

Aufklärung:

Warum die Aidshilfe Luzern neu «S&X Sexuelle Gesundheit Zentralschweiz» heisst. 47

Das Wunder vom Hudson River

Luftfahrt Triebwerksausfall über New York, 155 Menschen an Bord. Pilot Sullenberger ahnt: Er wird keinen Flughafen mehr erreichen. Dann schreibt er Luftfahrtgeschichte. Die Verfilmung kommt nun in die Kinos.

Helga Kleisny

Ein Mensch mit 57 Jahren hat knapp 500 000 Stunden Leben hinter sich. 20 000 davon hat Chesley «Sully» Sullenberger bereits am Steuerknüppel von Flugzeugen verbracht, als er am 15. Januar 2009 um etwa 15.27 Uhr Ortszeit einen mit 150 Passagieren und 5 Crewmitgliedern besetzten Airbus von New York nach Charlotte, North Carolina, fliegen soll. Er ist keine zwei Minuten in der Luft, als beide Triebwerke der US-Airways-Maschine ausfallen. Getroffen von Wildgänsen. Weitere dreieinhalb Minuten später landete der Airbus auf dem eiskalten Hudson River. Alle Insassen kamen mit dem Leben davon.

«Die unbekannte Geschichte hinter dem Wunder vom Hudson», so wirbt Warner Bros. jetzt für den Film «Sully», der am 1. Dezember in den Schweizer Kinos anlauft, nachdem er in den USA bereits über 100 Millionen Dollar eingespielt hat. Ganz unbekannt ist die Geschichte nicht. Schon 2009 hatte Sullenberger mit «Wall Street Journal»-Autor Jeffrey Zaslow ein Buch herausgebracht. Darin beschrieb der Pilot seine Version der Minuten und Sekunden vor dem Aufprall. An diese Version hält sich auch «Sully»-Regisseur Clint Eastwood weitgehend, in dessen Verfilmung Tom Hanks den Helden spielt.

Wie ein Übermensch war Sullenberger in den USA nach seiner Notwasserung gefeiert worden. Dank seiner jahrzehntelangen Flugerfahrung habe er in der Extremsituation Ruhe bewahrt, alle Möglichkeiten abgewogen und die richtige Entscheidung getroffen, berichteten Journalisten. Standhaft sei er bis zuletzt an Bord der langsam im Eiswasser sinkenden Maschine geblieben, bis er sicher war, dass alle Menschen draussen waren.

Der Film zeigt aber auch, wie Sully, sein Copilot Jeff Skiles und die Crewkollegen in den Wochen nach der Beinahe-Katastrophe von Ermittlern malträtiert worden sind. Im Spital hatten Ärzte zunächst zwar nur ihren Blutdruck gemessen, doch schon kurze Zeit später mussten sie für Alkoholtests in Röhrchen pussten und Urinproben abgeben.

Die Suche nach dem schwarzen Loch ergab nichts

Nach der Notwasserung waren sie von bis zu sieben Sicherheitsexperten gleichzeitig befragt worden: Nach ihren Kompetenzen, ihren Flugerfahrungen bis hin zu intimen Lebensgewohnheiten. Man wollte klären, ob alle Regeln eingehalten wurden. Sullenberger, stets ruhig und besonnen, hat mittlerweile erzählt, wie ihm die offiziellen Unterstellungen zugesetzt haben: «Mein Blutdruck, der sich normalerweise so um die 100 zu 60 bewegt, stieg über Wochen auf 160 zu 100.» Während Journalisten ihn zum Superhelden stilisierten (was ihm auch nicht gefällt), versuchten Behördenvertreter, irgendwo einen schwarzen Fleck zu finden, der seine Leistung mindern würde. Sie fanden nichts.

Bei Airbus in Toulouse wurde der Vorfall am Flugsimulator nachgestellt: Den Piloten, die Sully spielen durften, gelang in 8 von 15 Fällen knapp eine Landung an einem Ausweichflugplatz. Nur: Diese Piloten waren vorbereitet.

