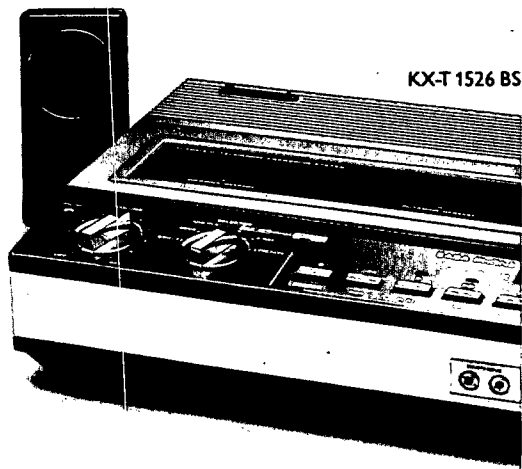


Viele Verkaufsleiter sind einsam.

Immer dann, wenn Sie mit Ihrem Außendienst sprechen wollen, kann der Ihnen nicht zuhören. Immer dann, wenn der Außendienst mit Ihnen sprechen will, kann der Sie nicht erreichen. So kann schnell ein bedrückendes Schweigen entstehen. Dabei ist es jetzt ganz einfach, immer Kontakt zu haben, zu leiten und zu informieren. Mit dem PANASONIC



KX-T 1526 BS schaffen Sie gute Verbindungen. Weil Sie jetzt Tag und Nacht im Gespräch sind. Rede und Antwort stehen. Denn der PANASONIC KX-T 1526 BS speichert nicht nur Anrufe, sondern Sie können Ihrem gesamten Außendienst Informationen geben, die nur für ihn bestimmt sind. Tag und Nacht. Er ruft sie einfach ab, mit seinem persönlichen Code-Signal. Per Fernabfrage. Sprechen Sie doch einmal mit uns. Damit Sie weiter im Gespräch bleiben. Panasonic Deutschland GmbH, Winsberg 15, 2000 Hamburg 54, Telefon 040/8549534.

Panasonic. Büroelektronik mit Format.

Panasonic
büroelektronik

HANNOVER MESSE '85
17.-24.04.1985 · Halle 18 EG, Stand 605/706

LUFTFAHRT

Das Abenteuer lieben

Betreibt die deutsche Regionalfluggesellschaft DLT, eine Lufthansa-Tochter, riskante Fliegerel?

Beim Start schien auf Lufthansa-Flug Nummer 1928 von Nürnberg nach Düsseldorf noch alles in Ordnung. Die zweimotorige Hawker Siddeley 748 mit der Bezeichnung D-AHSB gewann normal an Höhe, die Passagiere legten die Gurte ab.

Fünfzehn Minuten später schrillte im Cockpit eine Alarmglocke, und die Feuerwarnung für das rechte Triebwerk leuchtete auf. Flugkapitän Paul Wollert reagierte ohne Zögern, aber falsch. „Linkes Triebwerk abstellen und löschen“, befahl er seinem Co-Piloten Wolf-René Kleist. Der stoppte befehlsgemäß das falsche Triebwerk und schoß vier Löschpatronen auf den intakten Motor ab.

Die Situation wurde kritisch. Denn als die Piloten ihren Fehler bemerkten, ließ sich das intakte Triebwerk nicht mehr anlassen. Sie kamen zurück bis zum Flughafen Nürnberg, mußten aber mit dem vermeintlich brennenden Triebwerk erst einmal durchstarten, weil zunächst das Bugrad nicht auszufahren war.

Schließlich gelang die Landung. Passagiere und Besatzung kamen mit dem Schrecken davon, weil – für die Piloten nicht erkennbar – das rechte Triebwerk gar nicht in Brand geraten, vielmehr die Feuerwarnanlage defekt war. „Sonst wäre“, meint ein Pilotenkollege, „der Vorfall nicht so glimpflich abgelaufen.“

Das „besondere Vorkommnis“ vom 18. September vergangenen Jahres, von dem das Luftfahrt-Bundesamt entgegen den Regeln nichts weiß, findet diese Woche in Frankfurt ein gerichtliches Nachspiel. Vor dem Arbeitsgericht verlangt Co-Pilot Kleist von seinem Arbeitgeber, der Deutschen Luftverkehrsgesellschaft DLT, die Rücknahme einer förmlichen Mißbilligung.

Die Rüge („Sie haben sich als Flugzeugführer fahrlässig verhalten“) will Co-Pilot Kleist nicht auf sich sitzen lassen. Er habe doch, läßt er seinen Anwalt erklären, nur „befehlsmäßig gehandelt“; für den falschen Befehl des Kapitäns sei er nicht verantwortlich.

