

MAYDAY

Eine Linienmaschine auf dem Weg nach Frankfurt. Beide Piloten werden ohnmächtig. Ich gehe ins Cockpit und versuche das Flugzeug zu landen. Als blutiger Laie

MAYDAY

Fotos: Florian Wagner



„Mayday, Mayday“, kann mich jemand hören? Noch funktioniert der Autopilot

Stall heißt Strömungsabriss. Wird das Flugzeug zu langsam, stürzen wir ab

„Ich bin kein Pilot“, sage ich zum Lotsen. Dann sperrt der Tower den Flugraum über Deutschland

Wir sind auf unserem Flug von Lissabon nach Frankfurt irgendwo über der deutsch-französischen Grenze, als mich die Durchsage einer Stewardess stutzig macht: „Sollte ein Pilot unter den Passagieren sein, möge er doch bitte mal kurz nach vorn kommen.“ Die Stewardess will unbeschwert klingen, doch es liegt ein ängstlicher Unterton in ihrer Stimme.

Soweit ich sehen kann, steht niemand der gut 150 Passagiere auf. Niemand nimmt die Ansage ernst. Ich werde misstrauisch und gehe nach vorn. „Sind Sie Pilot?“, fragt mich die Stewardess hastig. Ich nicke. Sie führt mich ins Cockpit. Als sie die Tür hinter uns schließt, bricht sie in Tränen aus.

Die beiden Piloten liegen ohnmächtig am Boden. Sie wurden womöglich durch einen plötzlichen Druckabfall bewusstlos. Ich muss an den Film „Flug in Gefahr“ denken, in dem die Flugzeugführer durch eine Fischvergiftung außer Gefecht gesetzt werden und ein Passagier die Maschine landen muss. Ich gestehe der Stewardess, dass ich kein Pilot bin. Ich würde es aber versuchen, wenn es

sonst niemanden gibt, der die Maschine landen kann. Die Stewardess nickt weinend.

Ich war noch nie in einem Cockpit. Es ist kleiner und enger, als ich es mir vorgestellt habe. Vor mir liegen Hunderte Schalter und Drehregler, Hebel und Anzeigen, Knöpfe und Tasten. Durch die kleinen Fenster vor mir sehe ich den kobaltblauen Himmel. Unter mir liegen die Wolken wie ein sanftes Daunenkissen. Es ist, als würde ich auf dem 10.000-Meter-Brett stehen und nach unten blicken. Ich traue mich eigentlich nicht einmal aufs 3-Meter-Brett.

Wo ist der Schalter fürs Funkgerät? Im Film wird dieses Problem gar nicht erst beachtet. Im Knopf-Dschungel des Cockpits ist es nahezu unmöglich, die richtige Taste zu finden. Auf einer steht „ENG“. Auf einer anderen „SQ

Disable“. Oder „APU“. Ich möchte auf keinen Fall den falschen Knopf drücken.

Im August 2005 stürzte in Griechenland eine zypriotische Linienmaschine ab, deren Piloten ohnmächtig geworden waren. Die Ermittler gehen davon aus, dass Steward Andreas Kyprianou, der versuchte, die Helios-Maschine zu landen, versehentlich den Autopiloten ausschaltete. Er war der erste Nichtpilot, der versuchte eine Passagiermaschine auf den Boden zu bekommen. Ich bin Nummer zwei.

Auf einem Kippschalter steht „Radio“. Ich drücke und rufe mit fester Stimme: „Mayday, Mayday.“ Nach Sekunden kommt eine schwer verständliche Antwort: „Rhein Control speaking. State your callsign, report kind of emergency.“ Ich antworte: „Ich verstehe nicht. Ich bin kein Pilot. Sprechen Sie Deutsch?“ Der Lotse sagt: „Bitte nennen Sie Ihr Problem.“ Ich erkläre ihm, dass die Piloten besinnungslos sind und ich nicht einmal weiß, in welchem Flugzeugtyp ich sitze.

