



2005/34 Ausland

<https://shop.jungle.world/artikel/2005/34/sicherer-auf-linie>

Sicherer auf Linie

Von **Martin Kröger**

Der Absturz des Helios-Flugzeugs ist bisher ungeklärt. Eine neue Studie bescheinigt Chartergesellschaften ein höheres Unfallrisiko. von martin kröger

Es handle sich um einen der »seltsamsten und eigenartigsten Flugunfälle« in der Geschichte der Luftfahrt, behauptete ein Experte des US-amerikanischen Boeing-Konzerns. Dabei sind noch nicht einmal alle Details bekannt, die dazu führten, dass die Boeing 737-300 der zyprischen Fluggesellschaft Helios Airways am 14. August nach dreistündigem Geisterflug mit leeren Tanks abstürzte. Den Flug, der von der zyprischen Hauptstadt Lakarna nach Athen gehen sollte, überlebte keiner der 121 Insassen.

Der griechische Chefermittler, Akrivos Tsolakis, erhofft sich nun von dem am Freitag geborgenen Stimmrekorder Aufklärung. Bereits die Auswertung des Flugschreibers ergab, dass unmittelbar nach dem Start im Cockpit Sauerstoffmangel auftrat, der zur Ohnmacht des Co-Piloten geführt haben soll. Warum der deutsche Pilot nicht an seinem Platz war, ist weiter unklar. Genauso sonderbar erscheint der Rettungsversuch eines Stewarts, der eine Kleinflugzeuglizenz besaß.

Kurz nach dem Start hatte der Pilot eine Mitteilung über Probleme mit der Kühlung der Bordcomputer an die Helios-Technikzentrale gefunkt, jedoch nicht an die Flugsicherheitsbehörden. Eine unübliche Vorgehensweise, die die Aufmerksamkeit der Untersuchungsbehörden auf die Charterfluggesellschaft Helios selbst lenkte. Diese habe den Tod der Menschen möglicherweise fahrlässig verursacht, vermutete der zyprische Generalstaatsanwalt und forderte die Polizei auf, Beweise zu sichern. Inzwischen wurden die Büros der Charterlinie zweimal durchsucht.

Der ehemalige Chefingenieur von Helios, Kyriákos Pilavákis, berichtete, dass dieselbe Maschine bereits im Dezember 2004 notlanden musste und Ingenieure entlassen worden seien, weil sie sich weigerten, Unterschriften unter Tauglichkeitsbescheinigungen zu setzen. Auch die Mutter des toten Co-Piloten erklärte, es habe öfter Probleme gegeben. Die französische Behörde für Luftfahrtsicherheit hingegen ließ verlautbaren, dass mehrere Untersuchungen von Helios-Maschinen in den vergangenen Jahren keine Beanstandungen ergeben hätten.

Möglicherweise hat der Absturz etwas mit der starken Konkurrenz der Chartergesellschaften untereinander zu tun. Das Unternehmen Helios Airways, das 1999 gegründet wurde, ist die einzige private Fluggesellschaft Zyperns. Auf seiner Homepage verspricht das Unternehmen, »höchstmögliche Sicherheit bei konkurrenzfähigen Preisen und gutem Service« zu bieten. Auch beim Flugunglück in Venezuela, zwei Tage nach dem Absturz in Griechenland, war der Betreiber eine Chartergesellschaft. Das sei kein Zufall, behauptet das Schweizer Bureau d'Archives des accidents aéronautiques jüngst in einer Studie, in der Vorfälle mit Flugzeugen aus den Jahren 1994 bis 2003 untersucht wurden. Das Fliegen mit Flugzeugen von Chartergesellschaften berge ein 17mal höheres Risiko, einen Unfall zu erleiden, als der Flug mit einer Liniengesellschaft, meinen die Schweizer Luftfahrtforscher.

Vor zwei Monaten war zudem ein zweites Problem deutlich geworden: Es fehlt in der EU eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bewertung von Fluggesellschaften. Während die türkische Fluglinie Onur von deutschen Flugplätzen keine Landeerlaubnis mehr bekam, konnten dieselben Maschinen einfach nach Belgien umgeleitet werden. Unterdessen kündigte die europäische Kommission jedoch an, die Sicherheitszuständigkeiten auszuweiten und eine Schwarze Liste für Fluggesellschaften zu erstellen.

Auch die Ermittlungen laufen weiter: »Sollten Beweise gefunden werden, dass die Maschinen der Helios nicht richtig gewartet werden, werden wir die Fluggesellschaft zwingen, am Boden zu bleiben«, kündigte der zyprische Innenminister, Andreas Christou, an.

Nach Problemen mit den Landeklappen musste am Freitag eine Helios-Maschine vorzeitig in London landen.