REKONSTRUKTION · KÖLN/BONN 1978

Ohne Räder – aber mit viel Glück

Am 4. April 1978 setzte eine voll besetzte Convair 990 der spanischen Chartergesellschaft Spantax auf dem Flughafen Köln/Bonn auf – ohne ausgefahrenes Fahrwerk. Der Jet schlitterte mit brennenden Triebwerken über die Piste. Alle an Bord überlebten unverletzt. Wie menschliches Versagen, ein technischer Defekt und ein glücklicher Zufall zusammentrafen.

FLUG	LUFTFAHRZEUG	DATUM
Palma de Mallorca → Köln/Bonn	Convair CV-990 · EC-CNG	4. April 1978 · 10:16 Uhr
AN BORD	**ANFLUG AUF**	**AUSGANG**
139 Passagiere · 146/148 gesamt	Piste 32	Keine Toten, keine Verletzten

Im Rauch der gerade verlassenen Maschine: evakuierte Passagiere auf dem Flughafengelände, dahinter die havarierte EC-CNG – aufgenommen vom 14-jährigen Passagier mit den letzten zwei Bildern seines Films.

Foto: Michael W. Driesch

Aus dem Terminal sah es einen Moment lang nach einer ganz normalen Landung aus. Eine silberne Convair 990 schob sich an diesem Dienstagvormittag durch den niedrigen Himmel über Köln/Bonn, vier Triebwerke, Urlauberjet vom Mittelmeer, Ende der Osterferien. Dann fiel dem Medizinbuchautor Kurt Büchel, der das Geschehen vom Flughafengebäude aus verfolgte, etwas auf, das den Männern im Cockpit offenbar entgangen war: Unter dem Rumpf waren keine Räder zu sehen, kein ausgefahrenes Fahrwerk, nur der blanke Bauch der Maschine.

Sekunden später berührten die tief unter den Tragflächen hängenden Triebwerksgondeln den Beton. Die Maschine setzte nicht auf ihrem Fahrwerk auf, sondern auf blankem Metall. Funken stoben über die Bahn, die Verkleidungen schliffen sich am Asphalt auf, Bauteile rissen ab. Der Jet rutschte über die Piste – wie weit genau, dazu schwanken die Angaben zwischen anderthalb und knapp zwei Kilometern –, und an den Triebwerken brach Feuer aus. In der Kabine flogen Taschen und Spielzeug durch die Luft, Kinder schrien, und die Menschen an Bord begannen zu begreifen, dass ihr Heimflug von Mallorca gerade in etwas anderes umgekippt war. Am Ende dieses Vormittags würde keiner von ihnen mehr als einen Schrecken davongetragen haben. Wie knapp das war, ahnte in diesem Moment niemand.

„Die Maschine setzte nicht auf ihrem Fahrwerk auf, sondern auf blankem Metall."

Drei Lampen, die dunkel blieben

Dass es überhaupt so weit kommen konnte, wirkt auf den ersten Blick kaum erklärbar. Das Ausfahren des Fahrwerks gehört zum Elementarsten, was vor einer Landung geschieht – mehrfach abgesichert, durch die Piloten, durch Warnsysteme, durch Anzeigen. In der Convair 990 mussten drei grüne Kontrollleuchten im Cockpit bestätigen, dass Bug- und beide Hauptfahrwerke ausgefahren und verriegelt waren. Vor der Landung in Köln leuchtete keine einzige davon, und dennoch setzte die Maschine auf.

Die Erklärung ist keine einzelne Dummheit, sondern eine Kette von Ereignissen, die ein paar Minuten früher begann – mit einem Defekt an den Landeklappen. Die Klappen werden vor der Landung ausgefahren, um bei niedrigerer Geschwindigkeit mehr Auftrieb zu liefern. An der Spantax-Maschine bewegten sie sich nach den damaligen Erkenntnissen nicht gleichmäßig; eine Seite klemmte, und es drohte eine asymmetrische Stellung. Die ist gefährlich, weil unterschiedlich weit ausgefahrene Klappen unterschiedlichen Auftrieb erzeugen und ein Flugzeug zur Seite wegrollen lassen können.

