

Grundlagen der Brandbekämpfung bei Hubschraubern

Bei einem Luftfahrzeugalarm – die Ursachen können variieren – alarmiert der Tower die Flughafen Feuerwehr, welche unverzüglich ausrückt. Dies geschieht meist einige Minuten vor Eintreffen des Luftfahrzeuges auf dem Flughafen. Die Feuerwehr stellt sich dabei an den vorgeschriebenen Orten mit den erforderlichen Mitteln und Fahrzeugen an der Landebahn auf.

Sobald dabei das Luftfahrzeug Bodenkontakt hat, bzw. über die Landebahn gleitet, wird es von der Feuerwehr eskortiert. Kann das Problem, z.B. bei einem Triebwerksbrand, nicht mit der bordeigenen Löscheinrichtung gelöscht werden, greift die Feuerwehr ein.

Helikopter und Militärmaschinen bergen besondere Gefahren. Für sie gibt es spezielle Grundstellungen. Bei Helikoptern muss ein besonderes Augenmerk auf den laufenden Rotor gelegt werden. Militärmaschinen können, im Gegensatz zu zivilen Luftfahrzeugen, bewaffnet sein. Sie haben deshalb einen besonderen Gefahrenbereich.



Was sollte die Feuerwehr über Hubschrauberunfällen wissen

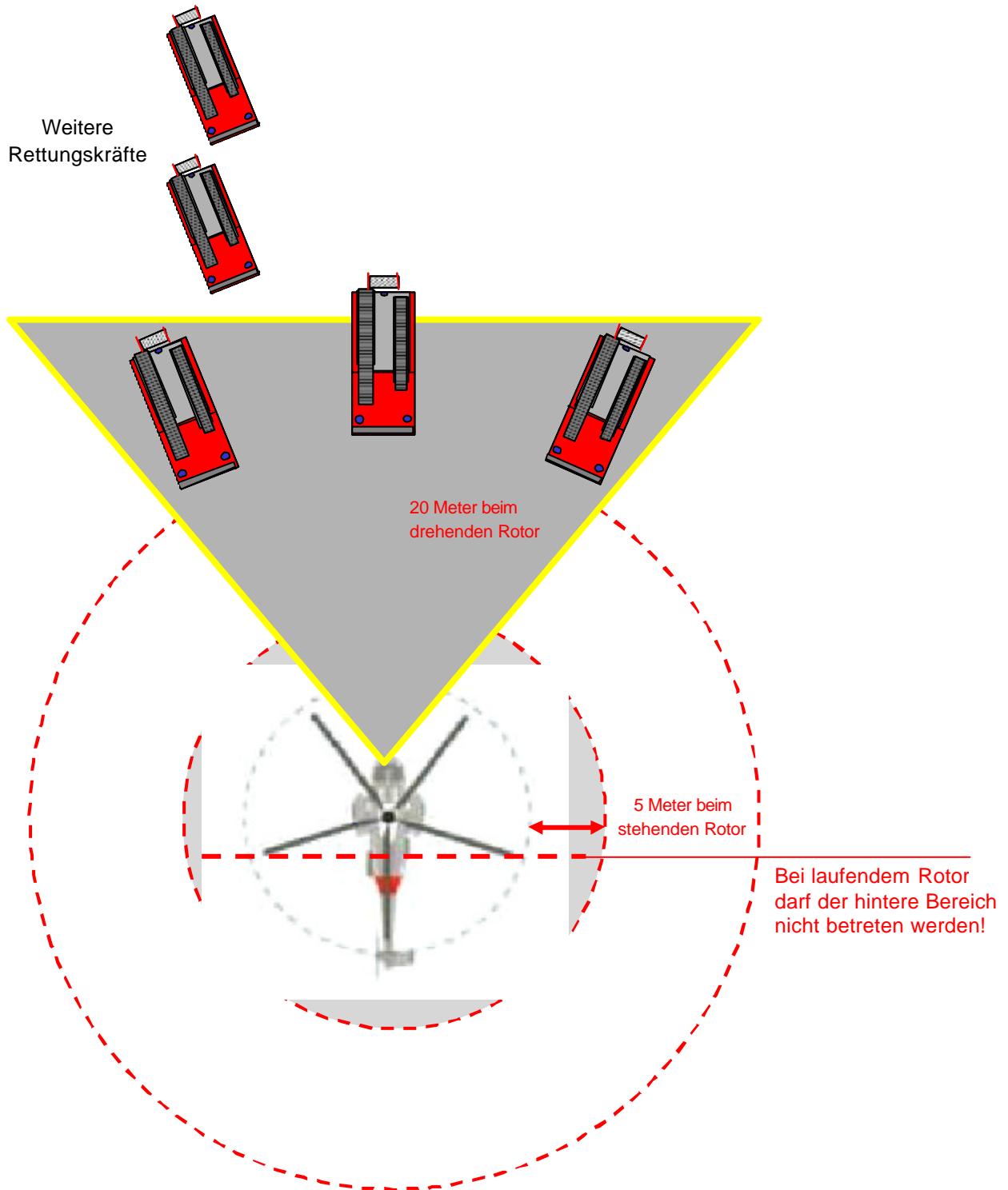
Die Wahrscheinlichkeit außerhalb von Flugplätzen noch retten zu können, ist sehr gering.

