

Marilyn und William Hoffer

Vom
Co-Autor des Bestsellers
„Nicht ohne meine
Tochter“

FREEFALL



Flughöhe 12000 m – und leere Tanks
Die Geschichte von Air Canada-Flug 143

MAVENPRESS®

FREEFALL

**Flughöhe 12000 m – und
leere Tanks**

MAVENPRESS®



FREEFALL

Flughöhe 12000 m – und leere Tanks

MavenPress®
Angelburger Str. 23-25
24937 Flensburg
www.MavenPress.de

Copyright © 2011 by MavenPress®
1. Auflage 2011

Übersetzung der amerikanischen Originalausgabe:
»Freefall«, St. Martin 's Press, New York
Copyright © 1989 by William Hoffer and Marilyn Mona Hoffer

Fotos (2): © Wayne Glowacki/Winnipeg Free Press
Umschlaggestaltung: Volkmar Gronau
Übersetzung: G&U Language & Publishing Services GmbH, Flensburg
Gesamtherstellung: G&U Language & Publishing Services, www.GundU.com

Printed in Slovenia
ISBN 978-3-941-71906-4

Für Mert und Joe

und für

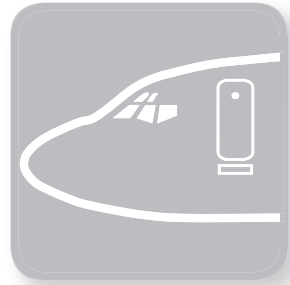
Lucile und Frank

Nach einer wahren Begebenheit.

Inhaltsverzeichnis

1	Im Cockpit	11
2	In der Kabine	31
3	Im Cockpit	49
4	Flugsicherung Winnipeg	63
5	Im Cockpit	67
6	Der Chefsteward	71
7	In der Kabine	79
8	Im Cockpit	97
9	Flugsicherung Winnipeg	101
10	Im Cockpit	103
11	Flugsicherung Winnipeg	109
12	Air-Canada-Flug 155	111
13	Der Computer	113
14	Air-Canada-Flug 155	151
15	In der Kabine	153
16	Flugsicherung Winnipeg	167
17	Im Cockpit	169
18	Flugsicherung Winnipeg	173
19	Im Cockpit	175
20	Flugsicherung Winnipeg	177
21	Gimli	179
22	Im Cockpit	189
23	Flugsicherung Winnipeg	191
24	Air-Canada-Flug 155	193
25	In der Kabine	195

26	Im Cockpit	203
27	In der Kabine	207
28	Im Cockpit	211
29	In der Kabine	213
30	Im Cockpit	221
31	In der Kabine	223
32	Flugsicherung Winnipeg	224
33	Winnipeg Beach	225
34	Im Cockpit	227
35	In der Kabine	231
36	Im Cockpit	235
37	In der Kabine	237
38	Gimli	241
39	Im Cockpit	243
40	Gimli	245
41	Air-Canada-Flug 155	247
42	Im Cockpit	249
43	Gimli	251
44	In der Kabine	255
45	Im Cockpit	257
46	In der Kabine	258
47	Gimli	259
48	In der Kabine	260
49	Im Cockpit	261
50	Gimli	263
	Epilog	287
	Postskriptum: Wer hatte Schuld?	299



1 Im Cockpit

Kapitän Robert Owen Pearson – ein kräftig gebauter, sonnengebräunter Mann, mit lebendigen Augen und einem Lächeln unter dem braunen Schnurrbart – vertilgte den letzten Bissen seines Abendessens und lehnte sich entspannt zurück. Es war später Nachmittag am Samstag, dem 23. Juli 1983, und Flug 143 der Air Canada befand sich von Montreal über Ottawa unterwegs nach Edmonton. Auf dem Weg zu einem schicksalhaften Punkt 12.500 m über dem Red Lake in Ontario ließ sich Pearson von dem vertrauten, stetigen Dröhnen einlullen, das im Cockpit der 132t schweren Boeing 767 vorherrschte, die mit 469 Knoten¹ durch den Himmel pflügte. Hier im Cockpit war das Geräusch deutlich lauter als hinten in der Kabine und damit auch imposanter. Es gemahnte stetig an die Kräfte, die den Giganten in dieser lebensfeindlichen Umgebung vorwärtstrieben.

1 ca. 870 km/h

Unter ihnen lag eine weiche, wattige Decke aus Cumulonimbus-Wolken, hinter ihnen das Lärmen und Treiben von Montreal, vor ihnen Edmonton in Alberta, die Pforte zu den kanadischen Rocky Mountains. Über ihnen gab es nur strahlendes Blau.

