



Unsicherer Flughafen Athen, verunglückte Boeing 747: Im Radarschatten der antiken Hügel

zeichnen keinen Einzelfall. Nachdem der Inder Rayinder Kumar seinen Landsmann in die Bundesrepublik gebracht hatte, forderte er die Herausgabe von Krishans Restgeld, um sich, so die Frankfurter Staatsanwaltschaft, „zu bereichern“.

Als Krishan sich weigerte, schlug und trat „Bobby“ seinen Landsmann brutal zusammen, nahm das Geld und zeigte bei allem, so ein Frankfurter Schöffengericht, ein „eiskaltes, zielgerichtetes Verhalten“. Für das Gericht war das erwiesene räuberische Erpressung mit gefährlicher Körperverletzung, für Kumars Anwälte nur ein „asiatisches Märchen“.

FLUGSICHERUNG

Großer blinder Fleck

Radargeräte fehlen, Überflug-Kontrolle endet an den Grenzen, mit Luftzusammenstößen muß gerechnet werden: Europas Flugsicherung ist in desolatem Zustand.

Der Moment kurz vor der Landung in Athen, wenn die Passagiere sich am Anblick der Akropolis erbauen, stimmt oft auch die zuständigen Fluglotsen nachdenklich: Die Maschine verschwindet vom Radarschirm. Ausgerechnet jetzt nämlich, beim Landeanflug durch eine der belebtesten Flugzonen Europas, gerät der Jet in den Radarschatten, den antike Hügel werfen.

Über portugiesischen Reisezielen kann dergleichen nicht passieren. Dort

gibt es überhaupt kein Flugsicherungsradar. So müssen sich die Controller behelfen: Über Telefon und Telex herangeschaffte Daten nahender Flüge werden in der Kontrollzentrale auf Papierstreifen geschrieben, auf „einer Art Küchentisch“ (Lotsenklage) abgelegt.

An Spaniens Ferienflugzentren wie Las Palmas oder Malaga ist, sagt Endriquez Moreno, Sprecher des spanischen Lotsenverbands, zu Spitzenzeiten „buchstäblich kein Raum mehr, ein Flugzeug zu parken“, weder im Luftraum noch am Boden. Gleichwohl erledigen dort nur nebenberufliche Fluglotsen die Arbeit; wegen schlechter Bezahlung brauchen die meisten einen zweiten Job.

Solche Horrorverhältnisse haben die verantwortlichen Behörden bislang noch nicht zu schrecken vermocht. Zwar steigen die Passagierzahlen — rund 8000mal am Tage starten Verkehrsflugzeuge, durchschnittlich 500 sind jeweils zur gleichen Zeit im Luftraum über Europa. Trotzdem sind die Sicherheitsverhältnisse vorsintflutlich.

Ungehört warnte das Europaparlament vor „erheblicher Gefährdung“ und „verhängnisvollen Mißverständnissen“ infolge des Chaos, das schlecht bestückte und fehlorganisierte Bodenstellen selbst dann kaum mehr regieren könnten, wenn nicht auch noch Sportflieger und Überschalljäger im Sichtflug dazwischenpreschen würden.

Abhilfe ist nicht in Sicht. Die einst zur supranationalen Luftsicherung ausersehene, teils bereits mit Personal und modernster Elektronik eingedeckte Behörde Eurocontrol scheiterte am schwindenden Interesse der beteiligten

Staaten. Deren Politiker, beklagt sich der Athener Flugleiter Petropoulos, „glauben wohl, solange wir möglichst viele Touristen ohne größere Unfälle und Verspätung herunterholen, ist ja alles in Ordnung“ — nicht nur in Griechenland: Europaweit sind die Flugkontroll-Einrichtungen

- ▷ aufgesplittert: Allein im Kerngebiet, etwa zwischen Stockholm, Athen, Lissabon und London, arbeiten unabhängig voneinander über 20 nationale Flugsicherungssysteme mit Gerätschaft verschiedenster Hersteller und Bau-Generationen;
- ▷ nicht kombinierbar: Querschaltung zu angrenzenden rechnergesteuerten Zentren ist ausgeschlossen, mithin auch die schnelle Übergabe eines Flugzeugs von einem Radarschirm zum anderen. Lotsen im Nachbarland werden telephonisch informiert, wegen unzureichender Standleitungen oft über das öffentliche Netz;
- ▷ lückenhaft: In manchen Zonen überlagern sich die Radarbereiche nicht, Flugzeuge sind dort nicht auf dem Bildschirm zu kontrollieren.

