

Ein Fowl Play wurde zum Foulspiel

Fowl Play

Nachdruck aus „Airman“ mit freundlicher Genehmigung der Verfasser

(Aus dem Englischen übersetzt von K.-H. Hartmann, Oberursel)

von T. BARELA u. D. NOLON, Elmendorf

Zusammenfassung: Zwei Jahre nachdem durch Vogelschlag ein Flugzeug (AWACS B 707) zum Absturz gebracht und die gesamte Besatzung getötet wurde, bemüht sich Elmendorf darum, dass eine derartige Tragödie sich niemals wiederholt.

Summary: Two years after the AWACS (B 707) crashed after colliding with a flock of geese and the loss of its crew at Elmendorf, the base had to take drastic measures to prevent such tragedy never happens again.

1. Das Problem

Bei den ausgebrannten Trümmern war vielleicht der schlimmste Anblick die wachsende Anzahl der Fähnchen, die von niedergeschlagen dreinblickenden Aufräumtrupps hier und da in den Boden gesteckt wurden – blaue für Flugzeugteile, rote für Leichen.

Am 22. September 1995 starteten in einer E-3B „Sentry“ (Rufzeichen der Yukla 27) zwei Dutzend Männer der 962. Airborne Air Control Squadron von der Air Force Station Elmendorf/Alaska. Das AWACS-Flugzeug ist mit komplizierten Messgeräten voll gepackt und ohne weiteres erkennbar an seiner typischen Radarkuppel, die wie die Miniaturausgabe einer auf der Oberseite der Maschine montierten Fliegenden Untertasse aussieht. Die E-3-Maschinen rühmen sich eines nahezu makellosen Sicherheitsstandards; bis zu jenem Tag ist noch keine abgestürzt.

Zeugen berichten, dass die Probleme dieses verhängnisvollen Fluges gleich zu Beginn eingesetzt hatten. Nach halber Strecke auf der Startbahn schossen aus dem linken vorderen Triebwerk Flammen heraus – danach der Funkenregen. Die Yukla 27 hob ab, neigte sich nach links, und dann begann der schreckliche

Sturzflug. Das 270-Mio.-Dollar-Flugzeug und seine 24 Besatzungsmitglieder verschwanden in dem dichten Wald direkt hinter der Startbahn. Ein riesiger Feuerball schoss zum Himmel, als das mit 125.000 Pfund Düsenkraftstoff beladene Flugzeug sich in die Erde bohrte.

Das tragische Ende der Yukla 27, aber auch das Ergebnis der Unfalluntersuchung waren für die Bewohner aus Elmendorf und Anchorage ein Schock. Unfallursache? Ein Schwarm Kanadagänse!

„Wir fanden im Flugplatzbereich 31 tote Gänse und drei lebende Vögel“, sagte Allen Richmond, Leiter der Naturschutz- und Umweltplanung in Elmendorf. „Fünf Vögel sind in die Triebwerke 1 und 2 des Flugzeugs eingedrungen“.

Wenige Sekunden in der einen oder anderen Richtung – und dieser Unfall wäre nicht passiert.

„Diese Katastrophe hat die AF-Station und die örtlichen Bewohner regelrecht wach gerüttelt“, sagte Richmond.

Aus den Trümmern heraus wurde das sog. BASH-Programm (Vogelschlagverhütungsprogramm) erneut ausgewertet und verbessert; so entstand das schärfste Programm der Welt – der Alptraum einer jeden Gans.

Um die Vögel lokalisieren und vertreiben zu können, hat die Station nun sämtliche Register gezogen – von einfachen Vogelscheuchen und lautstarkem Krach bis hin zu komplizierten Nachtsichtferngläsern sowie Infrarot-Wärmesuchsystemen. Wenn Maßnahmen dabei sind, die vielleicht besser für den Kampf gegen die Bedrohung durch Terroristen eines Landes der Dritten Welt geeignet sind, könnten einige meinen, dass die Station doch wohl etwas übertrieben hat, nur um sich gegen Gänse und andere Wildtiere zu schützen.

