

50.000 Fälle = ca. 100.000 Wählerstimmen, jedes Jahr: zweites Schreiben an die MdB's

Wenn Sie vor 2011 ab und an mal mit TUIfly geflogen sein sollten, z.B. in den Urlaub, dann könnte es gut sein, dass Cpt. Markus FENZEL Sie erst in die Luft und von da dann wieder sicher auf den Boden gebracht hat. In seiner Kapitänsprüfung ist von „*einem sehr engagierten Auftritt*“ zu lesen und dass er „*sehr gründlich in seinen Planungen und in der Ausführung ist.*“

Jetzt ist es 10 Jahre her, dass er nicht mehr fliegen kann. Fluguntauglich. Arbeitsunfähig: Konzentrationsstörungen, eine „*Leberinsuffizienz aufgrund einer Vergiftung*“. So steht es in einer Studie der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), S. 34, Az: BFU 5X011-11. Alles unter der Überschrift (und völlig widersprüchlich): „*Schwere Störung ohne Verletzte*“.

Nachhaltige Gesundheitsschäden aufgrund eines sogenannten Fume Events, wenn toxische Substanzen aus verbranntem Turbinenöl in die Kabinenluft gelangen, gelten hierzulande nicht als „*Verletzung*“. Nicht bei dieser Behörde. Nicht beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Nicht bei der Berufsgenossenschaft Verkehr. Nicht beim Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Alle reden nach außen hin (nur) von „*Geruchs-Ereignissen*“. Das klingt harmloser. Und kein Mensch kommt dann auf die Idee, dass damit schwere Vergiftungen verbunden sein können, die das Leben eines Piloten für seine ‚Restlaufzeit‘ völlig zerstören: gesundheitlich, finanziell. Denn die Berufsgenossenschaft zahlt (natürlich) nicht. So wie sie das bei Asbest jahrzehntelang durchgesetzt hat.

Für Piloten, die in ihrem Job, z.B. auf der Strecke London-Nürnberg bzw. in einem total überlasteten Luftraum, hochkonzentriert bis zu 50 Flugkontrollanweisungen beachten müssen, Piloten also, die sich ganz generell und vor allem blind auf die Angaben anderer verlassen (Bodenpersonal, Fluglotsen, technische Wartung), bricht – wenn sie nach einem Fume Event fluguntüchtig werden – eine Welt zusammen, wenn sie gewahr werden, dass nichts mehr stimmt: die Zusage, dass man im Falle eines Falles abgesichert ist, der Glaube, dass man sich im Zweifel auf den Rechtsstaat verlassen kann. Nichts von dem stellt sich als zutreffend heraus. Eine Verschwörung? Hinter den Kulissen?

„*Die technische Untersuchung des Flugzeuges erbrachte laut Luftfahrtunternehmen keinen Hinweis auf die Ursache der Geruchsbildung*“, heißt es weiter bei der BFU.

„*Bei der nachfolgenden Untersuchung wurden Ölablagerungen im Load Kompressor der APU gefunden*“, so stand es – für etwa 2 Wochen – im Intranet von TUIfly. Und: „*Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden wir darüber informieren*“.

Die „*Ergebnisse*“ sahen so aus: Im „*Unfalluntersuchungsbericht*“ der Berufsgenossenschaft (BG) sind die Ölablagerungen und das Fume Event verschwunden. „*Ohne Befund*“ heißt es da. Insgesamt 13 Male. Und so steht es auch im Ablehnungsbescheid der BG. Und so steht es auch (nicht) bei der BFU. Und nicht anders wird es beim LBA (nicht) registriert. Und so liest es auch der Richter (nicht).

Wir haben die drei Flüge und was dabei passiert ist, detailliert rekonstruiert, u.a. anhand der Aussagen des Piloten und der Crew sowie des Cockpit Flight Report: unter www.ansTageslicht.de/TUIfly. Was uns der Ex-Pilot nicht zur Verfügung stellen konnte: TechLog, FlightLog und den Cockpit Voice Recorder. Diese Unterlagen werden Cpt. Markus FENZEL seitens TUIfly bis heute vorenthalten. Sie würden die Manipulation offenlegen. Der Richter am Sozialgericht Nürnberg interessiert sich dafür (natürlich ebenfalls) nicht (Az: S 15 U 254/17). Alltag hierzulande?

Wollen Sie mit Cpt. Markus FENZEL sprechen? Ihm erklären, warum das so ist, wie es ist? Wir verbinden Sie gerne mit ihm: via johannes.ludwig@haw-hamburg.de oder 0176-52 00 69 15