



Presse- und Werbeagentur Wolfgang Jendsch
Fachagentur für Brandschutz und Rettungsdienst
D-78315 Radolfzell/Bodensee

Fachbeitrag 2980/03, März 2003 - Autor Wolfgang Jendsch

T-130 down!

Der Absturz des Löschflugzeuges 130

Rund 500 Einwohner leben in der kleinen Gemeinde Walker am Fuß der nördlichen Sierra Nevada in Kalifornien, etwa 15 Meilen (24 km) von der Grenze nach Nevada entfernt, 75 Meilen (120 km) südlich von Reno. Die Wetterbedingungen an diesem Samstag, 15. Juni 2002, waren ausgesprochen ungünstig im Hinblick auf die Gefahren eines Wald- und Flächenbrandes: seit Tagen andauernde Trockenheit, extreme Hitze, äusserst geringe Luftfeuchtigkeit und warme böige Winde!

Gegen zwölf Uhr mittags ging die Meldung über ein „Wildfire“ bei der zuständigen Leitstelle des „Sierra Front Interagency Fire Center“ in Minden/Nevada ein. Sofort wurden Fire Engines (Löschfahrzeuge) und Fire Crews (Löschmannschaften) des U.S. Forest Service (Humboldt-Toiyabe National Forest, Bridgeport Ranger District), des „Bureau of Landmanagement“ (BLM), des „Bureau of Indian Affairs“ (BIA), der „Nevada Division of Forestry“ (NDF), des „California Department of Forestry and Fire Protection“ (CDF) sowie der lokalen Fire Departments in das Einsatzgebiet unweit der Gemeinde Walker geschickt. Innerhalb kürzester Zeit befanden sich rund 1550 Feuerwehrangehörige mit zahlreichen Fahrzeugen, Bulldozern, sechs Löschhubschraubern und zwei Löschflugzeugen (Airtanker) im Einsatz bei dem als „Cannon Fire“ benannten Wald- und Flächenbrand. Geführt wurde der Einsatz durch ein „Incident Management Team“ (Type 3) unter der Leitung von Bob DeBaun. Bereits innerhalb der folgenden Tage konnte das Feuer zu 85 Prozent unter Kontrolle gebracht werden, hatte sich jedoch auf eine Fläche von rund 22.700 Acres (rund 92 km²) beidseitig des Highway 395 ausgedehnt. Zeitweise mussten östlich gelegene Teile der Ortschaft evakuiert werden. Rund 200 Einwohner wurden durch das Mono County Sheriff's Department aufgefordert, ihre Wohnungen vorübergehend zu verlassen.

Ausgelöst wurde das „Cannon Fire“ aller Wahrscheinlichkeit nach durch Angehörige einer Trainingseinheit der U.S. Marine, die sich zu einem Überlebenstraining in einem abgelegenen Teil des Humboldt-Toiyabe National Forests aufhielten und dort Lagerfeuer anzündeten.

Am Freitag, 29. Juni 2002, konnte das „Cannon Fire“ entgültig unter Kontrolle

gebracht werden. Während insgesamt 22.750 Acres Wald- und Brushvegetation verbrannten, gelang es den Feuerwehren durch das Anlegen von Brandschneisen (Fire Lines) und Gegenfeuern (Back Fires), die Anwesen der Gemeinde Walker nahezu gänzlich zu schützen. Trotz der zeitweise erheblichen Gefahr des Übergreifens der rund 300 Meter langen Flammenwand auf die Wohngebäude von Walker zerstörte das Feuer lediglich ein Ferienhaus, ein Fahrzeug, eine Garage und zwei kleinere Holzschuppen. Die Kosten des „Cannon“-Einsatzes beliefen sich letztendlich auf rund 7,9 Millionen Dollar.

Airtanker zum Einsatz!

Szenenwechsel – 17. Juni 2002, gegen 14.00 Uhr! Auf der „Minden-Gardnerville Airtanker Base“ südlich von Reno/Nevada bereiten Pilot Steven Wass (42), sein Co-Pilot Craig LaBare (36) und Flugingenieur Michael Davis (59) ihren Airtanker vom Typ „Lockheed C 130 A“ (Hercules N130HP; ehemalige Airforce-Transportmaschine vom Typ 56-0538) zum Einsatz beim rund 50 Meilen entfernten „Cannon Fire“ vor. Der Airtanker mit der Registrationsnummer 130 ist eines der größten in den USA für Wald- und Flächenbrände zugelassenen Löschflugzeuge und wurde vom „U.S. Department of Agriculture“ (Landwirtschaftsministerium, Forest Service) für die Dauer der Waldbrandsaison 2002 von der Firma „Hawkins and Powers Aviation“ (H&P), Greybull/Wyoming, gechartert.

