

Vorwort

Feuer und Rauch an Bord zählen trotz aller Technik nach wie vor zu den größten Gefahren in der modernen Passagierluftfahrt. Tragische Beispiele dafür, welche Auswirkungen sie haben können, sind in der jüngeren Vergangenheit der Absturz von Swissair 111 (1998) und die „Helderberg“-Tragödie (1987). Der Absturz der „Helderberg“ in den frühen Morgenstunden des 28. November 1987 ist bis heute das schwerste Flugzeugunglück in der Geschichte von South African Airways. Knapp 10 Stunden nach ihrem Start in Taiwan, und nur circa 30 Minuten vor ihrer geplanten Zwischenlandung auf Mauritius, stürzte die Boeing 747-244B Combi der südafrikanischen Fluglinie 134 nautische Meilen nordöstlich von Mauritius in den Indischen Ozean, nachdem an Bord mindestens ein verheerender Brand ausgebrochen war. Dessen Ursache ist auch mehr als 35 Jahre nach der Tragödie noch immer unklar. Alle 159 Menschen an Bord von Flug SA 295 fanden den Tod. Nur ein geringer Teil der Opfer konnte jemals geborgen und würdig an Land bestattet werden. Zahlreiche Indizien deuten darauf hin, dass der Auslöser des Feuers möglicherweise illegale militärische Fracht war. Nach jahrelanger investigativer Recherche und dem Studium unzähliger Dokumente habe ich versucht, die tragischen Ereignisse jener Nacht anhand von offiziellen Unterlagen, Gesprächen mit Zeugen, Hinterbliebenen und Experten zu rekonstruieren. Dies ist das Ergebnis.

Ankunft in Taiwan

Am Freitag, den 27. November 1987, landet die ZS-SAS nach einem mehr als 10-stündigen Flug über den Indischen Ozean aus Johannesburg kommend in der taiwanesischen Hauptstadt Taipeh. Die Besatzung verlässt die Boeing 747 und begibt sich ins Crewhotel. In einigen Tagen soll sie mit einer anderen Maschine „on duty“ nach Südafrika zurückkehren.

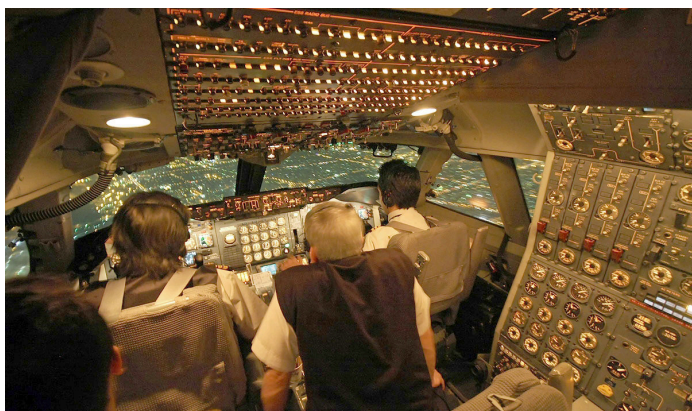
Die „Helderberg“ ist an diesem Tag mit 32 Diamond Class/Diamantklas (davon 12 im Oberdeck), 47 Gold Class/Goud Klas und 127 Silver Class/Silwerklas Sitzen ausgestattet. Das Frachtdeck hinter der Silver Class (Economy Class) ist für den Transport von maximal sieben Paletten Cargo konfiguriert.

Während die aus 11 Nationen stammenden 140 Passagiere für ihren bevorstehenden Flug SA 295 zum Jan Smuts Airport nach Johannesburg einchecken oder noch auf dem Weg nach Taipeh sind, bereitet sich eine neue Besatzung auf den Flug nach Südafrika vor.