Weil aber die DLT darauf beharrt, die Piloten „als Team“ zu behandeln, wird nun vor dem Arbeitsgericht über Interna und Eskapaden einer Gesellschaft verhandelt, deren Passagiere, wie Experten spötteln, „das Abenteuer lieben“.

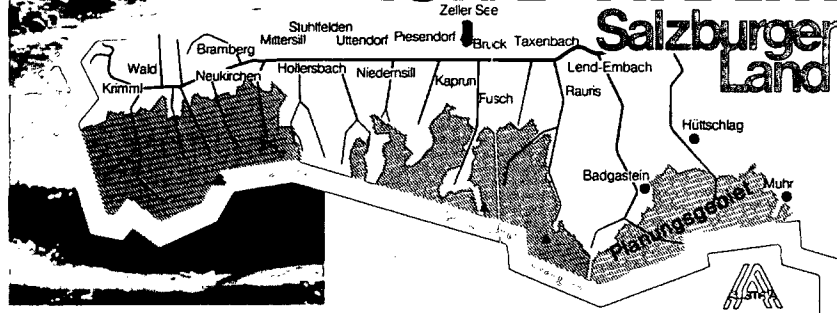
Mit einem Hauch von Besonderem war schon die Frühgeschichte der DLT verbunden. Als „Ostfriesische Lufttaxi“ versah sie bei nahezu jedem Wetter seit 1958 den Seebäder-Flugdienst zwischen Nordseeküste und ostfriesischen Inseln und ernannte sich „neben der Deut-

Von Jahrtausenden geprägt, von Generationen gepflegt.

Jahrtausende prägten die Natur, die Sie hier erwartet. Und Generationen pflegten die bäuerliche Kultur inmitten der Flora und Fauna dieser unzerstörten alpinen Landschaft. Mit Almwiesen und Hochwäldern. Mit Bergseen und Dreitausendern, mit Gletschern und Wasserfällen. Und dazu die Gastfreundschaft in heimeligen Dörfern und stimmungsvollen Berghütten. Kurz: das Erlebnis Alpen.

Unser kostenloser Farbprospekt zeigt, wie man dieses kostbare Stück Natur am besten erleben kann. Nationalpark-Information, A-5741 Neukirchen am Großvenediger Postfach 100 ☎ 0043 6565/451 (6451)

Nationalpark Hohe Tauern



schen Lufthansa zur ältesten Luftverkehrsgesellschaft der Nachkriegszeit“.

Nach der Umbenennung in DLT ist die Gesellschaft seit 1978 auch mit der Lufthansa verflochten, die zunächst 26 Prozent der DLT-Anteile hielt und nun zu 40 Prozent an dem Unternehmen beteiligt ist.

Jetzt schon verbindet die DLT ein gutes halbes Dutzend europäischer Städte wie Zürich und Amsterdam mit deutschen Regionalflughäfen wie Münster und Saarbrücken. Seit der gezielten Beteiligung der Lufthansa hat sich das Passagieraufkommen nahezu verdreifacht; im vergangenen Jahr beförderten die Propellermaschinen mit bis zu 46 Sitzen über 340 000 Passagiere.

Unter Lufthansa-Flugnummern bedient das Unternehmen Flugrouten wie Hannover-Brüssel, auf denen die großen

der Pilot und DLT-Flugbetriebsleiter Horst-Udo Ulbig für „verdammt wenig“, aber „eigentlich gefährlich war es nicht, beim Anflug konnte der Pilot die Piste sehen“.

Ein Jahr zuvor war ein DLT-Flieger bei Sturmböen in Hannover unter Bedingungen gelandet, unter denen ein anderer Flugzeugführer „nicht runtergegangen wäre“. Kaum am Boden geparkt, warf der Sturm die Maschine auf die Seite und beschädigte sie schwer; die Passagiere waren gerade von Bord. „Diese Minima“ (Mindest-Flugbedingungen), erläutert ein DLT-Pilot solche Situationen, „werden uns ständig gepredigt“ – aber mitunter nicht eingehalten.

So starteten Piloten der Gesellschaft, die im Dezember vergangenen Jahres ihren Tagesturn in Frankfurt begannen,

DLT sieht das weniger eng: „So ein Defekt im Warnsystem kann vorkommen, da bricht schon mal ein Kabel oder klemmt ein Feinschalter.“ Dem Unternehmen genügt es, wenn sich der Kapitän vor dem Start aus der Heimatbasis vom korrekten Sitz der Türriegel überzeugt.

