

Johannes Holzportz

Thema Flugangst

Fliegen zwischen Angst und Faszination



tredition®

www.tredition.de

© 2020 Johannes Holzportz

Verlag und Druck: tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359
Hamburg

Texte und Innengestaltung:	Johannes Holzportz
Fotos und Grafiken im Innenteil:	Johannes Holzportz und Pixabay (S.19)
Umschlaggestaltung:	Carla Fischer cf-design.media / Berlin
Bildvorlage zum Umschlag:	Nikhil Kurian, Pixabay

ISBN

Paperback: 978-3-7439-5284-3

Hardcover: 978-3-7439-5285-0

e-Book: 978-3-7439-5286-7

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Inhaltliche und sachliche Fehler können nicht ausgeschlossen werden, obwohl der Autor die Recherche mit größter Sorgfalt betrieben hat. Daher kann keinerlei Haftung für inhaltliche und sachliche Fehler übernommen werden.

Genderhinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird nachfolgend bei personenbezogenen Sätzen die gewohnt männliche Sprachform verwendet. Gemeint ist jedoch stets die weibliche als auch die männliche Form gleichermaßen.

Bildnachweis:

Die Abbildung auf Seite 19 stammt aus dem Archiv Pixabay. Der Bildautor ist dort nicht benannt.

Die Covervorlage stammt ebenfalls aus dem Archiv Pixabay. Der Bildautor ist: Nikhil Kurian.

Alle übrigen Abbildungen und Grafiken stammen aus den Archiven des Autors.

Copyright:

Der Autor hat sich um die gesetzlichen Vorschriften bezüglich des Copyrights bemüht. In diesem Zusammenhang weist der Verfasser ausdrücklich darauf hin, dass Abbildungen und textliche Inhalte, die einen Bezug zu Fluggesellschaften oder Flugzeugherstellern haben, keinesfalls mit dem Thema Flugangst in Verbindung gebracht werden dürfen. Die Bilder sind ausschließlich in einem sachlichen und luftfahrt-positiven Kontext zu sehen.

Inhalt

1	Vorwort	9
2	Einleitung	16
3	Start im Schneegestöber – Zwischenfall auf Sitz 5c	18
4	Passagiere – solche und solche	20
5	Jede Sekunde ein Start – wie im Taubenschlag	23
6	Im Cockpit von Frankfurt nach Addis Abeba	26
7	Urlaubsträume – Swens Geschichte	32
8	Wissen vertreibt die Angst	37
9	Der Flughafen	42
9.1	Die Abfertigungshalle – Abflug, Ankunft, Einkauf.....	42
9.2	Boarding – durchatmen und einsteigen	44
9.3	Das Vorfeld – nicht nur Parkplatz für Flugzeuge.....	46
9.4	Das Rollfeld – hier geht man in die Luft.....	48
10	Das Flugzeug	52
10.1	Der A 380 – ein europäischer Traum	52
10.2	Flugzeuge – männlich oder weiblich?.....	57
10.3	Geräusche die Angst machen – Rumpeln im Bauch	58
11	Das Cockpit – die Technikzentrale	62
12	Tragflächen – die Luft als Lastesel	65
12.1	Wirbelschleppen – Supersog hinter dem Jet.....	69
12.2	Winglets – der Knick in der Tragfläche	71

12.3	Klappen und Ruder – hier wird gesteuert	75
12.4	Fly-by-Wire – Sidestick oder Steuersäule	76
12.5	Querruder – sie fliegt nur eine Kurve	80
12.6	Seitenruder – starten ohne Schlingern.....	82
12.7	Landeklappen – gemächlich zur Erde	85
12.8	Höhenruder – ganz schön hochnäsig	86
12.9	Trimmung – Balance ist alles	89
13	Triebwerke und Fahrwerke	93
13.1	Triebwerke – Pferdestärken pur.....	93
13.2	Fahrwerke – Belastung mit Tempo.....	99
14	Von Köln nach Thessaloniki	104
15	Die Besatzung	110
15.1	Briefing – Kurzbesprechung im Team.....	110
15.2	Flugbegleiter – Sicherheit und Service	112
16	Swen hebt ab	116
17	Der Start – auf nach Dubai	121
18	Schaukelnd durch die Wolken – darüber ist der Himmel	133
19	Die Erdatmosphäre – kleines ABC der Wolken	137
20	Reiseflughöhe – jetzt verschnauften die Triebwerke	144
20.1	Essen und Trinken – willkommene Ablenkung.....	145
21	Wissenswertes – ganz nebenbei	148
21.1	Luftlöcher – ein Ammenmärchen.....	149
21.2	Kondensstreifen – alles verkratzt	151

22 Das Wetter	155
22.1 Reiseimpressionen – auf dem Weg in den Oman.....	155
22.2 Eis und Schnee – gekratzt wird am Boden.....	157
22.3 Regen – sie darf auch mal nass werden	159
22.4 Gewitter – gewaltige Schönheit	159
22.5 Scherwinde – unangenehme Wetterphänomene	161
22.6 Jetstream – Luftströme in großer Höhe	163
23 Die Landung	165
23.1 Sinkflug – im Leerlauf zur Erde	165
23.2 Landeanflug – Wolken, Berge, Städte	168
23.3 Endanflug – kleine Nebenwirkungen.....	170
23.4 Störklappen – nicht gleich wieder in die Luft gehen	174
23.5 Gelandet – bitte jetzt nicht klatschen.....	175
23.6 Schubumkehr – Bremsfallschirm nach der Landung	176
24 Swen - gelandet	178
25 Danksagung	180
26 Glossar	184

1 Vorwort

Für mich gibt es drei gute Gründe, warum Sie dieses Buch gekauft haben könnten: Entweder, Sie kennen mich als Autor und wollen mir eine Gefälligkeit erweisen, Sie interessieren sich für Flugzeuge und deren Technik – oder Sie haben Flugangst.

