

Dächer abrasiert

Schlampige Wartung, veraltetes Radar und schwieriges Gelände: Fliegen in Südamerika ist gefährlich.

Der Pilot der hochmodernen Boeing 757 war verwirrt. „Bin ich über Wasser oder Land?“ fragte er den Tower in Lima. „Meine Instrumente spielen verrückt.“ Sekunden später krachte die Maschine der peruanischen Fluggesellschaft Aeroperú mit 70 Menschen an Bord in den Humboldtstrom. Bei dem Absturz Anfang Oktober kamen alle Insassen ums Leben.

Der Unfall schien rätselhaft: Die Boeing war keine vier Jahre alt, im Cockpit saß der erfahrenste Pilot des Landes.

Offenbar waren Schlamperei und ein Stück Klebeband für die Tragödie verantwortlich. Das ergab jetzt die Untersuchung der Wrackteile. Vor dem Todesflug war die Maschine in Lima gewaschen worden. Das Putzpersonal hatte die Sensoren an der Flugzeugnase, die wichtige Meßdaten an den Bordcomputer übermitteln, zum Schutz mit Isolierband überklebt.

Vor dem Start vergaßen die Putzmänner, die Streifen abzureißen. Als die Maschine in der Luft war, übermittelten die Sensoren nur Datenmüll.

Der Crash des Aeroperú-Fluges 603 bestätigt die Meinung von Experten, die seit Jahren vor der mangelnden Flugsicherheit in Lateinamerika warnen. Seit Dezember vergangenen Jahres sind mindestens sechs Großflugzeuge über dem Kontinent abgestürzt. In Lateinamerika geschehen achtmal soviel Flugunfälle wie in den USA und Kanada zusammengekommen.



Flugzeugstart in Rio: Am Zuckerhut vorbeigeschlingelt

Schlampige Wartung, veraltete Radaranlagen und die schwierige Topographie erhöhen das Flugrisiko. Beim Anflug auf Quito und La Paz müssen sich die Piloten zwischen schneebedeckten Fünftausendern einfädeln. Das Amazonasgebiet im Norden Brasiliens wird von keinem Radar überwacht.

„Wir haben schon mal ein verschollenes Flugzeug gesucht und dabei ein anderes gefunden“, bekannte ein Offizier der brasilianischen Luftwaffe in der Zeitung *Estado de S. Paulo*. Vor sieben Jahren kam ein Jet der Fluglinie Varig über dem Amazonasgebiet mehrere hundert Kilometer vom Kurs ab, weil die Piloten falsche Flugdaten eingegeben hatten. Die Maschine mußte im Dschungel notlanden.

Über Rios Stadtflughafen kurven die Jets zwischen Zuckerhut und Corcovado herein, dem Berg mit der Christusstatue. Kaum berühren sie die Landebahn, müs-

sen sie abrupt bremsen: Die Piste liegt auf einer Halbinsel in der Guanabara-Bucht und ist so kurz, daß gelegentlich Flieger über den Rand hinausschießen und im Wasser landen.

Zwischen den kolumbianischen Großstädten Bogotá und Medellín müssen die Piloten bei jedem Wetter auf Sicht fliegen: Guerrilleros haben die Radaranlage des Flughafens von Medellín in die Luft gesprengt. In Buenos Aires versank der internationale Airport Anfang des Jahres für einen Tag in Dunkelheit. Die Elektrizitätsgesellschaft hatte den Strom abgestellt, weil die Rechnung nicht bezahlt war.

In Brasilien, dem Land mit dem meisten Flugverkehr in Lateinamerika, liegen 53 von 65 Flughäfen in dichtbesiedelten Wohnvierteln. In São Paulo rasierte eine Fokker 100 der brasilianischen Gesellschaft TAM vor drei Wochen kurz nach dem Start vom Stadtflughafen Congonhas mehrere Dächer ab, bevor sie auf eine Straße stürzte. Autos und Häuser der Anwohner gingen in Flammen auf, 105

* Am 22. Oktober; die Maschine gehörte der US-Fluggesellschaft Millon Air.



