

Hapag-Lloyd Flug 3378

Notlandung mit leeren Tanks in Wien

Von [Patrick Huber](#)

Ab sofort erhältlich als

[Hardcover](#) (ISBN: 978-3-819087-45-5)

[Softcover](#) (ISBN: 978-3-819087-48-6)

Am 12. Juli des Jahres 2000 schrammten die 151 Menschen an Bord des Hapag-Lloyd Fluges 3378 von Kreta nach Hannover nur haarscharf an einer Katastrophe vorbei als ihrem Airbus A310 der Sprit ausging und das Flugzeug 660 Meter vor der Landebahn des Wiener Flughafens auf den Boden aufschlug. Es fehlte nicht viel und diese wie durch ein Wunder glimpflich ausgegangene Bruchlandung wäre als der schwerste Flugunfall auf österreichischem Boden in die Geschichte eingegangen. Flugbegleiter und Airport-Personal machten an diesem Tag einen hervorragenden Job, brachten die Passagiere in Sicherheit und betreuten sie vorbildlich. Der österreichische Flugkapitän, der gegen mehrere Vorschriften verstoßen und ein unprofessionelles Verhalten an den Tag gelegt hatte, verlor seine Fluglizenz und wurde zu einer bedingten Haftstrafe verurteilt. 25 Jahre später erzählt Fachjournalist Patrick Huber in seinem mittlerweile 20. [Buch „Hapag-Lloyd Flug 3378 – Notlandung mit leeren Tanks in Wien“](#) die Geschichte dieses „Sommerwunders vom Flughafen Wien“ und lässt darin unter anderem Passagiere sowie den damaligen Leiter der Einsatzkräfte am Flughafen Wien zu Wort kommen. Mit seinem profunden Fachwissen unterstützte Huber außerdem den [Flugforensik](#)-Podcast [„Hapag-Lloyd 3378: Die Beinahe-Katastrophe von Wien“](#) der renommierten deutschen Journalisten [Andreas Spaeth](#) und [Benjamin Denes](#).



Eine druckfähige Datei des Covers wird auf Wunsch gerne zeitnah übermittelt.

Inhaltsbeschreibung

Rund 22 Kilometer vor der rettenden Landebahn in Wien versagten am 12. Juli 2000 nach etwa zweieinhalb Stunden Flugzeit bei einem Airbus A310-304 der deutschen Ferienfluggesellschaft Hapag-Lloyd beide Triebwerke. Circa 660 Meter vor der Piste setzte das zum Segelflieger gewordene Großraumflugzeug dann hart auf. Augenblicke später riss das linke Hauptfahrwerk ab. Als der Jet unkontrolliert über die Wiese schlitterte, kollidierte er mit der Pistenbefehuerung und den ILS-Antennen, ehe er schließlich zum Stillstand kam. Wie durch ein Wunder überlebten alle 143 Passagiere und 8 Besatzungsmitglieder, doch 26 der Flugreisenden wurden verletzt. Die Kabinenbesatzung führte die Evakuierung des verunfallten Airbus hochprofessionell durch und auch die Fluggesellschaft kümmerte sich im Anschluss vorbildlich um ihre Passagiere. Bis heute sind viele Betroffene voll des Lobes für das Verhalten der Airline und des Wiener Flughafens nach dem Crash. Doch wie konnte es überhaupt so weit kommen?

Der Flug HF 3378 der deutschen Chartergesellschaft Hapag-Lloyd begann auf der griechischen Insel Kreta und sollte eigentlich nach Hannover führen. Die Flugzeit war mit etwas über drei Stunden kalkuliert. Zur Sicherheit befand sich sogar Kraftstoff für gut vier Stunden in den Tanks der Maschine. Doch nach dem Start in Kreta begann eine unheilvolle Ereigniskette ihren Lauf zu nehmen. Zunächst hatte sich das Fahrwerk nicht vollständig einfahren lassen. Die Piloten fuhren es daher wieder aus und setzten den Flug in dieser Konfiguration fort – eine durchaus praktikable Vorgehensweise. Allerdings erhöhte sich der Spritverbrauch des A310 dadurch signifikant und war etwa doppelt so hoch wie normal. Die Crew war sich völlig darüber im Klaren, dass sie Hannover so nicht erreichen konnte und entschied sich deshalb, nur bis nach München zu fliegen. Weil sich die Treibstoffsituation während des Fluges aber – für die Piloten völlig überraschend – immer wieder verschlechterte, wurde Wien als neues Ausweichziel gewählt.