Im ersten Fall bedanke ich mich bei meinen Freunden und Bekannten für den Kauf und den Beitrag zur Erhöhung meines Autorenhonorars. Im zweiten Fall kann ich Ihnen versprechen, dass Sie im Buch genügend informativen Stoff finden, der Ihnen viele Antworten auf Ihre Fragen liefern wird und daher Ihre Ausgaben zum Kauf des Buches rechtfertigt. Im letzten Fall – und jetzt Spaß beiseite, denn der liegt mir besonders am Herzen – habe ich einen Wunsch: Den Wunsch nämlich, dass Ihnen dieses Buch helfen wird, Ihre Angst vor dem Fliegen in den Griff zu bekommen – besser noch, die Angst gänzlich zu verlieren. Gewiss, das ist unumstritten ein hochgestecktes Ziel. Vielleicht können wir es aber gemeinsam schaffen, dieses Ziel zu erreichen. Und an dieser Stelle habe ich noch eine Bitte: Sie sollten das Buch von der ersten bis zur letzten Seite lesen, damit sie ein zusammenhängendes Gesamtbild erhalten.

Ich gebe zu, kaum jemand kann sich erklären, warum ein Flugzeug mit 800 Passagieren an Bord starten kann und stundenlang in der Luft bleibt. Die Antwort darauf werden Sie aber in diesem Buch erhalten. Und Sie werden lernen, das Fliegen kein Hexenwerk ist. Sie werden etwas über die Technik lesen (ohne die geht es nun mal nicht) und die Arbeit der Piloten und Flugbegleiter kennenlernen. Auch dem Wetter und dem Flug durch die Wolken habe ich eigene Kapitel gewidmet.

Ich wurde oft gefragt, warum ich dieses Buch schreibe. Die Antwort ist ganz einfach: Der Anblick eines startenden und landenden Flugzeuges fasziniert mich immer wieder aufs Neue und löst bei mir unweigerlich Gänsehautfeeling aus. Die Technik wird immer sicherer und stetig weiterentwickelt. Aber in den vergangenen Jahren haben mir ständig Menschen von ihrer Flugangst erzählt und genau denen möchte ich von meiner Faszination zur Fliegerei etwas abgeben.

Viele Erzählungen über die Ängste der Menschen, vor und während eines Fluges, habe ich zusammengetragen. Daraus ließ sich ein realistisches Gesamtbild der ausgeprägten Flugangst und der panischen Zustände der von Aviophobie geplagten Passagiere reproduzieren. Dabei habe ich den kühnen Versuch unternommen, all das Erzählte in eine Geschichte zu fassen. Den Protagonisten habe ich die Namen Julia und Swen gegeben. Die Schilderungen spiegeln die Gefühle und die emotionalen Stimmungen der Betroffenen lebhaft wider und heben sich daher deutlich von den erklärenden technischen Texten ab.

Die komplexen Zusammenhänge rund um die Fliegerei in leicht verständlicher Weise zu beschreiben, war eine Herausforderung. Ich hoffe, es ist mir gelungen. In den Jahren der Vorbereitung habe ich versucht, möglichst praxisnah zu recherchieren. Hierzu durfte ich zahlreiche Flüge auf der Mittel- und Langstrecke als Gast im Cockpit verbringen, habe selber „Schnupperflugstunden“ genommen und hatte die Möglichkeit, im Lufthansa-Aviation-Trainingscenter in Essen, das Training der Piloten in einem Full-Flight-Simulator eines Airbus A 320-200 mit zu erleben.

Die Idee zu diesem Buch entstand an einem kalten, verschneiten Dezembermorgen, auf dem internationalen Flughafen in Stuttgart. Ein Passagier, der kurz zuvor das Flugzeug betreten hatte, bekam eine Panikattacke und geriet dabei in Todesangst. Er handelte völlig unklug, ohne Sinn und Verstand, und wollte sich durch eine irrwitzige Idee wieder in „Sicherheit“ bringen. Tatsächlich brachte er

dabei sich und andere in große Gefahr. Dieser Zwischenfall hat mir dramatisch vor Augen geführt, wozu Menschen im Stande sind, wenn die Macht der Angst sie ergreift. Jener Morgen war die eigentliche Geburtsstunde dieses Buches.

Meine besondere Aufmerksamkeit gilt all denen, die mir lebhaft von ihren Flugängsten und ihren teils panischen Zuständen im Flugzeug erzählten.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern, die von Flugangst geplagt sind und nun dieses Buch in Händen halten, dass die Lektüre Ihnen bei der Bewältigung Ihrer Ängste helfen wird.

