

Igor Dangerfield

Nach dem Absturz einer Crossair-Maschine bei Zürich gerät die Swissair-Tochter in den Verdacht, an der Sicherheit zu sparen.

Die Abflugroute „Zürich East One Whiskey Departure“, wie sie im Lotsenjargon heißt, führt von der Westbahn des Flughafens Zürich in zwei Linkskurven nach Osten. Doch schon vor der ersten Wendemarke der „Whiskey“-Route endete am Montag vergangener Woche für Crossair Flug 498, auf dem Weg von Zürich nach Dresden, die Routine.

Die Propellermaschine vom Typ Saab 340 legte sich statt der vorgeschriebenen Links- in eine Rechtskurve. Sie verlor an Höhe und rammte „ungespitzt in den Boden“, wie Jean Overney, Chef der Schweizer Unfallermittler, etwas ruppig erklärt. Sieben Passagiere, darunter vier Deutsche, und drei Besatzungsmitglieder starben in dem Wrack. Nur wenige Kilometer vom Flughafen entfernt grub sich die Maschine fünf Meter tief in den Boden und wurde dabei von ursprünglich 19 Meter Länge auf 4 Meter zusammengestaucht.

Zwei Tage nach dem Unglück bargen Experten den so genannten Cockpit-Vocerecorder und den Flugdatenschreiber. Die Datenträger wurden versiegelt und sollen in einem Labor im kanadischen Ottawa ausgewertet werden. Frühestens in dieser Woche, so Ermittler Overney, sei mit ersten Ergebnissen zu rechnen.



Crossair-Flugschreiber
Absturz auf „Whiskey Departure“



Crossair-Absturzstelle, Saab 340
Dumpinglöhne für Ostpiloten?

Durch die Tragödie von Zürich gerät die Tochterfirma der Swissair, die mit 77 Maschinen Flugstrecken in Europa, Vorderasien und Nordafrika bedient, unter Druck. Seit Monaten schon rumort es unter Crossair-Piloten. Die Crews klagen über sicherheitsgefährdende Arbeitsbedingungen, ein miserables Betriebsklima und Dumpinglöhne. Gründe für den Absturz?

Weshalb der moldawische Kapitän Pawel Grusin, 42, und sein slowakischer Co-Pilot Ratislaw Kolesar, 35, knapp zwei Minuten nach dem Start die Kontrolle über ihre zweimotorige Maschine verloren, ist ein Rätsel. Die letzten Worte aus dem Cockpit – „stand by“ (einen Moment) – an den Lotsen geben keinen Aufschluss über Probleme an Bord.

Möglich, dass eine technische Störung die Piloten überforderte. Möglich auch, dass sie, abgelenkt durch einen Zwischenfall, die Orientierung verloren und deshalb die Maschine in den Grund flogen.

Als Ermittler, so ein deutscher Pilot, der an Unfalluntersuchungen beteiligt war, würde er bei möglichen Fehlern der Crew ansetzen. Schlechtes Crew-Management, wie Piloten die Zusammenarbeit im Cockpit nennen, habe bei ähnlichen Unfällen oft die entscheidende Rolle gespielt.

In einem Brief an den Crossair-Gründer und -Chef Moritz Suter, 57, hatten sich 500 Piloten im August vergangenen Jahres über ihre Arbeitsbedingungen beschwert. Der Gesellschaft würden „120 Piloten fehlen“, die Arbeitsbelastung der Crews habe daher um bis zu 25 Prozent zugenommen, Urlaubstage seien gestrichen worden. Die Moral der Crews, so die Piloten, sei auf ein „gefährliches“ Maß abgesunken.

Von gut 800 Piloten kündigten im vergangenen Jahr rund 100 der Baseler Flugesellschaft. Der Aderlass führte zu Flugplänen, die, wie Piloten klagen, ihnen 12- oder auch 13-Stunden-Schichten im Cockpit abverlangen – oftmals sieben oder acht Tage hintereinander.

Gefährliche Übermüdung der Crews, die auf den ohnehin als stressbeladen geltenden Kurzstrecken Europas fliegen, kann

die Folge sein. Crossair-Kapitäne klagen über Erschöpfung und wissen von Co-Piloten, die unvermittelt einnickten.

Da die Pilotengehälter, die bei Kapitänen bis zu 200 000 Mark im Jahr unter denen der Swissair liegen, zu den niedrigsten in Europa zählen, wie der Verband „Crossair Cockpit Personal“ (CCP) klagt, vermag die Gesellschaft kaum qualifizierten Ersatz für die Pilotenabgänge zu beschaffen. Das führe dazu, meint ein Kapitän, „dass Leute ins Cockpit kommen, die dort absolut nichts zu suchen haben“.

Im November vergangenen Jahres räumte Suter die „Dauerbelastung“ der Crossair-Mitarbeiter ein. Zugleich verwies er auf die bereits im Sommer getroffenen „Gegenmaßnahmen“, um den „Unterbestand bei unseren Piloten“ zu beheben.

Weil qualifiziertes Westpersonal den Schweizer Regionalflieger meidet, heuerte Crossair Piloten im Osten an. Mit „Igor Dangerfield“ aber, Spottname für die Ex-Ostblockkollegen, komme es oft zu Kommunikationsproblemen im Cockpit, klagen Westprofis. Viele bekämen, so behauptet der CCP, erst in „Anfänger-Englischkursen“ in Basel ihr sprachliches Rüstzeug.

Bis zum Tag des Absturzes, so der CCP, habe Suter ihre Anliegen nicht ernst genug genommen. Der Airline-Chef, der Piloten bei geselligen Treffs schon mal zu einem „hip hip hooray Crossair“ ermunterte, büstete Pilotenbitten um höhere Gehälter und Entlastung auch mal mit der Empfehlung ab: „Jeder Pilot, dem es bei uns nicht passt, kann morgen gehen.“

Bis zur Trauerfeier für die Opfer von Flug LX 498 am Freitag vergangener Woche gelobte der CCP der Firmenführung Zurückhaltung. Sollten danach die Mängel im Flugbetrieb nicht abgestellt werden, so ein CCP-Mitglied, werde die Piloten-Vereinigung mit detaillierter Kritik an den „unhaltbaren Zuständen“ an die Öffentlichkeit gehen.

ULRICH JAEGER