeist modisch taurisch wirken. Mit Ausnahme der ersten Trapezkleider, die Saint-Laurent in den fünfziger Jahren noch für das Haus Dior entwarf, ließe sich alles jetzt wieder anziehen, ohne démodé zu wirken.

Gerade das aber führte wohl auch zu den Vorwürfen, die aus den europäischen Modezentren nach Manhattan

drangen: Zwar ist unbestritten, daß Saint-Laurent seit einem Vierteljahrhundert den bedeutendsten Beitrag zur Mode geleistet hat. Aber der Star-Designer besitzt auch von Paris über München bis Tokio 185 Boutiquen, die er jede Saison mit YSL-Kleidern beliefert.

Kein Wunder, daß manche Konkurrenten die Museumsschau als ein überdimensionales „kostenloses Schaufenster an der Fifth Avenue“ ansahen. Ein Franzose grummelte bei der Dinner-Party, daß ein Museum „ein Ort der Verehrung, aber nicht des Busineß sein sollte“.

„Weil so was zuviel Eifersucht weckt“, hatte die exzentrische Diana Vreeland, die

über achtzigjährige Ideengeberin des Kostüm-Instituts, in früheren Jahren darauf verzichtet, Ausstellungen über noch lebende Kleiderkünstler zu organisieren. Ihre letzten Themen kreisten um die Belle Époque, um die Habsburger und um russische ZobelFürsten – das vergrätzte niemand. Doch diese Bedenken ließ die von „Yves' Genie“ besessene Greisin nun fallen. „Zum Teufel“, rief sie mit ihrer Kratzstimme, „mit der Eifersucht.“

Das Museum ließ immerhin Vorsicht walten. Weder im Katalog noch auf Plakaten ist das Markenmonogramm der Firma Saint-Laurent sichtbar. Über der Freitreppe des Museums weht nur eine türkisgrüne Fahne mit dem getuschten Namenszug des Geehrten.

Aber ein Parfüm-Importeur ließ seine Blicke zufrieden über die mit rosa, orangefarbener und roter Seide dekorierten Tische schweifen. „Die gleichen Farben“, freute er sich, „wie die Verpackung von Yves' neuem Parfüm“ (dessen Duft von 88 Zerstäubermaschinen über die Party geweht wurde).

Dem Gala-Dinner, bei dem einer der ihren und damit ihre Zunft geehrt wurde, blieben Saint-Laurents Designer-Kollegen nahezu geschlossen fern. Weder die Italiener Armani und Versace waren angereist, noch die Franzosen Ungaro oder Givenchy. Die New Yorker Modestars Calvin Klein und Halston durchquerten für den Konkurrenten noch nicht einmal den Central Park.

Nur der stolze Römer Valentino hatte sich in seinen erstklassigen Smoking geworfen; eine italienische Gräfin, die sein neuestes Paillettenmodell trug, begleitete ihn. Ansonsten erschöpfte sich die Modemacher-Liste mit Hanae Mori (Japan), Bill Blass (USA), Zandra Rhodes