Während der Autopilot das Flugzeug auf stetigem Kurs hielt, hörten Pearson und sein Erster Offizier amüsiert zu, wie die Piloten älterer Flugzeugtypen bei der Flugsicherung von Winnipeg um Freigabe zur Änderung der Flughöhe baten. Der Wetterbericht hatte zwar größtenteils klare Bedingungen über Zentralkanada vorausgesagt, aber voraus gab es ein wenig raues Wetter, eine Front von Cumulonimbus-Wolken, die für unvorhersehbare Turbulenzen sorgen konnten. Solche Turbulenzen bestätigten die Weisheit des Ratschlags, auch während des Flugs angeschnallt zu bleiben. Die Piloten älterer Flugzeuge sahen zu, dass sie neue Flughöhen erreichten.

Pearson und Quintal drehten sich um, als ein Besucher das Cockpit betrat. Rick Dion, ein dunkelhaariger, untersetzt gebauter Mann von 41 Jahren, war ein Privatpilot, der immer davon geträumt hatte, als Flugkapitän in einem Cockpit wie diesem sitzen zu dürfen, der aber stattdessen in die höheren Ränge der Wartungsabteilung von Air Canada aufgestiegen war.

Heute war er zusammen mit seiner Frau Pearl und seinem drei Jahre alten Sohn Chris auf einem Ausflug nach Vermillion in Alberta, einem kleinen Städtchen im Hügelland östlich von Edmonton, wo sie Pearls 81-jährigen Vater besuchen wollten.

Bevor er in Montreal an Bord gekommen war, hatte Dion Pearson erkannt und ihn begrüßt. Die beiden kannten sich schon seit langem. Pearson hatte Dion eingeladen, nach dem Essen ins Cockpit zu kommen, um ein wenig zu fachsimpeln.

Wie es die Vorschrift bei jedem Kontrollpunkt verlangte, verglich Quintal die zurzeit vorhandene Treibstoffmenge mit dem Minimum, das der Flugplan verlangte. Hier über Red Lake lag die Mindesttreibstoffmenge, um Edmonton sicher erreichen zu können, bei 8500 kg Kerosin. Quintal

blickte auf den Monitor des Flightmanagement-Computers, der als Ersatz für die ausgefallene Treibstoffanzeige diente. Der Rechner zeigte an, dass die Tanks in den Tragflächen der 767 11.800 kg Treibstoff enthielten. Das waren beruhigende 3300 kg mehr, als erforderlich waren. Gerade als Quintal damit fertig war, diese Angaben auf dem Flugplan zu vermerken, ließ ein schriller Warnsummer innerhalb einer Sekunde vier kurze Piepser hören und riss damit die Aufmerksamkeit der drei Männer im Cockpit auf sich.

Vor den beiden Piloten leuchtete als zusätzliches Signal neben dem akustischen Alarm jeweils ein bernsteinfarbenes Warnlicht auf. Es bedeutete, dass die vordere Pumpe im linken Tragflächentank mit abnorm geringem Druck arbeitete. Der Grund dafür war jedoch nicht die wichtigste Sorge der Piloten. Ihre vordringliche Pflicht bestand darin, etwas gegen die Auswirkungen zu unternehmen und das Flugzeug in der Luft zu halten. Pearson öffnete ein Umleitungsventil, sodass das linke Triebwerk aus dem rechten Tragflächentank gespeist werden konnte, bis er und Quintal wussten, was sie als Nächstes unternehmen sollten.

Die Sekundenanzeige auf Pearsons Digitaluhr hatte nur wenige Male geblinkt, bevor die unbestimmten Ängste neue Nahrung erhielten. Vier weitere Piepser des Alarmsystems schrillten durch die angespannte Atmosphäre im Cockpit. Auf dem Monitor erschien eine neue Nachricht: die bedrohliche Meldung, dass jetzt die *zweite* Pumpe im linken Tragflächentank ausfiel.

»Oh, Scheiße«, stieß Pearson hervor. Unverzüglich traf er seine Entscheidung: »Wir fliegen nach Winnipeg.« Dieser zweite Ausfall konnte kein Zufall sein. Pearson war zu dem Schluss gekommen, dass das Versagen der beiden Pumpen eine gemeinsame Ursache hatte. Offensichtlich gab es im linken Treibstoffsystem ein schwer wiegendes Problem.