Im Briefingraum des Airports bespricht sie Flugstrecke, Wetterdaten, Serviceabläufe und Besonderheiten der bevorstehenden Reise. Anschließend begibt sich die Crew an Bord der „Helderberg“. Sie ist wenige Tage zuvor in Taipeh angekommen, hat die freie Zeit genossen und freut sich nun auf die Heimkehr nach Südafrika. Ihr Flugzeug hat zu diesem Zeitpunkt 4.877 Starts und Landungen sowie 26.743 Flugstunden im Logbuch stehen.

Senior-Flugingenieur der „Helderberg“ ist Guiseppe Michele Bellagarda (45), den seine Freunde und Kollegen ganz einfach nur „Joe“ nennen. Er übt seinen Beruf seit 13 Jahren aus und hat in dieser Zeit mehr als 7.800 Stunden in Cockpits verbracht. Seine Erfahrung auf der Boeing 747 beträgt über 4.500 Stunden. Eigentlich wäre Bellagarda gar nicht für diese Rotation vorgesehen, doch er hat den Dienst extra getauscht, um rechtzeitig zur Konfirmation seines Sohnes zurück in Südafrika zu sein.

Ergänzend zur Standardbesatzung von drei Mann gehören heute aufgrund der Länge des Fluges ein weiterer Erster Offizier, Geoffrey Birchall, sowie ein zweiter Flugingenieur, Alan George Daniel, zur Cockpitbesatzung.



Das Cockpit einer Boeing 747-200 – ähnlich dem der „Helderberg“ – bei Nacht.

Auf den Leinwänden in der Kabine flackert ein Film. Manche Passagiere genießen noch ihr Essen, andere lesen, wieder andere haben bereits die Augen geschlossen, die Sitzlehnen zurück gestellt und sind eingeschlafen. Einige werden wohl auch in Gespräche mit ihren Sitznachbarn, Freunden, Kollegen oder Familienangehörigen vertieft sein. Ruhig und stabil liegt die „Helderberg“ in der Luft, fliegt durch die Nacht ihrem Ziel entgegen – wie schon viele Male zuvor. Von außen dringt lediglich das sonore Brummen der Turbinen in die angenehm temperierte Kabine. Am Nachthimmel funkeln die Sterne. Rund 10.000 Meter unter der 747 befindet sich nur das Meer. An Bord geht alles seinen gewohnten Gang.

Etwa 30 Minuten nach dem Abflug in Taiwan nehmen die Piloten auch Kontakt mit der Flugsicherung Hongkong auf. Im weiteren Flugverlauf folgen Funksprüche an die verantwortlichen Bodenstellen in Bangkok, Kuala Lumpur, Colombo, auf der Kokos-Insel sowie auf Mauritius. Um 15:55 Uhr UTC, eineinhalb Stunden nach dem Start in Taipeh, übermittelt die Besatzung via Kurzwellenfunk eine Routinenachricht an die South African Operations Control auf dem Jan Smuts Airport in Johannesburg (ZUR), in der sie ihre voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) auf dem Plaisance-Airport auf Mauritius mit 00:35 Uhr UTC angibt. Das entspricht 04:35 Uhr Ortszeit in Mauritius. Die nächste Routinemeldung an ZUR soll um 18 Uhr UTC erfolgen. Allerdings kommt sie nicht zustande, weshalb ist unklar.

Feueralarm

Verwirrung im Cockpit

Der bisher augenscheinlich ereignislose Flug beginnt eine dramatische Wendung zu nehmen. Gegen 23:46 Uhr UTC wird im Cockpit nämlich plötzlich ein Feueralarm ausgelöst, den die Besatzung jedoch ungewöhnlich rasch deaktiviert. Eine tiefgehende Ursachenanalyse scheint laut Cockpit Voice Recorder nicht zu erfolgen. Unmittelbar nach dem Alarm ertönt der Rufton der Intercomanlage. Vermutlich haben die Flugbegleiter den Brand in diesem Moment ebenfalls bemerkt und wollen das Cockpit darüber in Kenntnis setzen.