Bei der „C-130 Hercules“ handelt es sich um einen „Type-1-Airtanker“ gemäss ICS-Klassifizierung (ICS = Incident Command System), ausgerüstet mit einem 3000 gal (11.355 Liter) fassenden Retardant-Tank. Über acht hydraulische Klappen kann das Retardant, ein Mix aus Wasser und bestimmten Chemikalien zur Kühlung der Brandflächen, aus der Luft abgelassen werden. Die Spannweite der riesigen Maschine beträgt 133 feet (40,5 m), ihre Länge fast 100 feet (30,4 m). Rund 275 mph (ca. 442 km/h) beträgt ihre Höchstgeschwindigkeit. Auch beim amerikanischen Militär (Airforce, National Guard) werden Maschinen vom Typ „C-130 Hercules“ zur Wald- und Flächenbrandbekämpfung eingesetzt. Sie sind ausgestattet mit einer „Modular Airborne Firefighting System“ (MAFFS).

Es ist kurz nach 14.30 Uhr amerikanischer Zeitrechnung, als sich Airtanker 130 im Anflug auf die Einsatzstelle im Bereich des Highways 395 in Kalifornien befindet. Pilot Steven Wass steuert die mit 3000 Gallonen Retardant voll beladene Maschine auf die linke Flanke des Schadensfeuers nördlich der Gemeinde Walker zu und geht in den Sinkflug über. Wenige Meter über dem Feuer öffnet die T-130-Crew die Klappen des Tanks und lässt das Kühl- und Löschmittel in vollem Schwall über dem Brandgebiet ab. In diesem Augenblick geschieht es: Die beiden Tragflächen des Airtankers klappen plötzlich nach oben weg, brechen ab – die Maschine stürzt steil zu Boden und schlägt unweit des Highways 395 in dem bewaldeten Hügelland auf. Es ist 02.45 p.m., als Steve Wass, Craig LaBare und Michael Davis in Ausübung ihres Berufes als Wildland Firefighter sterben.

Für die am „Cannon Fire“ arbeitenden Einsatzkräfte ist dieser Absturz ein Schock. Zahlreiche Angehörige der in unmittelbarer Nähe der „Fire Lines“ tätigen Handcrews haben den Flug des Airtankers verfolgt und so das schier unglaubliche Geschehen direkt miterlebt. Noch Stunden später stehen sie fassungslos am Unfallort und trauern um ihre Kameraden.

Am 22. Juni trafen sich alle Einsatzkräfte, Kameraden, Freunde sowie Familienangehörige der Unfallopfer dann zu einer gemeinsamen Trauerfeier (Memorial) auf dem Sportplatz der Douglas High School in Minden/Nevada sowie im Cannon Fire Camp in Coleville/Kalifornien. Wie in den USA zu solchen Anlässen üblich, traf man sich eine Woche später im Rahmen einer Benefiz-Veranstaltung für die Familien von Steve Wass, Craig LaBare und Mike Davis im „Mountain View Barbecue“ in Walker. Der Erlös dieser Veranstaltung ging an den „Airtanker Pilot's Memorial Fund“.

Persönliche Betroffenheit

Während ich diesen Beitrag schreibe, erinnere ich mich an die Tage im Juli 2001 auf der „Libby Airtanker Base“ in Fort Huachuca/Arizona. Unmittelbar an der Grenze zu Mexico und inmitten eines Geländes der U.S. Airforce liegt der kleine Flugplatz des U.S. Forest Service, auf dem der Airtanker 130 während der Waldbrandsaison 2001 stationiert war. Eigentlich wollte ich im Rahmen meiner Arbeiten zum Thema „Wald- und Flächenbrandbekämpfung“ nur die südlichste Fire Airtanker Base der amerikanischen Weststaaten besuchen. Air Service Manager Bill Parks, Chef der Huachuca-Löschflieger, erwartete mich und hatte bereits die Unterkunft für einen mehrtägigen Aufenthalt gerichtet. Überrascht war ich dann, als ich auf dem Rollfeld den „T-130“ sah. Ich hatte überhaupt nicht damit gerechnet, ausgerechnet in der trockenen, staubigen Wüstenregion vor der Grenze Mexikos eines der größten Waldbrand-Löschflugzeuge im Dienste der amerikanischen „Air Attack“ vorzufinden.