Dabei hat der Hersteller-Hinweis über die Funktionstüchtigkeit der Tür-Warnsysteme einen wichtigen Grund. Im Juni 1981 hatte sich bei einer Hawker Siddeley 748 der britischen Gesellschaft „Dan-Air“ auf einem Postflug die Tür des Gepäckraums „gelöst“, war an der Vorderkante des Höhenruders hängengeblieben. „Das Flugzeug zerlegte sich in der Luft“, notierte der amtliche Untersuchungsbericht über den Unfall, bei dem die Besatzung ums Leben gekommen war. „Der Ausfall der Tür-Warnung war dabei ein weiterer Faktor.“

Großzügiger Umgang mit den Sicherheitsvorschriften kennzeichnet auch einen anderen Zwischenfall bei der DLT, wiederum in Zürich. Dort war im Oktober 1983 ein DLT-Liner „mit Feueralarm in einem Triebwerk“ gelandet. Der Pilot hatte weder den Motor abgestellt und gelöscht noch die Feuerwehr alarmiert, sondern war einfach zum Abfertigungsgate zwischen zwei vollbetankte Maschinen gerollt – im Vertrauen darauf, daß es sich wieder einmal um Fehlalarm handelt. So war es auch, aber seinen Kollegen von der „Cockpit“-Vereinigung „standen die Haare zu Berge“, als sie von dem Vorfall erfuhren: „Der Alptraum jedes Piloten.“

Zwei Monate später, beim „Flottenmeeting“ in Frankfurt, schilderte der technische DLT-Kapitän Hans Hildebrand den Vorfall zwar als „abschreckendes Beispiel“, aber Chef-pilot Ulbig findet das ganze „doch nicht so schlimm“. Begründung: „Fast alle Feuerwarnungen sind Fehlwarnungen.“

Diese laxen Auffassung versetzte den Leiter des Luftfahrt-Bundesamtes, Karl Kössler, in Erschrecken: „Das darf nicht sein, dann tritt Gewöhnung ein, dann nehmen die keinen Alarm mehr ernst.“

Den bedrohlichen Irrtum des Piloten Wollert etwa, der auf dem Chaos-Flug LH 1928 bei Feuerwarnung das falsche Triebwerk abstellen ließ, führen Kollegen darauf zurück, daß der Flugkapitän damals erst kurz mit der „britisch-altmodischen“ Hawker Siddeley vertraut war; die Umschulungsdauer bei der DLT ist gerade halb so lang wie die bei der Lufthansa.

Gleichwohl saß Wollert einen Tag nach dem Zwischenfall wieder als Kapitän im Cockpit und beförderte Passagiere – zum Erstaunen sogar der eigenen Personalvertretung. Aber DLT-Chef Eberhard Schmidt weiß Trost für ängstliche Gemüter: „Wo immer der Mensch eingreift, werden Fehler gemacht.“ ♦



DLT-Flugzeug in Hamburg: „Eigentlich gefährlich war es nicht“

Lufthansa-Jets zu kostspielig wären, mit preiswerterem Fluggerät. Schon mancher Passagier war überrascht, als er statt der erwarteten Boeing eine zwar frisch in Lufthansa-Farben gestrichene, aber altmodisch anmutende Zweimotorige besteigen mußte.

„Solange die Passagiere dafür den vollen Lufthansa-Preis zahlen“, meint ein Vorstandsmitglied der Pilotenvereinigung „Cockpit“, „muß die Lufthansa dafür sorgen, daß die DLT den gleichen Standard bekommt.“ Davon kann aber keineswegs immer die Rede sein.

So registrierte die Presse in Zürich, daß eine vollbesetzte Hawker Siddeley der DLT bei „dichtem Nebel“ in Kloten gelandet war, obwohl die Platzregeln mindestens 600 Meter Sicht verlangen. Die 170 Meter Sicht, die bei dieser gefährlichen Landung vor zwei Jahren tatsächlich herrschten, hält zwar auch

obwohl noch vor dem Losrollen zwei rote Warnlichter und ein Signalhorn einen Defekt in der Türanlage der Hawker Siddeley, Kennzeichen D-ASHA, anzeigten.

Flugkapitän Hans Brendelberger kontrollierte die Türen, stellte fest, daß sie korrekt verschlossen waren. Er registrierte im Bordbuch einen Defekt der Warnanlagen („Door Warning On“ [Light + Horn]), stellte das Horn ab, drehte die Warnlichter heraus und startete. Später übernahm Flottenchef Giebelhausen das Flugzeug im gleichen Zustand – ein Verstoß gegen die Sicherheitsvorschriften.

Die Vorschriften des Herstellers und der Flugesellschaft („Minimum Equipment List“) besagen, daß keine Maschine mit einem Defekt im Door-Warning-System die Heimatbasis Frankfurt verlassen darf, aber der Technik-Chef der