



Die unbekannte Gefahr

Bergung eines abgestürzten Kleinflugzeugs

Unfälle mit Kleinflugzeugen sind zwar selten, doch täglich könnten Feuerwehreinsatzkräfte damit konfrontiert werden. Um für diesen Ernstfall gewappnet zu sein, hat die Feuerwehr Neustadt an der Waldnaab in der Oberpfalz eine Übung mit einem Experten organisiert. Denn solche Einsätze sind für die Retter unter Umständen lebensgefährlich.

Von Anja Bischof*

Ein äußerst realistisches Szenario wurde zu Übungszwecken aufgebaut. *Die Autorin ist Journalistin und arbeitet u. a. für die brandwacht Aufn.: Autorin; Sigi Kerscher

Die Wiese sieht aus wie ein Trümmerfeld. Das Kleinflugzeug ist gegen eine Grundstücksmauer gekracht. Der hintere Teil des Flugzeugs wurde weggerissen. Ein Rad, ein Propeller und viele Kleinteile liegen verstreut im näheren Umkreis. Zwei bewusste Frauen befinden sich im Cockpit. Eine blaue Flüssigkeit tropft aus einer Tragfläche. Auf dieses Szenario stoßen die ersten Feuerwehreinsatzkräfte am »Unfallort«. An diesem Tag wird der Ernstfall in Neustadt an der Waldnaab nur geübt. Trotzdem wirkt alles, vom zerstörten Kleinflugzeug bis zu den aufgemalten Verletzungen der beiden Frauen im Cockpit, ausgesprochen realistisch.

Übungsszenario mit echtem Flugzeug

»Es stellt sich nicht die Frage, ob es passiert, sondern wann«, sagt Hans Rachl, der im grauen Pilotenanzug die Handgriffe der herbei geeilten Einsatzkräfte genau beobachtet. Er

ist Sachverständiger und Beauftragter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU). Die Stadt Neustadt an der Waldnaab hat mit einer Förderung des Kreisfeuerwehrverbands Neustadt den Experten aus Chieming für ein Tagesseminar in die Oberpfalz geholt. An Rachls Auto ist ein Anhänger angebracht, in dem er ein zerlegtes Ultraleichtflugzeug transportiert. Dieses ehemals funktionstüchtige Flugzeug wird die Teilnehmer der Übung noch ganz schön ins Schwitzen bringen. Doch zunächst steht Theorie auf dem Programm. Die rund 150 Aktiven der Feuerwehren Neustadt, Störnstein, Altenstadt, Lanz und Floss lernen von Rachl in der Neustädter Stadthalle, was sie bei einem Flugunfall oder einer Notlandung mit einem Kleinflugzeug zu beachten haben. Es sind die Feinheiten, die bei einem Autounfall nicht vorkommen: die Betriebs- und Werkstoffe von Ultraleichtflugzeugen, das Rettungssystem (ein Raketensystem) und die Gefahrenbereiche.

Rettung aus dem Cockpit

Die Übung beginnt. Die Feuerwehren werden von der Einsatzleitung auf zwei Abschnitte aufgeteilt. Eine Löschgruppe ist für die Absperrung des Unfallorts zuständig. Schon bald zeigt ein weiß-rotes Flatterband an, wo der Gefahrenbereich beginnt – im 90-Grad-Winkel mindestens 100 Meter hinter oder neben dem Flugzeug – je nachdem, in welche Richtung die Rettungsrakete starten würde. Hans Rachl nickt anerkennend. Dann stabilisieren die Einsatzkräfte das kippelnde Flugzeug auf einer Seite mit Keilen unter der Tragfläche. Die blaue Flüssigkeit tropft nun in eine Auffangschale. Dann geht es um die Rettung der »verletzten« Frauen, die im Cockpit sitzen und so tun, als seien sie ohnmächtig. Mit Theaterschminke hatte ihnen ein Kollege vom BRK blutende Wunden und blaue Flecken ins Gesicht und auf die Arme gepinselt. Beide werden mithilfe von Spineboards vorsichtig herausgeholt und zu den Rettungssanitätern gebracht.



