

Der Himmel über London strahlt blau am frühen Nachmittag, doch in der Flugzeugkabine sehe ich schwarz. Das Triebwerk lärmt bedrohlich, die Maschine ruckelt heftig, scheint zu trudeln, dann setzt sie knallhart und abrupt auf. Sofort quillt dichter Rauch aus den Gepäckfächern, der Pilot schreit über Lautsprecher »Evakuieren! Evakuieren!«, die Flugbegleiter reißen die Türen auf und brüllen: »Hierher! Raus!«. Wir Fluggäste zerran an den Sicherheitsgurten. Mein Sitznachbar hat plötzlich Mühe, den einfachen Schnappmechanismus zu öffnen, drückt verzweifelt auf einen Knopf, der gar nicht da ist. Verwechselt er den Gurt mit dem seines Autos? Einmal aufgestanden, schwindet die Sicht völlig. Der Rauch vernebelt die Kabine. Nur tief gebeugt erkenne ich die farbigen Leuchtmarkierungen am Boden, die den Weg Richtung Ausgang weisen. Ich stoße mit anderen Passagieren zusammen, es wird gedrängt, geschoben. Nach wenigen Metern und endlos gedehnten Sekunden die Erlösung: Ich bin draußen, hab's geschafft!

Rette sich, wer kann

Sind wir auf Notfälle im Flugzeug ausreichend vorbereitet? Ein Sicherheitstraining in London simuliert Bruchlandungen und zeigt Passagieren, wie sie heil aus der Maschine kommen

VON ANDREAS SPAETH

Auch alle anderen Passagiere sind glücklich der Kabine entkommen. Das ist leicht zu überblicken, denn wir sind nur zu zwölf: ein Dutzend Vielflieger aus ganz Europa, die den »Flight Safety Awareness Course« der British Airways in London-Heathrow absolvieren – von ihren Firmen entsandt oder auf eigene Rechnung. Noch leicht angespannt nach der Bruchlandungs-Simulation stehen wir neben dem Teil-Nachbau einer Boeing-737-Kabine im BA-Schulungszentrum. Der sogenannte Kabinentrainer, das verkürzte Segment eines Flugzeugrumpfs, verfügt gerade mal über acht Sitzreihen. Mit hydraulischen Metallarmen lässt sich die große Tonne schütteln und neigen, hinzu kommen Triebwerksgeräusche vom Band. So wird, wahrhaftig mitreißend, der Eindruck einer Notlandung erzeugt.

Nun wieder auf festem Grund, müssen wir uns eingestehen: Souverän haben wir die Übung nicht gemeistert. Dabei sitzen die meisten von uns mindestens einmal pro Woche im Flugzeug. Jeder hat die Sicherheitshinweise der Besatzungen tausend Mal gehört – und sie meist wie eine lästige Routine ausgeblendet. So hält es die große Mehrheit der jährlich über zwei Milliarden Fluggäste weltweit. Laut Umfragen interessieren sich nicht einmal 20 Prozent aller Passagiere für die Sicherheitshinweise. Diese Achtlosigkeit möchte uns Andy Clubb, ein drahtiger Typ um die 50, ein für alle Mal austreiben – mithilfe seines »Safety Awareness«-Teams, zu dem neben dem langjährigen Flugbegleiter noch zwei erfahrene Kolleginnen und ein Pilot gehören. Clubb kämpft gegen einen weitverbreiteten Fatalismus: Wenn ein Flugzeug abstürzt, kann man doch eh nichts mehr machen! Clubb hält dagegen: Die Mehrzahl aller Unfälle kann man überleben! Fehler während der Evakuierung führten allerdings immer wieder zu Todesfällen. »Wir wollen niemandem Angst vor dem Fliegen machen. Wir möchten euch beibringen, im Ernstfall die Situation zu meistern.«

British Airways ist unter den großen Fluggesellschaften die einzige mit einem derartigen Kurs-Angebot. Die meisten Airlines scheuen davor zurück, ihre Passagiere über das vorgeschriebene Maß hinaus mit dem Thema Sicherheit zu konfrontieren. »Der Gast erfährt alles Notwendige, wenn er die Sicherheitshinweise aufmerksam verfolgt«, hat Lufthansa-Sprecher Michael Lamberty erst kürzlich gesagt. »Zusatzschulungen sind weitgehend unnötig.« Möglicherweise befürchten die Fluggesellschaften aber auch, dass Übungen dieser Art irrationale Ängste schüren. Schließlich ist Fliegen statistisch betrachtet eine extrem sichere Beförderungsart. Einigen Groß-

kunden der British Airways hat die Grundvorsorge aber nicht gereicht. Sie drängten die Airline deshalb schon vor Jahren, viel reisenden Mitarbeitern Extra-Schulungen anzubieten. 2007 fand der erste entsprechende Kurs im Trainingszentrum Heathrow statt. Inzwischen gibt es jährlich rund 50 Passagier-Trainings.