Der vom internationalen Lotsenverband schon lange kritisierte „große blinde Fleck“ beim Athen-Anflug ist dort nicht das einzige Manko. Beispielsweise ist die Athener Radaranlage mit ihrem 60-Kilometer-Bereich die einzige in ganz Griechenland. Abseits davon werden die Flugzeugpositionen über Funk, teils mit betagten Kurzwellenapparaten erfragt.

Fehlende Bildschirmsicht müssen die Flugleiter durch beachtliche Gedächtnisleistungen ausgleichen. Bis zu 25 Flüge zugleich hat ein Athener Con-

troller in seinem Abschnitt hin und her zu bewegen.

Der drahtlose Sprechverkehr mit den Piloten wird oft auch noch durch gestörte Frequenzen behindert. Sodann hapert es mit der Vorabinformation über die aus dem Südwesten herannahenden Maschinen.

Kontakt mit der libyschen Flugsicherung etwa besteht manchmal über Kurzwelle, manchmal per Telefon (über Malta), manchmal gar nicht. So wird in Athen für „überraschende Anflüge aus Afrika“ stets eine Flughöhe freigehalten.

Der Sprechverkehr mit den Piloten, mangels Radar das wichtigste Instru-



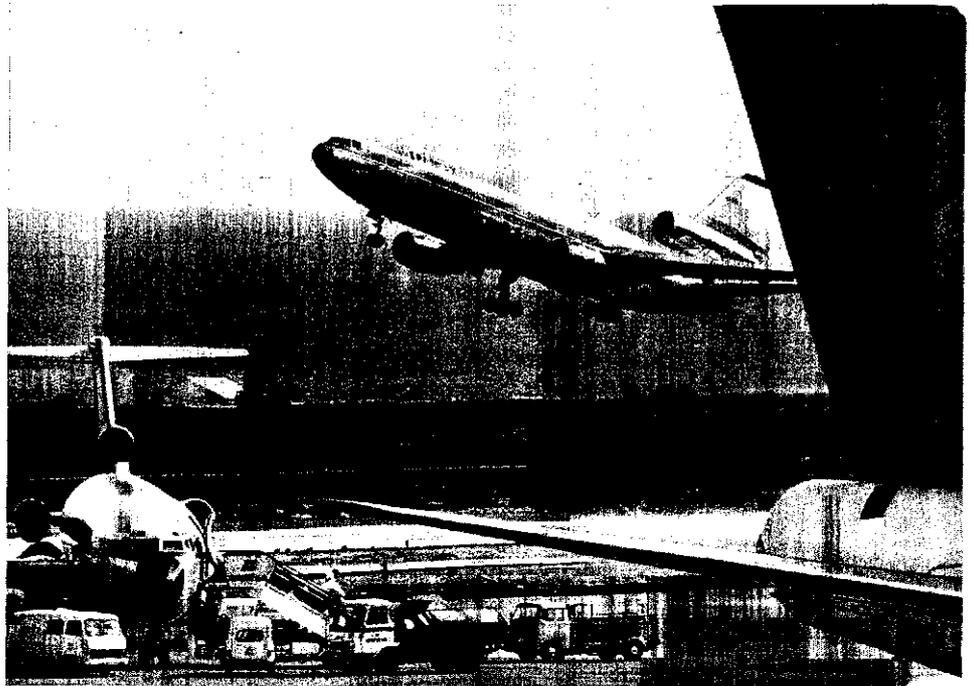
Wrackteile nach Luftkollision*
Unheimliche Begegnung

ment der Flugsicherung, leidet nicht nur unter Geprassel im Hörer: Es kam auch vor, daß in Krisensituationen Athen-Tower einfach sprachlos blieb. Dann können sich die Flugzeugbesatzungen nur noch untereinander verständigen.

Als im Februar dieses Jahres der Pilot einer Concorde wegen Triebwerkproblemen aus achtzehn Kilometern Höhe schnell auf sieben Kilometer sinken wollte, mußte er mit Kollegen aus drei Maschinen, die in bedrohlicher Nähe flogen, den Vortritt aushandeln.

