

VC POLICY

FLIEGEN MIT NUR EINEM FLUGBEGLEITER

Die VC lehnt auf Verkehrsflugzeugen generell das Fliegen mit nur einem einzigen Flugbegleiter ab.

BEGRÜNDUNG

Das kommerzielle Befördern von Passagieren auf Flugzeugen, die nur einen ausgebildeten Flugbegleiter an Bord haben, birgt Risiken, die es trotz der jetzigen rechtlichen Legitimation zu berücksichtigen gilt.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass eine Reduzierung der Kabinenbesetzung auf das gesetzliche Minimum von einem Flugbegleiter (für Flugzeuge bis einschließlich 50 Passagiere an Bord) dem Redundanzprinzip widerspricht, das in der Luftfahrt seit Anbeginn für Sicherheit sorgt.

AUSWIRKUNGEN BEI AUS-/ WEGFALL VON FLUGBEGLEITERN:

Brand an Bord:

Eine koordinierte Feuerbekämpfung kann nur mindestens zu zweit geschehen. Der erste FB hat das Feuer zu bekämpfen, während der andere FB die Kommunikation zur Cockpitbesetzung aufrecht erhält. Fällt ein verfügbarer FB weg, ist zu überlegen, ob und in welchem Umfang ein Passagier als PSP/ABP (Preselected Person / Able-bodied Person) realistisch ein Ersatz sein kann.

Fällt allerdings der einzige verbleibende ausgebildete FB z.B. durch feuerbedingte Incapacitation aus, fehlt für die Cockpitbesetzung jegliche Information über die Lage an Bord. Wie knapp im Fall eines Feuers an Bord die verbleibende Zeit ist, die die Cockpitbesetzung nutzen kann, um eine Katastrophe zu verhindern, hat der Swissair SR 111 Fall deutlich gezeigt.

Druckverlust:

Im Fall des Druckverlustes bei einem Flug mit nur einem Flugbegleiter besteht die Gefahr, dass, wenn dieser Flugbegleiter nicht mehr handlungsfähig ist, den Passagieren keine zusätzliche Hilfestellung in Form von Kommandos und Zurufen bei der richtigen Handhabung der Sauerstoffmasken gegeben werden kann.

Evakuierung:

Für das Notausgangspaar an dem kein FB unterstützend anwesend sein kann, müssen vor jedem Flug die dort sitzenden Passagiere über die Handhabung der Evakuierungsanlage eingewiesen werden (sogenannte PSP -> Pre-Selected Persons).

Es muss sichergestellt sein, dass diese Handhabung verstanden und gegebenenfalls durch den Passagier geübt wird.

Die möglichen Kommandos aus dem Cockpit müssen von jedem Passagier, der als PSP selektiert wird, einwandfrei verstanden und im Notfall ausgeführt werden können.

Bei kleineren Regionalflugzeugen wie dem CRJ oder einer Embraer145 gibt es aufgrund der Triebwerksaufhängung im Heckbereich keine Notausgänge. Die nächsten Notausgänge befinden sich an den Tragflächen. Bei einer Reduzierung um einen FB (dem hinteren) ist aufgrund der Tendenz der Passagiere, dort auszusteigen wo sie auch eingestiegen sind (vorne), die Möglichkeit, die sehr schwer zu öffnenden Tragflächennotausgänge zu benutzen, stark eingeschränkt. Der verbleibende FB hat, wie Untersuchungen gezeigt haben, so gut wie keine Möglichkeit, die Evakuierung dort zu unterstützen. Da die Gänge wesentlich enger sind als in größeren Jets, besteht die Gefahr, dass das Flugzeug zur Falle für die Passagiere wird.

Sicherheit und Ordnung an Bord:

Fällt der einzige Flugbegleiter an Bord aus, ist eine geordnete Kommunikation zwischen Kabine und Cockpitbesatzung aufgrund der geschlossenen Cockpittür nicht mehr möglich. Diese unklare Situation zwingt die Cockpitbesatzung zu einer frühzeitigen Sicherheitslandung.

Der Einsatz von mehr als einem Flugbegleiter führt also zu einem Sicherheitsgewinn, da ein gleichzeitiger Ausfall aller Flugbegleiter deutlich unwahrscheinlicher ist.