

Persönlicher Erlebnisbericht über den Vorfall mit D-AGWK am 19.12.2010

Ich verwende gerne scherzhaft die „Fliegerweisheit“: „Fliegerei besteht aus stundenlanger Warterei, gefolgt vom Momenten aufgeregten Erschreckens.“ Wie wahr dieser Spruch sein kann, habe ich an diesem Tag am eigenen Leib erfahren.

Der Wetterbericht für den Tag verhieß schon nichts Gutes. Ab Mittag wurden in Köln schwere Schneefälle erwartet. Unser Umlauf sollte uns zunächst nach Wien und im Anschluss nach Mailand führen. Check-In war um 13:25 local und die Vorbereitungen für den Flug nach Wien verliefen normal. Den FO kannte ich von einem gemeinsamen Umlauf zwei Tage zuvor, welcher durch recht harte Winterops geprägt war. Ich wusste, dass er seit einigen Monaten ausgecheckt war und hatte seine Arbeitsweise als sehr sorgfältig und verantwortungsbewusst in Erinnerung. Die Stimmung war gut und angesichts der Wetterprognosen waren wir gespannt, was der Tag wohl bringen würde. Beim Walkaround fielen die ersten Schneeflocken und nach erfolgter Enteisung an der Parkposition verstärkte sich der Schneefall zusehends. Unser Rollweg zur 14L war kurz und wir konnten bereits wenige Minuten nach Offblock abheben. Der Flug nach Wien verlief ereignislos und in Wien selbst erwartete uns sogar noch etwas Sonnenschein und bestes Flugwetter.

Nach Onblock in Wien erreichten uns die ersten schlechten Slots für den Rückflug, da es in Köln heftig schneite und eine Besserung nicht in Sicht war. Aufgrund der schlechten Prognosen entschieden wir uns gegen das Boarding und warteten auf eine Verbesserung. Der Flughafen Köln wurde geschlossen und die Slots immer schlechter. Schließlich wurde der gesamte Flugplan von ATC gecancelled. Regelmäßige Rücksprachen mit der Verkehrszentrale machten keine Hoffnung auf Besserung.

Nach etwa 3 Stunden des Wartens zeichnete sich ab, dass der Schneefall in Köln nachließ und eine Öffnung des Flughafens dort wieder möglich schien.

Ein Slot für etwa 50 Minuten später lief auf und wir begannen unverzüglich mit dem Boarding. Trotzdem wurde am Ende die Zeit knapp und wir mussten befürchten, unseren Slot zu verlieren. Die Verkehrszentrale konnte eine zehnminütige Verlängerung erreichen, da wir aufgrund von Frostansatz auf den Tragflächen vor dem Start noch enteisen mussten. Der Zeitdruck wuchs, trotzdem hat man uns etwa 20 Minuten vor Slotende noch „losgelassen“. Wir rollten zur Enteisungsposition und waren auch sofort an der Reihe, da wir offenbar die Einzigen zum enteisen waren. Der Enteiser wusste nichts von unserem Zeitproblem und wir haben ihn auch bewusst nicht darüber in Kenntnis gesetzt, um nicht unnötig Druck aufzubauen. Die Enteisung ging trotzdem ungewöhnlich zügig. Auch unter Zeitdruck funktionierte das Team im Cockpit problemlos. Mein Vorstoß, die Takeoff Checklist vorzuziehen, um Zeit zu sparen, wurde mit dem Hinweis auf die noch ausstehende After Start Checklist

aufgefangen, so dass wir beide schnell wieder in der gewohnten Sequenz waren. Der Rollweg zur 16 war kurz, so dass wir in der letzten Minute unseres Slots Wien verlassen konnten.

Der Flug verlief zunächst ereignislos. Ich selbst war auf diesem Leg Pilot Flying. Wir wussten zu diesem Zeitpunkt bereits, dass wir aufgrund unserer Verspätung von 4 Stunden nicht mehr nach Mailand fliegen mussten, so dass wir uns auf den Feierabend freuen konnten. Ich habe mein Hotmeal gegessen und aufgrund unserer Erfahrung des slotbedingten Zeitdrucks am Boden, sprachen wir während des Reisefluges angeregt über die Einhaltung von Verfahren unter Zeitdruck. Der Sinkflug auf Köln verlief nahezu als continuous descent. Die Arbeitsatmosphäre war zu diesem Zeitpunkt professionell und aufmerksam. Wir erhielten Radar Vectors für ein ILS auf die 14L.