Wir haben irgendein Computerproblem, das ich nicht verstehe, glaubte Pearson, ich fliege nach Winnipeg, um es reparieren zu lassen.

Um dem verhungern den linken Triebwerk jedes mögliche Quäntchen Treibstoff zuführen zu können, schaltete Pearson die Pumpen des mittleren Tanks ein, um alles Kerosin zu nutzen, das von vorherigen Flügen dort übrig geblieben oder, wie es hin und wieder vorkam, aus den Flächentanks dort hineingekommen war.

Im Cockpit herrschten Stille und eine angespannte Atmosphäre, als Flug 143 aus dem Spätnachmittagshimmel der Wolkendecke unter sich immer mehr entgegensank. Seit der erste Warnton die Piloten auf das Problem mit den Pumpen im linken Tank aufmerksam gemacht hatte, waren erst fünf Minuten vergangen.

Plötzlich erklangen vier weitere Piepser mit einer weiteren Schreckensnachricht, und innerhalb von wenigen Sekunden weitere vier. Insgesamt sechs bernsteinfarbene Lampen glommen auf der Instrumentenkonsole. Die furchteinflößende Bedeutung dieser Lichter ließ den drei Männern im Cockpit Schweißperlen auf die Stirn treten. Das Problem beschränkte sich nicht nur auf den linken Treibstofftank. Jetzt versagten alle sechs Pumpen für die drei Tanks. Was auch immer die Ursache war, die Auswirkung verstärkte sich rapide.

»Verdammt, die gehen alle aus«, rief Pearson.

Die Triebwerke wurden offensichtlich nicht richtig versorgt, aber es gab keine Möglichkeit, um zu bestimmen, wie viel Zeit sie noch hatten, bevor die Pumpen völlig ausfielen, bevor sie keinen Treibstoff mehr in die Triebwerke leiteten und bevor die Triebwerke den Geist aufgaben. Die Instrumente, die den Treibstoffpegel direkt maßen und damit Antworten auf diese Fragen hätten geben können, waren tot, und die drei Männer im Cockpit hatten jegliches Vertrauen in die Zahlen verloren, die der Flugmanagement-Computer meldete.

Pearson steuerte das Flugzeug ganz vorsichtig, um den Triebwerken auch nicht einen Deut an Zusatzleistung abzuverlangen. Er fragte Dion, was seiner Meinung nach die beste Methode war, die Treibstoffzufuhr zu

den Triebwerken aufrechtzuerhalten. Pearson selbst vermutete, dass es günstiger war, das Flugzeug möglichst horizontal zu halten statt mit der Nase nach unten, damit die Triebwerke leichter jeglichen Rest Treibstoff aus den Leitungen saugen konnten, der noch darin sein mochte. Dion stimmte ihm zu.

Vier weitere unnachgiebige Piepser ertönten und unterbrachen das Gespräch. Das Cockpit war erfüllt von den erschreckenden Warntönen und den unheilsschwangeren bunten Lichtern, die die Männer auf eine Lawine von Problemen mit steigender Ernsthaftigkeit hinwiesen.

Seit dem Beginn der Krise waren neun anscheinend endlose Minuten verstrichen, als ein scharfes *Bong!* die Männer aufschreckte. Das war das Geräusch, das sie erwartet und gefürchtet hatten.

»Triebwerk links ausgefallen«, bestätigte Pearson.

Beim Anflug auf Winnipeg war Flug 143 jetzt auf 8500 m gesunken. Plötzlich, 22 Sekunden nach 01:21 Uhr westeuropäischer Zeit, tauchte das Cockpit in Dunkelheit. Die bunten, leicht lesbaren Anzeigen des Flugmanagement-Computers, die digitalen Instrumente, die Geschwindigkeit, Höhe, Kompass, Navigationsdaten, Triebwerksleistung, -temperatur und -drehzahl, Treibstofffluss, Ölmenge, -druck und -temperatur meldeten, sogar die Uhr und die drei Thermometer, ja, der ganze elektronische Schnickschnack im Cockpit des modernsten Verkehrsflugzeugs der Welt war von einem Augenblick zum anderen verschwunden.

Der Schein der Abendsonne beleuchtete die Gesichter der drei Männer und warf gespenstische Schatten.

»Wieso habe ich keine Instrumente mehr?«, fragte Pearson ungläubig.