Grund: entsteht ein Brand in/am Hubschrauber, steht dieser meistens innerhalb einer Minute in Vollbrand.

Unsere Heeresflugplatzfeuerwehr muß gewährleisten innerhalb von 60 Sekunden, den Löschangriff eingeleitet zu haben.

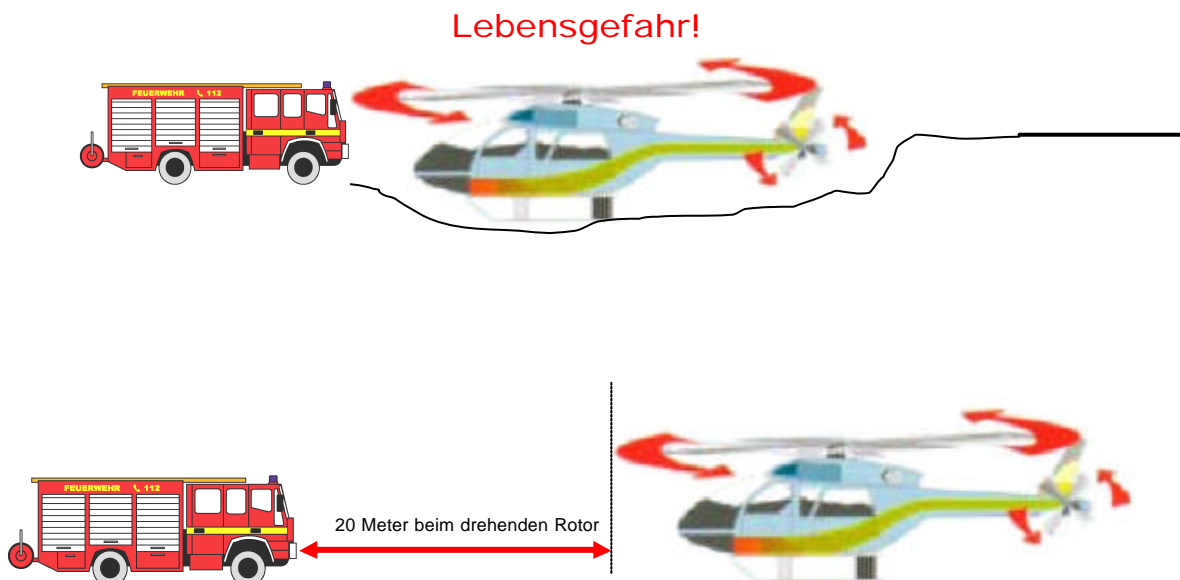
Anfahrt und Aufstellung bei Drehflüglern

Die Anfahrt bei Drehflüglern sollte immer von vorne in Keilform mit Augenkontakt zum Piloten erfolgen.



Merke:

- halte Luftfahrzeug und Rotor im Auge
 - halte Abstand, bei laufendem Hubschrauberrotor 20 Meter zum Rand der Rotorkreisfläche,
 - halte seitlich 2 Meter Abstand vom Ansaugschacht,
 - Aufnahme Blickverbindung mit dem Piloten,
 - Annäherung von vorn oder seitlich,
 - nur ein Retter sollte, wenn möglich, den Rotorkreis betreten, um die Triebwerke auszuschalten und den Rotor zum Stillstand bringen,
 - stelle Dich auf die Kufen, Zugang ggf. durch die Laderaumtüren,
 - das Wechseln von einer Seite zur anderen Seite im Rotorkreis geschieht nur von vorn herum,
 - bei bewaffneter Maschine sollte ein Wechseln unter bleiben,
 - bei langsam rotierenden Rotorblättern können diese durch schlagartig auftretende Fallwinde nach unten gedrückt werden,
 - bei Hangstellung des Luftfahrzeuges werden die Rotorblätter sich in der Nullstellung befinden, d.h. der Winkel Rotorblatt – Erde wird stark verkleinert, es besteht Lebensgefahr,
- **die Rettung von Personen beginnt erst wenn der Rotor steht!**