Der Lotse löst Alarm aus. Höchste Eskalationsstufe. Der Flugraum über Deutschland wird gesperrt. Die Notfallexperten vom

Tower versuchen einen Piloten zu finden, der auf einer MD-80 ausgebildet wurde.

Mein Sitz hat ein blaues Polster, das Cockpit ist in Hellblau lackiert. Das Lenkrad dreht sich wie von Geisterhand. Das Erste, was mir auffällt, ist die grüne Digitalschrift: „SPD“. Das hat wohl nichts mit Politik zu tun, ist nur die Abkürzung von Speed. Links liegt ein Hebel mit der Aufschrift „Park Brake“. Die Parkbremse. Ich hoffe, dass ich sie heute noch ziehen darf.

Warum tue ich mir das an? Es gibt bestimmt bessere Kandidaten. Ich bin auf einem Auge fast blind. Ich bin zweimal durch die Führerscheinprüfung gefallen. Ich bin noch nie geflogen, nicht einmal im Simulator. Ich kann meinen Videorecorder immer noch nicht programmieren. Ich verirre mich selbst in Kleinstädten. Doch jetzt ist es zu spät.

Am Funk meldet sich eine atemlose, tiefe Männerstimme. Es ist ein Pilot. Er heißt Ethan. Er wurde ausgerufen und rannte von Terminal 1 rüber zum Tower. „Auf dem Lenkrad befindet sich ein gelber Knopf, den dürfen Sie unter keinen Umständen drücken, da schalten Sie den Autopiloten aus“, warnt er. Ich fliege auf 28.000 Fuß Höhe mit 400 Knoten Reisegeschwindigkeit. Ich habe keine Ahnung, wo wir sind. Das Flugzeug liegt so friedlich in der Luft. Nichts weist auf den Horror hin, der mir bevorsteht.

In der Mitte des Cockpits sind einige kleine Drehknöpfe. Damit soll ich den Autopiloten dirigieren. Er steuert die Geschwindigkeit und die Richtung des Flugzeugs. Aber nur, wenn ich die richtigen Daten eingabe. Der Pilot erklärt mir, wie ich die Höhe auf 10.000 Fuß runterregle: „Es ist der siebte Knopf von links.“ Daneben liegt ein Daumenrad, das ich auf den Wert -100 einstelle. Das heißt, wir sinken mit gut 300 Metern pro Minute bis auf 10.000 Fuß. Ich reduziere die Geschwindigkeit auf 250 Knoten. Die Nase des Fliegers senkt sich.

Ich höre die Durchsage der Stewardess an die Passagiere: „Wir befinden uns im Landeanflug auf Frankfurt“, sagt sie. Noch ahnen die Mitreisenden nichts. Der Tower hat sich für eine Landung in Frankfurt entschieden. Weil sie dort eine vier Kilometer lange Landebahn haben. Weil dort derzeit kaum Seitenwind herrscht. Und weil viele Krankenhäuser im Rhein-Main-Gebiet zur Verfügung stehen.

Plötzlich macht es einen Schlag. Das Flugzeug kippt nach vorn. Ich reiße das Lenkrad an meine Brust

Der Pilot spricht ruhig und souverän. Ich frage ihn, wie hoch er die Wahrscheinlichkeit einschätzt, dass ich die Maschine landen kann. Er antwortet: „Wir haben keine Zeit, uns darüber Gedanken zu machen. Vor dir sind rote Warnleuchten, behalte sie im Auge. Wenn sie leuchten, bleibt dir weniger als eine Minute, um die Maschine abzufangen.“

Der Flieger rüttelt, als wir durch die Wolkendecke brechen. Ich schnalle mich an. Mein Mund ist trocken. Meine Hände schweißnass. Ich gehe mit der Geschwindigkeit runter auf 180 Knoten. Plötzlich macht es einen Schlag. Der Autopilot schaltet sich aus. Zwei Warnlampen blinken: „Autothrottle“, „Autopilot“. Dazu brüllt eine automatische Ansage mit der schrecklichsten Stimme, die ich je gehört habe: „Altitude“. Irgendwas stimmt nicht mit der Höhe. Das Flugzeug kippt nach vorn ab. Ich brülle panisch ins Funkgerät. In meiner Angst rede ich schon los, während Ethan noch spricht. Er hört meine Frage nicht. „Over!“, brülle ich. „Over!!!!“

