

Notiz Block



Verreisen mit herzkrankem Kind

Kinder und Jugendliche mit angeborenen Herzfehlern sollten bei Urlaubsreisen einige Vorsichtsmaßnahmen beachten. „Kinder, die erst vor Kurzem operiert wurden oder bei denen der Arzt eine Verschlechterung der Kreislaufsituation nicht ausschließen kann, sollten sich möglichst nicht zu weit vom Heimatort entfernen, damit sie schnell in das sie betreuende Herzzentrum zurückkommen können“, rät der Kardiologe Michael Hofbeck von der Deutschen Herzstiftung. Generell sollten die Eltern immer die Telefonnummer des heimatlichen Zentrums bei sich haben. Bei der Auswahl des Urlaubsortes sollte auch auf das Klima und die hygienischen Bedingungen geachtet werden. Hohe Temperaturen und Luftfeuchtigkeit könnten für Kinder mit Herzkrankheiten sehr belastend sein. Daher würden sich Reiseziele in gemäßigten Klimazonen am besten eignen, sagt der Professor. Vorsicht bei der Ernährung sei in südlichen Ländern wichtig, in denen ein erhöhtes Risiko für Magen-Darm-Infektionen bestehe. Junge Herzkranke könnten darauf besonders empfindlich reagieren. Das Flugzeug als Transportmittel werde den meisten Kindern mit einem Herzfehler erlaubt, wenn sie gut belastbar seien, erklärt der Experte.

Geschäftsreise in den Weltraum

Der Traum vom Weltraum kann für vier Männer oder Frauen demnächst Wirklichkeit werden: Die Europäische Raumfahrtagentur ESA sucht neue Astronauten. Es sei das erste Mal seit 16 Jahren, dass die ESA offiziell dazu Stellen ausschreibt, sagte Gerhard Thiele. Der Leiter des Europäischen Astronautenkorps rechnet mit weit mehr als 10.000 Bewerbern aus ganz Europa. Trotzdem sollten sich Interessenten nicht

abschrecken lassen, meint der deutsche Astronaut Hans Schlegel, der zu der Crew gehörte, die im Februar das europäische Forschungslabor Columbus zur Internationalen Raumstation ISS brachte. „Es ist eine einmalige Chance, etwas zu tun, was uns als Menschheit interessiert und was über den normalen Horizont hinausgeht“, sagt der 56-Jährige. Jeder, der eine solche Herausforderung sucht, solle sich bewerben – und die Sache eher sportlich angehen, falls es am Ende nicht klappt. Ganz ohne sind die Voraussetzungen allerdings nicht: Bewerber sollten 27 bis 37 Jahre alt sein, fließend Englisch und am besten auch Russisch sprechen. Sie sollen ein abgeschlossenes Ingenieur- oder naturwissenschaftliches Studium und drei Jahre Berufserfahrung haben. Seit 19. Mai können Interessenten sich über das Internet bewerben.

Destination wichtiger als Preis

Wenn die Österreicher ihren Urlaub planen, ist die Reisedestination wichtiger als etwa der Zeitpunkt oder der Preis. Was die Reisevorbereitung betrifft, so plant und bucht die Mehrheit ihren Urlaub drei bis acht Monate vor dem eigentlichen Reisetrip. Dies sind die Ergebnisse einer Studie der Karmasin-Motivforschung, die im Auftrag des IT-Dienstleisters Travi Austria durchgeführt wurde. Für 75 Prozent der Befragten ist das Reiseland das wichtigste Entscheidungskriterium für den Urlaub. Die Österreicher hätten bei der Reiseplanung ein bestimmtes Bild von dem Land, in das sie fahren möchten, vor Augen, erklärte Sophie Karmasin, die Geschäftsführerin der Karmasin-Motivforschung. Der Zeitraum spielt für 67 Prozent eine Rolle, gefolgt von den Kosten (56 Prozent). Weniger wichtig für die Reiseplanung sind hingegen die Art der Reise (21), die Fluglinie (15) und der Veranstalter (elf Prozent). APA/kl

Flugsicherheit: Weltweit standardisierte Bewertungen fehlen

Wartungsmängel bleiben weiterhin unveröffentlicht

Schwarze Listen stellen unsichere Airlines an den Pranger. Experten bezweifeln, ob dadurch die Flugsicherheit erhöht wird. Der Einblick in Wartungsroutinen bleibt Passagieren indes weitgehend verwehrt.

Alexandra Riegler

Als bei einem American Airlines-Flug im März ein Stück der Tragfläche abriss und ein Außenfenster zertrümmerte, kamen die Passagiere mit dem Schrecken davon. Ein lauter Knall war zu hören, die Landung gelang im Anschluss jedoch mühelos.

