

Aus dem **Diskussionsforum** von Airliners.de**Frage zur Wartung bei Low Cost Airlines**

Stand: 08.08. bis 25.08.2005

<b>Focus</b>	20.06.2004	106		08.08.05 9:58
<p>Gestern (07.08.) Nacht lief auf ProSieben ein Bericht über den Gleitflug des Air Transat A330 im August 2001.</p> <p>Ich habe ihn nicht mehr vollständig zu Ende gesehen, jedoch hieß es bei der Analyse der Fehlerursache, dass ein Triebwerk ausgetauscht und die Treibstoffleitungen wohl unsachgemäß angebracht wurden, was letztendlich zu einem Leck führte.</p> <p>Die Entscheidung zu dieser Montage wurde wohl aus Kostengründen getroffen, da ein nötiges Ersatzteil erst hätte geliefert werden müssen.</p> <p>Nun zur Frage:</p> <p>Vor allem unabhängige Low Cost Airlines, wie Ryan Air, stehen grundsätzlich unter enormen Kostendruck. Es wird immer propagiert, dass bei der Wartung nicht gespart wird. Das mag ja was die Wartungshäufigkeit und die Prozeduren betrifft stimmen, wie ist es jedoch, wenn bei der Reparatur irgendwas nicht glatt läuft?</p> <p>Ich kann mir vorstellen, dass bei einem komplexen Gerät, wie einem Flugzeug bei der Wartung immer wieder mal Probleme auftreten.</p> <p>Mich würde interessieren, wie häufig „Pannen“ à la Transat bei der Wartung eines Flugzeugs auftreten, und wie seriös dies bei Low Cost Airlines gehandhabt wird.</p>				
<b>Badmax</b>	06.05.2002	1266	30nm east of EAP	08.08.05 10:40
<p>Ein europäischer Pilot wird nicht in ein Flugzeug steigen, bei dem er sich nicht sicher sein kann, dass er heute Abend seine Frau wieder sieht. Ryanair lässt bei Lufthansa in Shannon warten, Easyjet hat - meine ich - British Airways.</p> <p>Zumindest hier in Europa macht nicht jeder sein eigenes Ding sondern viele greifen auf die Wartungsbetriebe der großen Carriers zurück. Bei Europäischen LCC steige ich bedenkenlos ein. Zumal die meist neuere Flugzeuge wie die Main Carrier haben.</p> <p>Anders sieht es bei unseren Westanatolischen Freunden aus, da würde ich sogar bei THY mit mulmigem Gefühl einsteigen.</p>				
<b>keeney</b>	01.11.2004	219	Freiburg	08.08.05 12:09
<p><b>Badmax hat folgendes geschrieben::</b></p> <p><i>Ein europäischer Pilot wird nicht in ein Flugzeug steigen, bei dem er sich nicht sicher sein kann dass er heute Abend seine Frau wiedersieht. Ryanair lässt bei Lufthansa in Shannon warten, Easyjet hat meine ich British Airways.</i></p> <p>Wartet easyJet nicht bei SR Technics und LH?</p> <p>Unter <a href="http://www.srtechnics.com/asp/index.asp?ID=14">http://www.srtechnics.com/asp/index.asp?ID=14</a> steht was zu easyJet.</p>				
<b>ATN340</b>	27.10.2003	1464	Traveller	08.08.05 14:06
<p>Kommt auf den Standort an, in BER ist es LH, in der Schweiz ist es SRTechnic und in UK wird auf BA zurückgegriffen, man nimmt sich also den Anbieter vor Ort</p> <p>Die Darstellung von Pro7 muss man aber nicht glauben (Bild Zeitung für das TV) so wie ich den Bericht zu dem Unfall verstanden habe hat man die Bauteile von Tristar und A330 (Beide mit RR-Triebwerken) verwechselt und die Piloten haben nur den Eintrag „Neue Treibstoffpumpe eingebaut“ im Bordbuch gesehen.</p> <p>Waren also völlig ahnungslos, was sie erwartet: Und bei der Wartung wird in hiesigen Regionen eh nicht geschlampt, die Dichte der Kontrollen und das Risiko sind viel zu gross ... in gewissen osteuropäischen Ländern und Afrika hätte ich da eher bedenken.</p> <p>Damit wir uns da richtig verstehen: Fehler sind bei Wartungsarbeiten in Europa &amp; USA auch schon vorgekommen, die LH320 mit der falschen Steuerungs-Verkabelung in FRA und die DC10 die vor 26 Jahren in Chicago abgestürzt sind lassen traurigerweise grüßen: Aber absichtlich wird hier nicht geschlampt!</p> <p>Air Tahiti Nui - We fly the most beautiful A340's</p>				
<b>Skytruck</b>	29.04.2004	1404	Eppstein	08.08.05 15:03
<p>Wobei die Steuerungs-Verkabelung bei der LH im Gegensatz zur AA D10 in ORD nur beinahe zu einem Unfall geführt hat, dank der excellenten Reaktion des FO.</p> <p>Der größte Fehler den die Low Costs machen könnten wäre an der Wartung zu schlampfen. Besonders das Geschäftsmodell von FR und EZY beruht ja darauf, dass mit Investorengeld gearbeitet wird und ein Unfall hätte da auch in finanzieller Hinsicht desaströse Folgen. Bei dem Geschäftsmodell bekommen die Investoren den Puderzucker hinten reingeblasen und ein erstklassiges Produkt präsentiert. Die Trottel die das dann bezahlen müssen (self loading cargo) werden abgekocht und schlecht behandelt. Außerdem habe ich da auch absolutes Vertrauen in die Aufsichtsbehörden speziell in Irland und UK, aber auch bei uns. Fazit - die renommierten LCC's sind so sicher wie die großen Liniencarrier, ein Unfall kann überall geschehen, aber wie die</p>				

