

Anflug verpatzt

Nach ihrer „CityLine“-Bruchlandung bei Paris steht die Lufthansa unter Druck: Wie sicher sind Airlines, die unter Lufthansa-Logo Kurzstrecken bedienen?

Nach drei Minuten war alles vorbei. Der geborstene Rumpf der Lufthansa-„CityLine“-Maschine vom Typ Dash 8-300 ruhte in einer baumbestandenen Senke, verstörte Fluggäste taumelten aus dem Wrack.

Vier Passagiere waren getötet, 14 der 23 Insassen der zweimotorigen Propellermaschine verletzt worden, die am 6. Januar die Landebahn des Pariser Flughafens Charles de Gaulle verfehlte. 1800 Meter vor der Landebahnschwelle war das Flugzeug aufgeschlagen und noch 400 Meter über Grund geschlittert, ehe der geschundene Metallleib zum Stillstand kam.

Nun hat der Unglücksflug LH 5634 von Bremen nach Paris ein doppeltes Nachspiel:

- ▷ In Bobigny bei Paris ermittelt derzeit der zuständige Untersuchungsrichter vom Tribunal de grande instance wegen fahrlässiger Tötung gegen die beiden Piloten der Dash 8-300.
- ▷ In der Lufthansa-Konzernzentrale in Frankfurt grübeln die Manager der Fluggesellschaft, wie das Image der renommierten Airline vor Schaden bewahrt werden kann.

Ins Zwielflicht geriet beim Absturz in Bobigny die Geschäftspolitik der Airline, die vielen Kunden, wie Kritiker meinen, eine „Mogelpackung“ liefert: Der Passagier kauft zwar das blaugelbe Lufthansa-Ticket, fliegt aber auf zahlreichen innerdeutschen und innereuropäischen Strecken, die für Lufthansa-Jets nicht rentabel zu bedienen sind, in Turboprop-Maschinen von Fremdfirmen.

Die Subunternehmer treten zwar im Gewand der Lufthansa auf, operieren aber in eigener Regie; dem hohen technischen Sicherheitsstandard und der vorbildlichen Pilotenausbildung, mit der die Lufthansa so gern wirbt, sind sie nicht verpflichtet.

Auch die Passagiere, die am 6. Januar um 17.30 Uhr in Bremen ihren Flug nach Paris antraten, starteten unter dem Logo der Lufthansa. Nur ein Emblem neben der Einstiegstür ihres Cityliners verriet, wer in Wahrheit für den Flug verantwortlich war: die Stuttgarter Contact Air.

Gegen 19.20 Uhr, etwa drei Minuten vor der Landung, wurde der vermeintli-



Verunglückte „CityLine“-Maschine bei Paris: Blaugelbe Mogelpackung

che Routineflug zum Alptraum: Im Landeanflug auf die Nordbahn von Charles de Gaulle erhielten die Piloten der Contact-Air-Maschine von den Fluglotsen die Anweisung, auf die drei Kilometer entfernte, parallel verlaufende Landebahn Süd auszuweichen; ein Jumbo-Jet hatte kurz zuvor bei der Landung die Nord-Bahn mit einem Triebwerk gestreift, der Tower hatte daraufhin die Bahn gesperrt.

Mit einem „swing over“ genannten Manöver versuchten die Contact-Air-Piloten den Wechsel zwischen den Bahnen. Doch was bei guten Sichtverhältnissen völlig problemlos hätte verlaufen können, wurde bei Dunkelheit und einer durch tiefliegende Wolken eingeschränkten Sicht zu einer Flugfigur, die das Können der Piloten offenbar überforderte.

Während des Kurvenflugs mußte die Crew die automatische Landehilfe „ILS“ auf die neue Bahn umstellen. Zugleich galt es, im Schwenkmanöver auf die Südbahn den Sinkflug präzise zu kontrollieren und die Landehilfen („Klappen“) auszufahren.

Statt sich auf den Instrumenten-Anflug zu konzentrieren, so vermuten die Unfallforscher, habe die Crew immer wieder aus den Cockpitfenstern Ausschau gehalten und dabei den Anflug verpatzt: Die Landeklappen der Unglücksmaschine wurden nicht ausgefahren. Auch die bedrohliche Sinkrate ihrer Maschine blieb der Crew offenbar verborgen; selbst die Alarmtöne ihres Bodenannäherungs-Warnradars konnten die Piloten nicht von ihrem Crashkurs abbringen.

Warum die Contact-Air-Crew ihrem Unglückskurs bis zum Ende folgte, anstatt den Anflug auf die Südbahn abbrechen und von vorn zu beginnen, bleibt einstweilen rätselhaft. Der 52-jährige Kapitän verweigert auf Rat seines Anwalts bislang jede Aussage, die An-

gaben des 25-jährigen Kopiloten über den Unfallhergang sind, laut Contact-Air-Geschäftsführer Heinz Landes, „nicht schlüssig“.

Was immer die Ermittlungen der französischen Justiz ergeben werden, die Lufthansa sieht sich gezwungen, auf den folgenschweren Fehlflug der Contact-Air-Crew zu reagieren. Um Imageschäden abzuwenden, erwägt die Airline, ihre Partnerfirmen in die Sicherheitsphilosophie der Gesellschaft einzubinden.

Derzeit fliegen unter dem Dach der Lufthansa-Tochter CityLine, eines eigenständigen Unternehmens mit Sitz in Krieffel bei Frankfurt, drei kleinere Gesellschaften als Subunternehmer: die Nürnberger NFD, die Cimper Air und die Stuttgarter Contact Air.

Die Piloten dieser Sub-Charterer möchte der Lufthansa-Vorstand künftig in Seminaren mit den Verfahrensweisen und Sicherheitsauflagen der Lufthansa-Crews vertraut machen. Am Montag und Dienstag dieser Woche werden der Chefpilot und der Flugbetriebsleiter der Contact Air nach Frankfurt reisen, wo Lufthansa-Piloten den Stuttgartern das sogenannte Cockpit-Management der Airline erläutern werden.

Ob die Trainingsstrategie für Fremdcrews erfolgreich sein kann, steht dahin. Ein ehemaliger Lufthansa-Pilot, der den Flugdienst von NFD („Solider Standard“) und Contact Air („Ich habe von der Zusammenarbeit abgeraten“) im Auftrag der Lufthansa geprüft hatte, sieht die Fluggesellschaft vor einer kaum lösbaren Aufgabe.

Zum einen, so der Ex-Pilot, fehle es der Lufthansa an Personal, um die Sicherheitsberatungen zu bewältigen. Zum anderen seien „etwaige Versäumnisse bei der Auswahl und Ausbildung von Besatzungen“ durch nachträgliche Schulungen „kaum mehr zu korrigieren“.