

„Underreporting“ von Fume Events:

Wahrnehmungsfalle und Risiko für die Sicherheit im Luftverkehr und die Crew

www.ansTageslicht.de/underreporting

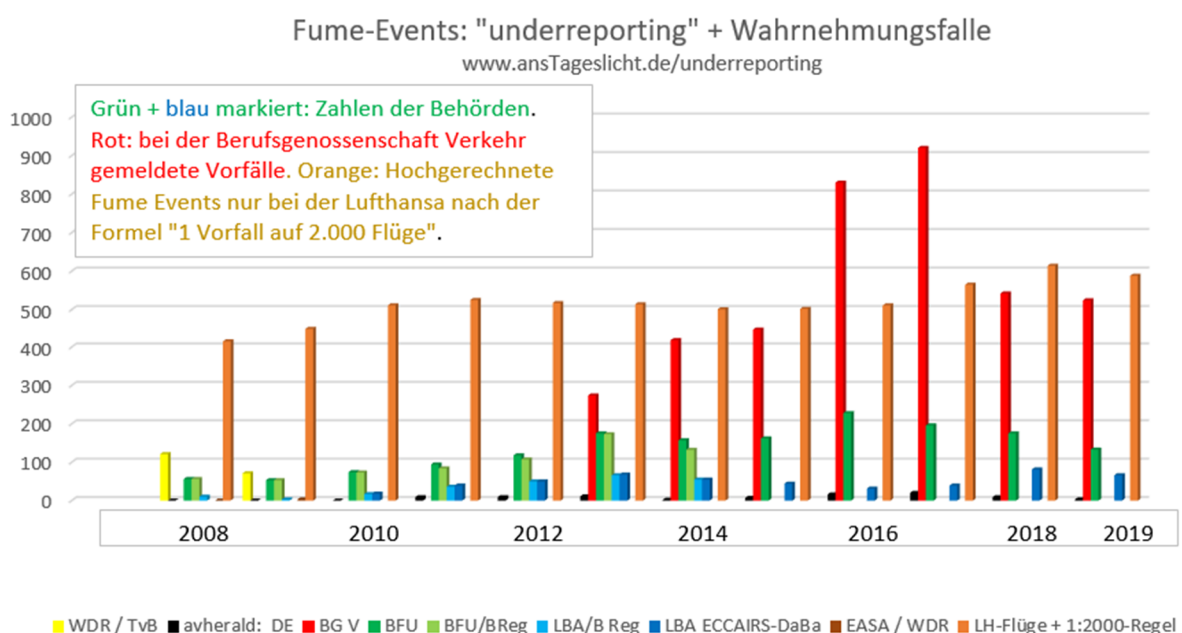
Das Problem:

Sogenannte Fume Events, Vorfälle, bei denen verbrannte Turbinenöl-Substanzen meist toxischer Natur mit der Zapfluft in das Flugzeug gelangen, treten nicht oft, aber regelmäßig auf. Nach einer Berechnung des British Committee on Toxicity geschieht dies bei 1 von 2.000 Flügen – eine Zahl, die z.B. auch die Lufthansa konzidiert. Umgerechnet auf deren Flüge vor Corona-Zeiten entspräche dies 10 „incidents“ pro Woche. Die allerdings in unterschiedlichen Intensitäten vorkommen können und entweder die Fahrgastkabine, ein anderes Mal das Cockpit oder auch beides betreffen können. Die Passagiere wissen gar nicht, was das ist und machen sich keine Gedanken. Betroffene sind vor allem jene, für die das Flugzeug ihr „Arbeitsplatz“ ist: Flugbegleiter und Piloten. Aber auch Vielflieger.

Der Grund solcher Vorkommnisse liegt in der Konstruktionstechnik fast aller Verkehrsflugzeuge (Ausnahme z.B. Boeing 787 – Dreamliner) und ist beschrieben mehrfach von Prof. Dr.-Ing. Dieter SCHOLZ: <http://cabinair.profscholz.de/> sowie unter www.ansTageslicht.de/ueberdenwolken

Da es keine standardisierten und/oder vorgeschriebenen Meldewege gibt, sind die verfügbaren Zahlen dazu aus unterschiedlichen Quellen unvollständig und weichen erheblich voneinander ab. Schon bei den amtlichen Zahlen der Behörden ist dies zu sehen: Die Daten des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) registrieren nur etwa die Hälfte der Meldungen, die die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) erfasst.

