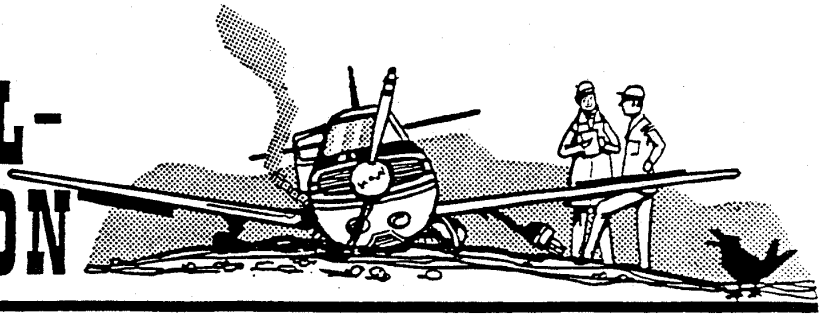


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 61
Braunschweig, Februar 1987

16 000 ft - und kein Sauerstoff

Was sind schon 16 000 ft - 5 000 m? Bergsteiger haben schon Gipfel erklommen von 8 000 m, ohne Sauerstoff. Und zum Fliegen braucht man keine körperliche Anstrengung. Also rein in EDR-9 und on Top, so hoch wie es das Flugzeug schafft?

Vorsicht!! Durchtrainierte Menschen mögen in Einzelfällen in sauerstoffarmen Höhen noch Leistungen erbringen, aber nicht der Durchschnittsbürger. Zum anderen, Fliegen ist weitgehend geistige Leistung. Neben dem Überblicken und Bewerten der Flugsituation sind auch koordinierte Reaktionen erforderlich, gesteuert von Gehirn und Nervensystem. Wenn die Sauerstoffversorgung reduziert wird, verringert sich die geistige Leistungsfähigkeit, wesentliche Teile fallen vorübergehend oder manchmal auch bleibend aus.

Es hätte deswegen beinahe einen Unfall gegeben. Die kritische Situation konnte von Außenstehenden jedoch noch rechtzeitig erkannt und korrektive Maßnahmen eingeleitet werden.

Auf einem IFR-Flug von Süddeutschland nach Dänemark mit einem Flugzeug ohne Druckkabine stieg der Pilot auf 16 000 ft. Anfangs ging alles ganz gut. Im weiteren Verlauf fiel den Controllern der Flugsicherung auf, daß die Funksprüche des Piloten immer merkwürdiger wurden: langsame, unzusammenhängende Sprechweise, Schwierigkeiten bei der Wiederholung von Freigaben (Konzentrations- und Merkfähigkeit), teilweise wurden unverständliche oder wirre Angaben gemacht. Die Controller merkten sehr schnell, daß hier etwas nicht stimmte, zumal auch der Flugweg nicht mehr mit der beabsichtigten Route übereinstimmte. Sie bekamen heraus, daß der Pilot keinen Sauerstoff an Bord hatte. Mit viel psychologischem Einfühlungsvermögen erreichten sie, daß der Pilot die Anweisung zum Verlassen der Höhe verstand und ausführte. Zurück auf 8 000 ft verbesserte sich die Kondition des Piloten zusehends. Der Funkverkehr wurde wieder klar, routinemäßig. Der Flug konnte in dieser niedrigen Höhe ohne weitere Probleme bis zur Landung weitergeführt werden.

Wir sind mit diesem Thema von unserem üblichen Verfahren abgewichen, den Infos nur Flugunfälle zugrunde zu legen, weil wir hier einen Vorgang schildern wollten, der nur knapp an einem Unfall vorbeigegangen ist. Was wäre passiert, wenn der Pilot nicht mehr ansprechbar gewesen wäre oder seine Reaktionen noch unkontrollierter geworden wären?

Nun, nur wenige Piloten der Privatluftfahrt werden die Möglichkeit zu Höhenflügen haben. EDR-9 oder die Flugleistungen setzen eine niedrigere Grenze. Aber CVFR- oder IFR-Piloten mit leistungsstarken Flugzeugen und - nicht zu vergessen - Segelflugzeugpiloten bei Höhen- oder Wellenflügen können derartige Höhenbereiche erreichen. Dann muß Sauerstoff benutzt werden, nicht weil es der Gesetzgeber vorschreibt, sondern weil es unser Körper für seine Funktion braucht. Auch wenn Sie meinen, Sie kämen noch ohne aus, benutzen Sie trotzdem die Maske. Mit zunehmendem Sauerstoffmangel wird man kritikloser, bis man schließlich an das Aufsetzen der Maske gar nicht mehr denkt. Nicht immer sind hilfreiche Engel in Form eines Controllers vorhanden, die die kritische Situation erkennen.

Deshalb grundsätzlich: Ab 12 000 ft Sauerstoff !