

## 12. Juni 2009, von Michael Schöfer Rätselraten und Panik-Attacken

Warum stürzte der Air-France-Airbus A330 in den Atlantik? Darüber rätselt zur Zeit die ganze Welt. Und die Presse verbreitet ständig neue Absturzursachen:

"Das verschwundene Flugzeug der Air France ist offenbar über dem Atlantik von einem Blitz getroffen worden und daraufhin abgestürzt", behauptete der Focus am 1. Juni. Einen Tag später ruderte man heftig zurück: Es sei "extrem unwahrscheinlich, dass ein Blitz zum Absturz eines Flugzeuges führt". [1] Da hat sich in der Redaktion wohl jemand an den Physik-Unterricht erinnert. "Flugzeuge funktionieren in der Luft wie eine Art Faradayscher Käfig - als geschlossene Hülle aus leitendem Material, die den Innenraum bei Blitzschlägen abschirmt. 'Der Blitz schlägt ein, fährt durch die Aluminiumhaut und an anderer Stelle wieder hinaus. Das kommt häufiger vor und wird von den Passagieren kaum bemerkt'," erläutert der Direktor des Instituts für Flugsystemtechnik am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Stefan Levedag. [2] Der Sprecher der Pilotenvereinigung Cockpit, Jörg Handweg, assistiert: "Die Technik sei so geschützt, dass sie bei einem Blitzeinschlag fast nie beeinträchtigt werde, erklärte der Flugkapitän weiter: 'In der Regel passiert da nichts.' Da es an Bord je nach Flugzeugtyp bis zu drei unabhängig voneinander arbeitende elektrische Systeme gebe, sei ein Strom-Totalausfall höchst unwahrscheinlich. Zudem gebe es Notsysteme: Der Airbus A320 beispielsweise verfüge in einer Tragfläche über eine Turbine, die ausgeklappt werde und dann mithilfe des Strömungswindes Elektrizität erzeugen könne." [3]

Allerdings lässt die Analyse der Zwischenfälle der Luftfahrt Zweifel an den Expertenmeinungen aufkommen [4]:

- 3. Februar 1959 - Varese, Italien. Eine Super Constellation der TWA, auf dem planmäßigen Flug nach Paris, Frankreich, wurde etwa 15 Minuten nach dem Start vom Flughafen Mailand-Malpensa von einem Blitz getroffen. Anschließend explodierten die Treibstofftanks. Alle 68 Menschen an Bord starben.
- 8. Dezember 1963 - Elkton, Maryland, USA. Eine Boeing 707 der PanAm, aus Baltimore kommend, wurde kurz vor dem Landeanflug in Philadelphia von einem Blitz getroffen, der den Treibstoff in den Tragflächentanks in Brand setzte, wodurch die Maschine in der Luft explodierte. Alle 81 Menschen an Bord starben.
- 24. Dezember 1971 - Puerta Inca, Peru. Eine Lockheed L-188 Electra der Lineas Aeras Nacionales wurde von einem Blitz getroffen, fing Feuer und stürzte ab. 91 von 92 Menschen an Bord starben.
- 24. Juni 1975 - New York, USA. Eine Boeing 727 der Eastern Air Lines, planmäßig von New Orleans kommend, wurde bei der Landung auf dem John F. Kennedy International Airport von einem Blitz getroffen. Die Verkehrsmaschine zerbrach und fing Feuer. 115 der 124 Menschen an Bord starben.
- 09. Mai 1976 - Nach einem Blitzschlag explodierte bei einer Boeing 747 der iranischen Luftwaffe ein Treibstofftank. Alle 17 Insassen starben.
- 8. Februar 1988 - Mülheim an der Ruhr, Deutschland, eine Turboprop-Maschine vom Typ Swearingen Metro der NFD (Nürnberger Flugdienst, heute Eurowings) wurde beim Landeanflug auf Düsseldorf vom Blitz getroffen und stürzte ab. Alle 21 Insassen starben.

Gleichzeitig zirkulierte die Gewitter-These: "Hinweise verdichten sich, dass schwere Turbulenzen eine Rolle beim Absturz des Airbus A 330 über dem Atlantik gespielt haben könnten. (...) Zum Zeitpunkt des Absturzes hatte sich über dem Atlantik eine 650 Kilometer lan-

ge Sturmfront mit Blitzen, Hagel und bis zu 160 Kilometer schnellen Böen aufgebaut. Dabei türmen sich Wolkenberge bis 18 Kilometer hoch. Sie können nicht überflogen werden." [5] Solche Turbulenzen könnten sogar zum Auseinanderbrechen der Maschine führen, hieß es. Aber: "Das Unwetter auf der Flugstrecke sei für die Jahreszeit überhaupt nicht extrem gewesen, erklärte der Wetterdienst Météo France" anschließend. [6] Dem pflichtet Wetterexperte Jörg Kachelmann bei: "Die 'Gewitterlage über dem Atlantik nicht schwieriger oder gefährlicher als üblich' gewesen. Auf dem Satellitenbild sei zu erkennen, dass zwischen den hellweißen Gewitterwolken größere weniger aktive Zwischenräume ohne Gewitter vorherrschten." [7]