Allgemeines über Lösch- und Rettungseinsätze mit Feuer an Luftfahrzeugen

- a) Die Anfahrt an ein brennendes Luftfahrzeug hat auf dem kürzesten Weg schnell und sicher zu erfolgen. Aufstellung der Löschfahrzeuge unter Beachtung der Windrichtung an der Rettungsseite.
(Rettungsseite = Pilotenseite)
- b) Muß eine Rettung erfolgen, so sind alle verfügbaren Löschangriffseinrichtungen zur Unterstützung der Rettungsmaßnahmen einzusetzen.
- c) Bereits während der Anfahrt muß mit dem Schaumwenderohr eine begehbare Zone in den Brand geschlagen werden. Bei Erreichen einer günstigen Weite wird die Flugzeugkanzel bzw. das gesamte Luftfahrzeug eingeschäumt.

Zweck: Wärmestrahlung reduzieren, um den Durchbrand der Außenhaut zu verhindern, Kühlung der Besatzung zu erreichen, Atemgifte niederschlagen.

- d) Nach dem Halten des Löschfahrzeuges wird mit den Schnellangriffsrohren sofort eine Rettungsschneise zur Kanzel hin geschlagen, in der die Retter unter dem ständigen Schutz der Löschmittel zur Kanzel vordringen und die Besatzung retten können.

Verhalten der Feuerwehr bei der Anfahrt und Aufstellung an der Unfallstelle

Die Anfahrt im Bereich der Unfallstelle hat nach Möglichkeit in Windrichtung und unter Beachtung der Bodenverhältnisse zu erfolgen. Bei der Anfahrt ist auf Überlebende zu achten, die aus dem verunglückten Luftfahrzeugen herausgeschleudert und verletzt im Gelände liegen können.

Bei der Anfahrt und dem Aufstellen der Feuerwehrfahrzeuge an der Unfallstelle ist darauf zu achten, dass....

- die Unfallstellen im Umkreis von mindestens 300 Metern besonders sorgfältig nach möglicherweise herausgeschleuderten Insassen abzusuchen sind,
- Rettung und Brandbekämpfung in oder seitlich zur Windrichtung eingeleitet werden können,
- der Rettungseinsatz auf der Rettungsseite des Luftfahrzeuges erfolgen kann, (Rettungsseite = Pilotenseite)
- die Fahrzeuge nicht in Schussrichtung von Bordwaffen stehen,
- die Fahrzeuge nicht in Bodensenken oder bei abfallendem Gelände unterhalb des verunglückten Luftfahrzeuges aufgestellt werden (Zündung von Kraftstoffdämpfen),
- die Standorte der Fahrzeuge ohne Störung der eingeleiteten Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen gewechselt werden können.

Die Einsatzleitung bei Unfällen von Militärluftfahrzeugen

Werden wegen eines Flugunfalls der Bundeswehr außerhalb des Flugplatzes öffentliche Feuerwehren und die Flugplatzfeuerwehr gemeinsam eingesetzt, übernimmt der Einsatzleiter der Flugplatzfeuerwehr nach seinem Eintreffen an der Unfallstelle die Einsatzleitung bei der Brandbekämpfung von Luftfahrzeugbränden. Die Einsatzleitung bei der Brandbekämpfung von Sekundärbränden, die durch den Flugunfall verursacht werden, obliegt dem Einsatzleiter der öffentlichen Feuerwehr.

Bergen von verunfallten Luftfahrzeugen

Verunfallte Luftfahrzeuge oder deren Teile sind weder zu bewegen noch von der Unfallstelle abzutransportieren, ehe der mit der Unfalluntersuchung Beauftragte hierzu die Erlaubnis erteilt hat, es sei denn zur Rettung von Menschenleben oder Verhütung größeren Schadens.

Mindestabstände zu abgestellten Luftfahrzeugen

Lfz - Typ	Triebwerkzustand	Abstand davor und seitlich	Abstand dahinter
Strahl- und Propeller Lfz	Stehendes Triebwerk	5 Meter	5 Meter
	Laufendes Triebwerk	10 Meter	40 Meter
	Bei Prüfungen und Funktionsläufen	70 Meter	70 Meter
Hubschrauber	Stehender Rotor	5 Meter	5 Meter
	Laufender Rotor	20 Meter	20 Meter