Ich habe noch nie gefunkt. Ich war Zivildienstleistender. Ethan schreit: „Das Steuerhorn ziehen. Autopilot und Autothrottle anschalten. Sofort. Verdammst noch mal, zieh!“

Ich reiße das Lenkrad an meine Brust. Die Maschine buckelt und steigt steil nach oben. Die Geschwindigkeit nimmt ab. Plötzlich blinkt das größte aller Warnsignale. Auf ihm



Wo ist die Landebahn von Frankfurt? Ich muss dem Kreuz auf dem künstlichen Horizont folgen

Ich fahre langsam das Fahrwerk aus. Unten kann ich die Landebahn von Frankfurt erkennen. Leider bin ich etwas zu weit links

steht: „Stall“. Der Pilot sagt, dass das Flugzeug zu langsam ist. Ein Strömungsabriss droht. Dann würde die Maschine wie ein gigantisches Stück Vogeldreck hinunterstürzen.

Ich schiebe das Steuerrad von mir weg. Die Maschine kippt vorn über. Ich höre Schreie von hinten. „Verdammt!“ Es geht nicht. Ein Flugzeug reagiert anders als ein Auto. Beim Auto lenkt man, während man um die Kurve fährt. Beim Flugzeug lenkt man, und es dauert ewig, bis es reagiert. Dann muss man sofort wieder gegenlenken.

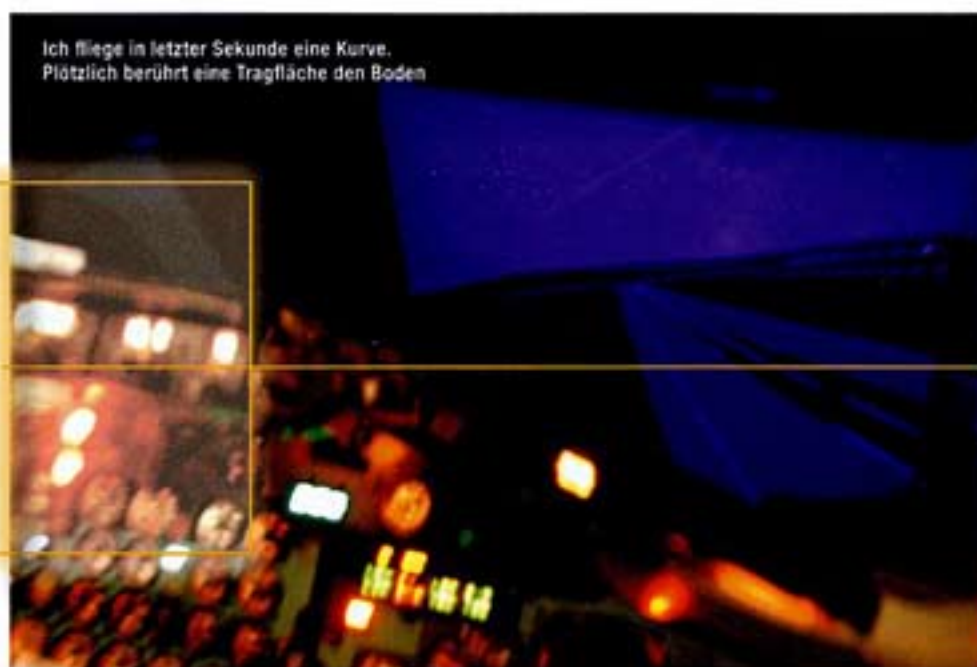
Mit meiner rechten Hand versuche ich krampfhaft, Autopiloten und Autothrottle wieder einzuschalten. Wo waren noch