Viel Erfolg bei Ihrem Vorhaben und viel Spaß beim Lesen.

Johannes Holzportz, 20.10. 2020



Kunstflug bei der ILA 2018 in Berlin. Am unteren Bildrand entfernen sich die beiden Flugzeuge.

(Foto: Holzportz)

2 Einleitung

Der Traum vom Fliegen wurde bereits in der griechischen Mythologie beschrieben. In der Sage von Ikarus und seinem Vater Dädalus wird erzählt, wie die beiden mittels künstlicher Flügel aus Federn und Wachs aus ihrer Gefangenschaft von der Insel Kreta fliehen wollten. Leonardo da Vinci entwarf 1508 abstrus anmutende Fluggeräte mit beweglichen Schwingen. Albrecht Ludwig Berblinger wagte 1811 den Flug über die Donau. 1891 unternahm Otto Lilienthal Flugversuche mit einem selbst entworfenen Gleitflugzeug und die Brüder Wright entwickelten 1903 das erste steuerbare Motorflugzeug. Schließlich gelang Charles Lindbergh 1927 die erste Alleinüberquerung des Atlantiks von New York nach Paris.

Aus der Sehnsucht dieser Pioniere und Abenteurer die Schwerkraft zu überwinden und fliegen zu können, entstanden Fluggeräte, die zu hoch technisierten Flugzeugen weiterentwickelt und perfektioniert wurden. Sie zählen heute zu den sichersten Verkehrsmitteln der Welt. Trotzdem haben zahllose Menschen Flugangst. Diese Angst zu überwinden, darum geht es im vorliegenden Buch.

*„Man braucht nichts im Leben zu fürchten,
man muss nur alles verstehen.“*

Marie Curie, Physikerin und Chemikerin

3 Start im Schneegestöber – Zwischenfall auf Sitz 5c

Den folgenden Zwischenfall habe ich auf dem internationalen Flughafen der Baden-Württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart erlebt. Der Vorfall ist außergewöhnlich und daher erzählenswert. Von einer Nachahmung muss jedoch eindringlich abgeraten werden!

Es war ein anstrengender Tag und eine sehr kurze Nacht. Zu einem geschäftlichen Termin war ich am Vortag nach Stuttgart geflogen. Es ging um eine wichtige Auftragsvergabe. Besprechungen, Nachkalkulationen und die Überprüfung der technischen Alternativen beschäftigten meine Geschäftspartner und mich bis 3 Uhr nachts. Zeit zu schlafen hatte dabei niemand und mein gebuchtes Zimmer im Hotel, direkt am Stuttgarter Flughafen blieb ungenutzt. Einer meiner Kollegen brachte mich schließlich um 4 Uhr in der Früh direkt zum Terminal des Flughafens. Die Frühmaschine hatte ich bereits am Vorabend gebucht. Sie sollte planmäßig um 6 Uhr starten. Mittags hatte ich bereits den nächsten Termin in Düsseldorf. Danach wollte ich direkt in mein Büro nach Nideggen.

Ich war völlig übermüdet, als ich im Flughafenbus saß, der außer mir noch viele andere Menschen über das Vorfeld zur bereits wartenden Maschine bringen sollte. Es war noch dunkel an diesem Dezembermorgen. Die Beleuchtung der Gebäude, die Befuerung der Startbahnen und die Lichter der Fahrzeuge verwandelten die gesamte Umgebung jedoch in eine hellwache, quirlige Metropole. Tausende Fluggäste warteten hier bereits auf Ihre Abreise und ebenso viele Menschen kümmerten sich um den reibungslosen Ablauf des Flughafenbetriebes. Bedienstete der Flugsicherung, das Personal an den Check-in Schaltern, die Zollbeamten, die

Mitarbeiter der Koffertransporte und der Tankfahrzeuge, die Reinigungskräfte, die medizinischen Teams der Krankenstation, die Arbeitsgruppen des Vorfeldes und die Piloten mit ihren Besatzungen. Alle waren schon seit Stunden auf den Beinen. – Ich auch.

Es war ein kalter Morgen. Schneeflocken wirbelten durch die Luft und im Transferbus liefen die Scheibenwischer ununterbrochen. Das Vorfeld war schon mit Schnee bedeckt, als mir eine krakenartige Enteisungsmaschine auffiel, die ein Flugzeug von Eis und Schnee befreite. Einige Meter weiter wurde eine Boeing 747, ein Jumbo, von einem Flugzeugschlepper aus der Parkposition geschoben, um danach eigenständig über das Vorfeld auf die Startbahn zu rollen.

Die meisten Flugzeuge wurden abgefertigt, damit sie pünktlich um 6 Uhr ihren Flugbetrieb aufzunehmen konnten. Einige wurden betankt, andere beladen und wieder andere standen noch verweist und dunkel in ihren Parkpositionen. Aber auch diese Maschinen würden in den nächsten Stunden abheben, um die verschiedensten Ziele auf der ganzen Welt anzusteuern. Genauso viele würden aber auch im gleichen Rhythmus hier auf diesem Flughafen wieder landen. Ein ständiges Kommen und Gehen, der Puls eines jeden Flughafens!