Die Antwort war ebenso einfach wie erschreckend. Die hypermoderne Technik im Cockpit einer 767 brauchte Strom aus den Generatoren, die von den beiden Triebwerken am Laufen gehalten wurden, und diese

Triebwerke wiederum waren auf Kerosin Typ A-1 angewiesen. Es war noch nie zuvor geschehen – und tatsächlich hatten sich weder Boeing noch Air Canada, Pearson, Quintal oder Dion jemals eine solche Situation ausgemalt –, aber wenn einer 767 der Treibstoff ausgehen sollte, trat ein teuflischer Dominoeffekt in Kraft. Die Triebwerke fielen aus, damit auch die Generatoren, wodurch die Stromversorgung aussetzte und das computergesteuerte Cockpit zu einer dunklen Höhle voller nutzloser Bildschirme wurde. Für Pearson war das Cockpit plötzlich zum dunkelsten und nutzlosesten Ort der Welt geworden.

Genau das ist geschehen, überlegte Quintal, aber gleichzeitig sagte er sich: Das ist unmöglich. So etwas kann mir doch nicht passieren!

Aber das Udenkbare *war* geschehen. Kapitän Bob Pearson und Erster Offizier Maurice Quintal befanden sich in 8500 m Höhe über Zentralkanada an Bord einer 767 mit 61 Pasagieren und acht Crewmitgliedern, immer noch über 160 km von Winnipeg entfernt, und hatten weniger Instrumente und Steuerelemente zur Verfügung als der älteste noch fliegende Oldtimer. Sie waren mit den Folgen einer außergewöhnlichen Aneinanderreihung von Fehlfunktionen, Irrtümern und unglücklichen Zufällen konfrontiert.

So unmöglich es auch erschien, aber der Treibstoff war ausgegangen.



Am Steuer des Airbus A380

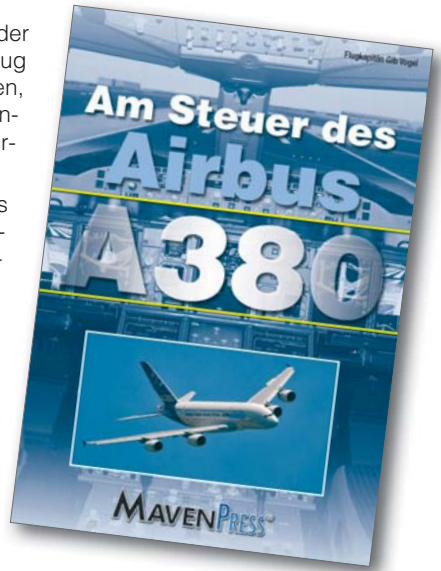
Seit seinem Erstflug am 27. April 2005 ist der Airbus A380 das größte Passagierflugzeug der Welt. Mit seinem charakteristischen, über die gesamte Flugzeuglänge reichenden Oberdeck stellt er den Gipfel modernen Airliner-Designs dar.

Am Steuer des Airbus A380 zeigt Ihnen aus der Sicht des Piloten, wie es ist, diese riesige Maschine zu fliegen. Dieses Buch wurde von einem erfahrenen A380-Kapitän verfasst und nimmt den Leser mit auf einen Flug von London nach Dubai. Dabei begleiten Sie die Cockpitbesatzung bei allen Tätigkeiten auf dieser Reise: von der Planung der Flugstrecke über die Vorflugkontrolle, den Steig- und Reiseflug bis zum Abschalten der Triebwerke in der Parkposition am Ziel Dubai, viele tausend Kilometer vom Start entfernt. Reichhaltig mit eigens für dieses Buch

aufgenommenen Fotos der Steuerelemente

und Instrumente des A380 illustriert, ist *Am Steuer des Airbus A380*

nicht nur für Piloten, sondern für jeden Luftfahrtbegeisterten eine Freude. Es gewährt Einblicke in eine Welt, die dem Fluggast gewöhnlich verborgen bleibt, und stellt Ihnen die modernste Errungenschaft der Verkehrsluftfahrt vor.



Am Steuer des Airbus A380

160 durchgehend farbige Seiten mit zahlreichen Fotos

ISBN 978-3-941719-07-1

Preis: € 19,90

Zlins in Deutschland – Die Typenschau



In der Ausgabe »Zlins« der Typenschau wird der internationale Charakter dieser Marke unterstrichen. Oder haben Sie gewusst, dass die Traditionsfirma für rassige Sportflugzeuge z.B. auch Militärtrainer an den Jemen, Angola, Mexiko oder Peru geliefert hat? Dieses Magazin befasst sich mit der Geschichte aller Sport- und Übungsflugzeuge aus dem Hause Zlin und seinem Firmengründer Tomas Bata. Besonders fesselnd ist der Abschnitt über die Maschinen »mit Geschichte«. Hier lesen Sie die fotografisch dokumentierte Geschichte von Piloten der ehemaligen DDR, die mit Maschinen des Typs Z-42 und Z-43 versuchten, über die deutsch-deutsche Grenze in den Westen zu fliehen.