„What's going on now?“, fragt Flugingenieur Bellagarda nach. „Cargo?“ „It came on now afterwards“. Ein anderes – nicht identifiziertes – Besatzungsmitglied will ganz genau wissen, wo das ist: „And where is that?“. Bellagarda überprüft die Instrumente auf der Konsole des Flugingenieurs und antwortet knapp: „Main Deck Cargo.“

Fünf Sekunden später sagt Bellagarda, dass auf dem Instrumentenpanel nun auch noch eine weitere Warnung aufscheint: „Then the other one came on as well, I've got two ...“ Der Flugingenieur fragt zusätzlich nach: „Shall I get the bottle over there?“ und meint damit wahrscheinlich einen der Feuerlöscher im Cockpit. Vermutlich ist es Bellagarda, der in seiner Muttersprache Afrikaans die Antwort des Kollegen laut wiederholt: „Ja“.

Flug 295 antwortet nicht mehr

Die Männer im Cockpit kämpfen noch drei schier endlos lange Minuten einen aussichtslosen Kampf, den sie um 00:07 Uhr UTC – 04:07 Uhr Ortszeit – schließlich verlieren. Denn um diese Uhrzeit, so wird man später anhand dreier gefundener Armbanduhren rekonstruieren können, stürzt die „Helderberg“ mit immenser Wucht unkontrolliert in den Indischen Ozean und zerbricht in tausende kleine Teile, die zum größten Teil in den Tiefen des Meeres versinken.

Zu diesem Zeitpunkt waren die meisten der 159 Menschen an Bord des Unglücksfluges vermutlich bereits an dem giftigen Qualm erstickt oder hatten zumindest das Bewusstsein verloren. Ob die Männer im Cockpit in den letzten Augenblicken ihres Lebens ebenfalls bereits bewusstlos waren, oder ob das Flugzeug zu diesem Zeitpunkt überhaupt noch steuerbar war, ist unbekannt. Eine Theorie besagt, dass die durch das Feuer verursachten strukturellen Schäden so immens waren, dass die „Helderberg“ kurz vor dem Absturz noch in der Luft auseinandergebrochen ist.

Um 00:08:00 („295, Plaisance“), 00:08:11 („Springbok 295, Plaisance“) und 00:08:35 Uhr UTC („Springbok 295, Plaisance“) versucht die Anflugkontrolle von Plaisance dreimal vergeblich, Flug 295 zu erreichen. Den Fluglotsen überkommt eine furchtbare Ahnung, die bald zur traurigen Gewissheit werden soll.

Erneute Ursachenforschung

South African Airways selbst stellte den Betrieb ihrer zweiten 747-244B Combi mit dem Namen „Waterberg“ nach dem Absturz von Flug 295 ein. Die Maschine wurde zunächst zum reinen Passagierflugzeug umgebaut und später zum Frachter konvertiert, der noch einige Jahre bei South African Cargo Dienst tat, ehe sie ausgemustert wurde. Allerdings war auch dieses Flugzeug vom Pech verfolgt. In den Diensten der britischen Frachtfluggesellschaft MK Airlines stürzte die einstige „Waterberg“ im Jahr 2004 beim Start in Halifax ab. Alle sieben Crewmitglieder kamen dabei ums Leben.

Noch während der offiziellen Untersuchung des „Helderberg“-Unglücks äußerten Forensiker, Hinterbliebene und selbst South African Airways Personal Kritik an dem Unternehmen sowie der südafrikanischen Regierung. Beiden wurde vorgeworfen, die wegen der Apartheid gegen das Land verhängten Sanktionen regelmäßig gebrochen und gefährliche Stoffe, Waffen und Munition – zum Teil auch ohne Wissen der Besatzungen – auf Passagierflügen transportiert zu haben. In einigen Fällen hätten die Piloten von der brennenden Fracht gewusst, seien jedoch zur Durchführung dieser Flüge genötigt worden.

Ende der 1990er Jahre arbeitete die Truth and Reconciliation Commission, kurz TRC, verschiedene Vorgänge aus der Zeit der Apartheid auf. So wurde der Fall der „Helderberg“ ebenfalls neu untersucht. Zwar