Der Bus hielt direkt vor der fahrbaren Fluggasttreppe am Bug der Maschine. Diszipliniert und ruhig verließen alle Passagiere den Shuttlebus. Frauen und Männer in dezent vornehmer Kleidung. Aktentaschen oder leichtes Handgepäck in der einen Hand und die Morgenzeitung in der anderen. Überwiegend waren es Geschäftsleute, die an diesem frühen Morgen das Flugzeug nach Düsseldorf betraten. Vielflieger, die mehrmals pro Monat diese bequeme und schnelle Reisemöglichkeit zwischen den Großstädten nutzten. Routinierte Fluggäste, die nichts, kein Sturm, kein Gewitter oder Turbulenzen aus der Ruhe bringen könnte. So jedenfalls war der Eindruck!

Ich stieg die Treppe zum Flugzeug hinauf. Der Schneefall hatte zugenommen. Ein unangenehmer, kalter Ostwind blies mir ins Gesicht, als ein freundlicher Flugbegleiter mir einen guten Morgen wünschte. Ich klopfte die Schneeflocken so gut es ging von meinem Mantel und betrat das Flugzeug.

„Möchten Sie ein Bonbon?“, fragte eine Flugbegleiterin, die mir fröhlich entgegen lächelte, gerade so, als seien wir bei strahlendem Sonnenschein in der Karibik gelandet. Dankend nahm ich an und erhaschte einen Blick in das Cockpit, dessen Tür offenstand. Auf dem linken Platz saß der Flugkapitän und rechts der Co-Pilot. Beeindruckt sog ich den Anblick dieses faszinierenden Arbeitsplatzes in mich ein, bevor ich von den nachfolgenden Fluggästen weitergeschoben wurde.

Von hinten zwängte sich ein Mann mittleren Alters an mir vorbei und schob sich nervös in eine der ersten Sitzreihen. Seine schwarze Aktentasche umklammerte er wie einen frierenden Säugling und kauerte sich mit zugeknöpftem Wintermantel auf Sitz 5c direkt am Gang. Ich hörte, wie er von seinem Nachbarn, der bereits vor ihm den mittleren Platz eingenommen hatte, freundlich begrüßt wurde. „Guten Morgen Herr Kollege“, sagte er, „bei diesem Wetter möchte eigentlich niemand aus dem Haus. Schön, dass Sie es trotz der verschneiten Straßen pünktlich zum Flieger geschafft haben.“ Auch der Herr am Fenster reichte ihm die Hand. „Guten Morgen. Dann wollen wir mal. Unsere Kunden in Düsseldorf warten bereits.“ Der Herr im Wintermantel hockte indes teilnahmslos auf seinem Sitz und umklammerte verkrampft die mitgebrachten Akten. Es hatte den Anschein, als nehme er von seinen Geschäftspartnern keinerlei Notiz.

Auf dem Weg zu meinem gebuchten Platz erinnerte ich mich an jenen Tag, als ich mit einem erfahrenen Fluglehrer eine Schnupperflugstunde in einem einmotorigen Sportflugzeug des kanadischen Herstellers Diamond Aircraft absolvieren durfte. Die Flugschule setzte die zweiseitige Katana DA 20 seinerzeit als

Trainingsflugzeug ein. Nach einer mehrstündigen theoretischen Einweisung überflogen wir bei sonnigem Wetter die Nordeifel. Der Fluglehrer übergab mir unmittelbar nach dem Start den Steuerknüppel mit den Worten: „You have Control“. Ich durfte erleben, wie die Maschine gutmütig auf kleine Ruderausschläge reagierte, bei Erhöhung der Geschwindigkeit sofort steigen wollte und beim Drosseln des Motors in den Gleitflug überging. Meine anfängliche Unsicherheit wandelte sich schnell in pure Faszination. Zugegeben, beim Rückflug, kurz vor Erreichen des Flugplatzes übergab ich das Steuerhorn schweißnass aber voller Begeisterung meinem Fluglehrer, der die Maschine routiniert landete.

„Darf ich Ihr Handgepäck in die Ablage legen?“, fragte eine freundliche Flugbegleiterin, als ich meinen gebuchten Platz erreichte. „Oh, vielen Dank.“ Aus meinen Gedanken gerissen, nahm ich am Gang Platz und schnallte mich an. Zu meiner Rechten saß ein gut gekleideter Herr mittleren Alters, der einen freundlichen Guten Morgen wünschte, sich sogleich aber wieder in seine Tageszeitung vertiefte. Der mittlere Platz blieb leer. Die Reisenden hatten ihre Sitze eingenommen, als die Durchsage des Kapitäns, einen der Passagiere völlig aus der Fassung brachte: „Guten Morgen meine Damen und Herren, ich heiße Sie an Bord des Fluges von Stuttgart nach Düsseldorf herzlich willkommen. Leider wird sich unser Start etwas verzögern, da in Düsseldorf heftiger Schneefall herrscht und die Start- und Landebahnen zunächst von Schnee und Eis befreit werden müssen. Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis und wünschen Ihnen einen angenehmen Aufenthalt, hier an Bord.“

Die Eingangstür stand noch offen, als es nach der Durchsage in den vorderen Sitzreihen unruhig wurde. Offensichtlich versuchten zwei Fluggäste einen in Panik geratenen Passagier zu beruhigen.

