

„Viele kleine Fehler führen zur Katastrophe“

Technik Für sein neues Buch hat der Rieder Luftfahrtexperte Andreas Fecker 250 Flugzeugunglücke detailliert analysiert. Leser aus der Branche sollen aus dem Werk lernen können, um Unfälle zu vermeiden. Gleichwohl sagt der Autor: Fliegen ist sicher

VON DIRK AMBROSCH

Rieder Wenn es doch einmal passiert, werden meist viele Menschen in den Tod gerissen – und das Unglück beherrscht die Schlagzeilen. Die Berichterstattung in den Medien über Flugzeugabstürze ist jedoch häufig reißerisch, von Unkenntnis geprägt, sagt der Luftfahrtexperte Andreas Fecker aus Rieder. Mit seinem neuen Buch über Flugunfälle will Fecker aufklären, warum es zu Unglücken kommt. „Man sollte die Fehler anderer nicht wiederholen“, sagt er.

Herr Fecker, haben Sie schon jemals Angst gehabt, in ein Flugzeug zu steigen?

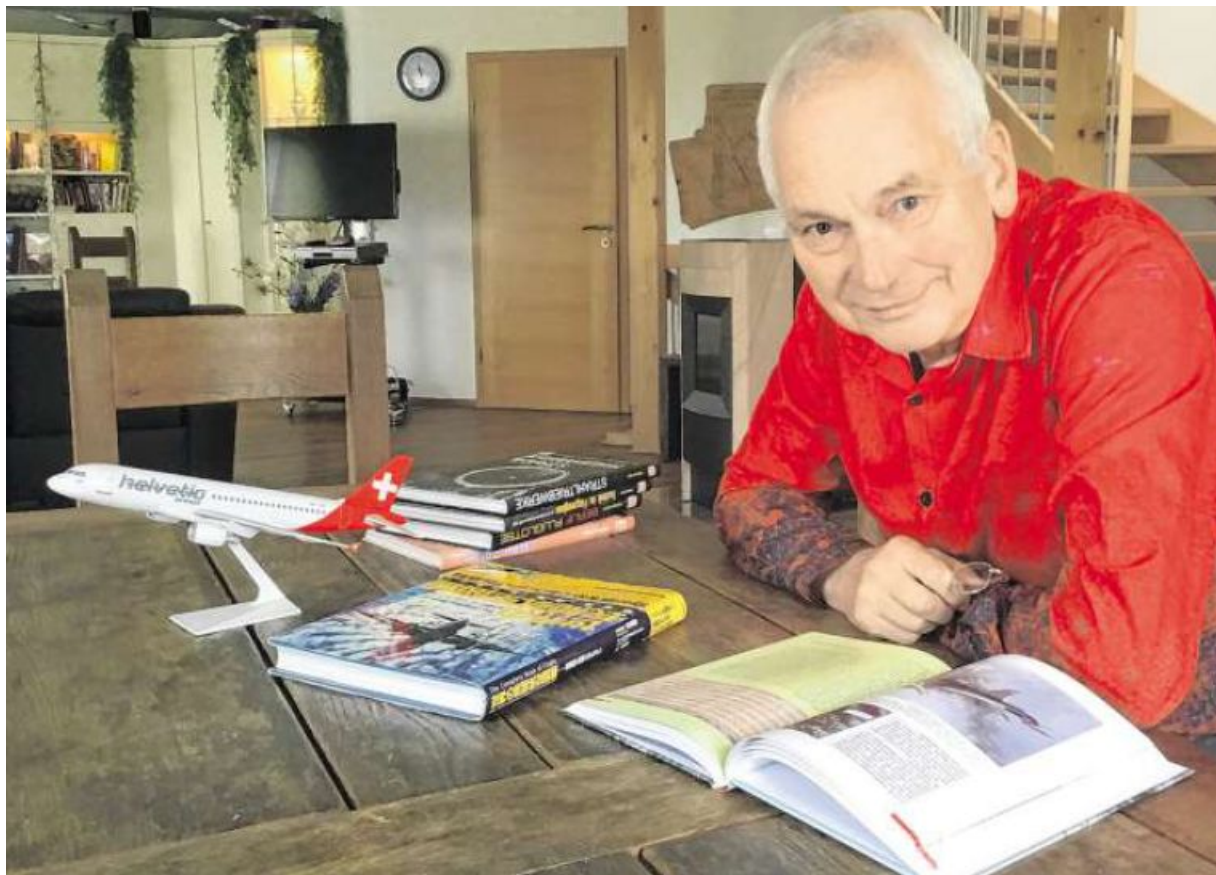
Fecker: In den vergangenen 50 Jahren bin ich gefühlt schon 1000 Mal geflogen. Und ich habe mir noch nie Gedanken darüber gemacht, ob das Flugzeug nicht da ankommt, wo ich hin will. Es ist eine statistische Tatsache: Fliegen ist die sicherste Art der Fortbewegung. Die Wahrscheinlichkeit, bei einem Flugunfall zu sterben, liegt heute bei 1:128 Millionen. Das Gefährlichste am Fliegen ist immer noch die Fahrt zum Flughafen.