<p>Realität zeigt, hat es seit gut über 2 Jahren keinen tödlichen Unfall eines major western airliners mehr gegeben. Das da teilweise dumb luck eine Rolle gespielt hat ist eine andere Sache, braucht man aber auch wie das Beispiel Air Transat zeigt.</p> <p>Für „non western airlines“ dagegen bin ich nach wie vor skeptisch. Onur ist ein gutes Beispiel und wenn man dann auf n.net verfolgt, dass ein bestimmter Türkischer Teilnehmer die message immer noch nicht begriffen hat, dann sollte man schlicht und einfach seinen Fuß nicht in Maschinen dieser Länder setzen, auch und gerade nicht in die der National carrier.</p>				
<b>Koelli</b>	28.03.2003	533		08.08.05 16:33
<p><b>Skytruck hat folgendes geschrieben:</b>  <i>Der grösste Fehler den die Low Costs machen könnten wäre an der Wartung zu schlampfen.</i>  Dachte ich bisher auch. Aber seit ich diese „Mayday“-Reportagen auf ProSieben gesehen habe, wurde mir klar, dass die Leute eben sehr schnell wieder vergessen und solche betroffenen Airlines heute munter weitermachen (z.B. Alaska Air).  Ein größeres Unglück eines LCC würde also vermutlich nicht gleich deren Aus bedeuten.</p> <p><b>Skytruck hat folgendes geschrieben:</b>  <i>Außerdem habe ich da auch absolutes Vertrauen in die Aufsichtsbehörden speziell in Irland und UK, aber auch bei uns. Für „non western airlines“ dagegen bin ich nach wie vor skeptisch.</i>  Ist denn Nordamerika etwa nicht „western“? Trotzdem kam es da zu vermeidbaren Abstürzen, weil einfach willkürlich Wartungsintervalle verlängert wurden und die FAA anscheinend nicht eingeschritten ist. Insofern ist mein Vertrauen in westliche Behörden schon angeknackst.</p>				
<b>Focus</b>	20.06.2004	106		08.08.05 16:49
<p>Frickeleien müssen nicht unbedingt Schlamperei sein.  Ich könnte mir schon vorstellen, dass hin und wieder ein Workaround bei Wartungsarbeiten durchgeführt wird - bei allen Wartungsbetrieben.  Werden denn solche Workarounds protokolliert, so dass sie durch Behörden nachprüfbar sind?  Gibt es unterschiedliche Maßstäbe für korrekte Wartungsarbeiten?  Kann es passieren, dass sich Wartungsbetriebe Freigaben für eine Reparatur bei einer Airline holen, so dass die Entscheidung und das Risiko bei dieser liegt?</p>				
<b>Skytruck</b>	29.04.2004	1404	Eppstein	08.08.05 17:56
<p>@Koelli - Alaska Air ist kein Low Cost carrier, Air Transat ebenfalls nicht. Das bei beiden Fehler gemacht wurden streiten die wohl selber nicht ab. Fuel starvation gab es übrigens auch schon mal bei AC, wenn ich mich recht erinnere wurde damals statt KG die gleiche Menge in lbs getankt und das ist nun mal weniger als die Hälfte, So profan können Fehler sein. In den USA (wie auch in der übrigen "Western World") hat es auch seit dem Absturz der AA A300 auf die Rockaways keinen tödlichen Unfall eines Passagierjets mehr gegeben. Die Aufsichtsbehörde prüft und verhängt auch Geldstrafen wenn es sein muss.  Prinzipiell geht es ja darum das eine Fehlentwicklung abgestellt wird wenn sie erkannt wird. Genau darum ging es ja bei Onur Air und deswegen sind die ja auch gegroundet worden, weil sie trotz Abmahnungen immer so weiter gemacht haben. Das die Behörden in Holland und bei uns dann auf politischen Druck schon nach 14 Tagen wieder die Einfluggenehmigung erteilt haben halte ich für einen großen Fehler der hoffentlich nicht in einen Unfall resultieren wird.  Es geht um die "general attitude", wie gehe ich die Sache an, und da hapert es eben in vielen Ländern. Das Köllsche Grundgesetz kann man ja in vielen Lebenslagen anwenden, aber in der Luftfahrt sollte man das ebenso wenig tun wie im Straßenverkehr.</p>				
<b>ATN340</b>	27.10.2003	1464	Traveller	09.08.05 9:13
<p><b>Zitat:</b>  Es geht um die „general attitude“, wie gehe ich die Sache an, und da hapert es eben in vielen Ländern. Das Köllsche Grundgesetz kann man ja in vielen Lebenslagen anwenden, aber in der Luftfahrt sollte man das ebenso wenig tun wie im Straßenverkehr.  Schöner kann man es nicht ausdrücken !!!!</p> <p>_____</p> <p>Air Tahiti Nui - We fly the most beautiful A340's</p>				
<b>Patuta</b>	16.07.2005	9		09.08.05 12:18
<p>Nachdem in letzter Zeit zweimal der LH-Zwischenfall mit dem falsch verkabelten Steuerkabel erwähnt wurde, wüsste ich gerne mehr. Gabs dazu einen thread? Hat jemand einen link?</p>				
<b>Skytruck</b>	29.04.2004	1404	Eppstein	09.08.05 12:37
<p>Keine Ahnung, ist schon eine Weile her und wurde in den Medien auch nicht aufgegriffen, jedenfalls nicht zur Sensation gemacht. Jedenfalls war das buchstäblich um Haaresbreite, einige cm Abstand zwischen einer Tragfläche und dem Boden und es der schnellen Reaktion des FO zu verdanken das es nicht zu einem Unfall kam. So weit ich weiss war der Kapitän der PF und sein Steuer war falsch verkabelt (cross wired) dadurch ist</p>				

