LUFTFAHRT

Springreiter nach dem Sturz

Das zerborstene Triebwerk des A380 beschädigte die Qantas-Maschine so stark, dass sie jederzeit hätte Feuer fangen können. Hat der Riesen-Airbus Fehler im Design?

Selten war so viel fliegerisches Können in einem Cockpit versammelt. Hinter Flugkapitän Richard de Crespigny saß ein Ausbildungspilot; de Crespigny musste seinen jährlichen Flugtest absolvieren. Daneben befand sich ein dritter Kapitän, der den Ausbildungspiloten beim Prüfen überwachte. Zusammen mit den zwei Co-Piloten steckten in dem Airbus A380 der australischen Fluglinie Quantas 100 Jahre Flugerfahrung.

Vier Minuten nach dem Start in Singapur war der geballte Sachverstand dringend gefragt: In 2000 Meter Höhe explodierte das Triebwerk 2 des Doppeldeck-Fliegers. Der gewaltige Knall war noch nicht ganz verklungen, da tauchten auf den Monitoren 53 Fehlermeldungen auf.

Beim Lesen der dürren Zeilen wurde den fünf Piloten sofort klar, wie ernst die Lage war: Aus zwei der zwölf Tanks leckte Kerosin, das Flugzeug konnte jederzeit Feuer fangen.

„Das war ein unglaublicher Stress. Doch in einer solchen Situation bleibt dir gar nichts anderes übrig, als einfach weiterzumachen“, sagt Richard Woodward. Der Flugkapitän weiß, wovon er spricht. Er fliegt selbst für die Qantas den A380, ist Vizepräsident der internationalen Pilotenvereinigung Ifalpa und betreut die Crew seit der Beinahe-Katastrophe vor knapp zwei Wochen. „Die Jungs haben diese Situation außerordentlich gut weggesteckt“, berichtet Woodward. „Die sind wie Springreiter, die nach einem Sturz schnell wieder aufs Pferd steigen wollen.“

Die Männer haben ihm erzählt, wie sie die dramatischen Augenblicke in der Luft erlebt haben. Vor der Triebwerks-Explosion hatte es keine Warnzeichen gegeben: keine Veränderung des Öldrucks, keine Vibrationen – nichts. Rasch drückte der Kapitän einen Notfallknopf, der bei einer brennenden Turbine zu betätigen ist. Doch die automatische Löschanlage, die eigentlich hätte zünden müssen, löste nicht aus. Woodward: „Da war ihm klar, dass noch mehr beschädigt sein muss.“

Einer der Ausbildungspiloten rannte nach hinten in die Kabine – und erblickte die Löcher im Flügel, die von den unkontrolliert umherfliegenden Metallteilen der Turbine stammten. Folge: De Crespigny konnte den Sprit nicht richtig ablassen, um die vollbetankte Maschine für die Notlandung zu erleichtern. Er konnte auch keinen Sprit von hinten nach vorn pumpen. Die Maschine verlor an Stabilität, je länger das Kerosin entwich.

Nicht nur Triebwerkshersteller Rolls-Royce muss sich seither ernsten Fragen stellen, sondern auch Airbus. Woodward: „Wie konnte es nur zu einem so großen Funktionsverlust kommen?“

So fiel eines der beiden Hydrauliksysteme aus, außerdem wurden wichtige Verbindungskabel durchtrennt, unter anderem zum äußeren Triebwerk 1. Das ließ sich zwar manuell steuern, aber nicht mehr abschalten und musste von der Feuerwehr nach der Notlandung mit Löschschaum erstickt werden.

„Es stellt sich die Frage, ob das Flugzeug falsch designt ist“, sagt Woodward. „Offensichtlich sind bestimmte Verbindungen nicht redundant; oder die beiden Kabel laufen so dicht nebeneinander, dass sie gleichzeitig von den Schrapnellen zerstört wurden.“

Der Flugzeughersteller wehrt sich gegen die Vorwürfe. Das Flugzeug, so Airbus-Sprecher Stefan Schaffrath, sei „bis zur Landung kontrollierbar gewesen“, der Autopilot habe weiter funktioniert: „Es existieren zwei getrennte hydraulische und elektrische Systeme.“

Einige der Bremsen funktionierten aber nicht mehr richtig. Zum Glück konnten die Piloten in Singapur landen, wo die Bahn mit 4000 Metern sehr lang ist.

Dramatisch war zudem, dass ein Antiblockier-System nicht funktionierte. Beim Aufsetzen zerplatzten drei Reifen, Funken schlugen. Woodward: „Und das mit zwei Löchern im Tank!“

Immerhin steht fest, warum das Triebwerk explodierte. Vorige Woche identifizierte Rolls-Royce ein fehlerhaftes Teil in der Triebwerksturbine: Dadurch trat Öl aus und entzündete sich. Von dem Fehler sind 20 der bislang ausgelieferten Riesenjets betroffen, darunter auch 3 bei der Lufthansa. Nach und nach soll das schadhafte Motorenteil ausgetauscht werden.