Kapitän Montero – nach Darstellung des Luftfahrt-Bundesamtes ein sehr erfahrener Pilot – entschied deshalb, mit nicht vollständig ausgefahrenen Klappen weiterzufliegen. Das war eine nachvollziehbare Wahl, die aber die gesamte Landekonfiguration veränderte. Ohne volle Klappen musste schneller angeflogen werden als gewohnt, und um den Sinkwinkel trotzdem zu halten, drosselte die Besatzung die vier Triebwerke für diese Flugphase ungewöhnlich stark. Genau in diesem Moment ertönte das Fahrwerkwarnhorn.

Technisch war das völlig korrekt: niedrige Triebwerksleistung, Fahrwerk noch eingefahren – das Horn tat exakt, wofür es gebaut war. Nur war es zu diesem Zeitpunkt noch kein Fehleralarm, denn das Fahrwerk durfte in dieser Phase noch eingefahren sein. Das Horn lenkte also vom eigentlichen Problem ab, den klemmenden Klappen, und Montero schaltete es stumm.

Was wie eine vernünftige Reaktion auf ein lästiges Geräusch aussah, nahm dem Flugzeug seine wichtigste akustische Sicherung. Spätestens beim weiteren Anflug hätte jemand die Warnung reaktivieren oder besonders genau auf die Fahrwerksanzeigen achten müssen, doch beides geschah nicht. Stattdessen meldete sich nach einer späteren Darstellung kurz darauf noch eine Warnleuchte für die Verriegelung der Schu-

bumkehr am dritten Triebwerk – ein weiteres Problem, das Aufmerksamkeit fraß.

Kapitän, Copilot und Flugingenieur arbeiteten nun einen außergewöhnlichen Anflug unter hoher Belastung ab: asymmetrische Klappen kontrollieren, Geschwindigkeit und Lage korrigieren, Zusatzwarnungen bewerten. In diesem Gewühl unterblieb der eine Handgriff, der bei jeder normalen Landung selbstverständlich ist – niemand fuhr das Fahrwerk aus. Und niemand fing den Fehler auf. Eine sauber abgearbeitete Landecheckliste hätte das eingefahrene Fahrwerk auffallen lassen müssen, und die drei dunklen grünen Lampen hätten den Anflug beenden müssen. Doch das stummgeschaltete Horn schwieg, die Lampen wurden übersehen, und die gegenseitige Kontrolle im Cockpit blieb aus. So flog die Convair mit zu wenig Klappe, zu viel Tempo und ohne Räder auf die Bahn zu.

In der Kabine ahnte niemand etwas

Die Passagiere wussten von all dem nichts. Es gab keine Durchsage, keine angekündigte Notlandung, keine Aufforderung zur Schutzhaltung. Bis zum Aufsetzen muss der Anflug für die meisten wie eine etwas flotte, aber gewöhnliche Landung gewirkt haben.

In einer der Reihen saß Michael W. Driesch, 14 Jahre alt, neben seiner Mutter Helga. Für ihn war es nicht nur der erste Mallorca-Urlaub, sondern überhaupt der erste Flug seines Lebens – eine Woche Hotel Cristobal Colon an der Playa de Palma, jetzt mit TUI zurück nach Deutschland. Beim Anflug hörte er Musik über Kopfhörer und schaute aus dem Fenster. Als die Triebwerke der Bahn näher und näher kamen, hielt er es nach eigener Erinnerung für möglich, dass sich die Tragflächen vor dem Aufsetzen eben so weit nach unten durchbiegen; er hatte ja noch nie eine Landung von innen gesehen. Erst als die Gondeln über den Beton schliffen und rechts Feuer aufschien, war ihm klar, dass dies keine normale Landung war.