Nimmt man als Referenzwert die vom Committee on Toxicity errechneten Erfahrungswerte, so ereignen sich jährlich fast 600 solcher Fume Events allein bei der Lufthansa - andere Airlines nicht mit eingerechnet:



Diese krassen Zahlendifferenzen stellen eine Wahrnehmungsfalle dar: in den Behörden, bei den politischen Entscheidungsträgern, in der Öffentlichkeit und den Medien. Die „Falle“ besteht darin, dass dieses Problem in seiner Größenordnung und potenziellen Dramatik nicht ernst genommen wird. Dabei handelt es sich um ein grundsätzliches Risiko für die Sicherheit im Flugverkehr und die Besatzung, wenn man sich die Vorkommnisse genauer anschaut, die aber regelmäßig nicht so kommuniziert werden. Das DokZentrum ansTageslicht.de hat einen der dramatischsten Vorfälle dokumentiert unter www.ansTageslicht.de/Germanwings Weitere Beispiele von Flight Reports Cockpit sind dargestellt unter www.ansTageslicht.de/Flight-Report-Cockpit

Mehr zur gesamten Problematik findet sich auf www.ansTageslicht.de/Fume-Event

Die Zahlen und ihre Quellen:

Daten Fume Events: Underreporting (www.ansTageslicht.de/underreporting)										
Jahr	WDR / TvB	avherald: DE	BG V	BFU	BFU/BReg	LBA/B Reg	LBA ECCAIRS-DaBa	EASA / WDR	LH-Flüge + 1:2000-Regel	LH-Flüge
2008	121	kA		56	56	10		0	415	830.832
2009	71	kA		53	53	3		3	450	899.928
2010		kA		74	73	17	18		511	1.021.266
2011		9		94	84	36	39		525	1.050.728
2012		9		118	107	50	50		517	1.033.588
2013		11	274	175	173	66	68		514	1.028.260
2014		2	418	157	132	55	55		501	1.001.975
2015		7	448	162			44		502	1.003.660
2016		16	830	228			31		511	1.021.919
2017		20	920	196			39		565	1.130.008
2018		9	542	175			81		614	1.228.920
2019		3	524	133			66		588	1.177.315

Die Informationen der BFU (grün) erfassen „Ereignisse, bei denen es zu Rauch oder Geruchsentwicklung“ kam, jene des LBA (blau) sind „Vorfälle mit Ölgeruch“. Die hellgrünen und hellblauen Werte entstammen einer Antwort der Bundesregierung aus dem Jahr 2015 (BT-Drucksache 18/03949).

In rot sind „Unfallmeldungen“ von Besatzungsmitgliedern bei der zuständigen Berufsgenossenschaft BG Verkehr (BG V) gelistet, die auch Mehrfachnennungen von mehreren Crewmitgliedern enthalten können.

Orange: hochgerechnete Vorfälle bei der Lufthansa nach der Formel 1 Fume Event auf 2.000 Flüge.

Bei der Plattform Aviation Herald gehen wenige Meldungen ein, die dafür aber mit weiteren Hinweisen versehen sind, die die Behörden entweder nicht erfassen oder ausweisen (wollen). Für 2008 und 2009 hatte der WDR eigene Recherchen durchgeführt, die auch die EASA betreffen.

Aktuelle Entwicklungen ...

... werden regelmäßig im Aerotoxischen Logbuch dokumentiert: <https://www.anstageslicht.de/ATLB> Vorfälle dieser Art sollten gemeldet werden bei der jeweiligen Airline und der BFU. In jedem Fall empfehlen wir, auch bei der Plattform Aviation Herald, die eine unabhängige Institution darstellt, eine Meldung möglichst ausführlich zu erstatten: Was genau ist passiert? Was passiert nach der Landung? Wer ist krank geworden? Usw. Dort gibt es ein Kontaktformular <http://avherald.com/> Was jeder selbst tun kann, im Fall eines Fume Events und/oder ganz generell, haben wir beschrieben unter www.ansTageslicht.de/WKMT-FE Diese Abkürzung steht für **Was Kann Man Tun** im Falle eines Fume Events.