Warum dann ein Buch über Flugunfälle?

Fecker: Über eine Reihe von Luftfahrtthemen habe ich bereits Bücher geschrieben: über Piloten, Fluglotsen, über Flugzeugbau, Triebwerke, Flughäfen oder über Kuriositäten und Superlative. Dann kommt mein persönlicher Hintergrund dazu. Ich war Lehrer für Flugsicherung und Designer für Anflugverfahren. Den Absturz eines Starfighters habe ich selbst als Lotse auf dem Tower miterlebt. Zudem habe ich in der Vergangenheit viel gelesen über die Ursachen von Flugunfällen. Und wenn man dies alles zusammennimmt, ist es quasi eine logische Aktion, solch ein Buch zu schreiben.

Rund 250 Unglücke aus den vergangenen 75 Jahren haben Sie detailliert analysiert. Was kann der Leser daraus lernen?

Fecker: Nur sehr selten führt ein einziger Fehler zu einer Katastrophe. Meist passieren Unfälle durch die Verkettung von kleinen Fehlern, die sich kumulieren und aufbauschen. Die Hauptursache vieler Abstürze ist aber der Faktor Mensch. Fehlinterpretationen und Schlampereien in der Kommunikation haben schon häufig zu tragischen Unglücken geführt. Gottseidank ist in den vergangenen Jahrzehnten das Risiko für Unfälle deutlich minimiert worden: Das Training und die Ausbildung von Piloten, Lotsen und Technikern ist besser. Besser geworden sind auch die Organisation der Lufträume, die Flugsicherung und die Technik in den Flugzeugen. Und die Crews ha-



Andreas Fecker hat bereits etliche Werke zum Thema Luftfahrt geschrieben. Sein neues Buch befasst sich mit Flugunfällen.

Foto: Dirk Ambrosch

ben längere Ruhezeiten. All das senkt das Risiko.

Das Buch trägt den Titel „Die spektakulärsten Flugzeugunglücke“. Darin finden sich viele Aufnahmen verunglückter Maschinen, von Trümmerteilen. Würden Sie sagen, dass Sie da auch Stück des Voyeurismus bedienen?

Fecker: Also mit dem Titel bin ich auch nicht ganz glücklich, denke aber, dass er durch den Klappentext relativiert wird. Wer das Buch nur oberflächlich anschaut, kann vielleicht zu einem falschen Schluss gelangen, das verstehe ich. Das Buch ist allerdings in allerbesten Absicht geschrieben. Es richtet sich an Piloten,

Lotsen, Flugbegleiter, Techniker, aber auch an Politik und Verwaltung. Man soll aus diesem Buch lernen können: Aus den Fehlern anderer – und es soll den Blick auf mögliche Fehlerquellen schärfen. Da jeder Unfall detailliert aufgearbeitet ist, wünsche ich mir, dass die Leser nach der Lektüre etwas mitnehmen können. Für alle, die in diesem Metier arbeiten, muss es einfach immer darum gehen, sauber und penibel zu arbeiten.

Sie haben Unmengen von Unglücken analysiert und beschrieben. Bleiben manche dennoch mehr im Gedächtnis haften, als andere?

