

LUFTFAHRT

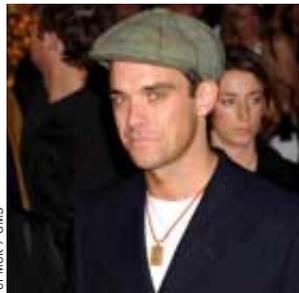
Absolut tabu

Ein Ex-Pilot erhebt schwere Sicherheitsvorwürfe gegen eine deutsche Fluggesellschaft, mit der Prominente, Politiker und Reiche fliegen.

Der Flug, der am 19. April begann, war wahrhaft international: Ein Jet-Makler aus den Vereinigten Arabischen Emiraten hatte ihn zusammengestellt, Fluggast war der Schweizer Außenminister Joseph Deiss. Start-Flughafen war Islamabad in Pakistan, das Ziel Paro im Himalaya-Königreich Bhutan. Und der französische Jet vom Typ Dassault Falcon gehört der deutschen Firma Elbe Air aus dem westfälischen Büren-Ahden.

Der Flug war nichts Ungewöhnliches für Elbe Air: Mit drei Falcon-Jets fliegt sie häufiger Prominente durch die Welt. Popstar Robbie Williams war schon Passagier, ebenso der oberste Außenpolitiker der EU, Javier Solana, auch Geschäftsleute nutzen die Maschinen gern.

Elbe-Air-Fluggäste Williams, Solana, Deiss: „Unerfahrene Piloten, schlechtes Management“?



Aber wenn es stimmt, was ein ehemaliger Pilot der Gesellschaft vergangene Woche dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) meldete, dann gab es am Ende des Außenminister-Fluges eine unschöne Entdeckung, die ein schlechtes Licht auf das Sicherheitsgebaren der Firma werfen würde. Denn auch gravierende Sicherheitsmängel – sagt der Kapitän, der nach Auseinandersetzungen um Macken der Maschinen geschasst wurde – seien nichts Ungewöhnliches bei Elbe Air.

Als die Crew der Minister-Falcon wieder im heimischen Paderborn-Lippstadt gelandet sei, habe sie einen angeschnittenen Schlafsack aus einer Kammer am Heck gezogen. Die ist freilich laut Hersteller für Gepäck absolut tabu. Der Raum birgt Hydraulikzylinder, Versorgungsleitungen und die Hilfsturbine. Ob Koffer oder Kiste – was im Heck verstaut wird, bedroht lebenswichtige Technik. Entflammbares hat da schon gar nichts verloren. Beim Minister-Jet sollen, davon will der ehemalige Elbe-Air-Pilot sich selbst überzeugt haben,

verkohlte Faserreste des Schlafsacks an einer Leitung geklebt haben.

In dieser Woche werden LBA-Beamte die Promi-Maschinen genauer anschauen. Eine Routineinspektion, doch im Kopf haben die Kontrolleure die Aussagen des Ex-Elbe-Air-Kapitäns. Und dessen Vorwürfe sind schwerwiegend. Ob der Autopilot versagte, Navigationsinstrumente ihren Geist aufgaben, Regenwasser ins Cockpit leckte oder das Wetterradar streikte – Elbe Air sei startbereit gewesen. „Unerfahrene Piloten, schlechtes Management, kleines Budget“ sowie „veraltete, schlecht gewartete Flugzeuge“ bedrohten die Sicherheit der Passagiere, habe selbst der Elbe-Air-Sicherheitspilot erklärt, so der Insider.

Der Elbe-Air-Vorstand sah sich bis Ende vergangener Woche nicht zu „einer angemessenen und detaillierten Beantwortung“ der Vorwürfe in der Lage. Bereits am Mittwoch aber wussten Anwälte der Gesellschaft, dass die aufgestellten „Behauptungen im Wesentlichen nicht den Tatsachen entsprechen“. Ob die Vorwürfe des Piloten zutreffen, könnten nun die anstehenden Untersuchungen erhellen.

Die Falcon mit der Kennung D-CLBE etwa, die er häufig flog, behauptet der Pi-

scheleien rund um die betagten Falken – der jüngste Greif zählt rund 28 Jahre, der älteste knapp 36. In den „Technischen Logbüchern“, so der Pilot, müssten sich die von ihm beschriebenen Mängel nicht unbedingt finden. Die Flugbetriebsleitung habe ihn aufgefordert, Defekte nicht in das „Techlog“, eine Art Flugzeugpass, einzutragen, sondern nur einen „Defect Report“ ausfüllen – ein ebenso praktisches wie illegales Verfahren.

Richtigen Ärger bekam der ehemalige Elbe-Air-Pilot, als er sich weigerte, mit einer Maschine zu fliegen, deren Wetterradar defekt war. Elbe-Air-Vorstand Dirk Bruse, selbst Pilot, mahnte seinen Kapitän im Mai schriftlich, er habe zu fliegen. Weil „das Image der Firma“ sonst „leidet“ und ein „Verlust von 55 000 Euro“ drohe.

Nur standen, und das habe die Geschäftsführung gewusst, auf der Route von Paderborn nach Nigeria zwei mächtige Gewitterfronten, so der Pilot. Das Radar hätte es ihm erlaubt, die gefährlichen Zonen sicher zu kreuzen. Nach Einschätzung der Geschäftsleitung sei der Flug auch unter diesen Bedingungen rechtlich zulässig gewesen. Er flog auch ohne Wetterradar – allerdings nur bis Mallorca. Dort habe er den Flug auf Wunsch des Kunden abgebrochen. Das ersparte ihm das Risiko, ohne Radar in ein Tropengewitter über Nigeria zu fliegen.

In den gut zwölf Monaten, in denen er als Kapitän für die Firma flog, habe es auch an der Ausbildung der Crews gehapert. So seien die vorgeschriebenen Notfall- und Simulatorübungen „von einigen



Elbe-Air-Falcon: Besuch vom Luftfahrt-Bundesamt

lot, sei „über ein Jahr ohne funktionierenden Autopiloten“ genutzt worden. Das wäre ein gravierender Mangel – ein Kollege, der bis zum Februar dieses Jahres für die Gesellschaft arbeitete, bestätigt ihn aus eigener Erfahrung.

Beim Falken D-CLBR, so der Pilot weiter, regne es durch marode Fensterdichtungen ins Cockpit rein – wo lebenswichtige Elektronik montiert ist. Die Minister-Maschine D-CLBB habe Probleme mit der Hydraulik. Weil es irgendwo im System ein Leck gebe, werde das Öl von Mechanikern regelmäßig aufgefüllt. Das seien, behauptet der Kapitän, nicht die einzigen Mau-

Kollegen“ nicht absolviert worden. Selbst bei den Appetithäppchen für die Passagiere, sagt der geschasste Pilot, sei geschlampt worden.

Statt Catering zu ordern, habe die Dienst habende Stewardess, so der Kapitän, gelegentlich die Lebensmittel vor Ort besorgt. Die hätten dann, oft ungekühlt, bis zum Abflug im Hotelzimmer gelegen. Zubereitet wurde das Menü in der Bordpantry, in der es, so der Kapitän, oft an Wasser gemangelt habe. Reichte das Geschirr nicht, sei benutztes schon mal nur mit Frischtüchern abgewischt – und den Passagieren neuerlich vorgesetzt worden.

ULRICH JAEGER