

LUFTFAHRT

# Muezzin im Äther

Fehlalarm in Amsterdam – nach dem Aufruhr um ein vermeintlich entführtes Flugzeug stellt sich die Frage: Wie hätte der Pilot den Irrtum aufklären können?

**B**estätigte Zielverfolgung“, funkte um 13.53 Uhr eine krächzende Stimme an die Fluglotsen des Amsterdamer Flughafens Schiphol.

Der Pilot des F-16-Kampffjets heftete sich hinter den Airbus A320. „Sieht aus wie einer dieser Billigflieger“, gab der Soldat durch und buchstabierte, was auf dem Rumpf stand: „vueling.com“. Das war sie, die Maschine, in deren Cockpit angeblich ein Entführer saß.

Die Jagdszene spielte sich am vergangenen Mittwoch über den Niederlanden ab. Zwei Stunden lang herrschte Terroralarm im Königreich. Spezialeinheiten rasten zur Landebahn. Der Premier kehrte zurück zum Amtssitz nach Den Haag.

Das Flugzeug der spanischen Fluggesellschaft Vueling musste nach der Landung in einem für Entführungen vorgesehenen Flughafenteil stoppen, Anti-Terror-Einheiten drangen in die Maschine

ein – und immer noch kreisten die F-16-Jäger über der unwirtlichen Szenerie.

Fehlalarm! Immer wieder kommt es vor, dass Flugzeuge den Funkkontakt mit der Bodenkontrolle verlieren. Kampffjets steigen auf, wenn die Situation nicht schnell genug aufgeklärt werden kann. In Deutschland ereilte dieses Schicksal etwa im August 2011 eine türkische Maschine der Onur Air über dem Chiemsee.

Selten aber vergeht so viel Zeit wie letzte Woche, bis sich das Missverständnis aufklärt. Schon jetzt gilt der Vorfall in Schiphol unter Luftfahrtexperten als eindruckliches Beispiel dafür, wie heikel die Notfallpläne für Entführungsfälle sind – an deren Ende in den Niederlanden im Gegensatz zu Deutschland sogar der Abschuss eines Flugzeugs erlaubt ist.

Denn eines, sagt Jörg Handweg von der Pilotenvereinigung Cockpit, sei klar: „Dem Piloten glaubt in so einer Situation niemand mehr, weil ja hinter ihm ein Entführer mit der Pistole stehen kann.“

Dieser Vorfall in Amsterdam zeigt, wie sich eine Kette unglücklicher Zufälle zur brisanten Notfallsituation aufschaukeln kann. Alles sah für die Passagiere nach einem Routine-Rückflug aus dem Urlaub aus. Der Airbus kam aus dem spanischen Málaga. Dann, bei der Übergabe zwischen der belgischen und der niederländischen Flugsicherung, war der Funk für 20 bis 30 Sekunden unterbrochen.

\* Vergangenen Mittwoch am Amsterdamer Flughafen.

Genau zu diesem Zeitpunkt passierte Merkwürdiges: Auf der Funkfrequenz hörten die Fluglotsen plötzlich arabischen Sprechgesang, etwa so, wie wenn ein Muezzin ruft. Verschiedene Flugzeuge sollen diese Musik gehört haben – nicht aber die Crew des Vueling-Flugzeugs. „Möglich, dass diese Funkstörung die Lotsen im Tower besonders sensibel gemacht hat“, vermutet Agustín Guzmán Rodríguez von der spanischen Pilotenvereinigung Sepla, der nach dem Vorfall mit dem Kapitän der Vueling-Maschine sprach.

Jedenfalls befahlen die Lotsen den Spaniern, ein bestimmtes Manöver zu fliegen. Abgelenkt durch Fehlermeldungen, die der Bordcomputer ausgerechnet in diesem heiklen Augenblick ausspuckte, folgten die Piloten den Befehlen nicht exakt.

Damit nahm am Boden das Unheil seinen Lauf. Die beunruhigten Lotsen übermittelten dem Nationalen Anti-Terror-Koordinator die Situation: „Als die Piloten aufgefordert wurden, nach links zu fliegen, flogen sie nach rechts“, so beschreibt es Edmond Messchaert, sein Sprecher. Der Beamte löste Terroralarm aus.

Kaum zu glauben: Die Piloten ahnten nicht, dass man sie in diesem Moment für ein entführtes Flugzeug hielt. „Die Kampffjets waren vom Cockpit aus nicht zu sehen. Die Lotsen gaben auch keine Anweisungen auf der Notfrequenz“, versichert Pilotenvertreter Guzmán. „Nach der Landung fielen die Piloten aus allen Wolken, als sie die Terroreinheiten anrücken sahen.“

Doch selbst wenn sie ihre Lage realisiert hätten – was hätten sie tun sollen? Es gibt zwar ein Funkzeichen, den Code 7500, für den Entführungsfall. Aber kein geheimes Signal für falschen Alarm, das sie hätten senden können. „Gäbe es so etwas, könnten Entführer die Piloten zwingen, es zu benutzen“, erklärt Pilotenvertreter Handweg das Dilemma.

Das Handeln in so einem Fall ist dem Ermessen der Beteiligten überlassen. Handweg empfiehlt: „Das Beste, was ein Pilot tun kann, ist, allen Anweisungen der Lotsen penibel zu folgen.“

Auch geheime Signale bergen die Gefahr von Missverständnissen, wie ein Vorfall aus London beweist. Vor einigen Jahren rief eine noch unerfahrene Stewardess der British Airways die Piloten über das Bordtelefon der noch parkenden Maschine an. Was sie nicht merkte: Versehentlich verwendete sie dabei den Terror-Code, mit dessen Hilfe die Kabine den Piloten mitteilen kann, dass Entführer an Bord sind.

Als keine Reaktion von den Piloten kam, so wird in Luftfahrtkreisen erzählt, ging die Frau nach vorn. Da standen beide Fenster der Steuerkanzel offen, und Seile hingen hinaus. Daran hatte sich die Crew, so wie es die Regeln vorsahen, auf den Boden abgeseilt.

GERALD TRAUFFETTER



QUELLE: TWITTER  
ANP / FACTON PRESS

Von Kampffjet verfolgter Airbus, aussteigende Vueling-Passagiere\*: Heikle Notfallpläne