Die Fluglinie nahm den Zwischenfall nur zum Anlass, genaueres Augenmerk auf die Tragflächen baugleicher Modelle zu legen. Man entdeckte bei einem halben Dutzend ähnliche Probleme. Eine genauere Inspektion der Flotte, insbesondere der in die Jahre gekommenen MD-80, einige Wochen danach stand mit dem Zwischenfall nicht in Zusammenhang. Vielmehr hatte sich der US-Kongress kurzfristig zu einer härteren Gangart entschlossen, als Southwest Airlines trotz Anweisungen der Federal Aviation Administration (FAA), Risse im Rumpf der Maschinen der Fluggesellschaft zu überprüfen, munter weiterflog.

Seither beschuldigt man sich gegenseitig abwechselnd der Überreaktion und Vertuschung. Fest zu stehen scheint, dass FAA-Inspektoren zu große Nachsicht mit den nach 2001 von wirtschaftlichen Schwierigkeiten geplagten Fluglinien zeigten. Weitere Untersuchungen sollen deutlich machen, auf welcher Seite größere Sorglosigkeit herrschte. Dass es seit November 2001, als ein American-Airbus über dem New Yorker Stadtteil Queens abstürzte, in den USA keinen weiteren großen Crash zu beklagen gab, halten viele Experten eher für Glück als das Verdienst verbesserter Sicherheit.

Eingehende Überprüfungen im März und April führten bei American zum Ausfall mehrerer Tausend Flüge. Hunderte Maschinen von United, Delta und Alaska Airlines blieben ebenfalls am Boden.

Mängel unter Verschluss

Trotz einiger medialer Berichterstattung über Wartungsmängel veröffentlicht die FAA keine sogenannten schwarzen Listen, die Fluglinien an den Pranger stellen. In einem Bericht über öffentliches Interesse an Flugsicherheitsdaten konstatiert die FAA, dass es „derzeit keine Beweise“ gebe, die ein Airline-Ranking anhand



Eine Reihe von als unsicher geltenden Fluglinien wurde in der EU mit einem Start- und Landeverbot belegt. Foto: epa

von Zwischenfällen rechtfertigen würden. Große Unfälle würden äußerst selten und daher statistisch unvorhersehbar vorkommen. Entsprechend würden Konsumenten, so die FAA weiter, aus der Publikation solcher Informationen keinen Nutzen ziehen. Wer bereit ist, sich in Datenbanken zu vertiefen, findet schließlich doch Berichte, allerdings nur von Zwischenfällen in den USA. Von Piloten zu Protokoll gegeben, geht es dabei eher um Unstimmigkeiten in der Kommunikation mit Fluglotsen. Rückschlüsse auf Wartungsmängel lassen die Reports wohl nur bedingt zu.

Landeverbot im EU-Luftraum

Eine Reihe von Abstürzen im Sommer 2005, darunter jener der zypriotischen Fluglinie Helios, bestärkte die Europäische Union in der Veröffentlichung einer schwarzen Liste. Nach dem Crash in der Nähe von Athen, bei dem alle Insassen ums Leben kamen, wurden Spekulationen über Wartungsmängel laut. Das sogenannte Environmental Control System der Maschine wurde zwei Monate vor dem Absturz fünfmal repariert. Zwar ergaben Nach-

forschungen, dass die fälschlich auf „manuell“ eingestellte Sauerstoffversorgung und die Fehledeutung eines Alarms Ursache für den Unfall waren. Dennoch nahm die EU das Unglück zum Anlass, um Unternehmen, gegen die eine „Betriebsuntersuchung“ ausgesprochen wurde, auf einer Liste zu veröffentlichen. Für Fluglinien, die als unsicher befunden werden, gilt im EU-Luftraum ein Start- und Landeverbot. Für das durchschnittliche Reiseverhalten von Europäern dürfte die schwarze Liste keinen allzu großen Einfluss haben, zumal sich vor allem Unternehmen aus der Demokratischen Republik Kongo, Kirgisistan, der Ukraine und Indonesien darauf befinden.

Experten bezweifeln außerdem, dass die Verdammung einiger weniger Fluglinien positiven Einfluss auf die allgemeine Sicherheit haben sollte. Für deutlich nützlicher halten sie ein System der International Air Transport Association (IATA) in Genf, das die Sicherheitsbewertungen von Fluglinien standardisieren soll. Seit seiner Präsentation im Jahr 2003 ist allerdings nicht mehr viel geschehen.