Für den Ernstfall gewappnet

Der Kommandant der Feuerwehr Neustadt, Dominik Lang, hat das Tagesseminar gemeinsam mit seinem Team organisiert. Nicht zuletzt, weil ganz in der Nähe von Neustadt zwei Flugplätze liegen. Seit 2018 gibt es diese Schulung an der Staatlichen Feuerweherschule Regensburg zum Thema »Flugunfälle mit Kleinflugzeugen«. Einzelne Feuerwehren bieten wiederum eine eigene Schulung dazu an, um die Erkenntnisse und Erfahrungen daraus an ihre Kameradinnen und Kameraden weiterzugeben. Meist ist es Hans Rachl, der diese Übungen durchführt. »Absolute Empfehlung«, wird Kommandant Dominik Lang am Abend mit Blick auf die vielen neuen Informationen für die oberpfälzischen Feuerwehrleute sagen.

Wenn die Rettungsrakete nicht auslöst

Da Ultraleichtflugzeuge mit einem Rettungssystem ausgestattet sind, das zu schwerwiegenden Problemen bei der Bergung führen kann, wenn es nicht beim Absturz ausgelöst wurde, steht dieses System im Mittelpunkt der Schulung. Es besteht aus einem Rettungsschirm mit etwa 100 Quadratmetern Fläche, der mit einer Rakete aus dem Flugzeug geschossen wird, wenn der Pilot den roten Notfall-Griff zieht. Der Rettungsschirm ist fest mit dem Flugzeug verbunden und soll dafür sorgen, dass der Absturz stark abgebremst wird und das Flugzeug sanft zu Boden schwebt. Wurde das System aber nicht ausgelöst, stellt es bei der Bergung der Insassen und des Flugzeugs eine sehr große, oft unbekannt Gefahr dar, da es von Ersthelfern, Polizisten oder Feuerwehrleuten unwissentlich ausgelöst werden kann.

Wo befindet sich der Rettungsschirm?

Unterdessen haben die Einsatzkräfte auf der Wiese nahe der Waldnaab die beiden verletzten Frauen geborgen. Nun schauen sie sich das Flugzeug genauer an. Der Benzinhahn ist schnell gefunden und wird auf »off« gedreht. Und was ist mit der Rettungsrakete? »Es ist keine Rakete im Flugzeug«, meldet einer der Feuerwehrleute. Hans Rachl blickt ihn zweifelnd an. »Liegt auf der Wiese ein Rettungsschirm?«, fragt er. »Nein«, lautet die Antwort. »Dann muss er noch im Flugzeug sein«, sagt er ganz ohne Ironie. Denn es liegt auf der Hand: Da der Rettungsschirm fest mit dem Flugzeug verbunden ist, muss er nach dem Absturz in der Nähe des Flugzeugs gefunden werden. Auf der Wiese rund um das abgestürzte Flugzeug liegen zwar viele Trümmerteile, aber kein Rettungsschirm. Das Rettungssystem im Flieger zu erkennen, ist offenbar schwieriger, als gedacht.

Detektivische Arbeit

Das sogenannte Gesamttrettungssystem, bestehend aus Rettungsschirm und Rakete mit pyrotechnischem Treibstoff, befindet sich in jedem Ultraleichtflugzeug. Zu erkennen, ob es ausgelöst hat, ist offenbar schwieriger, als gedacht. Wäre es in Neustadt ein echter Unfall gewesen, hätten sich die Retter in großer Gefahr befunden, denn die Rakete war noch scharf und hätte sich jederzeit aus dem Flugzeug schießen können – entweder nach oben oder, wie bei anderen Flugzeugtypen, zur Seite. Diese Richtung zu wissen, ist wichtig für die Absperrung. Hinweise gibt es auf der Außenseite des Flugzeugs, doch seien sie oft zu klein und schlecht zu erkennen, bedauert Hans Rachl. Im Fall dieser Übung kennzeichnet das rot geschriebene Wort



Danger den Ausschussort. Ein Pfeil dahinter markiert die Ausschussrichtung: nach hinten-oben. Zunächst geht es aber darum, ein Ultraleichtflugzeug überhaupt als solches zu erkennen. Hier gilt: Jedes Ultraleichtflugzeug ist außen mit Buchstaben gekennzeichnet. In Deutschland steht vorne immer ein D, dann folgt ein Strich und der Buchstabe M. Dieses »Mike« bedeutet Ultraleicht. Darauf folgen drei Buchstaben, die der Eigentümer selbst wählen kann. Wenn es sich also um ein Ultraleichtflugzeug handelt, muss ein Rettungssystem an Bord sein.