Selbstverständlich gab es auch die Bomben-These: "Die Fluggesellschaft hat nach Angaben eines Sprechers vor dem Unglück eine Bombendrohung erhalten. Sie galt zwar einer anderen Maschine, doch noch schließt die französische Regierung einen terroristischen Hintergrund des Unglücks nicht aus." [8] Eine Bombe scheidet jedoch wahrscheinlich aus, weil der Airbus innerhalb von vier Minuten mehrere automatische Fehlermeldungen abgab, was gegen eine Bombenexplosion spricht, da hier die Systeme in der Regel alle zugleich ausfallen. "Um 23.10 Uhr, sandte das Flugzeug eine ganze Serie von automatischen Funkmeldungen aus, die darauf hindeuten, dass der Autopilot abgeschaltet und das Computersystem auf eine alternative Energieversorgung umgeschaltet wurde. Kontrollen, die für die Stabilität des Flugzeugs gebraucht werden, waren zu diesem Zeitpunkt bereits beschädigt. Außerdem ertönte ein Alarmsystem, was dem Bericht zufolge auf eine weitere Verschlechterung der Flugsysteme hindeutet. Drei Minuten später deuten weitere automatisch gefunkte Signale darauf hin, dass zwei weitere wichtige Systeme, mit denen die Piloten Geschwindigkeit, Höhe und Richtung überwachen, ausgefallen sind. Dann gibt es eine ganze Flut von anderen elektrischen Ausfällen in den Systemen, die den Hauptflugcomputer und die Tragflächen-Störklappen kontrollieren. Die letzte Meldung kam dann, wie bereits bekannt, um 23.14 Uhr brasilianischer Zeit. Sie weist auf einen Abfall des Kabinenluftdrucks und einen Ausfall der Elektrik hin." [9]

Nun soll "eindeutig ein fehlerhafter Geschwindigkeitsmesser die Ursache" des Absturzes gewesen sein. "Demnach habe das Versagen der Sonden zur Geschwindigkeitsmessung zum Absturz des Air-France-Airbus in den Atlantik geführt", behauptet die französische Zeitung Le Figaro. [10] Aha, eindeutig. Die anderen Meldungen waren dann also weniger eindeutig.

Soll ich Ihnen etwas sagen: Wir wissen gar nichts, alles reine Spekulation. Wir wissen nur, dass das Flugzeug in den Atlantik gestürzt ist. Die wahre Ursache wird sich hoffentlich noch herausstellen, sobald die Flugschreiber geborgen sind (wenn man sie überhaupt je findet).

Dass die Presse heftig über das Unglück spekuliert, ist vollkommen normal. Es gibt ja sonst nichts Wichtiges zu berichten - höchstens die bevorstehende Hochzeit von Boris Becker mit einer gewissen Lilly Kerksenberg. Und dass TV-Moderator Oliver Pocher jetzt mit Beckers Ex, Sandy Meyer-Wölden, Nachfolgerin und gleichzeitig Vorgängerin von Lilly, zusammen ist (puh, die Welt ist ganz schön kompliziert, und irgendwie hängt halt alles zusammen). Schlimm sind jedoch die Meldungen, die die Presse jetzt fast jeden Tag verbreitet:

- Notlandung von Airbus nach Feuer im Cockpit [11]
- Airbus muss auf Gran Canaria notlanden [12]
- Airbus in Sibirien notgelandet. Grund: Riss in Cockpitscheibe [13]

Hier wird, entweder aus Unkenntnis oder vorsätzlich, Panik verbreitet: "Solche - bekanntgewordenen Vorkommnisse - sind nur ein Bruchteil vom täglichen Geschehen über den Wolken oder am Boden. Der 'Aviation Herald', der weltweite Zwischenfälle im Luftverkehr dokumentiert, meldet täglich um die fünf Unregelmäßigkeiten. (...) 'Natürlich ist nach einem schweren Unglück jeder sensibilisiert', sagt (...) Luftfahrtexperte Jürgen Heermann. 'Aber nüchterne Zahlen machen deutlich, wie selten doch wirklich größere Zwischenfälle sind und in welcher Relation man das sehen muss: Täglich sind weltweit über 25.000 Verkehrsflugzeuge im Einsatz, allein über Deutschland fliegen pro Tag 8000 Maschinen.' Beindruckend sei auch, dass allein im Jumbo-Jet Boeing 747, von dem 1400 Maschinen gebaut worden seien, bislang 3,5 Milliarden Menschen befördert wurden." [14] Dem stehen 49 Totalschäden dieses Flugzeugtyps gegenüber, bei denen insgesamt 3.765 Menschen ums Leben kamen. [15]

Im vergangenen Jahr habe es bei Flugzeugunglücken weltweit 598 Tote gegeben - im Straßenverkehr dagegen 1,2 Millionen. Jan-Arwed Richter vom Flugunfallbüro JACDEC (Jet Airliner Crash Data Evaluation Centre) in Hamburg: "Der gefährlichste Teil einer Reise ist immer noch der Weg zum Flughafen." [16] Endlich: Stimmen der Vernunft!

[1] Focus vom 02.06.2009

[2] Spiegel-Online vom 02.06.2009

[3] tagesschau.de vom 02.06.2009

[4] Wikipedia, Chronik der Luftfahrtkatastrophen 1951 bis 1975, Chronik der Luftfahrtkatastrophen 1976 bis 1990 und Zwischenfälle der Boeing 747

[5] Rheinische Post-Online vom 05.06.2009

[6] Frankfurter Rundschau vom 06.06.2009

[7] Spiegel-Online vom 02.06.2009

[8] Die Welt-Online vom 03.06.2009

[9] Stern vom 04.06.2009

[10] Spiegel-Online vom 11.06.2009

[11] Süddeutsche vom 11.06.2009

[12] Spiegel-Online vom 10.06.2009

[13] Stern vom 11.06.2009

[14] n-tv vom 11.06.2009

[15] Wikipedia, Zwischenfälle der Boeing 747

[16] n-tv vom 11.06.2009