Тачно недељу дана после немачког „11. септембра”, како неки називају пад „Џерманвингсовог” авиона, јуче је за Немце уследио други удар. Француски истражни органи саопштили су да ће истражити и „системске слабости које су могле да доведу до авионске несреће”, као и да ће испитати како авио-компаније контролишу психолошко стање пилота. Они заправо желе да провере да ли је до несреће довео пропуст у медицинским контролама Андреаса Лубица, копилота „Џерманвингса” – који је део „Луфтханзе”.

Овај потез је логичан после открића да је осумњичени за намерно обарање авиона имао проблема са депресијом и самоубилачким намерама. Додуше, тужилац из Диселдорфа, који је прекјуче потврдио да је Лубиц психијатријски лечен годинама пре него што је постао пилот, није дао никакву назнаку да је испитао и да ли је неко у „Луфтханзи” направио пропуст када је Лубиц био запошљаван. Само је кратко рекао да нису открили Лубицове мотиве и да више неће давати изјаве о томе.

Посумњати у понос националне авио-индустрије, озбиљан је изазов и за Немце. Французима је наравно лакше да траже грешке у немачком дворишту. Иако кажу да желе да открију могућу системску грешку у светској авио-индустрији, нема сумње да ће ово, пре свега, бити притисак на „Луфтханзу”, која је јуче из поштовања према жртвама отказала планирану прославу 60. годишњице постојања.

То ће бити огроман изазов за „Луфтханзу” и њеног директора Карстена Шпора, који је захваљујући драстичном смањењу трошкова успео да одржи профитабилним овај гигант у конкуренцији компанија из Залива које проблеме решавају новцем из дубоких џепова

шеика. Шпору то, међутим, није донело подршку пилота и кабинског особља који су минулих месеци неколико пута штрајковали због малих плата и лоших услова рада.

Ни у јавности није баш најбоље одјекнуо његов покушај да оборен авион назове „изолованим инцидентом”, инсистирајући да је Лубиц био „сто одсто способан за летење” и да „Луфтханза” неће мењати своје процедуре избора пилота нити правила о томе ко мора бити и кокпиту. Иако је тиме хтео да заштити бренд „Луфтхансе”, грађен на истицању немачке безбедности, технолошке супериорности и прецизности, Шпор је само доказао да му је био неопходан савет стручњака за такозвани кризни пи-ар.

Остаје нејасно шта ће се десити када е покаже истинитом тврдња америчких пилота да свуда на свету на лекарским прегледима од пилота само траже да у формулару попуне да ли су депресивни и да ли су покушали самоубиство. Ако напишу „не”, онда је све у реду. Иако ће то бити доказ о пропусту целокупне светске авио-индустрије, кривица ће пасти на „Луфтханзу”. Због тога можда не чуди што немачки званичници избегавају детаљнија објашњења узрока несреће.

(Политика)