



Charter-Jet „BAC 1-11“ in Gerona



Charter-Jet „Boeing 737“ in Tarragona

Havarierte Urlauberflugzeuge: Schlendrian am Mittelmeer

LUFTFAHRT

UNFÄLLE

Lieber nicht

Es war ein Wochenende der Beinahe-Katastrophen.

▷ Am vorletzten Sonntag, 18.25 Uhr, schoß auf dem spanischen Ferienflugplatz Gerona der zweistrahlige „BAC 1-11“-Jet „Schwabing“ der Münchner Charterfluggesellschaft „Bavaria“ beim Start über die Piste hinaus und zerbrach in zwei Teile — neun der insgesamt 89 Insassen wurden leicht verletzt.

▷ Beim BEA-Flug Nummer 375 von Mailand nach London roch die Cockpit-Crew 30 Minuten nach dem Start Rauch in der Kanzel. Die dreistrahlige „Trident“ erhielt Notlandeurlaubnis und setzte um 21.49 Uhr auf der Piste des Genfer Flughafens Cointrin auf; 56 Passagiere und die sechsköpfige Bord-Crew entkamen unversehrt.

▷ Wenige Minuten zuvor, um 21.44 Uhr, hatten beim Lufthansa-Flug LH 322 von Frankfurt nach Genf die Instrumente im Cockpit der Boeing 737 den Ausfall eines Triebwerks signalisiert. Flugkapitän Robert Kreutz kehrte zum Rhein-Main-Flughafen zurück.

▷ Knapp drei Stunden später und 6000 Kilometer entfernt mißlang auf dem International Airport in Philadelphia der Start einer Boeing 737

der United Airlines (Flug UA 611 nach Buffalo). Der Kurzstrecken-Jet raste über die Piste hinaus und kam 150 Meter hinter dem Ende der Betonbahn zum Stehen. Elf Insassen wurden verletzt.

▷ Am Montagabend gegen 19.30 Uhr wurde die Boeing 737 der westdeutschen Charterfluggesellschaft „Condor“ auf dem Urlauberflug DF 316 von Hannover nach Tarragona beim Landeanflug auf den spanischen Flugplatz Reus von einem einmotorigen Sportflugzeug gestreift. Trotz schwerer Schäden an der linken Tragfläche brachte Condor-Pilot Richard Tammerle die Maschine (95 Fluggäste, fünf Besatzungsmitglieder) sicher zur Landung.

Fünfmal bewahrten Piloten bei dieser Serie von „non-fatal incidents“ (Flugunfälle ohne Todesopfer) die Insassen der Flugzeuge durch schnelle Reaktion, fliegerische Bravour oder durch rechtzeitige Notlandung vor dem Tode oder vor schwerem Schaden. Fünfmal war wohl auch Glück im Spiel — und verhinderte, daß der Juli 1970 zum bislang schwärzesten Monat der zivilen Luftfahrt wurde. Denn bereits zwei Wochen vorher waren bei drei Flugzeugkatastrophen — in Toronto, in den Ostpyrenäen und in Alaska — 227 Menschen getötet worden.

Die Häufung von Unglücksfällen, so sehr sie auch vom Zufall mitbestimmt sein mag, signalisiert, daß auf dem Höhepunkt des sommerlichen Flug-

Tourismus das Flugrisiko größer ist als sonst. Besonders „im Mittelmeerraum“, so umschrieb letzte Woche die Lufthansa-Tochterfirma „Condor“ mindestens einen Aspekt dieses erhöhten Risikos, seien „im letzten Jahrzehnt viele Touristik-Flughäfen entstanden, die noch nicht den letzten technischen Standard aufweisen“.

Dieser Hinweis deckt sich mit den Besorgnissen, die jüngst von der Pilotenvereinigung britischer Luftlinien (Balpa) in einer Studie geäußert wurden: Insgesamt 13 Flughäfen Westeuropas — elf davon liegen in den Urlaubsballungsgebieten des Mittelmeerraumes — genügen nicht oder nur unvollkommen den internationalen Sicherheitsbestimmungen.

Als besonders unsicher beurteilen die englischen Piloten die Flughäfen Palermo (Sizilien), Alghero (Sardinien), Nicosia (Zypern) und Gerona in Spanien. Bereits bei klarem Wetter, so die Balpa-Warnung, sei der Anflug auf diese vier Ferienflughäfen schwierig. Bei Regen, Nebel und Gewitter und bei dicht aufeinanderfolgenden Starts und Anflügen seien Landungen schon jetzt nachgerade gewagt.

Denn keiner der vier genannten Flughäfen verfügt über ein Instrumenten-Landesystem (ILS), das dem Piloten eines anfliegenden Flugzeugs auch bei Nacht- und Schlechtwetterlandungen jede Abweichung vom idealen Landekurs anzeigt. Darüber hinaus sind die dort stationierten Navigationssender bei Gewitter häufig von atmosphärischen Störungen so stark überlagert, daß die Bordpeilgeräte falschen Kurs anzeigen.

Deutsche Piloten können, so der Pressesprecher der „Vereinigung Cockpit e.V.“, Flugkapitän Dirk Schwietzer, „die Befürchtungen der englischen Kollegen vollinhaltlich bestätigen“. Schwietzer schilderte ein Beispiel: Als er Mitte August letzten Jahres mit einer Condor-Maschine den südspanischen Flughafen Alicante anflieg, näherte sich fast zur gleichen Zeit ein britisches Charterflugzeug; Schwietzer erinnert sich: „Da brach im Alicante-Tower die Flugsicherung zusammen.“ Die beiden Piloten übernahmen während des Blackouts selber die Aufgaben des Towers. Schwietzer: „Wir haben uns gegenseitig runtergesprochen.“

Die Chartergesellschaft Condor, technisch von der Lufthansa betreut, trug dem Schlendrian südlicher Ferienflughäfen Rechnung, etwa indem sie die üblichen Sichtgrenzen (Wetter-Minima) für den Landeanflug den technischen Mängeln anpaßte und den Piloten „besondere fliegerische Einweisungen“ zuteil werden ließ.

Ob freilich auch andere Chartergesellschaften soviel Vorsicht walten lassen, muß dahingestellt bleiben. „Letzten Endes“, so schloß die „Financial Times“ ihre Betrachtung über die Warnungen der britischen Piloten, „muß es dem einzelnen Fluggast überlassen bleiben, ob er für einen bestimmten Flughafen buchen möchte oder lieber nicht.“