

# Die schnellste

**A**uf dem Frankfurter Flughafen wird ein Vermögen für die Sicherheit ausgegeben. Neueste Anschaffung: der Löschwagen „Simba“. Besondere Merkmale: 2 Millionen Mark teuer, 1250 PS stark und 148 km/h schnell – Weltrekord!

Entsetzen unter den Passagieren des Fluges XP 307: Während ihre Maschine mit maximaler Beschleunigung über die Startbahn Nord jagt, steigen im Süden des Frankfurter Flughafens dicke, schwarze Rauchschwaden auf.

Nahe der Unglücksstelle vermischt sich das Donnern der abfliegenden Maschine mit einem schrill jaulenden Martinshorn. Die Flughafen-Feuerwehr rast mit knapp 150 km/h zum Brandherd. An Bord des 45 Tonnen schweren „Simba“ Karl-Heinz Müller und Willi von der Heyden. Über Funk erfahren sie Einzelheiten über das Unglück: Bruchlandung, linke Tragfläche



Übersichtliches Simba-Cockpit: Die Armaturen wurden auf das Wesentliche beschränkt

aufgerissen, ausgeflossenes Kerosin entzündet. Schon von weitem erkennen sie das Ausmaß des Feuers. Haushoch steigen die Flammen in den stahlblauen Himmel, haben bereits die gesamte Passagierkabine eingehüllt. Es geht um Sekunden.

## Noch während der Fahrt werden die Löschkanonen in Stellung gebracht

Plötzlich ein rotes Warnlicht im Armaturenbrett. Der 8-Zylinder-Turbodiesel ist überlastet. Fahrer Willi von der Heyden bleibt kühl, drückt unbeindruckt weiter aus das Gaspedal. Er weiß, daß sich die 1250 PS starke Maschine bei Überlastung frühestens nach vier Minuten abschaltet.

Beifahrer Karl-Heinz Müller greift zum Steuerknüppel der Löscharmatur. Wie ein Haifischmaul öffnet sich die vordere Schürze des „Simba“. Zwischen den Zähnen zeigen sich zwei Löschkanonen, werden in Stellung gebracht. Auch der Werfer auf dem Dach dreht sich in Fahrtrichtung. Noch 200 Meter bis zur Unfallstelle: „Wasser – marsch!“ Während von der Heyden den „Simba“ vorsichtig abbremst, schleudert die 280 PS starke Pumpe bereits Löschschaum in den Brandherd. In nur acht Sekunden sind die Flammen erstickt.

Flug XP 307 hat den Flughafen inzwischen weit hinter sich gelassen. Was die Passagiere an Bord nicht wissen: Die schwarze Rauchwolke, die sie beim Abheben in Schrecken versetzt hatte, gehörte zu einer routinemäßigen Feuerübung an einer Flugzeug-Attrappe.

„Wir proben immer wieder den Ernstfall“, erklärt Feuerwehrchef Otto Marnet. „Wenn's wirklich mal crasht, kann schon eine Sekunde zuviel Menschenleben kosten.“ Entsprechend sind die fünf Frankfurter „Simba“ ausgerüstet. Die Sicherheit beginnt bereits im Stand. Über eine Außensteckdose werden die Batterien ständig aufgeladen, wird der Motor stets

betriebswarm gehalten. Bei Alarm geht's atemberaubend schnell. Wie von Geisterhand gesteuert, heult im Feuerwehrhaus das Crashhorn auf, drehen Blinklichter, öffnen sich die Tore.

## Notlandung mit brennendem Triebwerk: Alle Passagiere gerettet

Die Feuerwehrleute stürzen zu ihren Fahrzeugen. Der Fahrer zieht mit der linken Hand den Versorgungsstecker, drückt mit der rechten Hand den großen, roten Starterknopf, der an der Außenwand des „Simba“ neben der Tür angebracht ist. Noch während die zweiköpfige Fahrzeugbesatzung ins Führerhaus springt, startet bereits der vorgewärmte Motor. Der Beifahrer übernimmt die Funkgespräche, der Fahrer schaltet das Automatikgetriebe auf vierte Stufe – Verschalten unmöglich. Ab geht's. Bei der ersten Umdrehung der acht fast mannshohen Räder schließen auto-

matisch die Seitentüren. Der „Simba“ ist auf Alarmfahrt. „Wir müssen binnen drei Minuten, besser noch schneller eine brennende Maschine erreichen. Dann haben die in der Kabine eingeschlossenen Passagiere noch gute Überlebenschancen“, erklärt Marnet. In sein Büro kommt Einsatzleiter Jürgen Wagner: „Fehlalarm, Chef. Da hat wieder einer heimlich 'ne Zigarette angesteckt. Der automatische Rauchmelder hat sofort Alarm gegeben.“ Feuerwehr-Alltag. Nachdenklich fügt Wagner hinzu: „Eigentlich ein Wunder, daß bei 700 Flügen am Tag so wenig passiert.“

Eine Vorahnung? Nur wenige Tage später wird es tatsächlich todernst. Eine vollgetankte Boeing 767 meldet in 3000 Meter Höhe Feuer im Triebwerk. Als die zweistrahlige Maschine brennend zur Notlandung ansetzt, steht die „Simba“-Flotte schon bereit. Zwei Minuten nach dem Aufsetzen ist das Feuer gelöscht, sind alle Passagiere gerettet. **Harald Hohberg**

## Technische Daten



Hersteller Titan (Fahrgestell), MTU (Dieselmotor) und Rosenbauer (Aufbau); Achtzylinder-V-Motor; Hubraum 31,6 Liter; 920 kW (1250 PS) bei 2100/min; max. Drehmoment 4420 Nm bei 1700 U/min, Beschleunigung von 0-80 km/h 26 Sek.; Höchstgeschwindigkeit 125 km/h (kurzzeitig 148 km/h); Viergangautomatikgetriebe; Achsantrieb mit Quer- und Längsdifferentialsperren, die beiden vord. Achsen lenkbar; Reifen B 20,5 R, 5 bar Reifendruck, während der Fahrt reduzierbar; Batterie 4x12 V/143 Ah; Scheibenbr. mit Antiblockiersystem, Luftfed.; Dieseltank 400 l; Verbr. 100 l/100 km; Einsatzgewicht 45 t; Länge/Breite/Höhe: 11,50/3,10/3,62 m; Wendekr. 30 m, Löschmittel 11 600 Liter Wasser, 2x600 Liter Schaum, 2000 kg Pulver; Pumpenmotor 206 kW (280 PS), Preis etwa 2 Millionen Mark.

# Feuerwehr der Welt



Wie vom anderen Stern: Vorn der Feuerwehrmann im Schutzanzug, dahinter unter der Tragfläche eines Jumbo-Jets die Feuerwehr Typ „Simba“. Das 45 Tonnen schwere Gefährt verfügt über ein ähnliches Sicherheitssystem wie der Düsenriese. Alle wichtigen Aggregate sind doppelt und zum Teil dreifach gesichert. Über die Kanonen kann das Feuer je nach Brandart mit Wasser, Schaum oder Löschpulver bekämpft werden. Geübt wird (unten) mit Schaum-Wasser-Gemisch



Fotos: Conrad Priesenborg