Quantas-Pilot Woodward ist froh, dass sein Unternehmen eine „sehr konservative Sicherheitsentscheidung“ getroffen hat und den A380 erst einmal am Boden hält. Er fragt sich nur, warum sich die anderen betroffenen Fluglinien nicht ähnlich vorsichtig verhielten.

Lufthansa verweist zwar darauf, dass bei ihren kurzen Wartungsintervallen gefährliche Ölspuren entdeckt würden. Doch Woodward überzeugt das nicht: „Unser Flieger kam gerade aus der Wartung in Frankfurt, und trotzdem ist das Unglück passiert.“

Gerald Traufetter

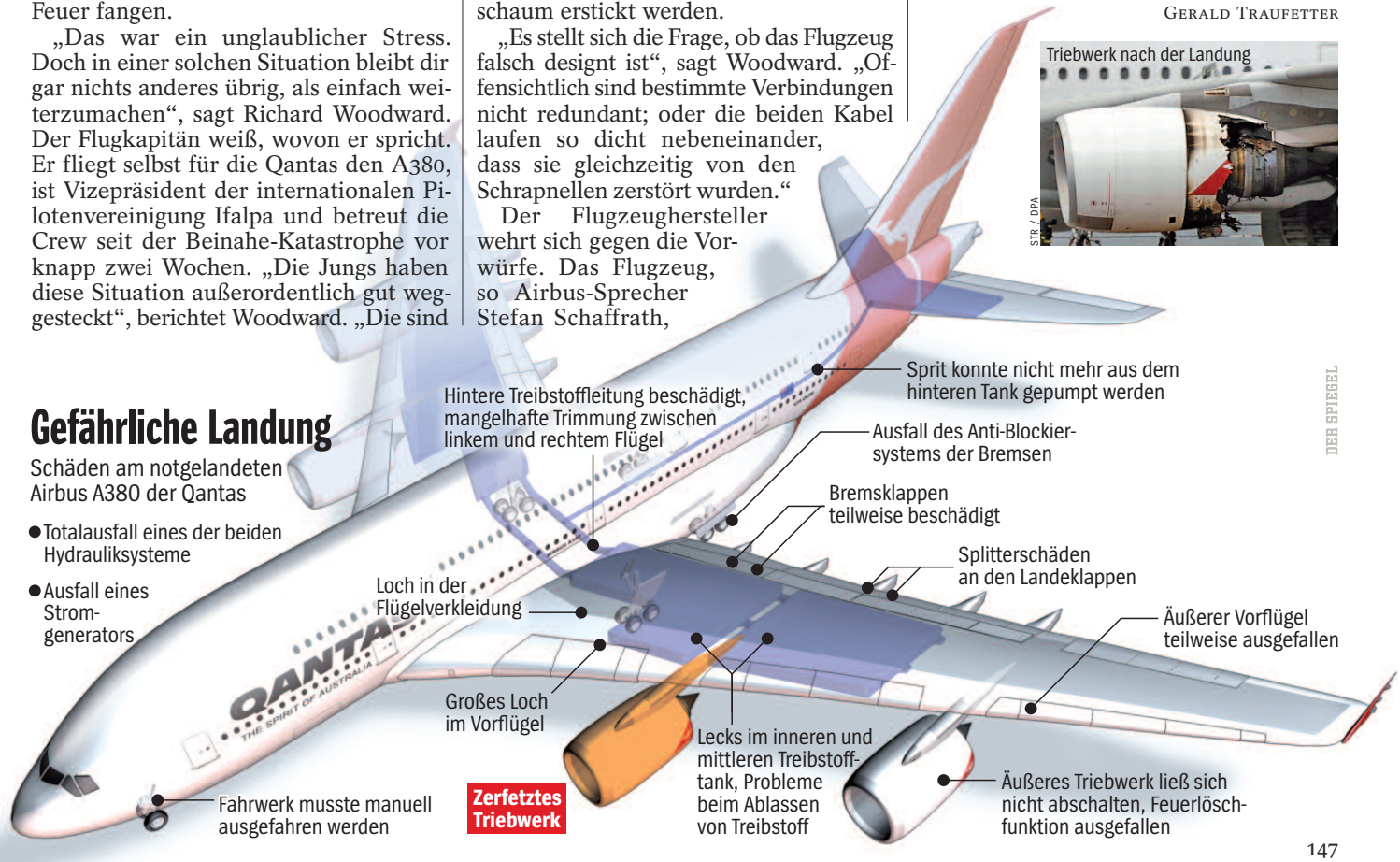
Triebwerk nach der Landung

STR / DPA

Gefährliche Landung

Schäden am notgelandeten Airbus A380 der Qantas

- Totalausfall eines der beiden Hydrauliksysteme
- Ausfall eines Stromgenerators



DER SPIEGEL