Fecker: Beim Schreiben brauchte ich grundsätzlich nach jedem einzelnen Unfall eine Pause. Das hat mich emotional stark berührt und mitgenommen. Ein Unfall hat für mich persönlich aber eine besondere Bedeutung. Im April 1996 waren wegen eines fehlerhaften Anflugverfahrens bei einem Absturz nahe Dubrovnik (Kroatien) 35 Menschen ums Leben gekommen. Als Folge dieses Unfalls gehörte ich zu einem zehnköpfigen NATO-Team, das alle An- und Abflugverfahren für die Region neu berechnete. Eine wahnsinnige Herausforderung! Anscheinend haben wir aber gute Arbeit geleistet, denn die Regeln gelten noch heute.

Zur Person

- Andreas Fecker wurde 1950 in Konstanz geboren.
- Als Fluglotse bei der Bundeswehr arbeitete er an den betriebsreichsten Militärflughäfen Europas.
- Er bildete sich weiter zum Designer für Instrumentenverfahren und leitete europaweit Lehrgänge.
- Er veröffentlichte Lehrbücher, Sammelwerke und Sachbücher über Luftfahrt. Für sein Buch „Fluglärm - Daten und Fakten“ erhielt er den Hugo-Junkers-Preis 2013.
- Fecker ist seit 2004 im Ruhestand und lebt mit seiner Frau seit ein paar Jahren im Marktoberdorfer Ortsteil Rieder. Fecker schreibt auch eigene Songs. Als Karateka besitzt er den 3. Dan. (az)



Auch den Absturz dieser Maschine in Taipeh 2015 analysiert Fecker in seinem Buch. Die Aufnahme entstand aus einem Auto heraus.

Einem Absturz sind Sie selbst einmal nur durch riesiges Glück entgangen. Sie hatten damals schon das Ticket gebucht für eine Maschine, die dann verunglückte ...

Fecker: Ja, das war 1971, ich war damals 21 Jahre alt. Von einer Alaska-Reise wollte ich von Anchorage über Seattle nach New York fliegen. Für den Flug AS 1866 hatte ich schon ein Ticket in der Tasche. Doch dann ergab es sich, dass ich einen Direktflug nach New York nehmen konnte. Ich buchte um – und das rettete mir das Leben. Die Boeing, auf die ich ursprünglich gebucht war, zerschellte an einem Berg. 111 Menschen verloren ihr Leben. Ich durfte weiterleben. Das hat mich geprägt.

Herr Fecker, wie wahrscheinlich ist es, einen Sturz aus drei Kilometer Höhe – angeschnallt an einen Flugzeugsitz – zu überleben?

Fecker: Das kommt wohl einem Wunder gleich. Doch genau das ist passiert: 1971 überlebte die damals 17-jährige Juliane Koepcke den Absturz einer Maschine in Peru. Sie wurde über dem Amazonas-Gebiet aus dem Flugzeug geschleudert und stürzte drei Kilometer im freien Fall zur Erde. Ihr Sturz wurde durch die Äste eines 50 Meter hohen Urwaldriesen gebremst. Die junge Frau kämpfte sich mit offenen Wunden elf Tage durch den Regenwald, bis Retter sie fanden.

Dies ist nur eine der außergewöhnlichen Schilderungen, die Sie in Ihrem Buch auch erzählen.

Fecker: Bei der Recherche zu den Unglücken bin ich auf Geschichten von Menschen gestoßen, die man unbedingt aufschreiben muss. Etwa von der 18-jährigen Stewardess von Singapore Airlines, die nach einem Startunfall über sich hinauswuchs, immer wieder ins Wrack zurückkletterte und 45 Menschen das Leben rettete.

Sie haben sich so viel mit dem Thema Fliegen beschäftigt. Haben Sie eine Erklärung dafür, warum nicht wenige Menschen mit einem mulmigen in ein Flugzeug steigen?

Fecker: Der Mensch ist dafür gemacht, sich mit fünf Stundenkilometern auf der Erdoberfläche zu bewegen. Wer in eine metallene Röhre steigt und mit mehreren hundert Stundenkilometern durch die Luft rast, gibt die Kontrolle auf. Dieses Gefühl, ausgeliefert zu sein, kann bei manchen Menschen Todesangst auslösen. Aber glauben Sie mir: Diese Angst ist unbegründet. Fliegen ist eigentlich eine sehr sichere Angelegenheit.

Andreas Fecker: „Die spektakulärsten Flugunfälle. Fakten – Hintergründe – Lehren“, Motorbuch Verlag, 2019, ISBN 978-3-613-04222-3