„Nun gibt es da draußen aber wenigstens 24 Familien, die aus tiefstem Herzen völlig anderer Meinung sind“, sagte Richmond mit trauriger Mine, „Die haben Söhne, Ehemänner und Väter verloren“.

In der freien Wildbahn gibt es vielerlei Tiere, die für die Fliegerei zum Problem werden können, in Elmendorf aber sind Gänse ein Schwerpunkt für das BASH-Programm geworden.

Nach Informationen von der Water Fowl Working Group (Arbeitsgruppe Wasservögel) in Anchorage war die Zahl der Kanadagänse, die in Anchorage ihre Heimstatt gefunden haben, in den letzten 25 Jahren von nur wenigen Brutpaar-

ren auf 4.000 im Jahre 1996 angewachsen. Indem das Brüten der Gänse gestört wird, möchte die Station diese Zahl in den nächsten fünf Jahren auf 1.000 reduzieren. Die Stadt erwartet einen Kompromiss bei 2.000.

„Als die ortsansässigen Gänsepopulationen die Zahl 1.000 erreicht hatten, entstand dadurch ein Problem für die Flugsicherheit“, sagte Richmond. „Wenn die Gänsepopulation noch weitere 10 Jahre im derzeitigen Tempo wächst, würden es dann 15.000 Gänse sein, die Anchorage im Jahre 2000 ihr Zuhause nennen.“

„Im Laufe der Jahre haben wir noch mehr Rasenflächen, Parkanlagen und Golfplätze im Stadtgebiet dazubekommen; und gedüngtes Gras ist eine der Lieblingsspeisen für Gänse“, sagte Richmond, „dazu noch die vielen Seen und Teiche gerade mal ein paar Schritte von den Futterstellen entfernt – ein ideales Gänsehabitat“.

Ferner, begrenzte Jagderlaubnis und nur wenige Probleme mit natürlichen Feinden in diesen der Öffentlichkeit zugänglichen Bereichen machen sich gut in jeder „Wasservogelbroschüre“ und machen Anchorage und Elmendorf praktisch zu einem Garten Eden für Gänse.

Aber wenigstens in Elmendorf ist die Federvieh-Party vorbei.

2. Praktischer Ansatz

Die Sicherheitsleute der Squadron haben jeden einzelnen an der Station über das BASH-Programm belehrt. Sie haben sogar Spielkarten (Brieftaschenformat) verteilt – eine davon als Landkarte mit der 2.400 acre großen Vogel-sperrzone auf der einen und einer Telefon-Nr. (552-BIRD) für den „heißen Draht“ bei Vogelalarm auf der anderen Seite. Sobald jemand Vögel in der Sperrzone bemerkt, kann der „Heiße Draht“ genutzt und dann der Flugbetrieb gestoppt werden. Selbstverständlich ist hier nicht der Anrufer mit dabei, der da gesagt hat, er habe gesehen, dass drei Flugsaurier im Flugplatzbereich herumkurven.

Sicherheitsgurus sagen allen, dass die Fütterung von Wildtieren an der Station ein totales Tabu ist. „Jeder in Elmendorf, der beim Wildfüttern erwischt wird, erhält einen Strafzettel“, sagte Richmond, „er darf dann seinen First Sergeant und seinen Commander besuchen“.

Richmond sagt, die Leute füttern die Enten und Gänse gerne mit Brotkrumen, aber für Wasservögel sind Brotkrumen Abfall, das Zeug ist nicht nur schädlich

als Nahrung sondern, wo immer sie eine Mahlzeit aus Brotkrumen erwischen können, ist da dann mehr los als mittags bei MacDonald's am Imbissstand.

„Wasservögel, die sich daran gewöhnt haben, dass sie gefüttert werden, lassen von ihrem üblichen Zugverhalten ab und bleiben im Winter hier“, sagte Richmond, „und abgesehen davon, dass sie eine Gefahr für Flugzeuge sind, hinterlassen sie fürchterlichen Dreck mit alledem, was sie da fallen lassen“.

