

Über den Wolken Markus Müller über Flugzeugevakuierungen, Flüge in Krisengebiete und das Leben eines Katastrophenhelfers

«Emergency – evacuate»

Wenn Flugzeugbesatzungen diesen Ruf hören, schnellert der Puls in die Höhe. Jetzt zählt nur noch, alle so schnell es geht aus dem Flugzeug zu schaffen, nach einem dutzende Male eingeübten Drill. Wenn die Piloten auf dem Boden eine Notsituation feststellen wie Feuer, Explosionen oder Fahrwerkskollaps, leiten sie die Evakuierung des Flugzeugs ein, so wie es im Simulator zweimal jährlich geübt wird. In drei Notfallsituationen muss drillmässig sofort reagiert werden und die Zeit reicht nicht, um Checklisten zu benutzen, wie sonst vorgeschrieben. Evakuieren des Flugzeugs, sofortiges Einleiten des Sinkflugs nach einem Kabinen-Druckverlust in grosser Höhe und vertikales Ausweichmanöver wegen eines anderen Flugzeuges oder Bodenannäherung gemäss dem Befehl des Kollision-Warninstruments. Letzteres hätte vor dem Zusammenstoss über Überlingen befolgt werden müssen. Bevor die Piloten den Befehl zum Verlassen des Flugzeugs «EMERGENCY, OPEN SEAT BELT, EVACUATE – Notfall, Sitzgurte öffnen, evakuieren» geben, setzen sie die Parkbremse, stellen die Triebwerke ab, lösen allenfalls die Triebwerkfeuerlöscher aus und informieren den Tower. Zusätzlich drückt der Kapitän den «EVACUATION COMMAND» Switch, der einen schrillen, durch Mark und Bein gehenden Dauerton im ganzen Flugzeug auslöst. Dieser Switch kann auch vom Maître de Cabine ausgelöst werden, wenn er Feuer im Flugzeug oder am Flügel bemerkt. Die Passagiere verlassen das Flugzeug über Notrutschen, die beim Öffnen der Türen aufgeblasen werden. Im Falle einer Wasserung dienen die Rutschen gleichzeitig als Rettungsboote, die mit Funkgeräten, Signalutensilien, Trinkwassergewinnungsbehältern und weiterem Zubehör ausgerüstet sind. Marketingleute und Flight-Attendants hören es nicht gerne: Ein guter Kabinenservice ist zwar wichtig, aber für uns Piloten ist es viel wichtiger, dass die Flight-Attendants nach einem langen Nachtflug fit und in der Lage sind, das Flugzeug im Notfall mit gegen dreihundert Passagieren rasch zu evakuieren. Das wird regelmässig im Mockup im Schulhaus geübt, inklusive der Mutprobe, aus grosser Höhe auf das Slide, die Notrutsche, zu springen. Der Flugzeughersteller muss, bevor das Flugzeug zugelassen wird, die Evakuierung mit der gewünschten maximalen Anzahl Passagiere demonstrieren, ohne dafür Sportler zu nehmen. Ist eine Türe oder Notrutsche defekt, wird die Anzahl Passagiere entspre-



chend reduziert. So waren der Ärger und das Unverständnis der Passagiere gross, die wir einmal in Bangkok stehen lassen mussten, als wir eine Türe sperren mussten, da diese nicht vor Ort repariert werden konnte. Links und rechts im Cockpit hat es übrigens ein Escape Rope (Seil), um sich aus dem Cockpit-Fenster heraus abseilen zu können. Selbstverständlich verlässt der Kapitän das Cockpit nicht durchs Fenster, sondern vergewissert sich persönlich als Letzter, dass niemand mehr an Bord ist. Der Sicherheitschef im Bundeshaus sagte nach der kürzlich erfolgten Evakuierung selbstgefällig: «Die Evakuierung ist nicht so schlecht gelaufen». Not qualified (nicht erfüllt) und nachsitzen, würde es bei unseren periodischen Checks heissen. Personen gingen vergessen und wurden nicht entsprechend informiert. Munot und Schaffhauser Kantonsratssaal würden von Luftfahrt Behörden übrigens kaum zertifiziert, wegen ungenügender Evakuationsmöglichkeit bei Grossveranstaltungen und Sitzungen.