Einige Reihen entfernt saß der WDR-Politikredakteur Hajo Dülfer. Er erinnerte sich später an schreiende Kinder, an Gegenstände, die durch die Kabine flogen, und an einen einzigen Gedanken – so schnell wie möglich hinaus, bevor die Maschine explodiert.

Die tief montierten Triebwerksgondeln, die das Unglück mit verursacht hatten, taten in diesem Moment etwas Unerwartetes: Sie wirkten beim Aufsetzen wie Kufen und hielten einen Teil des Rumpfes über dem Boden. Gleichzeitig wurden sie auf dem langen Schleifweg zermalmt. Metall riss auf, Bauteile lösten sich, Flüssigkeiten traten aus, und an den Triebwerken brach Feuer aus – nach Darstellung des Aviation Safety Network in allen vier Bereichen, am sichtbarsten an der rechten Tragfläche. Gerade in dieser Tragfläche steckte ein großer Teil des Treibstoffs. Ein Brand, der sich hier ausbreitet, kann Ausgänge blockieren, den Rumpf erreichen oder eine Explosion auslösen; die Menschen an Bord hatten nur Minuten.

Zwei Feuerwehrwagen am richtigen Ort

Dass aus dem Unglück keine Katastrophe wurde, lag nicht allein an der Konstruktion des Flugzeugs oder am Geschick der Besatzung. Es lag auch an einem Zufall, der mit der Landung selbst nichts zu tun hatte.

Wegen Bauarbeiten an der Piste standen an diesem Vormittag zwei Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr unmittelbar in dem Bereich, in dem die Convair zum Stehen kam. Normalerweise hätten die Löschzüge erst von ihrer Wache anrücken müssen – wertvolle Minuten, in denen sich ein Treibstoffbrand entlang einer Tragfläche längst ausbreitet. Diesmal waren Leute, Fahrzeuge und Löschmittel schon da und konnten praktisch sofort beginnen. Die offenen Flammen waren nach späteren Darstellungen binnen Sekunden unter Kontrolle. Ob es tatsächlich nur etwa zehn Sekunden waren, lässt sich aus den zugänglichen Quellen nicht abschließend prüfen; unstrittig ist, dass das ungewöhnlich schnelle Eingreifen den Brand vom Rumpf fernhielt.

Während draußen gelöscht wurde, lief drinnen die Evakuierung an: Türen auf, Notrutschen heraus. Eine offizielle Schilderung des Kabinenablaufs ist nicht

öffentlich verfügbar. Driesch erinnert sich allerdings daran, dass die Flugbegleiterinnen überfordert wirkten und Mitglieder eines mitreisenden Kegelclubs die Initiative übernahmen – Türen öffnen, Rutschen in Gang setzen. Ihre Namen sind bis heute nicht bekannt. Sollten sich ihre Handgriffe durch weitere Zeitzeugen belegen lassen, hätten sie erheblichen Anteil an der schnellen Räumung gehabt, denn bei einem Brand entscheiden nicht nur Sekunden, sondern auch klare Ansagen und funktionierende Fluchtwege.

Michael und seine Mutter erreichten einen Ausgang. Der Junge setzte sich nicht auf die Rutsche, sondern sprang darauf; das aufgeblasene Material bog sich unter seinem Gewicht durch, und er landete mit einem Satz auf der Bahn. Erst rannte er vom Flugzeug weg, dann blieb er stehen und drehte sich um. Er hatte eine Spiegelreflexkamera von Porst dabei, auf dem Film waren noch zwei Aufnahmen frei. Während Feuerwehrleute gegen die Flammen vorgingen und die übrigen Passagiere Richtung Terminal liefen, fotografierte der 14-Jährige die brennende Maschine, der er gerade entkommen war. Es sind keine Pressebilder mit professioneller Distanz, sondern der Blick eines Überlebenden, aufgenommen wenige Augenblicke nach der Flucht – und genau das macht sie für die Geschichte dieses Unglücks so wertvoll.

