

genbleiben wird — jedesmal ein kleiner Infarkt.

„Wenn es hier rummst“, witzelte letzte Woche ein Techniker am Computer-Steuerpult des Tunnels, „ist das nicht so ganz schlimm, denn das neue Othmarscher Krankenhaus, gleich nebenan, ist doch dafür gebaut worden.“

LUFTFAHRT

Schnell unterflogen

Versagen eines Lufthansa-Flugkapitäns, aber auch Mißstände auf dem Flughafen von Neu-Delhi waren schuld am Landeunfall einer Boeing 707 im Dezember letzten Jahres.

Sechs Tage lang redeten die Unfall-Experten der Deutschen Lufthansa nur über ein Thema: den verunglückten Landeanflug einer Boeing 707 ihrer

Als Ursachen ermittelten der vorsitzende Richter Shri Rangarajan und seine Beisitzer

- ▷ „schlechtes fliegerisches Können“ („poor airmanship“), das „Abweichen von zugelassenen und empfohlenen Anflugverfahren“ sowie ungenügende Instrumenten-Kontrolle; aber auch
- ▷ mangelhafte Wetter-Informationen seitens der Bodenstation und dadurch mitverursachte „optische Täuschungen“ bei den Piloten.

Zu dieser Rundumkritik sah sich Richter Rangarajan genötigt, nachdem er und seine Helfer mehrere Dutzend Zeugen, die Lufthansa-Crew (der nierenkranke Flugkapitän Dietz, 54, wurde dazu eigens in Frankfurt angehört), Fluglotsen und Meteorologen vernommen und die Trümmer der Maschine untersucht hatten.

in zu großer Höhe, rund 125 Meter über dem Gleitpfad, 800 Meter über Grund. Zugleich war ihre Geschwindigkeit zu diesem Zeitpunkt etwa 120 km/h höher als für diese Anflugprozedur vorgesehen.

Um die Maschine doch noch auf den korrekten Kurs zu zwingen, verringerte der Kopilot den Triebwerksschub und fuhr die Landeklappen aus. Erfolg dieser Maßnahmen war, daß die 707 sich anfangs noch etwas mehr über den Gleitpfad-Strahl erhob, ehe sie, mit stark nachlassender Geschwindigkeit und einer Sinkrate von zehn Metern in der Sekunde, sich rapide dem Gleitpfad näherte, um ihn dann ebenso schnell zu unterfliegen.

Während dieses gesamten Auf-und-Ab-Manövers, so urteilen nun die indischen Experten, sei Kapitän Dietz offenbar „zuversichtlich“ gewesen, daß er die Situation jederzeit im Griff habe. „Es war dieses Selbstvertrauen — im Fliegerjargon ‚Eine Maschine mit dem Hintern fliegen‘ genannt —, das schließlich dazu führte, daß die Maschine in eine Flugsituation geriet, aus der Kopilot Körner sie nicht mehr herausbringen konnte“ (so der Report).

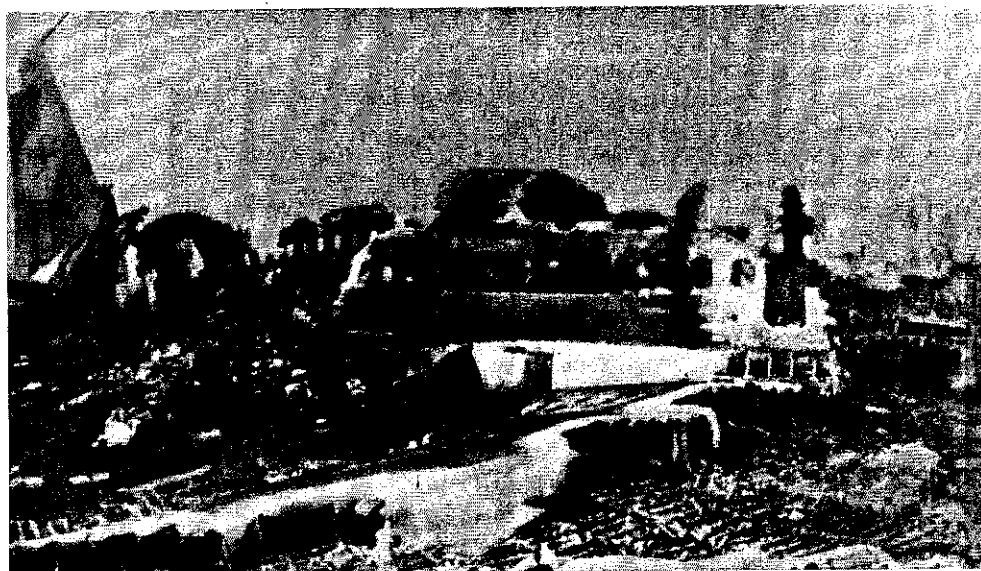
Unheil schwante Dietz offenkundig erst, als er der „beinahe in Null-Leistung arbeitenden Triebwerke“ (Unfall-Report) gewahr wurde. Der Lufthansa-Routinier zu seinem 25 Jahre alten Kopiloten: „Mit diesem Schub schaffen Sie es nicht.“