<p>die Maschine beim Start in eine Schräglage gekommen, der FO den override button gedrückt, sein Steuer war richtig verkabelt und hat den Start durchgeführt. Die haben dann in grösserer Höhe nochmal das Manöver ausgeführt, gleiches Resultat. Der FO hat die Maschine dann sicher in FRA gelandet. Da kommen dann schon mehrere Faktoren zusammen, einschließlich der Tatsache das es bei LH möglich ist den Chef zu korrigieren. Bei einer Turkischen Airline, aber auch bei Korean oder China Airlines wäre die Geschichte schon deswegen fatal geendet.</p>				
<b>EGLL</b>	04.12.2004	90	London	09.08.05 21:44
<p>Soweit ich weiss, hat Ryanair mal vier engines von LHT warten lassen und danach geworben, dass die maintenance von Lufthansa gemacht wird. Das ist wirklich abgezockt. Wohl ist es so, dass Ryanair in Irland (DUB?) selber wartet und an anderen Orten die Wartungsarbeiten bei Dienstleistern (koennte SR technics sein) einkauft. Die haben auch eine eigene Abteilung, die sich nur um Vertraege fuer Wartungsarbeiten kuemmert. ...</p>				
<b>Lev</b>	31.01.2005	221	Hamburg-Norderstedt	09.08.05 22:56
<p><b>Badmax hat folgendes geschrieben::</b> <i>Ein europäischer Pilot wird nicht in ein Flugzeug steigen, bei dem er sich nicht sicher sein kann dass er heute Abend seine Frau wiedersieht. Ryanair lässt bei Lufthansa in Shannon warten, Easyjet hat meine ich British Airways.</i> Zumindest hier in Europa macht nicht jeder sein eigenes Ding sondern viele greifen auf die Wartungsbetriebe der großen Carriers zurück. Bei Europäischen LCC steige ich bedenkenlos ein. Zumal die meist neuere Flugzeuge wie die Main Carrier haben. Anders sieht es bei unseren Westanatolischen Freunden aus, da würd ich sogar bei THY mit mulmigem Gefühl einsteigen. Bei TK kann man nicht meckern was die Wartung angeht ...</p>				
<b>ATN340</b>	27.10.2003	1464	Traveller	10.08.05 7:01
<p>...dafür aber an der Ausbildung. Etwa 60% aller TK-Written-Offs (Und das waren verdammt viele in den letzten Jahren) hatte als eine Hauptursache der Situation unangemessenes Verhalten der Crew (= Pilotenfehler) Aber seit wann ist TK ein LCC??</p> <p>_____</p> <p>Air Tahiti Nui - We fly the most beautiful A340's</p>				
<b>Lev</b>	31.01.2005	221	Hamburg-Norderstedt	10.08.05 7:15
<p>Man kann zwar schon SEHR gute Preise Ergattern, aber THY ist noch lange kein LCC ...</p>				
<b>Guenni</b>	03.08.2005	30	EDDM	10.08.05 20:25
<p><b>Zitat:</b> Nachdem in letzter Zeit zweimal der LH-Zwischenfall mit dem falsch verkabelten Steuerkabel erwähnt wurde, wüsste ich gerne mehr. Gabs dazu einen thread? Hat jemand einen link? <a href="http://www.bfu-web.de/berichte/01_5x004dfr.pdf">http://www.bfu-web.de/berichte/01_5x004dfr.pdf</a> Ahh, die schönen Erinnerungen werden wach. Ich habe einen Tag später meinen letzten Mitflug in einem A320 Cockpit bei der LH gemacht. Da war das ganze schon intensiv Gesprächsthema...</p>				
<b>Focus</b>	20.06.2004	106		16.08.05 9:15
<p><b>Badmax hat folgendes geschrieben::</b> Ein europäischer Pilot wird nicht in ein Flugzeug steigen, bei dem er sich nicht sicher sein kann dass er heute Abend seine Frau wiedersieht. Zwar kein Billigflieger, die Helios, aber soviel dazu: <b>Spiegel online hat folgendes geschrieben::</b> <i>Die Mutter des Co-Piloten sagte dem griechischen Fernsehsender MEGA-Channel, ihr Sohn habe ihr erzählt, dass es gefährlich sei, das Flugzeug zu fliegen. "Er hatte Angst", sagte sie.</i> Hoffe, dass deutsche Piloten nicht allzu oft Angst haben, in ihre Flieger zu steigen. <a href="http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,369873,00.html">http://www.spiegel.de/panorama/0,1518,369873,00.html</a></p>				
<b>CIB</b>	04.07.2005	16		17.08.05 21:32
<p>habe selber nicht viel ahnung von der wartung der flieger aber ich habe einen bekannten der technicker bei AB ist. der meint nur er würde selber nie in einen der flieger von Ab einsteigen.</p>				
<b>raoul</b>	03.04.2005	459	Bangkok / Berlin	17.08.05 21:38
<p>Dann scheint Dein "Technicker"-Kumpel aber 'ne sehr schlechte Arbeit zu machen. Ich glaube solchen „Geschichten vom Hörensagen um 3 Ecken“ erst einmal nicht, solange sich nichts beweisen läßt. So wie Du das hier postest, sieht es eher wie ein „Rache“-Akt eines abgewiesenen Möchtegernmitarbeiters bei AB aus.</p>				



