

Schiffbruch mit Flieger

Was ist, wenn ein Flugzeug ins Schwimmen gerät? In Wien können Passagiere erstmals eine Notwasserung üben



Das Risiko, dass ein Flugzeug in eine Situation wie auf dieser Sicherheitskarte gerät, liegt bei zehn hoch minus sieben pro Abflug. Den Notfall zu üben schadet aber nicht. Zumal es gar nicht einfach ist, die Schwimmwesten zu finden und überzuziehen.

Foto British Airways

Irgendwas stimmt nicht. Diese Stille ist unheimlich, so kurz nach dem Start. Dann wird klar: Beide Triebwerke sind ausgefallen. Zwei Dutzend Passagiere sitzen in der Flugzeugkabine, hören die Flugbegleiter schreien: „Alle Köpfe runter! Notfallhaltung!“ Das Flugzeug schwankt. Dann ein heftiger Aufschlag. „Schwimmwesten an! Noch nicht aufblasen! Alle hier raus! Raus! Jetzt Weste aufblasen!“, schreit die Kabinenbesatzung.

Ersttaunlich, wie realistisch sich in einem voll beweglichen Nachbau einer Flugzeugkabine so ein Notfall simulieren lässt, hier trainieren sonst nur Besatzungen. Binnen weniger Sekunden müssen die Passagiere komplexe Abläufe bewältigen. Erst mal die Weste unter dem Sitz herauszerren, Packung öffnen, Weste herausnehmen und überstreifen. Schließlich den Schnappverschluss an den Riemen einrasten lassen und strammziehen.

Die meisten Passagiere vergessen, ihre Weste mit zwei beherzten Handgriffen aufzublasen, als sie plötzlich vor der steil bergab führenden Notrutsche stehen. Bei anderen bläst Pressluft die Kammern in Sekundenbruchteilen ohenbetäubend so prall auf, dass sich der Hals kaum noch bewegen lässt. Dann schnell die Rutsche runter. Unten zerren Helfer die herabsausenden Menschen aus dem Weg. Die Eingangsübung im ersten „Passagier-Workshop Notwasserung“ ist überstanden.

Der Kurs beginnt in einer Trainingshalle am Wiener Flughafen, er wird geleitet von Barbara Pencik. Die Österreicherin war 17 Jahre lang Flugbegleiterin und Ausbil-

derin bei Austrian Airlines, heute betreibt sie als Sicherheitstrainerin ihre eigene Firma. „Was wir gerade gemacht haben, ist ziemlich genau das, was die Passagiere eines Airbus A320 in New York am 15. Januar 2009 erlebt haben. Die waren nur sechs Minuten in der Luft bis zum Aufsetzen auf dem Hudson River“, sagt Pencik.

Flugzeuge und Wasser? Das passt eigentlich nicht zusammen. Das Risiko, dass beides zusammenkommt, liegt bei höchstens zehn

lichkeit. Und vor drei Wochen erdete der Flug einer indonesischen Boeing 737-800 vor Bali wieder im Wasser, ebenfalls ohne Tote oder Schwerverletzte.

„Der Hudson-River-Vorfall gab mir den letzten Anstoß für dieses Seminar“, sagt Barbara Pencik. Die engagierte Flugexpertin schult nicht nur das Kabinenpersonal von Fluggesellschaften, sondern auch jeden interessierten Passagier. Notfälle können Fluggäste weltweit nur in Wien oder in London trainie-

als Passagier aktiv mitgestalten und nicht passiv konsumieren. Der Passagier ist für uns als Besatzung eine wichtige Ressource, die uns Sekunden gewinnen lässt bei einer Evakuierung.“

Deswegen ist Marina Knaupp hier, und nicht zum ersten Mal. Die 29 Jahre alte Personalentwicklerin ist Vielfliegerin und gehört zu einer Gruppe Gleichgesinnter, die gemeinsame Ausflüge zu Luftfahrt-Trainings-Wochenenden in Wien unternehmen. „Beim letzten

phen interessiert. Oder die beiden OP-Schwester aus Zürich, zwei Feuerwehrleute aus Wien oder ein Vielflieger, der den Kurs auf die Formel „Justig, unterhaltsam, lehrreich“ bringt. Dazu trägt als Referent der ehemalige Flugkapitän Christian Korherr mit 12 000 Flugstunden bei. Notwasserungen sind normalerweise nicht sein Thema, sagt er. „Wir Piloten trainieren eine Wasserung nie praktisch, allenfalls bis zu zehn Zentimeter über der Wasseroberfläche, aber wir fühlen uns trotzdem gut vorbereitet. Entscheidend ist, richtig auf dem Wasser aufzukommen, dazu gehören, wie auf dem Hudson, eben auch Glück und wenig Wellengang.“