Ein Stück Draht kann Leben retten

Der Pilot oder die Pilotin des Flugzeugs kann das Rettungssystem durch das Ziehen an einem markanten roten Griff auslösen. Dieser Griff sieht aus wie ein T. Er kann irgendwo im Cockpit angebracht sein. Dort müsste er sich auch noch befinden, wenn das System nicht ausgelöst hat und das Flugzeug abgestürzt ist. Er sollte schnellstmöglich gefunden und gesichert werden. Bei dem Fluggerät aus der Übung versteckt sich der rote Griff an der Konsole zwischen Pilot und Co-Pilot, wo ihn beide gut erreichen können.

Bild o. l. und u. r.: Hans Rachl (im grauen Overall) bietet diese spezielle Schulung an. Bild o. r.: Durch das Heckfenster sind die beiden »verletzten« Insassinnen zu sehen.



Die Übung mit »Knalleffekt« ist besonders für die Jugend spannend.

So ist es richtig: Der rote Griff wird mit Kabelbinder fixiert.

Für alle Einsatzkräfte nach einem Flugunfall hat Hans Rachl einen einfachen, aber vielleicht lebensrettenden Tipp: »Wurden der Griff und der Bowdenzug, also das Drahtseil zwischen Griff und Rakete, nicht beschädigt, kann der Griff mit einem Draht oder Kabelbinder gesichert werden.« Oft befindet sich ein gelochtes Metallstück darüber,



das sich dazu eignet (s. Foto). Ist der Bowdenzug beschädigt, sollte er mit einem Seilschneider vorsichtig durchtrennt werden. Dann müsste die Gefahr gebannt sein und die Bergung kann beginnen.

Der Mensch ist das Problem

Etwa 40 bis 50 Unfälle mit Flugzeugen der Ultraleichtklasse passieren

jährlich in Deutschland, berichtet der Seminarleiter, und jeder von ihnen sei anders. »Die heutige Übung ist schon ein schwerer Unfall«, meint Hans Rachl. Auf die Frage, was der Hauptgrund für einen Absturz sei, antwortet er ohne Umschweife: »Der Mensch. Bei mehr als 95 Prozent der Unfälle ist er die Ursache. Er macht Fehler, zum Beispiel bei der Wartung oder Reparatur.« Was das Wissen der Einsatzkräfte über den Umgang mit Leichtflugzeugunfällen betrifft, wird der Experte noch ernster. »Ich habe eine kleine Umfrage gemacht. Nur drei Prozent wussten vorher etwas darüber. Doch man muss vorbereitet sein, deshalb haben wir heute eine gute Sache gemacht.« Hans Rachl freut sich, wenn er Aufklärungsarbeit, wie bei diesem Seminar in Neustadt leisten kann. Etwa viermal pro Jahr trainiert er mit Führungskräften der Feuerwehr. Wenn er mit den Feuerwehren arbeitet, hofft der Experte, dass auch die Jugendfeuerwehren mitmachen. »Da ist Action dabei«, sagt Rachl, »das interessiert die jungen Leute.«

Der große Schreck am Schluss

Noch mehr Action erwartet die Feuerwehrleute nach der Übung. Nachdem Rachl die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausgiebig gelobt hat, kündigt er an: »Wir zünden jetzt eine Rettungsrakete, damit ihr das auch mal gesehen habt.« Der Profi baut mit großem Abstand zu den Zu-

schauern eine an Feuerwerkskörper erinnernde Rakete auf. »Drei, zwei, eins«, zählen alle gemeinsam runter, um dann erschreckt zusammenzucken. Mit ohrenbetäubendem Knall und so schnell, dass die meisten Fotos später nichts zeigen werden, schießt eine Rakete, so groß wie zwei Rollen Haushaltspapier, mit einem Feuerschweif rund 20 Meter in die Höhe und stürzt dann in die Waldnaab. Hans Rachl grinst, während die Seminarteilnehmer noch erstaunt dastehen. Der Schockeffekt hat funktioniert. Spätestens jetzt versteht jeder, warum diese Übung so wichtig war. Die Wucht einer Rettungsrakete möchte wirklich niemand am eigenen Körper spüren. □

Schulungen mit Hans Rachl:
Sachverständigenbüro für Luftfahrt
Josef-Heigenmooser-Straße 15a,
83339 Chieming
Telefon: 08664 929370

INFO

Die Staatliche Feuerweherschule Regensburg bietet seit 2018 entsprechende Tagesseminare an (Siehe Brandwacht Ausgabe 06/2018); bereits 520 Einsatzkräfte konnten so praxisnah geschult werden.

Für 2024 sind folgende Termine geplant:

- 19.04.2024
- 19.07.2024
- 20.09.2024
- 25.10.2025