Sawadee Khap!  
Grüße von Raoul

<b>DRS</b>	12.02.2003	74		17.08.05 22:42
<p>kurze Anekdote zum Thema: Habe neulich auf FR SXF-STN neben einem FR Piloten auf dem Weg zum Dienst gesessen und wir haben etwas Smalltalk betrieben. Ich fragte ihn inwiefern FR den anders sei als andere Gesellschaften und er lobte vor allem, dass das Arbeitsklima viel besser waere als vorher bei AB. Dann kam er von alleine auf die Wartung: Er meinte, LCCs wuerden schon deshlab an der Wartung nicht sparen und im Zweifelsfall ein Teil deshalb schon bei Verdacht auf Probleme wechseln, weil bei einem echten Ausfall die Maschine sonst zur Unzeit ausfallen wuerde und die ganzen engen Zeitplaene durcheinander kaemen. Insofern lohnt es scih, ich gute Wartung zu investieren. Gruss, DRS, der trotzdem als Passagier AB angenehmer findet ...</p>				
<b>sputter</b>	07.04.2004	669	Berlin	18.08.05 8:55
<p>Hab mich echt gewundert, dass dieser thread solange seriös blieb. Aber nun kommt doch der erste Spinner mit seinen Halbwahrheiten über AB. Da ich seit knapp zehn Jahren dort fliege, habe ich schon fast alle Techniker aus Berlin (bin ja auch da stationiert) an Board gehabt. Also CIB, schreib nicht so einen Schwachsinn. Wenn ein Techniker solche Äußerungen von sich gibt, steht er mit einem Bein schon im Knast. Das ist dann Vorsatz. ...</p>				
<b>Crewlounge</b>	23.05.2005	232	Frankfurt	18.08.05 20:56
<p><b>raoul hat folgendes geschrieben::</b> <i>Dann scheint Dein „Techniker“-Kumpel aber 'ne sehr schlechte Arbeit zu machen. Ich glaube solchen „Geschichten vom Hörensagen um drei Ecken“ erst einmal nicht, solange sich nichts be- weisen lässt. So wie Du das hier postest, sieht es eher wie ein „Rache“-Akt eines abgewiesenen Möchtegern-Mitarbeiters bei AB aus.</i> Raoul, ich kenne CIB persönlich. Wenn er das sagt, wird schon etwas Wahres dran sein. Er hatte nie das Bedürfnis, bei AB zu arbeiten und hat sich auch nie dort beworben. <b>sputter hat folgendes geschrieben:</b> Wenn ein Techniker solche Äußerungen von sich gibt, steht er mit einem Bein schon im Knast. Das ist dann Vorsatz. ... Aha! Vorsatz. <a href="http://www.crewlounge.de.vu">http://www.crewlounge.de.vu</a></p>				
<b>raoul</b>	03.04.2005	459	Bangkok / Berlin	18.08.05 22:40
<p>Hi, crewlounge, wenn du ihn persönlich kennst (und somit „etwas dran“ sein könnte an dieser Geschichte), dann würde ich Dich doch bitten, ihm ein bisschen ins Gewissen zu reden, dass er dem Kollegen rät, seine Arbeit als Techniker etwas ernster zu nehmen. Dabei geht es schließlich nicht um Witze, sondern um Menschenleben! Das ist ja nicht so, als wenn Du sagen würdest: „Diesen Fraß würde ich nie 'runterbringen“ oder so ... (Ich weiß, Du bist loyal und würdest das nicht sagen). Aber ein Techniker, der allen Ernstes sagt, er würde sich in eine von ihm gewartete Maschine niemals setzen, der macht mir - gelinde gesagt - etwas Angst. Sawadee Khap! Grüße von Raoul</p>				
<b>CIB</b>	04.07.2005	16		19.08.05 12:41
<p>Hey, hey, hey! Ich habe hier nur das geschrieben, was er mir gesagt hat. Und wenn er der Meinung ist, er steigt in keine AB-Maschine als PAX ein - jedenfalls nicht freiwillig - nehme ich das erstmal so hin. Ich kann nicht beurteilen ob er seinen Job gut macht; bin halt kein Techniker. Ich denke mir nur, wenn er so schlimm im Job ist würde er nicht mehr bei AB arbeiten die sind ja bekannt dafür mit Personal nicht zimperlich um zu- gehen. Wenn ihr jetzt groß 'rumtönt, er soll dann doch den Arbeitgeber wechseln. Tja, dann sucht doch mal einen 737-Technikjob in Berlin, wenn du Frau, Kind und Haus hast und nicht umziehen kannst.</p>				
<b>raoul</b>	03.04.2005	459	Bangkok / Berlin	19.08.05 13:01
<p>Hi, CIB, dich habe ich in meinen Äußerungen wirklich nicht angreifen wollen - ich habe nur zu bedenken gegeben, dass ein Techniker, der sich niemals in eine von ihm selbst gewartete Maschine setzen würde, anscheinend seinen Job nicht gut gemacht hat. Weiß er von Unregelmäßigkeiten in der Wartung - oder sogar von Teilen, die trotz seiner Wartung nicht richtig funktionieren werden -, muss er m.E. dem Unternehmen davon Mitteilung machen, um eine Gefährdung sei- ner Kollegen/Kolleginnen und der Passagiere auszuschließen.</p>				

Kein Angriff auf Dich, aber alles gegen solche Leute, die - falls das so alles stimmt - sogar das Leben anderer auf's Spiel setzen.