Die Ursache für die „überraschende“ Verschlechterung der Kraftstofflage: Bei ihren Reichweitenberechnungen verließen sich die Männer im Cockpit ausschließlich auf das Flight Management System, das den gestiegenen Kerosinverbrauch jedoch systembedingt überhaupt nicht berücksichtigen konnte. Obwohl der junge Co-Pilot (25 Jahre, etwa 2.800 Flugstunden Erfahrung) das Problem noch rechtzeitig erkannte, seinen Kapitän darauf hinwies und ihn zu einer früheren Notlandung in Graz drängte, wollte der Kommandant (56 Jahre, rund 23.400 Flugstunden) unbedingt bis Wien weiterfliegen. Mehrfach weigerte sich der Kapitän sogar, die in dieser Situation wegen des rasant zu Neige gehenden Kerosinvorrates vorgeschriebene Erklärung einer Luftnotlage („Mayday-Fuel“) gegenüber der Flugsicherung vorzunehmen, obwohl ihn der Erste Offizier darauf ebenfalls aufmerksam gemacht hatte.

Das alles waren folgenschwere Fehler des Kapitäns, die beinahe zur tödlichen

Katastrophe geführt hätten, als der letzte Tropfen Kerosin im Landeanflug auf Wien schließlich aufgebraucht und der A310 zum etwa 100 Tonnen schweren Segelflugzeug geworden war.

Für seine eklatanten Fehlentscheidungen und Regelverstöße an diesem Tag entzogen die Behörden dem Kapitän die Fluglizenz. Er saß nie wieder im Cockpit. Außerdem wurde der gebürtige Österreicher von einem deutschen Gericht zu einer bedingten Freiheitsstrafe verurteilt. Der Erste Offizier, der durch seine wiederholten Hinweise an den 56-Jährigen noch versucht hatte die Bruchlandung abzuwenden, wurde dagegen später selbst Kapitän und Ausbilder auf der Boeing 747, dem berühmten Jumbo-Jet. Er fliegt noch heute.

Der Fall von Flug HF 3378 wird seit Jahren von Ausbildern in Kursen zum Thema Crew Resource Management vorgetragen, denn der steile Cockpit-Gradient hat am 12. Juli 2000 maßgeblich zu den Ereignissen beigetragen.

Mit der von ihm bei seinen Recherchen stets an den Tag gelegten Akribie hat [Fachjournalist Patrick Huber](#) den Flug HF 3378 sowie die Hintergründe penibel rekonstruiert und für dieses Buch zum 25. Jahrestag der Ereignisse sogar einige der damaligen Passagiere sowie den Einsatzleiter des Wiener Flughafens zum Interview gebeten. Er würdigt außerdem die Leistung der Flugbegleiter sowie der Einsatzkräfte und das Verhalten der Fluggesellschaft nach dem Zwischenfall.

Herausgekommen ist ein hochwertiges Sachbuch, das sich spannend wie ein Thriller liest und die Geschichte von Hapag-Lloyd Flug 3378 bis ins kleinste Detail erzählt. Eine Betroffene schildert darin beispielsweise, wie ihr Partner ihr noch Sekunden vor dem Aufprall im Angesicht des möglichen Todes einen Heiratsantrag machte ...

Das Buch „[Hapag-Lloyd Flug 3378 – Notlandung mit leeren Tanks in Wien](#)“ **enthält auch 38 – zum Teil erstmals veröffentlichte – Abbildungen** und ist ein Nachschlagewerk für interessierte Laien, Luftfahrtfans sowie Medienschaffende gleichermaßen. Aber auch die Passagiere dieses Fluges sowie die Einsatzkräfte jenes Tages finden in diesem Buch eine umfassende chronologische Darstellung der Ereignisse vom 12. Juli 2000, die mitunter große Auswirkungen auf ihr weiteres Leben hatten.

