

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 86 (2011)
Heft: 3

Artikel: Wenn alles in Flammen steht
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715585>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wenn alles in Flammen steht

In Woensdrecht im Südwesten der Niederlande übten Soldaten der FL UOS/RS 81 aus Payerne Löschangriffe auf militärische und zivile Flugzeuge. Die niederländische Luftwaffe verfügt dort auf ihrem Stützpunkt über ein Übungsgelände, wo zur Simulation von Flugunfällen Flugzeugattrappen bereitstehen, die auf Knopfdruck in Brand gesetzt werden.

Im brennenden Flugzeuginnern herrscht Chaos: Die Sicht ist schlecht, die Schutzmaske beschlägt, und überall ist Rauch, während das Feuer bereits bedrohlich hinter Sitzen und Ladecontainern hervorstösst.

Der Löschrupp unter der Führung des Einsatzleiters muss dem Feuer so rasch wie möglich Herr werden, dabei aber ruhig und überlegt vorgehen. Der Strahlrohrführer fährt mit dem Wasserstrahl der Flugzeugdecke entlang: So lässt sich das Feuer am effizientesten bekämpfen.

Mörderische Hitze

Je weiter der Löschrupp in den Flugzeugrumpf vordringt, desto mehr ist er von den Flammen umgeben.

Die Brandschutzbekleidung schützt, aber die Hitze wird mörderisch. Es geht um alles: Der Brand muss so rasch, wie es geht, gelöscht sein, um Passagiere, Piloten und Besatzung schnell und sicher bergen zu können.

Zum Glück ist dieser Unfall auf dem Stützpunkt der niederländischen Luftwaffe in Woensdrecht nur eine Simulation, und die Cargomaschine ist nur eine Attrappe im Massstab 1:1.

Per Fernsteuerung hat ein Operator ein Dutzend Propandüsen aktiviert, die das Flugzeuginnere in Vollbrand setzen – er kann, wenn es die Sicherheit der übenden Mannschaft erfordert, den Brand auch auf Knopfdruck wieder beenden.

Mut und Vertrauen

In ein brennendes Flugzeug einzusteigen, braucht Mut – ob es nun eine Simulation ist oder nicht.

«Der tiefere Hintergrund, weswegen wir diese Übungen durchführen, ist es, Vertrauen zu schaffen», sagt Hans Schmid, Verantwortlicher Ground Safety der Schweizer Luftwaffe, der die Übung in den Niederlanden organisiert und leitet.

«Die Leute sollen sehen, dass sie sich auf ihre Ausrüstung – Brandschutzbekleidung, Atemschutzgerät, und was sie sonst



Wo ist das Flugzeug? Im Flammenmeer gilt die Hauptaufmerksamkeit dem Rumpf.

alles brauchen – verlassen können.» Und natürlich auch aufeinander im Team!

Das Übungsgelände der niederländischen Luftwaffe in Woensdrecht, wohin 23 Rekruten aus der Unteroffiziers- und Rekrutenschulen 81 in Payerne gereist sind, bietet hervorragende Voraussetzungen: Es stehen Attrappen einer F-16, eines Superpuma sowie von zwei Passagier- und Cargomaschinen bereit.

Dramatische Szenen

Es können Vollbrände simuliert werden, aber auch nur die Löschung eines Trieb- oder Fahrwerkbrands durchexerziert werden. Ausser den Schweizern üben niederländische, deutsche und belgische Einsatzkräfte regelmässig in Woensdrecht.

Dramatische Bilder liefert auch das Szenario «Fuel Spill»: Innert kürzester Zeit bildet sich um ein grosses Flugzeug ein Teppich aus brennendem Treibstoff.

4000 Liter pro Minute

Ein Alarm ertönt, und kurz darauf braust mit hoher Geschwindigkeit ein Flugfeldlöschfahrzeug (FFLF) auf die Nase des havarierten Flugzeugs zu: Wenige Meter vor dem Flammenmeer kommt es zum Stillstand.

Den Löschrupp – bis zu 4000 Liter Wasser pro Minute – richtet die Besatzung des FFLF zuerst auf den Rumpf der Unglücksmaschine, dann lassen sie ihn langsam über die Tragflächen wandern. Dem Rumpf gilt die Aufmerksamkeit zuerst, weil

dort die Insassen des Flugzeuges sind. Zudem: Das Löschfahrzeug fasst 6600 Liter, also sind die Feuerwehrleute nach eineinhalb Minuten ausgeschossen.