Die blinden Flecken über Europa sind oft selbst den unmittelbar Beteiligten nicht geläufig. Im Frühjahr sichtete die Cockpitbesatzung einer Lufthansa-Boeing nahe Bozen ein anderes Flugzeug, das in acht Meilen Entfernung auftauchte und spitzwinklig schnell herankam. Erst ein abruptes Ausweichmanöver im letzten Augenblick half — vom Cockpit aus waren bereits die Gesichter im anderen Jet,

* 1976 bei Zagreb.



Überfüllter Flughafen Las Palmas: „Kein Platz, ein Flugzeug zu parken“

einer Maschine der DDR-Gesellschaft Interflug, zu erkennen.

Grund der unheimlichen Begegnung: Anders als der Lufthansa-Kapitän angenommen hatte, waren die beiden Flüge von den zuständigen Radarlotsen in Mailand keineswegs mit dem nötigen Sicherheitsabstand gegeneinander gestaffelt worden. Auch die Ursache hierfür erfuhr der Lufthansa-Mann erst im nachhinein: Das Mailand-Radar reicht gar nicht bis Bozen.

Lückenhafte Radarnetze erfordern mehr Telex und Funksprechverkehr — ein zusätzliches Risiko für internationale Überflieger. Denn oft reichen weder die Qualität der Funkanlage noch die Englischkenntnisse der Lotsen für reibungslose Unterhaltungen mit ausländischen Piloten aus. In Südeuropa ist zwischen Bodenstelle und Landsleuten im Cockpit Landessprache gebräuchlich, nicht selten auch noch dialektgefärbt.

In Spanien, monieren Piloten, wird zu schnell, in Italien zu italienisch gesprochen. 1976 kollidierten nahe Zagreb eine jugoslawische und eine englische Maschine und stürzten ab. Der jugoslawische Pilot hatte sich, unverständlich für den britischen Kollegen, mit der Zagreber Flugleitung auf serbokroatisch abgesprochen.

Fast mehr noch aber als Sprachbarriere und untaugliches Funkgerät stört staatliche Personalpolitik die sichere Führung des Flugverkehrs vom Boden aus. Kaum ein Monat, in dem nicht irgendwo in Europa Kampfmaßnahmen unzufriedener Lotsen die Kontrollsysteme lähmen. Allenthalben kritisieren die Controller Unterbesetzung, Überstunden, Fehlbewertung ihrer Positionen.

Ein europäisches Optimum der Lotsenbestellung scheint noch nicht gefunden. In Italien waren sie bislang Militär-angehörige, mit Aufstiegsstopp beim „Capitano“, und werden demnächst Zivilisten. Spanische Fluglotsen sind Zivilisten, unterstehen aber dem Verteidigungsministerium, in der Bundesrepublik zanken Verkehrs- und Verteidigungsminister seit Jahren um die Zuordnung der teils zivilen, teils militärischen Flugsicherungsbeamten.

In Frankreich soll zunehmender Einsatz von Militärlotsen ein Gegengewicht zu den nörgelnden Bürgerlichen schaffen. Alle sind sie nach eigener Einstufung zu schlecht bezahlt, in staatlicher Sicht jedoch gerade recht. Die Folge: jahrein, jahraus Bummelstreiks und Suspendierungen. In Frankreich sind im Zuge des gegenwärtigen Ausstands schon über hundert Lotsen dienstenthoben, in Italien gab es Militärstrafverfahren wegen „Insubordination“.

Gemaßregelte Flugleiter in Griechenland dürfen nicht ausreisen, um „der Justiz zur Verfügung“ zu bleiben. In der Bundesrepublik schließlich sind die ersten Disziplinarverfahren nach dem Bummelstreik von 1973 erst jetzt vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängig (SPIEGEL 48/1979).

Harri Henschler, Präsident des internationalen Flugleiterverbandes, glaubt den Grund zu kennen, dessentwegen die Forderungen der Controller meist nur mit administrativer Strenge beantwortet werden — Selbsttäuschung der Verkehrspolitik: „Da nichts passiert, muß es wohl sicher sein.“ Ein Instrumentenlandesystem, denkt sich Oberlotse Henschler, „kommt nicht so gut beim Wähler an wie das Pflastern von ein paar Meilen Autobahn“. ◆