Nach der simulierten Bruchlandung geht es zur Manöverkritik zurück in die Kabinenattrappe. Jetzt übernimmt Sue Thorne, eine der beiden Flugbegleiterinnen. »Seid schon beim Einsteigen wachsam«, sagt sie, »zählt die Reihen bis zum nächsten Ausgang vor und hinter eurem Sitz. Bei Rauch in der Kabine müsst ihr euch notfalls tastend vorwärts bewegen.« Dann gibt sie uns einen Rat, der abern erscheinen mag, wenn man die Übung nicht mitgemacht hat: »Wir empfehlen, vor jedem Abflug den Gurt vier-, fünfmal zu öffnen und zu schließen, um sich die Bewegung wirklich einzuprägen.« In Paniksituationen würden selbst einfache Handgriffe zu echten Herausforderungen. Da verwechselt man gerne mal den Gurt im Flieger mit einem Autogurt – und sitzt fest.

Dann ist Clubb wieder dran, wir üben die Brace Position, die probate Körperhaltung bei Bruchlandung. Vorhin, als es drunter und drüber ging, hatte keiner von uns richtig dagesehen: Der Kopf muss runter, auf die Knie oder dorthin, wo er sonst aufschlagen würde, etwa auf die Rückseite der Vorderlehne. So verhindert man den »Klappmessereffekt« beim Aufprall. Dabei fliegt der Kopf nach vorn, die Beine schnellen hoch, was zu Kopfverletzungen, Beinbruch und Quetschungen innerer Organe führen kann. Als kleinen Schocker zwischen-durch zeigt das Team ein Video mit Testdummies, die es – ohne Schutzhaltung – schon beim leichten Aufprall zerlegt. »In der Brace Position gehört eure wichtigste Hand auf den Hinter-

kopf«, sagt Clubb. »Die andere kommt oben drauf. Falls die Finger brechen, könnt ihr mit der Haupthand noch die Gurtschnalle öffnen.« Wir denken nicht gern an gebrochene Glieder. Aber wir staunen doch über die Menge an Informationen, die neu für uns sind und überlebenswichtig zu sein scheinen.

Es folgt ein besonders schwerer Brocken Fluchtwissen: das Öffnen der Türen. Bisher haben sich die Flugzeugbauer auf keine einheitliche Mechanik geeinigt. Mitunter gibt es drei verschiedene Bautypen in einem einzigen Flieger. Eine besondere Rolle spielt für Fluggäste der Ausstieg über den Tragflächen. Die Tür müssen sie im Notfall nämlich selbst öffnen. Viele Billig-Airlines verkaufen die entsprechenden Plätze gegen Aufpreis – der größeren Beinfreiheit wegen. Dabei ist vorgeschrieben, dass am Notausstieg nur Personen sitzen dürfen, die körperlich auch in der Lage sind, die Türen tatsächlich zu öffnen. Dass diese Vorschrift zurecht besteht, merke ich beim Selbstversuch. Die Mechanik ist unproblematisch, aber nicht die Tür selbst: Das sperrige Teil, das ich ächzend auf meinen Schoß wuchte, wiegt mehr als 20 Kilo. Im Ernstfall müsste ich die Tür jetzt durch die Öffnung aus dem Flugzeug werfen – eine Aufgabe, der nicht alle in unserer Gruppe gewachsen wären. Noch halb überwältigt, überlege ich, wie ich es selbst in Zukunft halten werde. Denn bisher habe auch ich gern die Beinfreiheit am Notausgang genossen.

Schneller verläuft die Evakuierung über die Hauptausstiege vorne und hinten, wo Flugbegleiter die Türen bedienen. »Während sich ein einziger Passagier durch den Notausstieg zwängt«, sagt Clubb, »schaffen es acht durch eine der Haupttüren.«