Und so traf ich die damalige Crew von T-130: Pilot H.F. „Buzz“ Schaffer, First Officer Craig LaBare und Flight Engineer Tony Griffin. Alle drei langjährige und erfahrene Löschflieger, mit der spürbaren Begeisterung für ihren Job und für ihr Fluggerät. Und diese Begeisterung hatten sie mir gern und ausgiebig vermittelt. „Buzz“ Schaffer war es dann, der mir ausführlich über das System der „Air Attack“ und über die Arbeit der Crew in der laufenden Waldbrandsaison erzählte, und Craig LaBare zeigte mir „sein“ Flugzeug in allen denkbaren Einzelheiten. Er nahm sich Zeit für mich, und ich genoss es, die Maschine und damit auch den privaten Lebensraum der Löschflieger kennen zu lernen: das Cockpit, den Arbeitsplatz des Navigators, das gemeinsame „Wohn- und Schlafzimmer“ der Crew im Innern des riesigen Rumpfes. Und nicht zuletzt war das Gefühl, im Cockpit Platz nehmen zu dürfen auf dem Sitz des Piloten einfach großartig. Zudem konnte man spüren, dass die Crew von ihrer Maschine überzeugt war. „Zuverlässig, leicht zu steuern trotz der Größe, schnell!“, so Pilot „Buzz“ Schaffer.

Es war eine gute und zugleich interessante Zeit mit der T-130-Crew auf der „Libby Air Tanker Base“, und ich habe noch lange Zeit danach von den zahlreichen Eindrücken

und fachlichen Informationen profitiert.

Die Tage in Fort Huachuca gingen viel zu schnell vorüber. Niemals wäre ich beim Abschied von Craig LaBare, „Buzz“ Schaffer, Tony Griffin und Bill Parks auf die Idee gekommen, dass diese großartige Maschine ein knappes Jahr später bei einem Löscheinsatz auf so schreckliche Weise abstürzen könnte. Craig LaBare verlor dabei sein Leben, zusammen mit seinen Kameraden Steven Wass und Michael Davis. Die Nachricht, die ich über befreundete Wildland Firefighter aus den USA erhielt, hatte mich schockiert und zugleich traurig gemacht. Craig LaBare, Steven Wass und Michael Davis haben ihr Leben verloren in Ausübung ihres Berufes zur Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden in den USA. Sie starben wie viele ihrer Kameraden vor ihnen, weil ihr Job zu einem der härtesten und der gefährlichsten auf dieser Welt gehört.

Dennis Faber aus Greybull/Wyoming, vormals Chef-Flugingenieur bei „Hawkins and Powers“ hatte den Airtanker 130 während der Waldbrandsaison 1996, 1997 und 2001 sowie unmittelbar bis zwei Wochen vor seinem Absturz geflogen: „She was a good ship, and Steve, Craig and Mike were all good friends and good people as well“ (Übers.: „Sie war ein gutes Flugzeug, und Steve, Craig und Mike waren alle gute Freunde und gute Menschen zugleich“).

Nach dem Absturz von Airtanker 130 besuchte mich ein Kamera-Team der deutschen Fernsehgesellschaft „Fokus-TV“ aus München. Es ging um eine geplante Sendung über das Ereignis bei Walker/Kalifornien, um die Frage der Absturzursache sowie generell über die Wald- und Flächenbrandbekämpfung in den USA. Damals konnte der Hintergrund des Absturzes nur sehr vorsichtig artikuliert werden: „Es mag damit zusammen hängen, dass das Retardant, also einige Tonnen Flüssigkeit, plötzlich abgelassen wurden und in dem Moment die Gewichtsverhältnisse zur Auswirkung kamen. Dadurch wurde die Maschine möglicherweise überstrapaziert“. Zwischenzeitlich hat das „National Transport Safety Board“ (NTSB; Nationale Transportsicherheits-Kommission) der USA seine Untersuchung zur Unfallursache abgeschlossen. Festgestellt wurden mehrere Risse in Teilen der Tragflächenkonstruktionen, öffentlich entstanden auf Grund von Materialermüdung. Danach wurden alle Löschflugzeuge vom Typ „Lockheed C 130 A“ sofort stillgelegt. Sie werden auch in Zukunft über den brennenden Wälder der USA nicht wieder zum Einsatz kommen.

Redaktioneller Hinweis:

Der Beitrag „T-130 down!“ wurde in der Ausgabe 2003 des Fachbuches „BRAND - Die Feuerwehren der Welt“ veröffentlicht.

Autor: Wolfgang Jendsch

Fachredakteur Brandschutz/Rettungsdienst - mit Arbeitsschwerpunkten „Wald- und Flächenbrandbekämpfung (Wildland Firefighting/USA), „Brandschutz- und Rettungssysteme der neuen EU-Mitgliedsstaaten“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit der Feuerwehren“;

**Mitglied “International Association of Wildland Fire” (IAWF), Virginia/USA;
News Editor IAWF-“Wildfire Magazine”;**

**Fachberater Dokumentation/Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher (bis 2003)
der Feuerwehr Radolfzell/Bodensee;**

Internationaler Bodensee-Feuerwehrbund (BFB), Pressesprecher (bis 2003).

Rechtsbelehrung:

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt (Copyright).

Alle weiteren Veröffentlichungen sowie anderweitige Nutzungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Autors. Zuwiderhandlungen gegen das Urheberrecht werden rechtlich verfolgt und mit Schadensersatzforderungen belegt.