Evakuierungen aus Krisengebieten Krieg und Naturkatastrophen sind für Flugzeugbesatzungen eine grosse Gefahr. Es wird nicht gerne gehört, aber Krisengebiete bedeuten oft gute Geschäfte. Airlines haben deshalb grosses Interesse, möglichst lange Krisengebiete oder Flugplätze in der Nähe anzufliegen und nach der Krise möglichst rasch wieder die Operation aufzunehmen, wie beispielsweise im ersten Golfkrieg. Man staunt, wie plötzlich Geschäftsleute, Politiker und

«Guter Kabinenservice ist wichtig, aber für Piloten ist viel wichtiger, dass die Flight-Attendants nach einem langen Nachtflug fit sind, um im Notfall das Flugzeug rasch evakuieren zu können.»

Lobbyisten die Touristen als Passagiere ablösen. Es ist auch ein Poker um politischen Goodwill und man will sich Lande- und Überflugrechte sichern, wenn der Konflikt beendet ist. Es kann auch sein, dass Crews selber evakuiert werden müssen, wie es Kollegen in Japan und Kinshasa und mir selber in Abidjan passierte. Linienflugzeuge spielen eine wichtige Rolle für Evakuationsflüge von Landsleuten, Hilfsorganisationen, Angehörigen von Drittstaaten, bedrohten Personen sowie Gefangenenaustausch. Auf einem USA-Flug hatten wir Särge von Soldaten an Bord. Bis sie ausgeladen sind, bleiben Besatzung und Passagiere sitzen – still und ohne zu murren. Der Luftraum über Kriegsgebieten wird mittlerweile wegen der hochreichenden Waffen grossräumig umflogen. Noch im Irak- und Afghanistankonflikt sind wir in grosser Höhe über diese Länder geflogen. Allerdings mit einem mulmigen Gefühl, wenn es unten blitzte. Aber koordiniert und informiert durch amerikanische Fluglotsen, welche die Lufthoheit kontrollierten. Bei Naturkatastrophen leisten Airlines gute Dienste, indem sie Rettungsteams und Hilfsmaterial einfliegen, wie aktuell in die Türkei. Es kann aber ebenfalls zur Evakuierung von Crews kommen, wenn der Flugplatz nicht mehr benutzbar ist. In Los Angeles habe ich eine Evakuierung und eine Nichteвакуierung im Hotel erlebt. Als ein Brandmelder losging, wurde das ganze Hotel evakuiert und die Gäste wurden draussen versammelt, bis die Ursache klar war. Der Bundes-

haus-Sicherheitsdienst könnte davon lernen. Im anderen Fall bebte die Erde ziemlich stark. Über die Zimmerlautsprecher wurden wir aufgefordert, im Zimmer zu bleiben, vorsichtshalber unter dem Tisch oder im Türrahmen stehend. In Los Angeles sind im Gegensatz zur Türkei die Vorschriften betreffend Erdbebensicherheit eingehalten worden und die Hotels auf Rollen gelagert. In Miami wurden wir während des Hurrikans Wilma ebenfalls angewiesen, die Zimmer zu evakuieren, da das ganze Hotel schwankte. Sammelplatz waren Lobby und Shelter (Zivilschutzraum). Interessanterweise war die Nottreppe gesperrt und die Aufzüge mussten benutzt werden. Diese seien extra für Sturm und Erdbeben zugelassen.

Harter Einsatz Katastrophenhelfer

An einem Strandkonzert in Miami erfuhr ich, wie fordernd der Einsatz in Katastrophen ist. Mein Sitznachbar füllte ständig seinen Becher in der Tasche zwischen den Beinen und bot mir auch einen an. Ich wollte nicht unhöflich sein. Uii, ziemlich stark. Captain Morgan Spiced mit Eis und Seven Up. Der Angehörige der Fema, der von Jimmy Carter gegründeten Bundeskatastrophenorganisation, schilderte seinen letzten Einsatz im Erdbebengebiet Haiti. Er unterbrach die unter die Haut gehende Schilderung der miterlebten menschlichen Schicksale während der Einsätze in Krisengebieten, um eine neue Rumflasche im Hotel nebenan zu holen. Fast entschuldigend meinte er, Musik und Rum seien seine Ablenkung von schrecklichen Bildern vor dem nächsten Einsatz und zeigte mir Fotos von Tochter, Enkeln, Ex-Frau und der Band, wo er Schlagzeuger war. Trotz zwei Flaschen Rum erkannte er mich am Sonntagmorgen wieder und wir plauderten über Angenehmeres.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat



Anzeige



Party

gesucht?



nordagenda.shn.ch
DIE EVENTS DER REGION

Schaffhauser Nachrichten
shn.ch