3. Wissenschaftlicher Ansatz

„Wir haben den Vögeln ein Funkgerät um den Hals gehängt, um ihre Bewegungen verfolgen zu können“, sagte Richmond. „Wir stellten fest, dass 80 bis 85% aller Gänse in Anchorage zur Station kommen, nur um Gras zu fressen“. „Dann haben wir Versuche durchgeführt, um herauszufinden, was Gänse mögen und was nicht“, sagte Richmond, „außerdem haben wir die Landschaft der AF-Station verändert“. Gänse mögen gerne Löwenzahn und bestimmte Grasarten, die es hier verbreitet gibt. Sie mögen aber absolut nicht das einheimische standortgerechte Gras, wilden Roggen und die giftige Lupine. Für die Gänse war das so, wie wenn der Mensch erst Brathähnchen und heißen Apfelstrudel verzehrt und dann Leber und Tante Flo's Arsenkuchen runterwürgt.

„Das standortgerechte Gras hatte noch einen anderen Vorteil“, sagte Richmond, „es wächst drei bis vier Fuß hoch und ist sehr hart. Wir können es bei 10 inch (25 cm) abmähen, und es fühlt sich an wie die Spitzen von Stechginster. Gänse haben es gar nicht so gern, wenn sie gepiekt werden, darum vermeiden sie es, in solchem Gras zu landen. Hinzu kommt, dass hohes Gras die Kommunikation im Schwarm stört und die Gänse nervös macht, weil sie außerdem keine Feinde wahrnehmen können“.

Ist es denn an der sonst so prächtig manikürten Air Force Station nicht ein Tabu, das Gras 10 inch hoch wachsen zu lassen? „Jetzt nicht mehr“, sagte Richmond, „nicht – sobald Kosmetik gegen Sicherheit steht“. Nun wird an der AF-Station einmal im Jahr, statt einmal im Monat gemäht – eine Maßnahme, gegen die das Bodenpersonal mit Sicherheit keine Einwände hatte. Außerdem hat die AF-Station mehr Bäume auf Rasenflächen angepflanzt, um so das Landverhalten der Gänse zu stören.

4. Hammer-Methode

Irgendwie sieht es so aus, als könnte man jedes Problem mit dem Hammer lösen. In diesem Fall war es der „Sledge Hammer“. „Der Einsatz von Vergrämungstrupps mag vielleicht wie ein richtiger dicker Hammer wirken, niemand sonst hat aber 24 Menschen verloren“, sagte Staff Sgt. Mark Sledge als Leiter des BASH-Programms, den man geholt hatte, damit er das bis dahin schärfste Vergrämungsprogramm der Air Force aufbaute. Vergrämungstrupps – besser bekannt unter der Bezeichnung „Gänse-Scheucher“ – schieben 24 Stunden lang eine nicht gerade geräuschlose Wache in Elmendorf. Sie haben sogar ihren eigenen Fahrzeugpark mit Goose 1, Goose 2 und Goose 3. Jede Gruppe an der AF-Station muss 5 Mann für die Vergrämungstrupps stellen. Wer sich freiwillig dazu meldet, bleibt dann 3,5 Monate seinem regulären Dienst fern und passt auf Wildtiere auf, die durch die Sperrzone wandern.

„Es war nicht nötig, mich zu überzeugen, dass dies Programm wichtig war. Ich wusste das aus erster Hand“, sagte Senior Airman James Olson, ein AWACS-Leitstellenexperte beim 962. Airborne Air Control Squadron; er war ein Mann der ersten Stunde bei der Yukla 27 und ging später freiwillig zum BASH. Er sagte noch: „Ich kannte die meisten der Besatzung; daher konnte ich es einfach nicht fassen, als ich sah, wie die Maschine unter die Baumlinie abtauchte – und dann der Feuerball! Für lange lange Zeit war das sehr schlimm für jeden von uns“.