Sawadee Khap!  
Grüße von Raoul

<b>Patuta</b>	16.07.2005	9		19.08.05 16:18
---------------	------------	---	--	----------------

Ich hörte kürzlich auf einer Party ein Gespräch zwischen zwei Piloten mit, von denen einer sagte, er fliege bei Air Berlin. Er erzählte, er habe bei einer Landung wegen Crosswinds mit einer Turbine die Runway berührt. Es seien aber nur Schrammen gewesen, und deshalb sei die Maschine im Einsatz geblieben. Er sagte auch, er protokolliere nicht alle technischen Zwischenfälle. Warum, weiß ich nicht. Und von ihm kam genau der Satz: Er fliege selber nicht gerne mit seiner Airline.

Ich bin schon oft und gerne mit Air Berlin geflogen, nächste Woche wieder nach Athen. Aber dieser Piloten-Small-Talk hat mich doch etwas nervös gemacht.

<b>Focus</b>	20.06.2004	106		22.08.05 19:51
--------------	------------	-----	--	----------------

Ein Artikel aus dem Handelsblatt, in dem die Pilotenvereinigung Cockpit Stellung zu diesem Thema nimmt: (Alles zusammen!)

[http://www.handelsblatt.com/pshb/fn/reihbi/sfn/buildhbi/artpage/0/cn/GoArt!200013,200051,947574/SH/0/depot/0/%84Preiswahn\\_auf\\_Kosten\\_der\\_Sicherheit%93.html](http://www.handelsblatt.com/pshb/fn/reihbi/sfn/buildhbi/artpage/0/cn/GoArt!200013,200051,947574/SH/0/depot/0/%84Preiswahn_auf_Kosten_der_Sicherheit%93.html)

#### **Preiswahn auf Kosten der Sicherheit“**

Thomas von Sturm ist Präsident der deutschen Pilotenvereinigung Cockpit und spricht im Handelsblatt-Interview über mögliche Sicherheitsrisiken, die sich aus dem Kostendruck ergeben, der von den Billiganbietern ausgeht.

#### **Statistiken belegen, dass der Flugverkehr in den vergangenen Jahren sicherer geworden ist. Sind die Zahlen trügerisch angesichts der jüngsten Katastrophen in Sizilien, Griechenland und Venezuela?**

*Es gibt aus meiner Sicht zwei gegenläufige Bewegungen: Die technische Ausstattung der Flugzeuge wird von Jahr zu Jahr besser und damit sicherer. Auf der anderen Seite hat der enorme Kostendruck in der Branche dazu geführt, dass Ausbildung, Qualifikation und Wartung schlechter geworden sind.*

#### **Immer mehr Airlines werben mit Schnäppchenreisen – neuerdings auch ihr Arbeitgeber Lufthansa. Ist fliegen zu billig geworden?**

*Definitiv ja. Die meisten Verbraucher wissen inzwischen, dass Unternehmen mit 19-Euro-Tickets kein Geld verdienen können. Das Kerosin dafür reicht nicht viel weiter als bis zum nächstgelegenen Flughafen.*

#### **Aber Unternehmen wie Ryanair oder Easyjet verdienen Geld, weil sie ihre Kosten eisern unter Kontrolle halten. Und deren Sicherheitsbilanz ist sauber.**

*Der Kostendruck, der von Billigfliegern ausgeht, erhöht aber die Gefahr, dass immer mehr Unternehmen an Stellen sparen, von denen man tunlichst die Finger lassen sollte. Der Preiswahn geht auf Kosten der Sicherheitskultur.*

#### **Was versteht ein Pilotenvertreter unter Sicherheitskultur?**

*Eine Kultur der offenen Kritik im Unternehmen. Wenn Kritik nicht erwünscht ist, werden Mängel nicht aufgedeckt. Und wenn das Management auf Kritik mit Gegendruck reagiert, wird es gefährlich. Dann werden Mängel vertuscht.*

#### **Fliegen Passagiere mit Airline- Konzernen sicherer als mit Billigfliegern oder Charterfirmen, deren Marke kaum jemand kennt?**

*Das lässt sich so natürlich nicht pauschalisieren. Das System der klassischen Luftfahrtkonzerne ist aber auf mehr Redundanz aufgebaut. Billigflieger quetschen dieses System aus Kostengründen aus. Das ist nicht illegal, eliminiert aber so manchen Sicherheitspuffer, der in kritischen Situationen über das Leben vieler Passagiere entscheidet.*

#### **Fehlt es den Kunden am Bewusstsein, dass Sicherheit etwas kostet?**

*Das wohl weniger. Es fehlt aber am Bewusstsein, dass Sicherheit etwas wert ist.*

<b>catalina1</b>	26.05.2005	95	London	22.08.05 21:57
------------------	------------	----	--------	----------------

Herr v. Sturm ist Angestellter der LH, da wundert es mich, dass er nicht gesagt hat, dass man generell nur LH fliegen darf.

