

**Erschienen in FRANKFURTER ALLGEMEINE SONNTAGSZEITUNG
vom 5. Mai 2013**

Schiffbruch mit Flieger

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

Von Andreas Spaeth

Irgendwas stimmt hier nicht. Diese Stille ist unheimlich, so kurz nach dem Start. Dann wird klar: Die Triebwerke sind ausgefallen, offenbar gleich beide. Zwei Dutzend Passagiere sitzen in der Flugzeugkabine, hören die Schreie der Flugbegleiter: „Alle Köpfe runter!! Notfallhaltung!“. Das Flugzeug schwankt. Es folgt ein heftiger Aufschlag, wieder kurze Stille. „Schwimmwesten an!! Noch nicht aufblasen!! Alle hier raus!! Raus!! Jetzt Weste aufblasen!!“, schreit die Kabinenbesatzung. Wie in Trance versuchen die Passagiere, den Anweisungen zu folgen. Erstaunlich, wie realistisch sich in einem voll beweglichen Nachbau einer Flugzeugkabine so ein Notfall simulieren lässt, hier trainieren sonst nur Besatzungen.

Binnen weniger Sekunden sind komplexe Abläufe zu bewältigen. Erstmal die Weste unter dem Sitz herauszerren, Packung öffnen, Weste herausnehmen und überstreifen, schließlich den Schnappverschluss an den Riemen einrasten lassen und stramm ziehen. Die meisten Passagiere vergessen, ihre Weste mit zwei beherrzten Handgriffen aufzublasen, als sie plötzlich vor der steil bergab führenden Notrutsche stehen. Bei anderen bläst Pressluft die Kammern in Sekundenbruchteilen ohrenbetäubend 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.

„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“, erklärt Kursleiterin

Barbara Pencik den Teilnehmern in der Trainingshalle am Wiener Flughafen. Flugzeuge und Wasser? Das passt schon auf den ersten Blick nicht zusammen. Das Risiko, das beides doch zusammenkommt, liegt bei höchstens zehn hoch minus sieben - oder 0,0000001 pro Abflug. Unfassbar unwahrscheinlich also, dass ein Verkehrsflugzeug jemals auf dem Wasser landen muss statt auf einer Piste. Fliegen war 2012 nach Angaben der Weltluftfahrtorganisation ICAO so sicher wie noch nie, und ist es bisher auch in diesem Jahr. Erst durch die spektakuläre Wasserlandung des danach gefeierten Flugkapitäns Chesley Sullenberger kam das Thema Notwasserung vor vier Jahren ins Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit. Erst vor drei Wochen aber endete der Flug einer indonesischen Boeing 737-800 vor Bali wieder im Wasser, ebenfalls ohne Tote oder schwer Verletzte.

„Der Hudson-River-Vorfall gab mir den letzten Anstoß für dieses Seminar“, sagt Barbara Pencik. Die 39jährige Österreicherin war 17 Jahre lang Flugbegleiterin und Ausbilderin bei Austrian Airlines und betreibt heute als Sicherheitstrainerin ihre eigene Firma. Die engagierte Flugexpertin schult nicht nur das Kabinenpersonal von Fluggesellschaften in Sachen Sicherheit, sondern auch jeden interessierten Passagier. Das können Fluggäste weltweit nur in Wien oder in London trainieren, Notwasserungsübungen gibt es ausschließlich in Österreich. Die meisten Airlines wie etwa Lufthansa wollen ihre Passagiere gar nicht mit Unfall-Szenarien konfrontieren und lehnen Trainingseinheiten für Laien ab. Das sieht Barbara Pencik ganz anders: „Mit einem Ticket kauft man nicht hundertprozentige Sicherheit, das Passagierverhalten hat im Notfall großen Einfluß auf den Ablauf, man kann und sollte die Sicherheit 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.“