Eine besondere Augenweide ist ein Fototeil mit Detailaufnahmen von Zlins, in denen Sie miterleben, welche Kontrollen die Piloten vor dem Start an ihrem Flugzeug durchführen. Weitere Highlights sind Fotos aus dem Herstellerwerk und die Darstellung der aktuellen Produktionsbaureihen Z-242 und Z-143 mit besonderem Augenmerk auf die Länder, in denen diese Typen im Militäreinsatz sind. Dieser Teil enthält bislang noch nie gezeigte Zeichnungen von Jens Popp.

Typenschau: Zlins in Deutschland

ISBN 3-939439-02-9

48 Seiten durchgehend in Farbe, 320 Farbfotos, 15 Farb-Profiles uvm.

Heft im DIN A4-Format, € 15,-

Jaks in Deutschland – Die Typenschau



Die Jak-52, die meist aus Quellen in Lettland oder Russland stammen, erfreuen sich in der Sportflieger- und Warbirdszene hierzulande wachsender Beliebtheit, sind sie doch relativ preiswerte Maschinen, deren Unterhalt sich noch finanzieren lässt. Schwerpunktmäßig befasst sich diese Broschüre mit den in Deutschland fliegenden Jak-50/52 und den gegenwärtigen Aussichten für ihre Weiterentwicklung.

Die Flugzeugmuster Jak-18 und Jak-18U mit Bugrad gehörten zu den ersten Flugzeugen im Rahmen der verdeckten Wiederaufrüstung in der DDR. Insgesamt 65 Maschinen wurden ab 1952 für die damalige VP-Luft, später Verwaltung der Aeroklubs, beschafft. 1956 gelangten davon noch rund 35 Stück in den Bestand der NVA, um dann später an die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) abgegeben zu werden. Diese hatte nämlich inzwischen die Grundausbildung von Militärfliegern in der DDR übernommen. Ab 1979 orderte die GST in

der DDR plötzlich 10 Maschinen des Typs Jak-50 für Kunstflugwettkämpfe, um in der Weltspitze noch mitmischen zu können. Das Gros dieser Maschinen ist dann später gegen harte Devisen an einen Interessenten in die Bundesrepublik verkauft worden. Den Weg dieser und anderer Jakowlew-Sportmaschinen können Sie in der vorliegenden Publikation genau nachverfolgen. Viele der inzwischen in Deutschland fliegenden Jak-50 und Jak-52 werden vorgestellt.

Typenschau: Jaks in Deutschland

ISBN 3-939439-01-0

48 Seiten durchgehend in Farbe, 324 Farbfotos, uvm.

Heft im DIN A4-Format, € 15,-

Notlandung im Hudson River

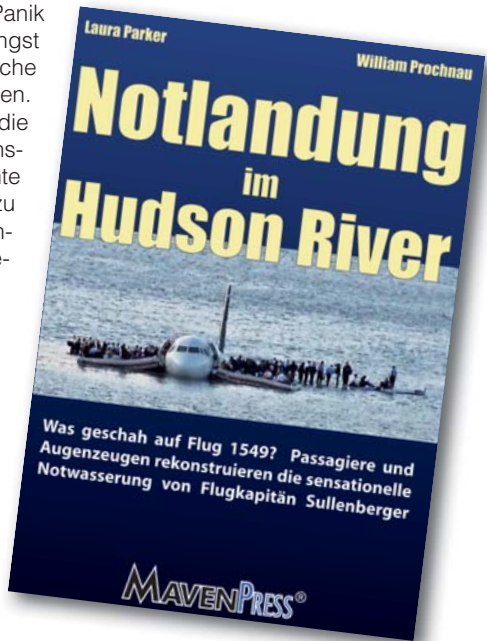
Was geschah auf Flug 1549? Passagiere und Augenzeugen rekonstruieren die sensationelle Notwasserung von Flugkapitän Sullenberger

Wie ist es eigentlich, einen Flugzeug-Crash mitzerleben? Zusammen mit dem renommierten Vanity Fair-Autor William Prochnau haben die Überlebenden der Notwasserung eines Airbus A320 in New York das Ereignis minutiös aufgearbeitet und erzählen die ganze Geschichte so, wie die Insassen des Flugzeuges sie erlebt und empfunden haben.