[...]

5 Jede Sekunde ein Start – wie im Taubenschlag

Unterschiedliche statistische Dienste veröffentlichen an jedem Jahresende ihre Flugunfallbilanzen. Übereinstimmend wird dabei festgestellt, dass das Sicherheitsniveau im weltweiten Flugverkehr weiter steigt, und dass die Zahl der Flugunfälle tendenziell abnimmt. Nach einer Veröffentlichung des Handelsblattes vom 25.02.2018 gab es in 2017 weltweit lediglich sechs größere Luftfahrtunfälle mit insgesamt 19 Todesopfern.

(*) Im Jahr 2017 waren mit rund 41,8 Millionen Flügen, etwa 4,1 Milliarden Passagiere weltweit in der Luft. Rechnerisch passierte nach Angabe der IATA nur ein Unfall pro 8,7 Millionen Flügen.

(* Quelle: Handelsblatt, 25.02.2018)

Mit null Todesopfern war nach Angaben des Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft 2019 das sicherste Jahr der zivilen Luftfahrt im Bereich der Europäischen Union. Militärflugzeuge und Maschinen mit weniger als 14 Sitzen werden dabei von der Statistik nicht erfasst.

Stellen wir die weltweiten Zahlen aus 2017 einmal gegenüber:

41.800.000	(41,8 Millionen) Flüge pro Jahr,
4.100.000.000	(4,1 Milliarden) Passagiere pro Jahr,
19	Todesopfer

Nach diesen Zahlen lässt sich leicht umrechnen, dass bei 41,8 Millionen Flügen pro Jahr, weltweit mindestens eine Maschine pro Sekunde startet und eine pro Sekunde landet. Jeden Tag, rund um die Uhr!

Stellen Sie sich eine helle Vollmondnacht vor. Der Abstand zwischen dem Mond und unserer Erde beträgt 384.400 Kilometer bzw. 384.400.000 Meter (384,4 Millionen Meter). In sternenklarer Nacht formiert sich die Menschenkette aller Fluggäste aus dem Jahr 2017. Genau genommen waren es 4.100.000.000 (4,1 Milliarden) Passagiere. Alle fassen sich an die Hände und machen sich in Richtung Mond auf den Weg. Der Abstand von Hand zu Hand beträgt 1,80 Meter. Unsere Menschenkette würde 19,2-mal bis zum Mond reichen! Durch Flugunfälle starben im gleichen Jahr, 19 Passagiere. Die Menschenkette der getöteten Fluggäste würde also gerade einmal von der vorderen Spitze eines Airbus A320 bis zur Heckflosse reichen.

Beim gesamten Flugaufkommen dieser Erde müsste ein Passagierflugzeug schätzungsweise 50.000-mal um den Globus fliegen, um einen Absturz zu erleben. Der Erdumfang am Äquator beträgt rund 40.000 Kilometer. Bei 50.000 Umrundungen entspricht das einer zurückgelegten Strecke von 2.000.000.000 Kilometer. In Worten wird es deutlicher. Ein Flugzeug muss zweitausend Millionen Kilometer – oder noch anders ausgedrückt, zwei Milliarden Kilometer in der Luft zurücklegen, ehe es Gefahr läuft, einen Absturz zu erleben! Die Unfallstatistik im Straßenverkehr sieht dagegen eher ernüchternd aus!

(*) 2019 wurden bei Unfällen mit Motorrädern 619 Menschen getötet. (* *Quelle: Statista*)

(**) Laut Statistischem Bundesamt wurden im Jahr 2016 in der Bundesrepublik 399.872 Personen im Straßenverkehr verletzt. Davon 3.206 mit tödlichem Ausgang, 67.426 Personen wurden schwer und 329.240 leicht verletzt. Im Jahr 2018 starben in Deutschland 3.300 Menschen im Straßenverkehr und im Jahr 2019 waren es 3059, die getötet wurden.

(** *Quelle: Statistisches Bundesamt 25.02.2018*)

Noch einmal zur Erinnerung: 2017 mussten bei Flugunfällen weltweit 19 Todesopfer beklagt werden. 2019 gab es nach Angaben des Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft innerhalb der Europäischen Union keinen einzigen Todesfall im zivilen Luftverkehr. Die Autofahrt zum Flughafen ist statistisch gesehen also deutlich gefährlicher als der Flug selbst.

Ich weiß! Mit Statistiken alleine kann man die Flugangst nicht besiegen, aber jeder sollte sich die Zahlen und Fakten dann und wann vor Augen führen.

[...]