Von Objektivität kann da wohl eher keine Rede sein !

<b>Focus</b>	20.06.2004	106		23.08.05 9:03
--------------	------------	-----	--	---------------

Richtig. Obwohl er die Lufthansa in dieser Frage nicht direkt ausschließt. Diese hat ihre Preispolitik schließlich auch angepasst.

Ich versuche diesen Beitrag im Zusammenhang mit den Aussagen über AB zu sehen, gerade im Bezug auf die offene Kritik in Unternehmen:

Wir kennen nicht die Gründe, warum der Techniker, den CIB beschrieb, mit der Sicherheit bei AB unzufrieden

ist. Da kann auch der Druck von oben eine Rolle spielen. Techniker sehen sich dann u.U. einer schlechten Sicherheitspolitik ausgeliefert, da sie natürlich auch nicht ihre Existenz aufs Spiel setzen wollen.				
<b>HB-URS</b>	30.06.2003	243	ZRH	24.08.05 12:00
<p>Ich möchte jetzt auch noch etwas zu diesem Thema schreiben: Bei der SR Technics werden ja neben EasyJet, Helvetic, Mayway, Air Berlin (nur die A320 EC-HZU), auch große Airlines wie Swiss, Virgin Atlantic, Lufthansa und seit diesem Jahr sogar Qantas gewartet (sind natürlich noch viele andere Airlines die ich da aufzählen könnte). Bei der SR Technics wird aber kein Unterschied in der Qualitätsausführung gemacht. Flugzeug ist Flugzeug, egal wo es eingesetzt wird!!! Ich habe aber auch schon Flugzeuge in ZRH auf dem Airport gesehen bei denen ich nicht einsteigen würde (vor allem gewisse türkische Airlines)! Aber bei den meisten europäischen LCC habe ich kein bedenken! Gruss URS</p>				
<b>bravohgt</b>	18.08.2005	11		24.08.05 12:14
<p><b>Zitat:</b> <i>Bei der SR Technics wird aber kein Unterschied in der Qualitätsausführung gemacht. Flugzeug ist Flugzeug, egal wo es eingesetzt wird!!!</i> Das heißt also dass SR Technics kein Customer Workscope macht ja???? Es ist sicherlich richtig, dass jeder, der seinen Job als Techniker, Mechaniker, Ingenieur oder was auch immer nur halbwegs ernst nimmt stets beste Qualität abliefern will aber es ist nun mal so das wenn der jeweilige Kunde entscheidet „Nein, dass bleibt so“ den Dienstleistern nun mal die Hände gebunden sind. „Erschreckend“ finde ich oft, wie lieblos die Engines (nur die sehe ich täglich) mitunter vom Hersteller zusammengebaut sind. Sind zwar immer nur Kleinigkeiten, aber irgendwie finde ich, wenn ein Kunde da 'nen Haufen Geld bezahlt, dann darf er auch erwarten, dass Clips richtig ausgerichtet werden, Brackets richtig sitzen etc.</p>				
<b>HB-URS</b>	30.06.2003	243	ZRH	24.08.05 13:18