Vor dieser Katastrophe war es schon gute Gewohnheit geworden, wenn die Leute zur Arbeit kamen und sagten: „Tut mir Leid, habe mich 15 Minuten verspätet, aber Gänse haben die Straße blockiert“, sagte Olson, „jetzt trifft man auf der AF-Station kaum noch Gänse an“.

Die Ausbildung der Vergrämungstrupps dauert etwa eine Woche, und der Lehrplan sieht so aus, als wenn die sich auf einen kriegerischen Einsatz vorbereiten, nämlich mit Fahrkurs, Umgang mit IR-Geräten und Nachtsichtgläsern, Spezialkanonen, Zielübungen, Sprengstoff, Sicherheit usw. Die Fischerei- und Wild-Verwaltung machte sich schon Sorgen, dass es eine „offene Saison“ gegen Vögel gäbe. „Doch im ersten Jahr nach dem Unfall mussten wir lediglich 139 Vögel abschießen“, sagte Sledge, „im Jahr danach nur sieben“. Die Anwendung tödlicher Methoden erwies sich anfangs als notwendig, da die Vögel ihre menschlichen Gastgeber nicht als Bedrohung empfanden. Wenn jetzt dazu aufgefordert wird, die Vögel zu vertreiben, starten die Gänse meist schon beim Geräusch des LKW-Motors. Wenn das nicht funktioniert, betätigen die Trupps das Horn. Dies ist dann die höhere Stufe eines nicht-tödlichen Hornstoßes von einem der „Krachmacher“. Wenn es dann noch nötig ist – kommt der tödliche

Schuss aus einer Flinte. „Wir müssen hin und wieder mal einen Vogel töten, andernfalls gewöhnen sich die Tiere an uns“, sagte Sledge, „das bleibt dann aber doch das letzte Mittel“.

Die Trupps bemühen sich, nach Anruf über 552-BIRD, binnen 5 Minuten tätig zu werden. Das Ziel ist, die Gänse ärgern, bevor sie ihre Bäuche gefüllt haben. Der Einsatz von Infrarot- und Nachtsichtgeräten wurde notwendig, weil die Gänse das Nachtleben lieben. „Wenn zu ihrem intensiven Nachtflugprogramm auch häufige Besuche seitens der Air Force One gehören, so ist das schon ein Problem“, sagte Sledge.

Da die Vergrämungstrupps nicht sofort überall sein können, setzen sie auch lautstarke Kanonen ein, die im Flugplatzbereich gezielt aufgestellt werden; hinzu kommen noch lebensgroße Koyoten als Vogelscheuchen. „Ich habe Touristen beobachtet, wie sie auf die andere Straßenseite gefahren sind und eine Filmrolle nach der anderen für Bilder, von diesen Koyoten-Imitationen abgedreht haben“, sagte Sledge verschmitzt, „wenn wir denen dann erzählen, dass das nur eine Vogelscheuche ist, laufen sie vor Verlegenheit rot an“.

Interessanter noch als in Verlegenheit gebrachte Touristen ist die Tatsache, dass diese Attrappen auch die Gänse an der Nase herumführen. „Unsere Hauptaufgabe besteht nun darin, die Vögel vom Flugplatzbereich fernzuhalten“, sagte Sledge, „die haben sogar schon Maschinen in die Warteschleife geschickt; gerade gestern erst musste eine C-130 noch am Boden den Start abbrechen, weil wir gesehen hatten, dass Gänse herumfliegen“.

Heißt das nun, dass sämtliche Maßnahmen, die Vögel irgendwie in Schach zu halten, nichts wert sind?

„Eindeutig NEIN“, sagte Richardson, „im letzten Haushaltsjahr mussten wir in 1.232 Einsätzen 14.356 Vögel vertreiben. In diesem Jahr sind in 561 Einsätzen 3.263 gefiederte „Kumpels“ verscheucht worden – ein Reduktion um 77%. „Wir werden die Risiken sicherlich niemals beseitigen können, werden aber tun, was wir tun können“, sagte Richmond.

Anschrift der Verfasser:

T. P. Barela & Dave Nolan
Elmendorf Air Force Base
Anchorage/Alaska-USA