Beim Turn auf das Base Leg bemerkte ich zum ersten Mal diesen seltsamen Geruch. Mein erster Gedanke war, dass es sich eindeutig um eine Mischung aus verbrannt und elektrisch handelt. Der Geruch war so intensiv, dass ich den FO sofort darauf ansprach und er meinen Eindruck bestätigte. Eine Rückfrage beim Purser ergab, dass in der Kabine nichts zu riechen war, auch nicht hinten, was er nach kurzer Rücksprache mit den Kollegen dort melden konnte. In diesem Moment ging mir der Gedanke durch den Kopf, ob wir nicht besser die Sauerstoffmasken aufziehen sollten. Da der Geruch jedoch in der Zwischenzeit scheinbar nachgelassen hatte und kaum noch wahrnehmbar war, dachte ich diesen Gedanken nicht zu Ende, da auch mittlerweile der Intercept Turn und die Freigabe für das ILS 14L kam. Im Nachhinein bin ich mir gar nicht mehr sicher, ob der Geruch wirklich nachgelassen hatte, oder ob wir ihn einfach nur nicht mehr bewusst wahrnehmen konnten, da sich unsere Nasen vielleicht schon daran gewöhnt hatten.

Während des Localizer Intercept sagte der FO plötzlich, ihm sei „kotzüber“ und er müsse die Maske aufsetzen. Der Unterton in seiner Stimme ließ mich mehr erschrecken als die Aussage an sich, da er sich höchst alarmiert und geradezu schockiert anhörte. Noch bevor ich einen Gedanken fassen oder gar etwas erwidern konnte, spürte ich selbst urplötzlich ein starkes Kribbeln in Händen und Füßen. Gleichzeitig merkte ich, wie mir im wahrsten Sinne des Wortes die Sinne schwanden. Mein Sichtfeld schrankte sich nahezu schlagartig ein und ich spürte ein starkes Schwindelgefühl. In diesem Augenblick packte mich die Angst, die Kontrolle über meinen Körper und mein Handeln zu verlieren, bevor ich etwas dagegen unternehmen konnte. Ich griff reflexartig nach meiner Sauerstoffmaske, wie ich es im Simulator oft geübt hatte.

Von nun an überschlugen sich die Ereignisse. Wir waren noch beim Director und ich sagte dem FO kurz und knapp, er solle Bescheid sagen, dass wir auf die Towerfrequenz wechseln würden. Er tat dies und bevor er sich dort meldete, wies ich ihn an, direkt einen Mayday-Call abzusetzen. Ich erinnere mich nur noch ungefähr an die Wortwahl, jedoch fügte er nach „Mayday“ hinzu, dass wir „strong

smell in the Cockpit“ hätten. Währenddessen bemerkte ich, dass der Glideslope bereits einlief und so fuhr ich die Flaps selbst auf Position eins. Schnell wurde mir bewusst, wie eingeschränkt die Kommunikation unter der Maske war, besonders wenn die Gesamtsituation hochdynamisch ist.

Der Tower reagierte sofort und wies einer Easyjet vor uns den Go Around an. Da die Geschwindigkeit nur sehr langsam abbaute und wir noch über 200kt schnell waren, konnten wir die Flaps noch nicht in Position 2 fahren. Irgendwann hier muss ich den AP ausgeschaltet haben, woran ich mich im Detail jedoch nicht erinnern kann. Ich kommandierte Gear down und zog die Speedbrake. Trotzdem schien die Geschwindigkeit nur quälend langsam abzubauen. Kurz darauf konnten die Flaps endlich auf 2 gefahren werden. Die Kommunikation gestaltete sich für mich schwieriger als im Simulator, da ich den „Lärm“ meiner eigenen Atemgeräusche im Interphon als wahnsinnig ablenkend, ja geradezu als Stress empfand. Für das ständige ein- und ausschalten des INT switches fehlte mir allerdings die Kapazität, da ich manuell flog. Dadurch kam es immer wieder zu Kommunikationsstörungen, da der FO mich zwischendurch nicht hören konnte. Irgendwann habe ich den Transmissionkanal am ACP auf INT geschaltet, so dass ich mit dem PTT am Sidestick arbeiten konnte, wann immer ich etwas über Interphone sagen wollte.