Tower in Rio, Boeing-707-Absturz in Manta*: „Mit weiteren Tragödien ist zu rechnen“

Menschen starben. 24 Tote und 200 Verletzte wurden gezählt, als Ende Oktober eine Boeing-707-Frachtmaschine, beladen mit Fisch und Schnittblumen, in einem Vorort der ecuadorianischen Stadt Manta zwischen Wohngebäuden niederkrachte.

Den Flughafen von São Paulo an den Stadtrand zu verlegen, schließen Experten dennoch aus: Congonhas ist nur 30 Minuten vom Finanzzentrum der Millionenmetropole entfernt und somit ideal für Geschäftsleute.

Der wirtschaftliche Aufschwung in der Region hat zu einer starken Zunahme des Flugverkehrs geführt. Congonhas, der meistbeflogene Airport Lateinamerikas, verzeichnet jährliche Zuwachsraten von fast 20 Prozent. Werktags werden im Schnitt 550 Flüge abgefertigt, dabei ist der Flughafen nur 17 Stunden in Betrieb.

Das Gedränge am Himmel über São Paulo führt monatlich zu etwa 15 gefahrenträchtigen Zwischenfällen, erklärte Jorge Botelho, Präsident der brasilianischen Fluglotsen-Gewerkschaft. Ein- oder zweimal im Monat kommt es zu Beinahe-Kollisionen. Staatspräsident Fernando Henrique Cardoso entging kürzlich

Die Arbeit im Tower von Rio erfordert besonders hohe Konzentration, weil die Radaranlage anfällig für Fehler ist. Oft verdoppeln oder verdreifachen sich die Bilder der Flugzeuge auf dem Schirm. Die Geräte stammen zum Teil aus den USA, zum Teil aus Frankreich und sind schlecht aufeinander abgestimmt. Auf den Computer können sich die Fluglotsen nicht verlassen, sie vertrauen vor allem ihrer Erfahrung.

Für Weiterbildung haben sie keine Zeit. So sprechen viele nur mangelhaft Englisch: „Ausländische Piloten beschweren sich oft über Verständigungs-

schwierigkeiten“, berichtet Hélio Ruben, Sprecher der brasilianischen Pilotengewerkschaft.

Zwar beherrschen die meisten Lotsen das Flieger-Englisch, doch bei Notfällen weichen Piloten oft vom Fachvokabular ab. „Wir müssen dann im Tower herumfragen, wer Englisch spricht“, sagt Medeiros.

Weil die Bodenkontrolle den Piloten nicht verstand, stürzte vor einigen Jahren eine Boeing der kolumbianischen Linie Avianca über New York ab. Der Tower ließ die Maschine über der Stadt kreisen, weil der Luftraum überfüllt war. Dem Pi-

„Wir müssen im Tower herumfragen, wer Englisch spricht“

nur knapp einer Tragödie, als das Regierungsflugzeug beim Anflug auf Brasília fast mit einer Linienmaschine zusammenstieß.

Die Radaranlagen der meisten brasilianischen Flughäfen sind veraltet. Im Großraum São Paulo, der von fünf Flughäfen bedient wird, fehlen überdies etwa 30 Fluglotsen. „Wenn wir nicht schnell drastische Maßnahmen ergreifen, ist mit weiteren Tragödien zu rechnen“, klagt Botelho.

Sein Beruf ist wenig attraktiv. Ein Fluglotse verdient im Durchschnitt umgerechnet 1000 US-Dollar. Die meisten brasilianischen Fluglotsen arbeiten nach Dienstschaft in anderen Berufen, um ihr Einkommen aufzubessern. Fluglotsen jobben als Zimmerleute, Ärzte und Straßenhändler.

Roberto Medeiros*, Fluglotse auf Rios internationalem Flughafen Galeão, verwaltet in seiner Freizeit ein Firmenlager. „Mein Einkommen reicht nicht aus, um die Miete zu zahlen und meine Familie über Wasser zu halten.“ Übermüdet tritt er seine Sechs-Stunden-Schicht im Tower an. Zwei seiner Kollegen wurden jüngst wegen „Aggressivität im Dienst“ in Nervenkliniken eingeliefert: Unter Streß hatten sie Kollegen und Piloten wüst beschimpft.

