

Your Captain speaking...

Einmal im Jahr müssen Flight Attendants und Piloten beweisen, dass sie die Notverfahren auch beherrschen. Geübt und geprüft wird dies bei «Swiss Aviation Training» in Kloten.

Das Klassenzimmer ist voll besetzt, und wie immer sind die Vertreter der beiden Berufsgruppen streng säuberlich getrennt. In den vorderen Reihen warten die Flight Attendants mit hohem Adrenalinspiegel auf den Beginn der obligatorischen Prüfung, und auf den hinteren Plätzen reiben sich die Piloten den restlichen Schaf aus den Augen. Doch zum Erwachen bleibt nur wenig Zeit.

Feuer!

Mit einem Feuerwehrhelm auf dem Kopf und in ein viel zu enges Kombi gezwängt, betrete ich zusammen mit meinem Partner den Übungsraum. Plötzlich züngeln Flammen aus der Toilette und wir bekämpfen den Brandherd unverzüglich. Kaum ist der Rauch verschwunden, lodert es auf einem Flugzeugsitz. Ich erstickte das Feuer mit einer Uniformjacke und gleichzeitig löscht mein Kollege einen Ofenbrand. Nach zehn Minuten ist der Spuck vorbei, und wir stellen drei leere Feuerlöscher in den Rechen.

Herzinfarkt

In einer neuen Räumlichkeit hat ein Mediziner zahlreiche Apparaturen aufgebaut. Vor uns liegen medizinische Hilfsgeräte, die einem Passagier im Ernstfall das Leben retten können. Interessiert folgen wir den Ausführungen und werden von der einfachen Bedienung des Defibrillators überzeugt. Im Eiltempo wird darauf eingegangen, welche Medikamente sich an Bord befinden und was ein ausgebildeter Arzt damit anstellen



Feuerbekämpfung – etwas Spass mit ernstem Hintergrund.



Jährlicher Refresher: Sowohl die Cockpit- als auch die Kabinenbesetzungen üben den Notfall.

Feuer, Herzinfarkt, Evakuation, Notwasserung und ein Test

kann. Als Piloten sind wir in der Regel bei der medizinischen Erstversorgung nicht dabei, müssen aber Entscheidungen bezüglich der Weiterführung des Fluges treffen. Gut zu wissen, dass wir dabei auf kompetenten Rat verschiedener Stellen zurückgreifen können.

Evakuation

In der Kaffeepause treffen wir wieder auf unsere Kollegen aus der Kabine. Zusammen gehen wir jetzt in ein «A320 Kabinen Mock-Up», um einen Notfall zu simulieren. Der «Schüttelbecher» steht auf hydraulischen Stelzen und verfügt über echte Flugzeugsüren, die mit Notrutschen ausgerüstet sind. Eine Besatzung bestehend aus zwei Piloten und vier Flight Attendants wird zusammengestellt und wenige Augenblicke später simuliert die Hydraulik einen Flug. Ein lauter Knall verheisst nichts Gutes. Die Besatzung organisiert, kommuniziert und bereitet sich auf den Notfall vor. Nach der ruppigen Landung knickt das Flugzeug ein und die Notfalltüren werden aufgerissen. Natürlich haben die Instruktoren noch einige Gemeinheiten auf Lager, blockieren einen Ausgang und lassen die Rutsche der vordersten Türe lose herunterhängen. Passagiere werden umgeleitet und die notwendigen Befehle kommen wie aus einer Pistole geschossen. Nach der Übung die Bespre-

chung. Eine zweite Simulation mit neuer Besatzung und neuen Problemen folgt.

Notwasserung

Nach der Mittagspause werden wir durch den «Equipmentpark» geführt. Hier bekommen wir die Gelegenheit, alle Geräte einmal in der Hand zu halten. Natürlich werden dabei auch Funktionsdauer und Anwendungsgebiet besprochen. Die Inbetriebnahme des Rettungsflosses gehört genauso dazu, wie der korrekte Gebrauch der Schwimmweste. Hat jeder Teilnehmer jede Flugzeugsüre mindestens einmal im Normalbetrieb und im Notfall betätigt, neigt sich der Kurs dem Ende zu.

Test

Doch bevor die S-Bahn am Balsberg wieder bestiegen werden kann, muss eine Prüfung abgelegt werden. Fragen zum Gefahrguttransport, zu Notfallverfahren und zu der Ausrüstung werden gestellt. Mit einem tadellosen Ergebnis verlasse ich das Schulhaus und renne Richtung eintreffender S7. Prompt rutsche ich auf spiegelglatter Strasse aus und lande unsanft auf dem Hosenboden. «Hast ist der Feind der Schnelligkeit!», hat der Instruktor noch vor wenigen Stunden betont. Diese Lektion habe auch ich jetzt begriffen.

Peter Tilly