Das Löschwasser muss also gezielt eingesetzt werden.

«Ihr seid im Steigflug»

Das Training ist hart, und die Anforderungen sind hoch. Das Vorgehen sitzt nicht von Anfang an. Hans Schmid findet nach der ersten Übung eine Reihe von Punkten, die verbessert werden müssen: «Aber wir sind hier, um zu lernen», sagt er.

In der Schweiz gibt es keine vergleichbare Anlage, somit stehen die Mannschaften zum ersten Mal vor einer Situation, die dem Ernstfall sehr nahekommt. Die Lerneffekte während des fünftägigen Programms wertet Schmid als gross.

Nach dem zweiten Tag stellt der Ausbilder in der abendlichen Übungsbesprechung fest: «Ihr seid im Steigflug». Die Motivation ist hoch, und nach fünf Tagen haben die Rekruten ihre Einsatzsicherheit entscheidend verbessert.

Einmaliges Übungsgelände

In der Schweiz verfügt die Luftwaffe nur über ein einfaches Brandbecken, das mit Kerosin betrieben wird. Dadurch ist der Trainingseffekt viel kleiner als in Woensdrecht, wie Hans Schmid erläutert.

Der Einsatz von Kerosin bildet zudem eine beträchtliche Belastung für die Umwelt, und die Entsorgung des verschmutzten Löschwassers ist teuer. «Die Anlagen in Woensdrecht werden umweltschonend mit Propangas betrieben, und das Löschwasser



Bilder: mc.

Vom Kontrollturm aus steuert die Übungsleitung die Brandsimulation per Knopfdruck.

– und davon verbrauchen wir Unmengen – wird wiederaufbereitet», erklärt der Fachmann. Die Niederländer verwenden zum Löschen zudem nur Wasser, der Effekt von anderen Löschmitteln wird simuliert.

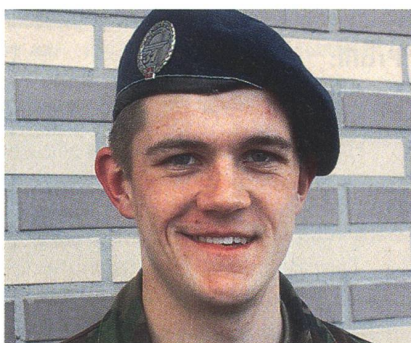
Schmid hat 2006 in Woensdrecht einen ersten Pilotkurs mit Instruktor durchgeföhrt, und seitdem übt das Berufspersonal

einmal im Jahr auf der Anlage. Seit 2009 üben die Unteroffiziers- und Rekrutenschulen aus Payerne in den Niederlanden. Mit dabei haben sie aus eigenen Beständen zwei Flugfeldlöschfahrzeuge, ein Einsatzleiterfahrzeug (Rapid Intervention Vehicle, RIV) und ein Rettungsfahrzeug.

mc. (Jahrespublikation Luftwaffe) ❖



Der Zugführer, Leutnant Raphael Flury, wird zum Einsatzleiter ausgebildet: «Die Mannschaft wird stark gefordert. Der Lerneffekt ist enorm, für alle. Die Anlage bietet das Realistischste, was es gibt. Der Kurs beginnt mit kleinen Feuerern, mit der Zeit wird es intensiver, bis auch Special Effects wie ein geplatzter Reifen eingebaut werden.»



Fliegersoldat Valentin Erb: «Wenn man zum ersten Mal in ein brennendes Flugzeug steigt, ist das speziell. Das Erlebnis prägt sich ein. Man kennt die Lage allenfalls aus dem Film: Es ist dunkel. Man weiss nicht, was einen erwartet. Man lernt auch die Grenzen der Ausrüstung kennen. Obwohl Bedenken bleiben, habe ich Vertrauen in die Ausrüstung.»



Wachtmeister Joel Jaquier: «Ich bin auch zivil Feuerwehrmann, aber mit Flugzeugen ist es natürlich etwas ganz anderes. Körperlich ist die Übung hier härter, als wann man in der Kaserne bleibt. Die Motivation im ganzen Zug ist absolut da. Am Abend spüren wir, dass wir im Einsatz standen. Aber wir erhalten ein Bild, wie der Ernstfall aussieht.»