* Name von der Redaktion geändert.

loten gelang es nicht, den Controllern auf Englisch zu erklären, daß sein Treibstoff zu Ende ging. Als er schließlich mit leeren Tanks zur Notlandung ansetzte, kam es zum Crash.

In den meisten lateinamerikanischen Ländern kontrolliert das Militär die Zivilluftfahrt, viele Piloten sind Offiziere. „Oft geht Disziplin vor Vernunft“, klagt Andrés Orban Barrera, Pilot bei Aero-perú. In Brasilien vergibt das Luftwaffen-Ministerium die Landerechte. Fluggesellschaften kungeln und umwerben die Militärs, um sich gute Strecken zu sichern.

Offiziere nehmen auch die Prüfungen für Zivilpiloten ab. „Dabei wissen die Schüler meistens mehr als die Lehrer, die sie prüfen sollen“, sagt Pilotensprecher Ruben. Die Prüfer wurden zumeist auf veralteten Militärmaschinen geschult und haben wenig Flugerfahrung. Eigene Simulatoren zur Schulung ihres Personals leistet sich nur Varig, die größte brasilianische Fluglinie.

Am schlimmsten geht es bei den Luft-taxen und Chartergesellschaften zu. In Brasilien sind nach den USA die meisten Privatjets zugelassen, der Charterverkehr hat stark zugenommen. „Die Fir-

men werden praktisch nicht überprüft“, klagt Ruben.

Im März dieses Jahres stürzte Brasiliens beliebteste Popgruppe Mamonas Assassinas mit einem gemieteten Learjet beim Anflug auf São Paulo ab, alle Insassen starben. Der Pilot war 17 Stunden im Dienst gewesen, 6 Stunden länger, als das Gesetz erlaubt, und hatte kaum Flugerfahrung. Er näherte sich dem Flughafen viel zu schnell und viel zu tief. Als der Tower eine Linkskurve anordnete, flog er nach rechts – geradewegs gegen einen Hügel.

Dennoch gilt Brasilien bei Flugexperten noch als eines der sichereren lateinamerikanischen Länder, die Varig kann sich an europäischen und US-amerikanischen Standards messen. In Peru, Kolumbien, Ecuador und Venezuela ist Fliegen dagegen oft Abenteuer pur.

In Peru beschwerten sich Piloten der zweitgrößten Linie Faucett über Kakerlaken im Cockpit, stark vibrierende Vorderräder und den häufigen Ausfall des Höhenalarms. Faucett-Flugzeuge haben oft 20 Jahre oder mehr auf dem Buckel, nötige Reparaturen werden nicht immer durchgeführt. Jüngst mußte ein Faucett-

Die US-Regierung drohte, Venezuela die Landerechte zu entziehen

Jet auf dem Weg nach Lima an vier aufeinanderfolgenden Tagen wegen technischer Probleme nach Miami zurückkehren.

Anfang August drohte die US-Regierung, allen venezolanischen Fluglinien die Landerechte in den USA zu verweigern, weil sie die Sicherheitsstandards nicht einhielten. Venezuela hielt zur Vergeltung mehrere Jets der American Airlines in Caracas fest. Die Latinos sehen in dem Vorgehen Washingtons einen Vorwand, um die US-Vorherrschaft auf den lukrativen Lateinamerika-Routen zu zementieren. US-Gesellschaften dominieren vor allem die ertragreichen Strecken nach Miami.

US- und lateinamerikanische Luftfahrtexperten rechnen damit, daß sich der Streit um Landerechte und Sicherheit noch verschärfen wird. Auf jede US-Einmischung reagieren die Latinos gereizt.

Für die Passagiere haben die Mentalitätsprobleme mitunter fatale Folgen – so beim Absturz eines kolumbianischen Avianca-Jumbos mit 183 Passagieren beim Anflug auf Madrid vor etlichen Jahren.

„Pull up, pull up“, warnte damals der Höhenalarm im Cockpit, weil die Maschine 300 Meter zu tief flog. „Halt's Maul, Gringo!“ schnauzte der entnervte Pilot zurück. Es waren seine letzten Worte. □