Vorbereitung ist für die Passagiere wichtig. „Auf dem Hudson und in Bali gab es keine Vorwarnung, daher hatte zunächst auch keiner Schwimmwesten an“, sagt Barbara Pencik. Im Hudson lag die Temperatur bei gerade mal vier Grad, da sind Schwimmwesten nicht nur als Auftriebshilfe wichtig, sondern auch, um die Körperwärme länger halten zu können. Insgesamt liege die Überlebensrate bei Wasserlandungen bei 88 Prozent, ermutigt die Kursleiterin ihr Publikum: „Unser Ziel ist es, euch so vorzubereiten, dass ihr schneller am Ausgang und eher draußen sein könnt und auch dann wisst, was zu tun ist.“

Absurderweise hat sich die Fliegerei bis heute nicht auf eine Einheitsschwimmweste einigen können. Es herrscht Wildwuchs mit etwa fünf unterschiedlichen Westenvarianten, genau wie bei der Funktionsweise von Flugzeugtüren. Das kann im Notfall für Verwirrung und Verzögerung sorgen. Deshalb ist ein wichtiges Ziel des Wie-

ner Trainings, die Teilnehmer zu mindestens mit einigen Varianten der Rettungswesten vertraut zu machen.

Die Probanden stehen inzwischen am Beckenrand im Hallenbad von Schwadorf, in der Nähe des Flughafens. Die normalen Badegäste genießen draußen beim Bier ihren Feierabend, drinnen geraten die Kursteilnehmer ins Schwitzen. Sie haben pitschnasse Kleidung am Leib – es wird möglichst realistisch geübt, und wer trägt im Flugzeug schon Badehose oder Bikini. Sie ziehen eine Schlafbrille über die Augen, um Dunkelheit zu simulieren, dann sollen sie blind ihre Schwimmweste anlegen und aufblasen. Danach gilt es, im Wasser tastend und rufend andere „Überlebende“ zu suchen und sich aneinanderzuklammern – wieder der selbst im Schwimmbad schwindenden Körperwärme wegen.

Anschließend blasen die Trainer mit Pressluft zwei riesige Gummiwülste auf – eine Notrutsche und eine Rettungsinsel. Die meisten Rutschen dienen als Flöße und können vom Flugzeug bei einer Wasserung abgetrennt werden. Doch hinzukommen ist fast unmöglich. Der Gänsemarsch der Teilnehmer vom Beckenrand auf das Floß endet mit grotesken Wasserstürzen – was die Stimmung steigert. Auch das Entern des Floßes aus dem Wasser ist mit den Westenwülsten um den Hals kaum zu schaffen. Schließlich kommt die knallgelbe Rettungsinsel zum Einsatz. Sie findet sich an Bord von Mittelstreckenflugzeugen, wiegt leer 90 Kilo und fasst bis zu 46 Passagiere.

Im Becken drängen sich die Notgewässerten mit ihren gummigelben Halskrausen. Vor ihnen ragt

beinahe haushoch die Bordwand in die Höhe. Ein paar Riemen hängen herunter, „die müsst ihr benutzen wie eine Strickleiter“, ruft Barbara Pencik, die sich in dem Durcheinander nur schwer Gehör verschaffen kann, „wenn ihr euch gegenseitig helft, geht es besser!“ Anders als bei Flugbesatzungen gibt es unter den Passagieren keine Kommandostruktur, Menschen stöhnen, japsen, schreien. Einer nach dem anderen wird irgendwie an Bord gehievt, massige Männerleiber platzen prustend mit dem Gesicht voran ins Innere der Rettungsinsel.