7 Urlaubsträume – Swens Geschichte

** Das folgende Kapitel erzählt den ersten Teil einer Geschichte, die aus der Sammlung zahlreicher Schilderungen von Menschen mit Flugangst entstanden ist. Sie beschreibt ihre Leiden, fasst zusammen, wie sie ihre Furcht erleben – und zeichnet ihre Ängste nach. Vielleicht auch Ihre! Es ist jedoch nur eine Geschichte – eine Geschichte von vielen! Dem Protagonisten (denn Flugangst ist für die Betroffenen ein Drama) habe ich den Namen „Swen“ – und der Antagonistin, Swens Ehefrau, den Namen „Julia“ gegeben.*

Die Familie drängt: Die Kinder möchten ans Meer, endlich einmal dem tristen Grau entfliehen, den Strand und die Sonne genießen. „Ach bitte Papi, lasst uns im nächsten Sommer endlich noch einmal in den Urlaub fliegen.“

In Swens Ohren dröhnen die Worte wie ein tobendes Gewitter und während sich in seinem Körper die Flugangst krampfartig ausbreitet, flüstert Julia: „Swen, eigentlich haben die Kinder ja recht.“

Das Wetter ist kalt und regnerisch. Weihnachten steht vor der Tür. Die Tage sind kurz und düster. Der Gedanke an die Sonne lässt Fiktionen von kristallklarem Wasser, stahlblauem Himmel, goldgelbem Sand und gemütlichen Tavernen aufkommen. Gedanken, die die Flugangst erst einmal wieder verdrängen.

„Kinder! Papa hat ja gesagt. In den Sommerferien fliegen wir in den Urlaub. Versprochen!“

Schnell durchforstet Julia das Internet nach günstigen Sommerflügen. Das Reisebüro um die Ecke wird aufgesucht und mit

Angeboten aus Zeitschriften verglichen. Einzig wichtig: Die Flugdauer darf nicht zu lang sein.

Die freundliche Dame im Reisebüro hat Swen und Julia überzeugt. Ein wunderschönes Hotel, direkt am Strand, mit großer Poollandschaft, die in einen reizvollen Hotelgarten eingebettet ist. Endlich Sommerurlaub!

„Kinder, wir haben gebucht!“

Die Freude ist groß und Julia schwärmt: „Swen, wir machen es wie all unsere Freunde. Wir fliegen in den Urlaub. Kein Stress und keine Hektik auf den Autobahnen, keine Staus und endlich noch einmal Sonne satt.“ Die Reiseunterlagen werden erst einmal in die Schublade gelegt. Für Swen ist alles noch weit, weit weg. Kein Gedanke trübt die Vorfreude und selbst die Angst scheint Nebensache zu sein.

Der Frühling hat Julia, Swen und die Kinder reichlich mit Sonne beschert. Die Sommerferien beginnen in einer Woche. Mit schleichender Grausamkeit rückt für Swen der gebuchte Urlaub nun in greifbare Nähe. Unabänderlich! „Julia, warum bleiben wir nicht einfach hier. Die Sonne scheint, es ist warm und wir haben unser gemütliches Zuhause! Die Hotels sind anonym, viel zu voll und ungestlich. Hier sind unsere Freunde und ein Urlaub in den Bergen ist sowieso viel schöner. Wir könnten mit dem Auto anreisen und wären wesentlich mobiler.“ Julia lächelt, streicht Swen sanft übers Haar und geht hinaus in den Garten.

Nur noch vier Tage bis zum Abflug! Die Familie ist gut gelaunt und freut sich auf den Urlaub. – Swen geht es schlecht. Er schläft nicht mehr, hat Herzstiche, ihm ist speiübel und seine Verdauung zeigt ihm, wo es langgeht. Zwar liegen die Koffer immer noch auf dem Dachboden, aber die Zeit bis zum Abflug läuft. – Unaufhörlich! Swens Angstzustände nehmen zu: Schwitzen, Zittern und Herzrasen dominieren seinen Tag.

Noch ein Tag bis zum Abflug! Das Reisegepäck steht in der Diele und Swen hat Angst. Seinen Zustand kann er nicht mehr beschreiben. Alles rückgängig machen, nein, das geht nicht. Seine Gedanken drehen sich im Kreis und in seinem Kopf hämmert der Puls wie Faustschläge. Beim Gedanken an den Rückflug verschlimmert sich sein Zustand dramatisch. Eigentlich will er doch gar nicht weg. Aber er muss, er hat es Julia und den Kindern versprochen.

Scheinbar dem Sterben nahe, steht Swen am letzten Morgen seines bisher unbeschwerten Lebens unter der Dusche. Der Flieger geht in fünf Stunden. Er hat resigniert. Nun ist alles egal. Er will nicht mehr leiden. Völlig teilnahmslos sitzt er auf dem Beifahrersitz. Depressionen überlagern die Angst. Ihm ist furchtbar übel. Er ist wütend, denn offensichtlich scheint der ganzen Welt sein Zustand egal zu sein.

Parkhaus P 3.

[...]

8 Wissen vertreibt die Angst

Flugangst gehört zu einer der am meisten verbreiteten Ängste unserer zivilisierten Bevölkerung. Man geht davon aus, dass nahezu jeder zweite Passagier, der ein Flugzeug betritt, eine leichte Furcht mitbringt oder sich zumindest unwohl fühlt. Besonders schade ist, dass die Flugangst, auch Aviophobie genannt, wie ein gebrochener Fuß den Aktionsradius der betroffenen Menschen einengt. Urlaubsreisen beschränken sich auf Orte, die mit dem Auto oder Zug erreichbar sind. Traumstrände bleiben unerreichbar, Dienstreisen werden zum Problem.