Anders Sullenberger und sein Copilot Skiles an jenem Wintertag 2009. Sie wurden damals völlig überrascht vom Vogelschlag. Schlagartig waren die Triebwerke ausgefallen, die Maschine sank mit fünfzehn Metern pro Sekun-



Das Bild vom 15. Januar 2009 ging um die Welt: Notwasserung des Airbus A320 auf dem Hudson River in New York. Alle 155 Insassen kamen mit dem Leben davon. Clint Eastwood hat das spektakuläre Ereignis verfilmt.

Bild: Steven Day/AP

de – 14 Kilometer entfernt vom Abflughafen La Guardia. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Airbus 2818 Fuss Höhe erreicht. Das sind keine 900 Meter.

Fluglotse verdrängte Sullenbergers Idee

Den Piloten von Flug 1549 ist damals sofort klar: Ihnen bleiben wenige Minuten bis zum Aufschlag. Copilot Skiles fängt an, ein Handbuch abzuarbeiten, dessen Checklisten für einen doppelten Triebwerksausfall in der zehnfachen Höhe ausgelegt sind.

Als Sullenberger die Idee von der Landung im Hudson zum ersten Mal erwähnt, verdrängt der Fluglotse Patrick Harten im New Yorker Tower diese Möglichkeit derart, dass er im Funkverkehr nicht darauf eingeht. Später sagt Harten, er habe Sullenberger schon verstanden, es aber nicht wahrhaben wollen. Eine

Notwasserung zählt zu den riskantesten Manövern überhaupt. Fast immer zerbricht die Maschine dabei. Die Überlebenschancen für Besatzung und Passagiere sind extrem gering.

Woher weiss ein Mensch, ob er die richtige Entscheidung getroffen hat? Sollte nicht der Erfolg das Mass dafür sein? Was hätte besser laufen können als die erfolgreiche Landung im Hudson? Die US-Behörden brauchten sechs Monate teils erbärmlicher Befragungen, um zum selben Ergebnis wie Sullenberger zu kommen: Seine Entscheidung wird auch offiziell als die richtige eingestuft.

Sullenberger nutzte die zähen Befragungen, um seine Erfahrungen zu teilen und auf Mängel in der Flugsicherheit hinzuweisen. Gefragt, ob ihn die Statusmeldungen und Warnungen des Bordcomputers oder das komplizierte Abarbeiten des Handbuchs belastet hätten,

antwortete er schlicht mit: «Ja.» – «Back to the basics», forderte er. Macht es so einfach wie möglich. Sullenberger fiel zum Beispiel auf, dass sein Copilot beim Abarbeiten der Checklisten ständig zwischen den Anzeigen am Bildschirm und dem Handbuch wechseln musste – wobei die Kombination beider Systeme unlogisch erschien.

In den 3 Minuten und 28 Sekunden, die vom Einschlag der Gänse bis zum Aufsetzen auf dem Hudson River vergingen, drang Skiles nicht mehr bis auf die letzten Seiten des Manuals vor: Dort hätte zum Beispiel gestanden, dass man einen Knopf betätigen soll, der im Falle einer Notwasserung alle Öffnungen der Maschine verschliesst, durch die Wasser eindringen kann. Im Fall von Flug 1549 war das am Ende zwar egal: Der Airbus war schon untergetaucht, vorne hatten sich an beiden Türen die fest verankerten Notrutschen aufgeblasen: Wie in Rettungsbooten kauerten Passagiere darin und warteten darauf, auf ein heranahendes Schiff zu kommen.

Der sinkende Airbus könnte alle Passagiere mit in die Tiefe ziehen, dachte Sullenberger. Er organisierte ein Messer und schnitt die Notrutschen ab. Heute setzen viele Airlines Notrutschen mit Quick-Release-Verankerung ein: Sie lassen sich im Notfall einfach abtrennen.