<p>Ich weiß nicht wie das in anderen Ländern abläuft, aber die SR Technics untersteht einer Meldepflicht gegenüber dem BAZL. Das heißt, wenn der Kunde etwas nicht reparieren lassen möchte, was gemäß Minimumliste funktionieren muss, meldet das die Qualitätsabteilung dem BAZL. Je nachdem wird dann der Abflug der Maschine verweigert. Es gab sicher schon Maschinen die die SR Technics nicht in einem 100 % perfekten Zustand verließen, aber da waren sicher keine Teile dabei, die etwas mit der Flugtauglichkeit zu tun haben. Gruß URS</p>				
<b>bravohgt</b>	18.08.2005	11		24.08.05 13:28
<p>Selbstverständlich sind die Triebwerke, Flugzeuge etc. lufttauglich, aber Minimumliste ist ja nun nicht gerade Optimalzustand, gell. Ich wollte eigentlich nur deutlich machen, dass es auch viel am Kunden selber liegt, egal ob nun bei LH, SR Technics, MTU, RR oder weiß der Geier gewartet wird. Man würde sicherlich einiges mehr machen als manch Kunde möchte, wenn man es denn dürfte. Nur weil du eben sagtest es sind alle qualitativ gleich. Aber auch nur wenn ich von den Minimums ausgehe.</p>				
<b>HB-URS</b>	30.06.2003	243	ZRH	24.08.05 13:35
<p>Da geb' ich dir recht, jeder Mechaniker möchte sein bestes geben und dann kommt der Kunde ... Davon kann ich ein Lied singen, früher war bei uns alles Swissair und heute sind wir SR Technics und die Airline ist Swiss. Wenn früher irgendwo eine kleine Schraube fehlte, wurde die ersetzt. Heute muss zuerst eine Repaircard erstellt werden und wenn dann der Kunde ja sagt wird die Schraube ersetzt. Und das ganze läuft bei den kleinsten und unwichtigsten Teilen so. Aber das mit dem Minimum ist auch richtig. Mehr als die Airlines auf das Minimum aufmerksam zu machen können wir auch nicht. Meiner Meinung nach sollte sich aber gerade heutzutage jede Airline selber Gedanken über den Zustand ihrer Maschinen machen! Die Swiss hat zum Beispiel ein gegenüber den Vorgaben von Airbus verschärftes Minimum. Aber um ein eigenes Minimum zu erstellen braucht es Zeit, Leute und vor allem Geld und da ist bei der Wartung von Flugzeugen immer der größte Haken! Gruss URS</p>				
<b>flyingeagle</b>	25.05.2005	4		24.08.05 20:50
<p>@CIB, Ich lese viel hier im Forum, schreibe aber selten. Jetzt aber kann ich mir einen Kommentar nicht verkneifen: Sollte Dein Kumpel von seinem Arbeitgeber gezwungen werden, schlechte Arbeit zu verrichten, sollte er Meldung an das LBA machen. Sollte er aber selber <b>absichtlich</b> schlechte Arbeit verrichten, wäre es deine Aufgabe dafür zu sorgen, dass er seinen Job so schnell wie möglich verliert.</p>				