Genau darum ist Marina Knaupp hier, und das nicht zum ersten Mal. Die 29jährige Personalentwicklerin ist Vielfliegerin und gehört zu einer Gruppe Gleichgesinnter, die gemeinsame Ausflüge zu Luftfahrt-Trainings-Wochenenden in Wien unternehmen. „Beim letzten Mal haben wir intensiv Notrutschen und Türöffnung geübt, heute geht es um Notwasserungen und morgen um Feuer in der Kabine“, sagt die Münchnerin und strahlt. „Das macht sehr viel Spaß, sowas selbst auszuprobieren, und nützlich ist es auch noch.“ Die 25 Teilnehmer des vermutlich ersten Passagier-

Notwasserungskurses der Luftfahrtgeschichte sind bunt gemischt: Da ist Clemens, der Sanitäter, der sich privat für Katastrophen interessiert, Elke und Simone, die beiden OP-Schwestern aus Zürich, zwei Feuerwehrleute aus Wien oder Vielflieger Kenneth, der den Kurs auf die Formel „lustig, unterhaltsam, lehrreich“ bringt. Dazu trägt als Referent der ehemalige Flugkapitän Christian Korherr mit 12.000 Flugstunden bei. Notwasserungen sind normalerweise nicht sein Thema. „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 gehört wie auf dem Hudson eben auch Glück und wenig Wellengang“, so Korherr.

Vorbereitung ist auch für die Passagiere wichtig. „Auf dem Hudson und in Bali gab es keine Vorwarnung, daher hatte zunächst auch keiner Schwimmwesten an“, erklärt 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 Einheits-Schwimmweste einigen können, es herrscht Wildwuchs mit etwa fünf unterschiedlichen Westen-Varianten, genau wie bei der Funktionsweise von Flugzeuggtüren. Das kann im Notfall für Verwirrung und Verzögerung sorgen. Deshalb ist ein wichtiges Ziel des Wiener Trainings, die Teilnehmer zumindest mit den Basisvarianten 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 lange Kleidung am Leib – natürlich wird möglichst realistisch geübt, und wer trägt schon im Flugzeug Badehose oder Bikini. Jetzt ziehen sie auch noch eine Schlafbrille über die Augen, um Dunkelheit zu simulieren, sollen dann blind ihre Schwimmweste anlegen und aufblasen. Danach gilt es, im Wasser tastend und rufend andere „Überlebende“ zu suchen und sich aneinanderzuklammern – wieder der sogar im Schwimmbecken schnell 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 hineinzukommen ist fast unmöglich. Der Gänsemarsch der Teilnehmer vom Beckenrand auf das Floß endet mit grotesken Wasserstürzen – was die Stimmung nochmal steigert. Auch das Entern des Floßes aus dem Wasser ist mit den engen Westen-Wülsten 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 platschen 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“, ordnet die Trainerin an, die Insassen gehorchen. Unter der hochgezogenen Dachplane der Rettungsinsel breitet sich in der dampfigen Atmosphäre aus Nässe, Wärme und Atemluft im Nu Nebel aus, aber alle „Geretteten“ sind wohlauf. Hudson-Pilot Chesley Sullenberger wäre vielleicht stolz auf sie gewesen. Schade nur, dass die Wiener auf die von ihm erbetene Video-Grußbotschaft für die Schulung verzichten mußten – dafür wollte der nun weltberühmte Pilot doch tatsächlich 50.000 Dollar haben.

Informationen:

Der Passagier-Workshop Notwasserung wird von der Firma Aircraft Safety Network am Wiener Flughafen Schwechat veranstaltet, der nächste Termin ist am 27.

September 2013, Kosten 160 Euro pro Person, Dauer sechseinhalb Stunden,

www.a-s-n.at

Allgemeine Flugsicherheitskurse mit praktischem Training für Passagiere (nur auf Englisch) bietet auch British Airways Flight Training am Flughafen London-Heathrow, Kosten rund 200 Euro, www.ebaft.com

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