Zu Evakuierungen kommt es im Fluggastverkehr jedes Jahr rund ein Dutzend mal. Weit seltener, etwa einmal jährlich, tritt ein schlagartiger Druckabfall in der Kabine auf, Notwasserungen



sind noch weniger wahrscheinlich. Aber Clubb und seine Leute verhandeln auch die Ausnahmefälle unter den Ausnahmefällen. Andrew Campbell, der Pilot des Trainingsteams, hat selbst bisher keinen blitzartigen Druckabfall erlebt. Was passiert, wenn ein Kabinenfenster platzt, kann er trotzdem beschreiben: »Furchterregend ist das«, sagt er, »es knallt, binnen Sekunden füllen sich die Kabine und manchmal sogar das Cockpit mit Nebel«. Sofort müssen die Piloten das Flugzeug im Sturzflug auf eine Höhe von rund 3000 Metern herunterbringen, dann den nächstgelegenen Flughafen ansteuern. Auf 3000 Metern können Passagiere wieder normal atmen, bis dahin sind sie auf die Sauerstoffmaske angewiesen. »Der Mensch bleibt ohne Sauerstoff 35 bis 40 Sekunden bei Bewusstsein«, sagt Campbell, »nur die ersten 15 Sekunden davon handelt er noch vernünftig.« Jetzt leuchtet uns ein, warum es immer heißt: Erst die eigene Maske aufsetzen, dann Anderen helfen!

Doch langsam schwirrt uns der Kopf vor lauter Überlebens-Regeln. Werden wir sie alle behalten? Werden wir uns je im Detail an sie erinnern müssen? Lassen sie uns künftig noch entspannter fliegen – oder gerade nicht? Das gedrängte Kursprogramm bietet wenig Zeit zum Nachdenken. Schon packt Sue Thorne die Schwimmweste aus und nimmt sich das nächste Szenario vor: die Notwasserung. Thorne erinnert an den letzten spektakulären Fall. Anfang 2009 gelang es Kapitän Chesley Sullenberger in New York, seinen Airbus nach doppeltem Triebwerksausfall bravurös im Hudson River aufzusetzen. Bezeichnenderweise trugen beim »Wunder vom Hudson« nur 7 der 150 Passagiere ihre Weste. Während der Sicherheits-Demonstration an Bord des geplanten Überlandfluges waren die Schwimmhilfen erst gar nicht erwähnt worden. Glücklicherweise lag der Flieger selbst gut im Wasser und das Ufer war nah. So kamen alle Passagiere heil an Land. »Trotzdem hat der Vorfall gezeigt«, sagt Sue Thorne, »dass Notwasserungen vorkommen und Schwimmwesten deshalb wichtig sind.«

Die Testperson aus unserer Gruppe, eine junge Rumänin, schlägt sich achtbar am Objekt. Ein wenig kämpft sie mit den losen Bändern, doch gleich darauf bläst sich die gelbe Weste mit ordentlichem Zischen auf. »Macht das niemals im Flugzeug, sonst kommt ihr nicht mehr aneinander vorbei«, sagt Clubb – und weiß zugleich, dass wohl niemand von uns je eine Notwasserung erleben muss.

Zum Schluss wird noch einmal mit vollem Körperersatz geprobt. Wir erklimmen ein sechs Meter hohes Gestell, von dem aus eine 20 Meter lange Kunststoff-Notrutsche in die Tiefe führt. Von oben sieht das gefährlich steil aus. Dabei ist diese Rutsche, ausgelegt für den Airbus A320, eine der kleinsten. Die riesigen Gummiwülste, die bei einer Evakuierung aus dem Oberdeck des A380 zum Einsatz kommen, sind doppelt so breit, lang und hoch. »Ihr lauft einfach raus auf die Rutsche und gleitet hinunter«, ruft die Trainerin, »unbedingt die Arme vor dem Körper kreuzen und auf die Schultern legen, damit es keine Abschürfungen gibt. Los geht's!«. Wir schlucken, zögern, dann springen wir doch. Die Dame vor mir gerät ins Schlingern, will sich plötzlich mit den Händen an den Seitenwülsten festhalten und kommt trotzdem heil unten an. Ich treffe es besser, gleite sanft hinab und lande am Ende sogar schwungvoll auf meinen Füßen. Darf ich gleich nochmal? Ich darf. Für einen kurzen Moment bekommt der Ernstfall etwas Spielerisches.

Am nächsten Tag fliege ich aus London zurück. Ich bin ein guter Schüler. Statt mich wie üblich sofort in die Zeitung zu vertiefen, zähle ich Sitzreihen und studiere die Sicherheitskarte. Womöglich bin ich der einzige, der die Flugbegleiterin anschaut, als sie Schwimmweste und Sauerstoffmaske hochhält. Ich glaube sie lächelt mir sogar anerkennend zu. Ja, ich bin bestens unterrichtet. Hoffentlich muss ich es nie unter Beweis stellen.

Der »Flight Safety Awareness Course« kostet pro Person knapp 200 Euro. Termine und Anmeldung unter www.ebaft.com

In Wien bietet die Firma Aircraft Safety Network einen vierstündigen Kurs im Trainingszentrum von Austrian Airlines für 73 Euro an. www.a-s-n.at