Irgendwann sind alle drin, kauern sich an die Bordwand. Neue Herausforderungen warten: „Einer muss mit der Luftpumpe den Mast aufblasen, damit wir das Dach aufziehen können, ihr müsst den Notsender und die Leuchtraketen aktivieren“, sagt die Trainerin. Die Insassen gehorchen. Unter der hochgezogenen Dachplane der Rettungsinsel breitet sich in der dampfenden Atmosphäre aus Nässe, Wärme und Atemluft im Nu Nebel aus, aber alle „Geretteten“ sind wohl auf. Hudson-Pilot Chesley Sullenberger wäre stolz auf sie. Schade nur, dass die Wiener auf eine Video-Grußbotschaft von ihm verzichten mussten – dafür wollte der inzwischen weltberühmte Pilot nämlich 50 000 Dollar.

ANDREAS SPAETH

Der nächste „Passagier-Workshop Notwasserung“ findet am 27. September 2013 am Wiener Flughafen Schwechat statt. Kosten 160 Euro pro Person, Dauer sechseinhalb Stunden, www.a-s-n.at

Andere Flugsicherheitskurse bietet British Airways Flight Training am Flughafen London-Heathrow an. Nur auf Englisch, Kosten rund 200 Euro, www.ebafit.com

Die Reise wurde unterstützt von Austrian Airlines und Aircraft Safety Network.



Augen zu und durch: Im Wiener Hallenbad übt man den Ernstfall der Nacht. Den meisten Teilnehmern reicht es, die Rettungsinsel sehend zu erklimmen. Fotos Spaeth

hoch minus sieben, also 0,0000001, pro Abflug. Sehr unwahrscheinlich also, dass ein Verkehrsflugzeug jemals auf dem Wasser landen muss statt auf einer Piste. Fliegen war 2012, nach Angaben der Zivilluftfahrtorganisation ICAO, so sicher wie noch nie und ist es auch in diesem Jahr. Erst durch die spektakuläre Wasserlandung des Flugkapitäns Chesley Sullenberger kam das Thema Notwasserung vor vier Jahren ins Bewusstsein der breiten Öffent-

ren, Notwasserungsübungen gibt es ausschließlich in Österreich. Die meisten Airlines, wie etwa Lufthansa, wollen ihre Passagiere gar nicht mit Unfallszenarien konfrontieren und lehnen Trainingseinheiten für Laien ab.

Das sieht Barbara Pencik anders: „Mit einem Ticket kauft man nicht hundertprozentige Sicherheit, das Passagierverhalten hat im Notfall großen Einfluss auf den Ablauf, ins Bewusstsein der breiten Öffent-

Mal haben wir intensiv Notrutschen und Türöffnen geübt, heute geht es um Notwasserung und morgen um Feuer in der Kabine“, sagt die Münchnerin und strahlt. „Das macht Spaß, so was selbst auszuprobieren, und nützlich ist es auch noch.“

Die 25 Teilnehmer des vermutlich ersten Passagier-Notwasserungskurses der Luftfahrtgeschichte sind bunt gemischt: Da ist ein Sanitäter, der sich privat für Katastro-

Bis zu 100 € p. P. sichern*
Gültig bis 31.05.



Lieber mehrere Gänge am Platz als mehrere Gänge zum Buffet.

Nur mit Mein Schiff genießen Sie **PREMIUM ALLES INKLUSIVE** – neben Speisen und einem umfangreichen Getränkeangebot sind auch die Trinkgelder und ein vielfältiges Unterhaltungsprogramm den ganzen Tag inklusive. Denn ein Ziel hat Mein Schiff immer: dass Sie sich wohlfühlen. **Größer. Freier. Lieber.** Weitere Informationen erhalten Sie in Ihrem Reisebüro oder unter www.tuicruises.com

Mein Schiff 1
Kanaren
November 2013 bis März 2014
7 Nächte ab **748 €****

* limitiertes Frühbucher-Kontingent gültig bis max. zum 31.05.2013
** Wohlfühlpreis p. P. bei 2er-Belegung einer Innenkabine ab/bis Hafen und inklusive Frühbucher-Ermäßigung (limitiertes Kontingent) bei Buchung bis max. zum 31.05.2013.
TUI Cruises GmbH • Anckelmannplatz 1 • 20537 Hamburg

TUI Cruises