

Zusammenfassung des Vortrages

"Sicherheit im Flugzeug – Mehr als nur Schwimmwesten" vom 25./26.10.2017

Flugzeuge sind als Massentransportmittel heute kaum noch wegzudenken.

Dennoch ist die Fortbewegungsart des Fliegens für viele Menschen immer noch etwas Besonderes im Vergleich zu anderen Transportmöglichkeiten wie z.B. Auto, Bus und Bahn.

Obwohl die Fliegerei aufgrund ihrer Entwicklung und der gesetzten Standards objektiv gesehen im Vergleich zu den sichersten Transportmitteln gehört, machen sich Passagiere aus den verschiedensten Gründen Gedanken um ihr Wohl bis hin zum Ausleben latenter Flugangst. Das beeinflusst jeden Einzelnen individuell und daraus ergibt sich die Frage, inwiefern ein Passagier sich zu der subjektiven Empfindung und Einschätzung auch mit den realen Gefahren auseinandersetzt und wie sie ihn beeinflussen.

Im Jahr 2009 gab es bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland 397900 Verletzte und 4160 Menschen wurden getötet.

Von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung werden im gleichen Zeitraum für die Zivilluftfahrt in Deutschland und mit in Deutschland zugelassenen Luftfahrzeugen im Ausland in der Unfallstatistik 61 Verletzte und 49 getötete Menschen aufgeführt.

Somit wird der Hinweis auf die gefährlichste Phase eines Fluges, nämlich die Fahrt zum Flughafen, regelmäßig statistisch untermauert.

Eine potentielle Gefahr stellt beim Lufttransport die sogenannte Nahtstelle Bord/Boden dar. Fluggasttreppen, die abgezogen werden ohne den flugzeugseitigen Ausgang zu sichern, stellen Absturzstellen par excellence dar.

Auch die Fluggastbrücken sind nicht frei von Gefahrenstellen, die selbst in unserem modernen Zeitalter nur langsam an den Stand der Sicherheitstechnik angepaßt werden.

An Bord des Flugzeuges selbst gibt es allerhand Situationen, die Gefährdungen darstellen, aber vom Menschen gerne unterschätzt werden.



Der Rollvorgang eines Flugzeuges kann bei einem abrupten Bremsmanöver für die Insassen drastische Folgen haben. Wer bei Verzögerungen von 2-3 g nicht angeschnallt ist, wird keinen Halt mehr finden, außer natürlich demjenigen, der sich traut im Schwimmbad vom 3m-Brett zu springen – wohlgemerkt, wenn kein Wasser im Schwimmbecken ist.



Die Inneneinrichtung von Flugzeugen unterliegt heutzutage Anforderungen, die u.a. von der Konstruktion und den Sicherungseinrichtungen eine Belastung der 16 fachen Erdschwerebeschleunigung abverlangen, wobei diese hohen Werte selbst bei schweren Turbulenzen nicht erreicht werden. Extreme Flugmanöver und Unfallsituationen diktieren hier derart hohe Belastungen.

Scheinbare Kuriositäten wie z.B. „Kinositze“ mit hochklappbarem Sitz oder gar Stehplätze für kurze Flüge mit hohem Passagieraufkommen sind durchaus bereits in den Schubladen der Entwickler vorhanden und haben auch einen hohen Reifegrad erreicht. Hier mangelt es allerdings an der Nachfrage.



Zur Gewährleistung der Sicherheit an Bord eines Flugzeuges ist behördlich eine festgelegte Zahl von Flugbegleitern vorgeschrieben, die eine umfangreiche Ausbildung für verschiedenste Gefahrensituationen haben und den Umgang mit dem Notfall-Equipment regelmäßig üben. Bei der täglichen Arbeit eines Flugbegleiters denkt jeder Passagier in erster Linie an das Servicetalent, wohl aber kaum an den Brandschützer, medizinischen Assistenten, Wachpersonal und Sicherheitsinstrukteur in ein und derselben Person, die einem gerade mit einem freundlichen Lächeln einen Kaffee einschenkt.

Für Rückfragen steht der Autor gerne zur Verfügung.

Joachim Klaus
 Deutsche Lufthansa AG
 Konzern-Arbeitssicherheit/ FRAPZ/O
 60546 Frankfurt/M. Flughafen
 Tel. 069 696 3473
 E-Mail Joachim.Klaus@dlh.de