Alle kamen heraus

Nach den zeitgenössischen Berichten verließen sämtliche 139 Passagiere die Convair unverletzt, samt Besatzung. Niemand, schrieb der Kölner „Express" Jahrzehnte später, habe auch nur eine Schramme abbekommen. Angesichts der langen Rutschstrecke, des Feuers und der völlig unvorbereiteten Evakuierung war das ein außergewöhnlicher Ausgang.

Wie viele Menschen genau an Bord waren, ist die einzige Zahl, die sich nicht restlos klären lässt – und anders, als es gelegentlich heißt, liegt das nicht an einem verschollenen Passagier. Die 139 Fluggäste nennen die Quellen übereinstimmend, und auch das Cockpit ist eindeutig: Dort saßen drei, Kapitän, Copilot und Flugingenieur. Offen ist allein die Zahl der Flugbegleiterinnen. Deutsche Berichte sprachen von insgesamt sieben Besatzungsmitgliedern, das internationale Aviation Safety Network führt neun – je nachdem also vier oder sechs in der Kabine, woraus sich 146 oder 148 Menschen an Bord ergeben. Welche Zahl stimmt, ließe sich nur anhand der Untersuchungsakte oder einer Besatzungsliste abschließend klären.

Eine systematische Betreuung, wie man sie heute nach einem solchen Zwischenfall erwarten würde, gab es nach Drieschs Erinnerung nicht. Seine Großeltern Josefine und Willy vom Eyser holten ihn und seine Mutter ab und fuhren mit ihnen nach Hause. Von Spantax oder TUI habe die Familie danach nie wieder etwas gehört – keine Nachfrage, keine Entschuldigung. Ob andere Passagiere angeschrieben oder entschädigt wurden, lässt sich ohne weitere Unterlagen nicht beurteilen.

Für die amtliche Statistik endete der Unfall also glimpflich. Folgenlos blieb er deshalb nicht. Michael Driesch stieg zwölf Jahre lang in kein Flugzeug mehr und flog erst 1990 wieder – ausgerechnet nach Mallorca. Die Insel, auf deren Rückflug seine erste Reise beinahe in einer Katastrophe geendet hätte, wurde später zu seiner zweiten Heimat. Zwanzig Jahre nach dem Unglück widmete der WDR dem Fall einen Beitrag; Drieschs zwei Filmbilder gehören bis heute zu den eindrücklichsten Zeugnissen jenes Vormittags.

Der Fehler eines alten Hasen

Die Untersuchung stellte die Fachleute vor eine unbequeme Frage: Wie unterläuft einer erfahrenen Besatzung ein Fehler, der so offensichtlich und so leicht vermeidbar erscheint?

Montero galt nicht als Anfänger. Ein Sicherheitsexperte des Luftfahrt-Bundesamtes nannte ihn damals einen „uralten Hasen". Auch Spantax beschäftigte keineswegs nur zweifelhaftes Personal – viele

Kapitäne kamen von der spanischen Luftwaffe oder von Iberia, manche wurden zeitweise auf Simulatoren der Swissair geschult. Gerade deshalb ist die Bruchlandung von Köln ein Lehrstück über menschliches Versagen.

Sie entstand nicht, weil ein einzelner Pilot grundlos einen Hebel vergaß. Sie entstand, weil ein technischer Defekt den Normalablauf störte, die Crew ihre Aufmerksamkeit auf die Klappen richtete und ein Warnsignal abschaltete, das tatsächlich zur falschen Zeit zu schrillen schien. Als die Warnung später gebraucht wurde, stand sie nicht mehr zur Verfügung. Dazu kam das Versagen der gegenseitigen Kontrolle. In einem Cockpit sitzt eine mehrköpfige Besatzung nicht nur, um sich Aufgaben zu teilen, sondern auch, um Fehler des anderen aufzufangen. Irgendwer hätte die Fahrwerksstellung bestätigen, die fehlenden grünen Lampen bemerken und durchstarten müssen, doch niemand tat es.