Es kam noch ein Signal zum Durchstarten ...

Auch die Kakophonie aus automatisierten Warnungen, Computerstimmen, sich wiederholenden Klingeltönen, Funkprüchen, Verkehrswarnungen und dem Bodennäherungswarnsystem nervte Sullenberger in der Notsituation. Der sonst so gelassene Pilot deutete später an, es sei nicht ganz leicht gewesen, sich davon weder ablenken zu lassen noch in Panik zu geraten. Einen halben Meter über der Wasseroberfläche des Hudson Rivers war während seiner Notlandung auch noch eine automatische Seitenwindwarnung losgegangen, die den Piloten zum Durchstarten riet.

Sullenberger wurde später häufiger vorgeworfen, die Passagiere nicht zum

Anlegen der Schwimmwesten aufgefordert zu haben. An die Passagiere gerichtet, war die einzige Ansage, die der Kapitän 44 Sekunden vor der Wasserung machte: «This is the Captain. Brace for impact.» («Hier spricht der Kapitän. Schutzhaltung einnehmen.») Er hatte sich überlegt, dass bei der Erwähnung einer Wasserlandung ein Grossteil der Passagiere anstatt die Schutzhaltung für eine Notlandung einzunehmen, unter ihrem Sitz nach Schwimmwesten kramen würde.

Vielleicht wurde deshalb kaum jemand während des Aufpralls verletzt. Allerdings fanden sich die meisten später ohne Schwimmwesten auf den glitschigen Tragflächen der im eisigen Wasser treibenden Maschine wieder. Diese begannen langsam zu sinken, der hintere Teil war schon untergetaucht, vorne hatten sich an beiden Türen die fest verankerten Notrutschen aufgeblasen: Wie in Rettungsbooten kauerten Passagiere darin und warteten darauf, auf ein heranahendes Schiff zu kommen.

Der sinkende Airbus könnte alle Passagiere mit in die Tiefe ziehen, dachte Sullenberger. Er organisierte ein Messer und schnitt die Notrutschen ab. Heute setzen viele Airlines Notrutschen mit Quick-Release-Verankerung ein: Sie lassen sich im Notfall einfach abtrennen.

Ob trotz dieser Verbesserungen je ein anderer Pilot dasselbe Manöver fliegen könnte, das Sullenberger 2009 gelang?

Fünf Minuten und acht Sekunden dauerte sein Schicksalsflug vom Start bis zur Hudson-Landung. Zwischen den Ausrufen: «Birds» und «We're gonna brace» waren es ganze 3 Minuten und 28 Sekunden. Wie kann ein Mensch in so kurzer Zeit so eine Entscheidung treffen? Kann er nicht, meint auch Sullenberger: «Mein ganzes bisheriges Leben hat zu dieser sicheren Landung geführt.»

«Mein ganzes bisheriges Leben hat zu dieser sicheren Landung geführt.»



Chesley «Sully» Sullenberger Kapitän US-Airways-Flug 1549

Die Lehren aus der Hudson-Landung

– Das Handbuch für den Notfall (Quick Reference Handbook/Manual, QRM/H) muss feste Reiter haben, dank derer sich die Kapitel direkt und schnell aufschlagen lassen. US Airways hatte zwischenzeitlich billigere Versionen drucken lassen – ohne solche Reiter.

– Vogelschlag wird an Triebwerken vor deren Zulassung nicht mehr nur mit toten Hühnern bis zu 1,9 Kilo getestet. Die Triebwerke müssen jetzt Vier-Kilo-Gänse überstehen. Werden sie von so einem Vogel getroffen, müssen sie mindestens noch 50 Prozent Schub leisten und weitere 14 Minuten laufen. Wobei Kanadagänse bis zu 9 Kilo wiegen können – und auch in Europa häufiger werden.