Die Zahlen der Statistiken schwanken jedoch extrem. Nach einer Umfrage aus dem Jahr 2008 haben laut Spiegel Online fast 45 Prozent aller Frauen in Deutschland Flugangst. Bei den Männern sind es gut 25 Prozent. Nach dem Ergebnis dieser Studie setzt die Furcht der meisten Männer bereits zum Zeitpunkt der Buchung ein. Bei dem überwiegenden Teil der Frauen kommt die Panik erst am Abflugtag.

Auch Kinder können Angst vor dem Fliegen haben. Aber woher kommt deren Angst und was kann man dagegen tun? Es gibt mehrere Ursachen für die Furcht der Kleinen im Flugzeug. Zum einen können Kinder die Angst eines Elternteils übernommen haben oder der letzte Flug blieb wegen eines unschönen Erlebnisses in schlechter Erinnerung. Vielleicht mussten sie zu lange angeschnallt sitzen bleiben. Möglicherweise konnten sie nicht rechtzeitig die Toilette aufsuchen, weil die Schlange zu lang war oder das Spielen mit ihrem Gameboy wurde aus sicherheitstechnischen Gründen untersagt. Sie sollten die Angst Ihrer Kinder ernst nehmen, ihnen viel Aufmerksamkeit schenken, sie ablenken und den Flug mit etwas Positivem verbinden.

Aviophobie verschwindet nicht einfach so. Um sie zu bewältigen, muss jeder selbst aktiv werden. Viele Veröffentlichungen beschäftigen sich mit Lösungsansätzen wie Selbsthypnose, autogenem Training, Konzentrationsübungen, Ablenkungstaktiken und vielem mehr, um die Furcht vor dem Fliegen zu überwinden. Je nach Typ und charakterlicher Veranlagung können diese Methoden durchaus hilfreich und von Erfolg gekrönt sein.

Der Hauptansatz dieses Buches liegt jedoch in der Vermittlung von Wissen über die Hintergründe der Fliegerei. Es ist ein Versuch, durch Aufklärung Vertrauen zu schaffen und über diese Ebene die Angst zu überwinden. Ich werde grundlegend erklären, warum ein Flugzeug fliegt. Sie werden etwas über die technischen und physikalischen Hintergründe erfahren. Ich werde informieren, wie sorgfältig das fliegende und natürlich auch das Bodenpersonal mit jedem Flugzeug, mit jedem Start und jeder Landung umgeht. Ich möchte Vertrauen schaffen. Vertrauen zur Technik und einem Fortbewegungsmittel, das zu den Sichersten der Welt zählt. Nehmen Sie sich Zeit, auch die technischen Texte zu lesen. Sie sind leicht verständlich geschrieben und tragen am Schluss zum Gesamtverständnis des komplexen Themas Fliegen erheblich bei.

Sie werden erfahren, weshalb bei unterschiedlichen Flugbewegungen, beim Start, der Landung oder dem Kurvenflug, die verschiedensten Geräusche hörbar sind. Sie werden begreifen, warum der Flug durch die Wolken manchmal unruhig ist und dass es auf zehntausend Meter Höhe keinen Vogelschlag geben kann. Sie werden zu der Erkenntnis gelangen, dass es definitiv keine Luftlöcher gibt und ein turbulenter Flug zwar unangenehm ist, aber trotzdem keine Bedrohung für das Flugzeug darstellt. Es wird erklärt, dass Tragflächen für höchste Belastungen ausgelegt sind, und nicht einfach abbrechen. Sie werden mir glauben, dass ein Super Jet bei abgeschalteten Triebwerken nicht vom Himmel fällt,

[...]

23 Die Landung

23.1 Sinkflug – im Leerlauf zur Erde

Nach dem Start steigen Flugzeuge kraftvoll schnell in große Höhen auf. Am „Top of climb“ sind die Maschinen schließlich in den Bereich vorgedrungen, in dem die dünne Luft dem Flugzeug weniger Widerstand entgegensetzt und das Fliegen wirtschaftlicher macht. An diesem Punkt ist der Steigflug beendet und der Reiseflug beginnt. Die Piloten sind bemüht, möglichst lange in Reiseflughöhe zu bleiben, um den Treibstoffverbrauch gering zu halten. Dabei ist der „Top of descent“ eine wichtige Wegmarke. Er kennzeichnet den Beginn des Sinkfluges. Hier muss die Nase runter, damit der Zielflughafen in einer ausgewogenen Sinkrate erreicht werden kann. Nicht zu schnell – und nicht zu langsam! Aus einer Reiseflughöhe von 10.000 Metern Höhe beginnt der Sinkflug etwa 30 Minuten vor der geplanten Landung.

Doch was passiert am „Top of descent“? Im Cockpit wird der Schub reduziert und über die Höhenruder die Flugzeugnase gesenkt. Die Maschine dreht dabei über die Querachse und gleitet in Richtung Erde. Nicht selten stehen nun auch Kursänderungen an. Hydraulikpumpen bewegen die Klappen, und enorme Luftmassen, die das Flugzeug bei rund 900 km/h anströmen, wirken dem entgegen. Alleine das Höhenleitwerk am Heck des Airbus A380 hat eine Spannweite von mehr als 27 Metern! Um deren Ruder zu bewegen, werden enorme Kräfte aufgewendet. Aggregate, die hierzu im Flugzeug verbaut sind, verursachen Geräusche, die in der Kabine hörbar sind.

