



Zurück zur Startseite



Mitteilung vom aktuellen Zeitgeschehen

SELA-Kurier – Ausgabe Dezember 2024

Der letzte Tag des Ford Fiesta – eine gemeinsame Ausbildung der FF Wallendorf und Luppenau



Eine Situation in die man niemals kommen möchte – gemeinsam mit seinem Fahrzeug das Schicksal des Totalschadens zu erleben. In der Regel werden die Insassen diesen Abbau kinetischer Energie und die Geräusche, die das Blech dabei verursacht, wahrnehmen, das Straffen der Gurte und die Explosion der Airbags. Aber spätestens jetzt sollte man das Fahrzeug verlassen. Zu erleben, dass das weder aus eigener Kraft noch mit Hilfe möglich ist, dürfte zu den unangenehmsten Erfahrungen zählen. Das Befreien der Fahrzeuginsassen war Thema des gemeinsamen Dienstes am 9.11.

dieses Jahres.

Marco Dressel, KFZ-Mechatroniker mit der der Spezialisierung für Rettungssysteme, einschließlich der Lizenz zum kontrollierten Auslösen derselben im Fahrzeug, führte in das Thema ein. Er erklärte und demonstrierte Airbags und Gurtstraffer, die Sprengsätze und Zündmechanismen. Die Kameraden erfuhren, dass einige Airbags in zwei Stufen auslösen können. Das unbeabsichtigte Auslösen ist noch bis zwanzig Minuten nach dem Unfall möglich. So lange hält sich eine ausreichende Spannung in den Kondensatoren. Alle Airbags des Fords wurden nacheinander gezündet. Da das Gas durch eine Explosion gebildet wird, gibt es Knall, Licht, Qualm und Wärme. Bleiben Sie gelassen. Noch brennt das Auto nicht und die Lichterscheinung resultiert nicht aus einer Nahtoderfahrung.

In dem Maße, in dem sich die Technik zum Schutz der Insassen, beispielsweise durch Verarbeitung hochfester Stähle, verbessert, erhöhen sich die Anforderungen für die Retter. Elektrofahrzeuge sind hier ein ganz spezieller Fall. Wo ist die Trennstelle für die Batterien, insbesondere die Hochvoltbatterie, welche Karosserieteile lassen sich aufschneiden? Diese Informationen können im Internet abgefragt werden, wenn der Fahrzeugtyp ist. Ein Aufkleber, dass das Rettungsdatenblatt im Fahrzeug hinter der Sonnenblende des Fahrers steckt, spart wertvolle Zeit. Bedauerlicherweise wird die schöpferische Fantasie der Hersteller hier nicht durch Normen eingeschränkt. Diese Sorgen hatte der alte kleine Ford nicht. Andererseits war die hinter dem Lenkrad sitzende aufblasbare Gummipuppe durchaus vulnerabel.

Enrico Henjes, Wehrleiter Wallendorf, unterwies die Kameraden in die Arbeitsschritte, die für das Retten der Unfallopfer aus dem Fahrzeug erforderlich sind. Innerhalb der nach strenger Ordnung bereitgelegten Instrumente beeindruckten der Rettungszylinder, die Schere und der Spreizer. Alle sind wahlweise mit Akkus oder Netzspannung und wegen ihres Gewichtes und der entwickelten Kräfte grundsätzlich von zwei Personen zu betreiben. Wo die Schere versagt, hilft eine Flex mit zwei gegenläufig rotierenden Blättern, die so teuer sind, dass sich der Einsatz zu Trainingszwecken verbietet.



Den ersten Zugang ins Fahrzeuginnere verschafft man sich durch das Entfernen der Seitenscheibe auf der Fahrerseite. Ihr Abkleben mit Folie oder Klebeband, ggf. sogar mit „Griffen“ verhindert, dass Splitter nach innen fallen. Die Scheibe, die einem schweren Hammer standhalten würde, zerspringt nach punktförmiger Belastung, Federkörnchen. Der Fahrer muss jetzt mit Helm und Decke geschützt werden. Die Frontscheibe widersteht dem beschriebenen Procedere. Mit dem „Glasmaster“ wird zunächst ein Loch geschlagen und anschließend manuell oder mit einer elektrischen Säbelsäge entlang des Dichtgummis erweitert. Die nächste Trainingseinheit war dem Stabilisieren eines auf der Seite liegenden Fahrzeuges gewidmet. Die entsprechenden horizontalen und vertikalen Lageveränderungen



nahmen die Kameraden mit Muskelkraft vor. Überhaupt ist das Aufbocken an richtigen Stellen und die Sicherung gegen Wegrollen wichtig. Mit dem früher üblichen Durchstechen der Reifen riskiert man gerichtlichen Ärger mit dem ggf. überlebenden Unfallopfer. Das Entfernen der Türen und des Daches erfolgte mit Schere und Spreizer schnell und spektakulär. Die Befreiung der Insassen wäre so möglich. Weiterhin ließe sich, korrektes Aufbocken vorausgesetzt, der vordere Fahrzeugteil mitsamt dem Armaturenbrett nach vorne kippen und

dadurch die Kniefreiheit erhöhen. So interpretieren Sie bitte den von Gerd Brommund behelrend emporgehaltenen gelben Fettstift.

Die beschriebene Technik wird von der Wallendorfer Wehr vorgehalten. Da Wallendorf und Luppenau im Rendezvous-System grundsätzlich gemeinsam alarmiert werden, ist die Ausbildung der Kameraden beider Wehren erforderlich. Bei Verkehrsunfällen mit eingeklemmten Personen wird noch eine zweite Wehr mit entsprechender Technik (Wallendorf, Lochau, Raßnitz, Schkopau) hinzugezogen, um die Sicherheit zu erhöhen. Neben der Brandbekämpfung ist die Technische Hilfeleistung (auch Türöffnung für Polizei und Rettungsdienst, Tragehilfe, Fahrstuhlbefreiung, und Tierrettung) ein häufiger Alarmierungsgrund. Das THW hat eine Rüstzeit von 2 Stunden.

Ob wir nach dieser Lektion unsere Fahrzeuge mit Hämmerchen und Gurtschneider ausstatten sollten?!

Bildunterschrift Ford I.B.: Gemeinsame Ausbildung der FF Wallendorf und Luppenau in Löpitz