Was hat der Mann eigentlich für ein Verantwortungsbewusstsein?				
<b>ole</b>				
<p>Ich persönlich glaube von dieser Geschichte gar nichts. Da ist wieder so eine von dem Motto, habe ich definitiv von einem Bekannten ... blabla. Kennt doch jeder die Geschichte vom Sperma im Tsatsiki oder von der Spinne in der Yucca-Palme. Definitiv bestätigt, vom Bruder der Schwester, vom einem, der es genau wissen muss ... blabla.</p> <p>Und was für ein Zufall, dass die böse AB mit so viel Schrott durch die Gegend fliegen soll.</p> <p>@CIB</p> <p>Im doppelten Sinne: WiewäreeswennduzwischendurchmaleinenPunktmachst.</p>				
<b>Focus</b>	20.06.2004	106		25.08.05 9:06
<p><b>flyingeagle hat folgendes geschrieben::</b></p> <p><i>@CIB, Sollte Dein Kumpel von seinem Arbeitgeber gezwungen werden, schlechte Arbeit zu verrichten, sollte er Meldung an das LBA machen.</i></p> <p>Sollte er, jedoch weiß man nicht ob er vielleicht unter Druck gesetzt wird.</p> <p>Im Übrigen muss dafür auch ein meldepflichtiger Sachverhalt vorliegen. Solange man sich haarscharf an der Grenze des Legalen bewegt, gibt es keinen Anlass zur Meldung. Trotzdem steigt das Unfallrisiko gegenüber den peniblen Airlines.</p> <p>Wäre die „unsachgemäße“ Montage der Treibstoffleitung bei Air Transat meldepflichtig gewesen?</p>				
<b>sputter</b>	07.04.2004	669	Berlin	25.08.05 9:27
<p>@CIB</p> <p>Verrate mir doch mal den Namen des Technikers, dann frage ich ihn mal was er dazu meint. Schließlich fliege ich ab BER und da kenne ich auch viele Techniker.</p> <p>Noch was: Familie, Haus, Kind ... sind der Grund fürs Schweigen oder Nichtwechseln des Arbeitgebers? Wer das als Ausrede hat, ist wohl an Blödheit kaum zu überbieten. Wenn du mit deiner Fuscherei einen Unfall verursachst, wirst du recht lange auf Familie und Haus verzichten müssen und das zu Recht.</p>				