Als die erlahmende Boeing „Düsseldorf“ schließlich das Middle-Marker-Gebäude streifte und 100 Meter weiter aufprallte, hatten ihre Insassen noch Glück im Unglück; denn erst Minuten danach erreichte der Brand, von der linken Tragfläche heranzüngelnd, die Passagierkabine.

Um so größer war zu diesem Zeitpunkt die Verwirrung bei der Airport-Feuerwehr. Zuerst fuhr sie in die falsche Richtung — zu einem parkenden Jumbo-Jet der BOAC, den die Inder in Brand wähten.

Als sie schließlich, 18 Minuten nach dem Crash, an der nun hell lodernnden Boeing eintrafen, vergingen nochmals fünf Minuten bis zum ersten Löscheversuch: Statt mit Löschschaum spritzten die Mannen Wasser — aus durchlöcherchten Schläuchen. „Einige mußten sich auf die Schlauchlöcher stellen“, heißt es in dem Report lakonisch, um hinter ihre Bemühungen genügend Druck zu setzen.

Lufthansa-Flottenchef Werner Utter kommentierte den indischen Bericht am Donnerstag letzter Woche gelassen: „Die ‚poor airmanship‘ hat zugegebenermaßen eine entscheidende Rolle gespielt“, allerdings werde sie von den Indern doch „etwas zu breitgetreten“. Die Lufthansa hat die Konsequenz schon gezogen: Flugkapitän Dietz, so Utter, „hat keine Lizenz mehr“. Am 31. Dezember wird er den Dienst quittieren.



Lufthansa-Wrack in Neu-Delhi: „Mit diesem Schub schaffen Sie es nicht“

Flotte, Flugnummer 645, auf Neu-Delhi.

Am 19. Dezember letzten Jahres hatte die Maschine, 460 Meter vor dem Beginn der Landepiste des „Palam“-Flughafens, um 1.03 Uhr Ortszeit ein Signalhäuschen gerammt und war zu Bruch gegangen. Dem anschließenden Brand entkamen alle 109 Insassen; nur drei, darunter Flugkapitän Wolfgang Dietz, wurden verletzt.

Obwohl das Beinahe-Desaster so glimpflich endete, hielten die Lufthansa-Experten das Ergebnis ihres Unfall-Hearings geheim. Doch nun ist auf 139 Schreibmaschinenseiten nachzulesen, welche Umstände den Unfall in der nebligen Neu-Delhi-Nacht bewirkt haben. Sie sind, so geht aus einem Report der indischen Unfall-Untersuchungsbehörde hervor, alles andere als schmeichelhaft — weder für die Verantwortlichen des indischen Airports und schon gar nicht für die Lufthansa.

Drei Flugstunden nach dem Start in Bangkok, so das Recherchen-Resultat, überließ Dietz den Steuerknüppel seinem Kopiloten Rüdiger Körner* — kurz vor Erreichen des sogenannten Outer Markers von Palam. Von diesem Funk-Markierungspunkt führt der Leitstrahl des elektronischen Instrumenten-Lande-Systems herannahende Maschinen zur acht Kilometer weit entfernten Landeschwelle des Neu-Delhi-Airports.

Körner, der bis dahin insgesamt nur 35 Stunden als Kopilot aktiv an Bord einer Boeing 707 geflogen war, bekam so erstmals Gelegenheit, in eigener Regie den als besonders tückisch geltenden Flughafen anzusteuern.

Mit dem Steuerknüppel freilich hatte Körner gleich mehrere Flugprobleme übernommen. Schon über dem Outer Marker befand sich die Maschine noch

* Name von der Redaktion geändert.