Informationen zum Buch

- Format: A5
- 136 Seiten
- 38 – **zum Teil exklusive** – Abbildungen
- Preis Hardcover: EUR 20,99 (ggf. zzgl. Versandkosten)
- ISBN [Hardcover](#): 978-3-819087-45-5

- Preis Softcover: EUR 14,99 (ggf. zzgl. Versandkosten)
- ISBN [Softcover](#): 978-3-819087-48-6

Erhältlich ist das Buch „Hapag-Lloyd Flug 3378 – Notlandung mit leeren Tanks in Wien“ ab sofort über den [Webshop des Verlages](#) „Epubli“. Außerdem kann es unter **Angabe der ISBN über [alle Buchhandlungen in Österreich und Deutschland](#) sowie Onlinebuchhändler bezogen werden.**

Über den Autor

Patrick Huber ist seit den 1990er Jahren national sowie international journalistisch tätig und zählt heute zu den profiliertesten Flugexperten sowie Luftfahrt Fotografen Österreichs.

Er ist Autor von **20 Sachbüchern** beziehungsweise Bildbänden zu zivilen und militärischen Themen, darunter [„TAROM Flug 371 – Rumäniens schwerste Luftfahrtkatastrophe“](#) (dieser Titel ist [auch auf Englisch erschienen](#)), [„Germanwings Flug 9525 – Absturz in den französischen Alpen“](#), [„Montana Austria – Österreichs vergessener Langstreckenpionier“](#), [„Lufthansa Flug 540: Der erste Jumbo-Absturz“](#), [„Das Geheimnis von Malev Flug 240 – Mysteriöser Absturz vor Beirut“](#), [„Airpower 22 – Donnernder Himmel über Zeltweg“](#), [„Der Flughafen Wien in Bildern von 2005 bis 2006“](#), [„Cleared for Take off! – ein Tag im Leben einer AUA-Crew“](#), [„Die Erstlandung des Emirates A380 auf dem Flughafen Wien](#), [„Die legendäre An-225 ‚Mrija‘ in Österreich“](#), [„Pan Am Flug 103: Die Tragödie von Lockerbie – Weihnachtsreise in den Tod“](#), [„Als der Tod vom Himmel stürzte – die Flugtagkatastrophe von Ramstein“](#), [„Todesflug EL AL 1862 – die Katastrophe von Amsterdam“](#), [„Das Flugtagunglück von Lemberg – eine in Vergessenheit geratene ukrainische Tragödie“](#) und [„Tödliche Flammen im Frachtraum – der mysteriöse Absturz der ‚Helderberg‘“](#). Seine Bücher über das [Unglück im deutschen Ramstein](#) (das Werk erschien Anfang April 2024 bereits in der **2. überarbeiteten und erweiterten Auflage**) und den [Absturz der Pan Am in Lockerbie im Jahr 1988](#) gelten in Fachkreisen als Standardwerke zum jeweiligen Thema. Das im Dezember 2023 – zum 35. Jahrestag der Katastrophe – veröffentlichte [Werk über den Absturz der Pan Am 103 auf Lockerbie](#) ist zudem wohl das erste deutschsprachige Buch überhaupt zu dieser Causa.

Mehr Informationen und weitere Bücher von [Patrick Huber](#) finden Sie auf der persönlichen Homepage des Autors: www.der-rasende-reporter.info

Patrick Huber steht zudem gerne als [Ansprechpartner für Medienvertreter in Luftfahrtfragen](#) (zB nach Unfällen, bei Streiks, bei allgemeinen fachlichen Recherchen, etc ...) zur Verfügung. Rückfragen: patrick@der-rasende-reporter.info

Änderungen und Druckfehler vorbehalten, Stand Juli 2025

ENDE