Der Übergang vom Reiseflug in den Sinkflug ist für angstgeplagte Passagiere eine weitere kritische Phase. Bange Momente, vielleicht sogar Panik, beherrschen dann die Szenerie.

Wie alle Fluglagenänderungen kommt auch der Sinkflug für die Passagiere unverhofft. Während des gesamten Reisefluges rauschen die Triebwerke gleichförmig, doch plötzlich, beim Beginn des Sinkfluges wird alles still. Die Motoren sind kaum noch hörbar und genauso unverhofft senkt das Flugzeug die Nase. Nach einem gehörigen Schrecken kauert jetzt so mancher Passagier völlig verkrampft in seinem Sitz und stellt sich auf den nahenden Absturz ein. Schweißnasse Hände suchen nach Halt. Angstvolle Blicke lassen die Flugbegleiter nicht mehr aus den Augen. Permanent werden deren Verhalten und Mimik analysiert. Solange sie Ruhe und Gelassenheit ausstrahlen, geben sie Halt und ein wenig Sicherheit.

Aus hunderten, manchmal tausenden Kilometern Entfernung wird das Flugzeug punktgenau am Anfang der angesteuerten Landebahn aufsetzen. Für den Laien eine Meisterleistung, für die Piloten alltägliche Routine. Der Tower des Flughafens überwacht den Sink- und Landeanflug, während im Cockpit noch einmal das Anflugverfahren besprochen wird. Jetzt liegen nur noch wenige Wegpunkte vor ihnen. Wegpunkte, die als GPS-Koordinaten definiert sind, die die Richtung und Höhe bis zum Touchdown vorgeben. Bei verlangsamter Geschwindigkeit laufen die Triebwerke kerosinsparend und leise im Leerlauf, entwickeln kaum noch Schub, sind also für die momentane Flugphase eigentlich bedeutungslos. Und siehe da, das Flugzeug fällt trotzdem nicht vom Himmel, es gleitet wie ein Segelflugzeug sanft zur Erde! Sollte der Gleitflug zu langsam ablaufen und die Sinkrate zu gering sein, dann setzen die Piloten hilfsweise die äußeren Störklappen ein, um schneller Höhe zu verlieren. Ein minimaler Ausschlag verursacht eine vorübergehende Strömungsstörung auf den Tragflächen und das Flugzeug sackt durch. Sobald die vorgegebene Höhe erreicht ist, werden die

Störklappen wieder eingefahren und das Flugzeug liegt nach wenigen Sekunden wieder ruhig in der Luft.

Grundsätzlich ist das Anflugverfahren für den Sinkflug mit dem Steigflug vergleichbar. Wegen Überfüllung des Verkehrsraumes in Flughafennähe, ist auch der Weg nach unten nicht gleichmäßig und schnurgerade. Keiner darf dem anderen zu nahekommen. Die Fluglotsen haben das Geschehen jederzeit im Blick. Sie fädeln die anfliegenden Maschinen in den Strom der landenden Flugzeuge ein und bringen sie sicher zum Aufsetzpunkt. Wer je mit dem Auto in den verkehrsreichen Zeiten durch die Knotenpunkte der Großstädte gefahren ist, kennt die üblichen Szenarien: Spurwechsel, beschleunigen, überholen, abbremsen, wieder Spurwechsel – und so weiter und so weiter. Das alles kann mitunter stressig sein und erfordert vom Fahrer hohe Konzentration. Sie können das Szenario durchaus mit dem Landeanflug eines Passagierflugzeuges auf einen großen Verkehrsflughafen vergleichen! Die Abstände der Flugzeuge sind dabei allerdings so groß, dass der Fluggast die anderen in der Luft befindlichen Maschinen meist gar nicht wahrnimmt. Trotzdem ist es verständlich, dass der Endanflug auf den Airport von beinahe allen Fluggästen als unangenehm empfunden wird. Der Kreislauf schlägt Purzelbäume, der Ohrendruck steigt und der Gleichgewichtssinn wird ordentlich auf die Probe gestellt. Das normale Körpergefühl des Menschen ist an Bewegungen auf der Erdoberfläche, im zweidimensionalen Raum, optimal angepasst. Bei dreidimensionalen Bewegungen wird es für den ein oder anderen schon etwas schwieriger. Bei so manchem löst bereits das Schaukeln eines Ruderbootes Übelkeit aus. Bei sehr, sehr vielen Menschen kommen, neben dem körperlichen Unbehagen, auch seelische Unruhe und Angst hinzu. Wer aber verstanden hat, dass ein scheinbar konfuser Landeanflug nicht auf einen technischen Defekt zurückzuführen ist, nicht der verzweifelten Suche nach dem Flughafen dient und schon gar nicht dem Unvermögen der Piloten geschuldet ist, wird die Furcht davor verlieren. [...]