Mit bislang unbekanntenen, plastischen Einzelheiten lässt *Notlandung im Hudson River* die dramatischen Situationen dieses Tages wieder auferstehen: die Kollision mit einer Schar Wildgänse, die unwirkliche Stille nach dem Ausfall beider Triebwerke, den rasanten Sinkflug über das Stadtgebiet und die Brücken des Hudson, den heftigen Aufschlag auf dem Fluss, das Gedränge in den Gängen, als eiskaltes Wasser ins Innere des Flugzeugs sprudelt, die dramatische Rettung der Passagiere von den Tragflächen und den Rettungsflößen – erlebt und geschildert von Menschen wie du und ich. Hier lesen Sie, was die Berichterstattung in den Medien nicht schildern konnte: Augenblicke des Chaos bei der Evakuierung, Panik und Nervenstärke, lähmende Angst und zupackende Initiative, glückliche Zufälle und schnelle Reaktionen. *Notlandung im Hudson River* ist die Chronologie eines der erstaunlichsten Ereignisse in der Geschichte der Luftfahrt – ein Vorfall, der zu einem Albtraum hätte werden können, sich aber als Mutmachgeschichte mit Happy End erwies.

Notlandung im Hudson River

320 Seiten,
ausklappbare farbige
Übersichtskarte und
Sitzbelegung
ISBN 978-3-941719-02-6
Preis: € 19,90



Am 23. Juli 1983 macht sich Kapitän Robert Pearson mit einer Boeing 767, einem der technisch höchstentwickelten Verkehrsflugzeuge der Welt, mit 61 Passagieren und acht Besatzungsmitgliedern auf den Weg von Montreal nach Edmonton. Was er nicht weiß: Das Bodenpersonal hat die Menge des erforderlichen Treibstoffs falsch berechnet. Die Computer der modernen Boeing 767 verwenden als Maßeinheit Kilogramm, die Wartungstechniker jedoch Pfund, wie es bei allen anderen Flugzeugen von Air Canada üblich ist. Ohne eine Ahnung von diesem fatalen Missverständnis zu haben, startet Pearson daher mit nur der Hälfte des erforderlichen Treibstoffs.

Auf halbem Wege fällt in 12.000 m Höhe ohne Vorwarnung das linke Triebwerk aus. Pearson und sein Copilot Maurice Quintal entscheiden sich zu einer Notlandung in Winnipeg, doch in diesem Augenblick versagt auch das rechte Triebwerk. Damit ist gleichzeitig die Stromversorgung für die Instrumente im Cockpit abgeschnitten – und der rettende Flughafen von Winnipeg befindet sich plötzlich außer Reichweite.

Crew und Passagiere müssen sich der ungeheuerlichen Realität stellen: Der 130 t schwere, hypermoderne Airliner ist 12.000 m über dem Boden zu einem Segelflugzeug mit Notinstrumentierung geworden, das rasch an Höhe verliert. Es bleibt eine halbe Stunde Zeit bis zum scheinbar sicheren Tod.

Der einzige Ausweg, der sich den Piloten bietet, ist ein aufgegebener Luftwaffenstützpunkt am Rand der Kleinstadt Gimli. Aber kann man eine Boeing 767 im Segelflug landen? Und was tut man, wenn man beim Aufsetzen bemerkt, dass ein Motorsportclub auf der verlassenen Piste gerade ein Grillfest feiert und Kinder die Landebahn für ein Rennen nutzen?

Dieses Buch erzählt die Geschichte des Air-Canada-Fluges 143 an Bord der Maschine, die als »Gimli Glider« in die Luftfahrtgeschichte einging, und lässt Sie die dramatischen Ereignisse aus der Sicht der Beteiligten hautnah miterleben – der verzweifelt um die Rettung kämpfenden Piloten, der in Furcht und Schrecken versetzten Passagiere und der nichtsahnenden Menschen, die sich auf der Piste von Gimli plötzlich von einem heranrasenden Großraumflugzeug bedroht sehen.

William und Marilyn Hoffer haben als freiberufliche Journalisten über tausend Zeitschriftenartikel und neun Bücher verfasst, darunter die Weltbestseller *Midnight Express* und *Nicht ohne meine Tochter*. Das Paar lebt in Virginia.

MAVENPRESS®

www.MavenPress.de

ISBN 978-3-941719-06-4

€ 19,90