Die moderne Unfallforschung sucht deshalb selten die eine Ursache. Sie sucht die Kette: klemmende Klappe, veränderter Anflug, hohe Arbeitslast, stummes Warnhorn, eine zusätzliche Warnleuchte, eine nicht abgearbeitete Checkliste und eine Crew, in der die gegenseitige Kontrolle versagte. Jedes einzelne Glied wäre für sich beherrschbar gewesen. In ihrer Summe brachten sie ein voll besetztes Verkehrsflugzeug ohne Räder auf den Boden.

Eine Maschine, die weiterflog

Das Flugzeug trug das Kennzeichen EC-CNG. Gebaut 1962, war es zunächst als HB-ICA „Bern" für Swissair geflogen, die ihre Convair-Flotte nach Schweizer Orten benannte und sie Mitte der Siebziger ausmusterte; so kam die Maschine 1975 zu Spantax. Die Convair 990 galt zu ihrer Zeit als schnellster Unterschall-Verkehrsjet der Welt, schluckte aber rund doppelt so viel Treibstoff wie eine spätere Boeing 737 bei ähnlicher Kapazität. Wirtschaftlich blieb sie chancenlos gegen Boeing 707 und Douglas DC-8; nur 37 Stück wurden zwischen 1961 und 1963 überhaupt gebaut.

Die Schäden nach Köln waren erheblich, doch die EC-CNG wurde nicht abgeschrieben. Techniker setzten sie instand, und schon am 3. August 1978, keine vier Monate später, kehrte sie in den Liniendienst zurück. Wie die meisten Spantax-Coronados endete sie Jahre später abgestellt am Flughafen von Palma de Mallorca und wurde schließlich verschrottet.

Für Spantax war die Bruchlandung ein weiterer Schlag gegen einen ohnehin angeschlagenen Ruf. Die 1959 gegründete Gesellschaft gehörte zu den größten Charterlinien Europas, war aber zugleich mit einer ganzen Reihe schwerer Unglücke verbunden – am folgenreichsten der Absturz einer Spantax-Convair auf Teneriffa 1972, bei dem alle 155 Insassen ums Leben kamen. Den entscheidenden Schlag setzte es 1982: Am 13. September brach an einer DC-10 der Spantax beim Start in Málaga ein Reifen, die Crew brach den Start ab, die Maschine schoss über die Bahn hinaus und ging in Flammen auf; 50 Menschen starben. Davon erholte sich die finanziell ohnehin geschwächte Airline nicht mehr. Am 29. März 1988 stellte Spantax den Betrieb ein.

Das Glück von Köln

Fast ein halbes Jahrhundert später lässt sich diese Geschichte nicht auf die Formel vom Piloten reduzieren, der das Fahrwerk vergaß. Das geschah – aber es erklärt nur den letzten sichtbaren Fehler. Die eigentliche Geschichte handelt davon, wie schnell auch erfahrene Menschen in einer ungewohnten Lage den Überblick verlieren und wie ein Sicherheitsnetz Masche für Masche reißen kann, ohne dass es jemand bemerkt.

Sie handelt aber auch von den Umständen, die die Katastrophe verhinderten. Die Triebwerksgondeln trugen das Flugzeug lange genug, dass der Rumpf nicht aufriss. Die Maschine blieb auf der Bahn, die Türen ließen sich öffnen, die Passagiere kamen ins Freie. Und zwei Feuerwehrwagen standen wegen Bauarbeiten genau dort, wo sie an diesem Vormittag gebraucht wurden.

QUELLEN & NACHWEISE

Aviation Safety Network · zeitgenössische Presseberichte (u. a. Kölner „Express") · Augenzeugenschilderungen Kurt Büchel und Hajo Dülfer · Erinnerungen und Aufnahmen von Michael W. Driesch · WDR-Beitrag zum 20. Jahrestag.

Foto: Michael W. Driesch (CC BY-SA 3.0). — Noch offen: exakte Kabinenbesatzung sowie die nur sekundär belegten Detailangaben zu Schubumkehr-Warnung und Löschzeit; abschließend klärbar über die Untersuchungsakte.