von hinten. „Können Sie mich hören?“, fragt der Pilot, als würde er nicht mehr damit rechnen. „Ja“, rufe ich. Autothrottle, erklärt er, sei das automatische Schubhebelregelungssystem. Der Pilot führt mich mit Koordinaten, die ich in den Autopiloten eingebe, langsam runter und ran an den Frankfurter Flughafen. Zum Glück kann dieses Flugzeug vollautomatisch landen. Ich muss nur im richtigen Winkel und mit der richtigen Geschwindigkeit auf den Leitstrahl zusteuern, dann hakt sich der Autopilot ein und fliegt die Maschine am Leitstrahl entlang auf die Landebahn. Wenn ich also an der richtigen Stelle bin, dann sollten in einem Fenster vor mir in Grün „LOC“ und

und langsam Schub zurücknehme. Ich bin zu hoch und zu weit links. Ich muss versuchen, dem Kreuz auf dem künstlichen Horizont zu folgen. 800 Fuß. 600 Fuß. 400 Fuß. In letzter Sekunde fliege ich eine scharfe Linkskurve. Mist, ich bin schon zu niedrig. Ich reiße noch mal hoch und gleich wieder runter. Das Flugzeug schaukelt wild hin und her.

RUMMS. Erste Bodenberührung. RUUUUUMMMMMMMMMSSSS. Was war das? Das Flugzeug bricht nach links aus. Das linke Fahrwerk ist abgerissen. Die Tragfläche berührt den Boden. Ich drücke mit voller Kraft auf beide Bremsen. Wir verabschieden uns von der Landebahn

Ich fliege in letzter Sekunde eine Kurve. Plötzlich berührt eine Tragfläche den Boden



Wir verabschieden uns von der Landebahn. Überall Rauch. Ich kann nichts mehr sehen. Verdammt!

mal die Knöpfe? Sie wissen nicht, was ein Autothrottle ist? Ich weiß es auch nicht. Ich weiß nur, dass ich es jetzt anschalten muss, weil mein Baby sonst niedergeht.

„Stabilisieren“, ruft mein Funk-Kollege. „Wie?“, brülle ich verzweifelt zurück. Endlich finde ich die Knöpfe. „ALTITUDE, ALTITUDE“, ächzt das Roboterweib. „Halt die Schnauze!“, schreie ich. Ich bin mit den Nerven am Ende. Was mache ich nur falsch? Ich gebe meinem Funk-Instructor die Daten durch. Als das Flugzeug endlich wieder die eingestellte Flughöhe erreicht, verstummt die Altitude-Nervensäge.

Plötzlich ist es wieder still. Beängstigend still. Ich höre nur ein Wimmern und Jammern

„GS“ auftauchen. Tun sie aber nicht. „Warum captured der Autopilot nicht, er muss das ILS intercepten“, ruft der Pilot, der vor Aufregung in Pilotenjargon verfällt.

Nach endlosen Schleifen, in denen der Autopilot über Aschaffenburg und Würzburg kreist, wird langsam der Treibstoff knapp. Nur noch eine Tonne Kerosin. „Sie müssen manuell landen“, sagt der Pilot missmutig. Es ist das erste Mal, dass ich das Gefühl habe, diesen Flug nicht zu überleben. Und meine 150 Passagiere auch nicht.

Ich kann die Landebahn schon erkennen. Das Blaulicht der Feuerwehr blinkt in der Dämmerung. Mein Funk-Instructor beschreibt mir, wie ich das Fahrwerk ausfahre

Richtung Wiese. Überall Rauch. Ich kann nichts mehr sehen. VERDAMMT!

Ich spüre eine Hand auf meiner Schulter. Es ist der Instructor des Flugsimulators. Er hat die Nebelmaschine wieder ausgeschaltet. Ich zittere. Ich bin abgestürzt. Der Instructor sagt, vermutlich hätte niemand an Bord die Explosion der Kerosintanks überlebt.

Oliver Kahn]

Wir haben dieses Szenario in einem Flugsimulator unter realistischen Bedingungen einschließlich der Kommunikation per Funk nachgespielt. Jeder kann selbst fliegen und landen im Sim-Zone-Flugsimulator in Hatterstein bei Frankfurt, Telefon 0 61 90/97 53 74, Kosten und Details unter: www.sim-zone.de