Während des gesamten Anfluges fühlte ich mich körperlich sehr schlecht. Mein Eindruck war, dass ich allein mit dem manuellen Fliegen mit Flight Director an der Obergrenze dessen arbeitete, was mir momentan überhaupt möglich war. Warum meine Kapazität in diesem Augenblick so eingeschränkt war, konnte ich hier noch nicht verstehen, aber es machte mir Angst. Ich dachte an eine Autoland, verwarf den Gedanken aber recht schnell, da ich kaum noch einen klaren Gedanken fassen konnte. Zu viele Dinge waren dafür zu beachten, ging mir durch den Kopf, und diese abzurufen war ich nicht mehr in der Lage. Das einzige, was noch „vollautomatisch“ funktionierte war mein „Fallback“: das manuelle fliegen.

Die Final Configuration war dann zwar recht schnell hergestellt, jedoch die Geschwindigkeit brauchte für mein Empfinden ewig lange um abzubauen. Ich teilte dem FO mit, dass ich das 1000ft Gate außer Kraft setze, falls die Speed bis dahin nicht in Limits sein sollte, denn ich fühlte mich physisch und psychisch nicht mehr in der Lage, einen Go Around durchzuführen. Diese Erkenntnis hat mich ziemlich erschreckt, da normalerweise ein Go Around zu den Standardmanövern gehört, welche man reflexartig beherrscht. Aber in dieser Situation fühlte ich mich dazu nicht mehr in der Lage.

Trotz eingeschränkter Kommunikation und vor allem stark eingeschränkter Leistungsfähigkeit funktionierte das Team noch immer. Mein FO erinnerte mich zum Beispiel noch an die Landing Checklist, welche mir durchgegangen wäre. Am Minimum war unsere Kommunikation noch einmal kurzfristig gestört, da ich bei meinem Continue-Call beim ersten Mal versäumte, den PTT zu drücken. Im

short final bemerkte ich einen rückläufigen Speedtrend, welchem ich durch deutliche Schubzugabe entgegenwirkte. Ich meine, kurzfristig bis zu 65% N1 nachgeschoben zu haben. Die Speed blieb trotzdem genau am Bug und ich erinnere mich, mich gefragt zu haben, was genau hier eigentlich gerade passiert. Ich hatte für einen Augenblick das Gefühl, kaum noch etwas von dem zu verstehen, was gerade vor sich ging. Ich erkante die vielen Blaulichter, sah die Bahn vor mir und mein Ziel war nur noch die Landung, egal wie.

Der Touchdown erfolgte nach meinem Gefühl normal. Die Autobrake war auf Medium voreingestellt und wirkte recht zügig. Erst auf den letzten Metern bremste ich „zu Fuß“. Mein Ziel war der A3 Turnoff, was ich dem FO auch so mitteilte. Auf dem letzten Stück jedoch rutschten wir so stark, dass ich befürchtete, den Turnoff nicht mehr zu bekommen. Trotzdem erreichten wir noch rechtzeitig Abrollgeschwindigkeit. Ich rollte über A3 ab und für einen kleinen Augenblick machte sich bei mir große Erleichterung über unsere sichere Rückkehr zum Boden breit. Diese wurde aber sofort verdrängt von einem kurzen Gefühl der Leere mit einem großen Fragezeichen. Hier endete nämlich mein Konzept. Ich habe beim „chairflying“ schon viele Situationen durchgespielt und habe für viele Situationen, wie z. B. Bombthreat o.ä. ein Grundkonzept und Ansagen parat, aber für diese Situation endete meines eben bei der Landung. Ich fing sofort an, mir ein neues Konzept zu erstellen. Ein sofortiges Anhalten, sowie einen Einstieg in die Evacuation Checklist erschien mir unpassend, da die Lage im Cockpit vorerst unter Kontrolle war und in der Kabine scheinbar keine Gefahr drohte. Mein Ziel war eine Außenposition und Treppen, damit die Passagiere so normal wie möglich aussteigen können. Dieses Brainstorming erfolgte recht schnell und ohne die einzelnen Gedanken im Kopf in epischer Breite auszuwälzen. Ich bin mir nicht mehr ganz sicher, aber ich meine, ich hätte dem FO mitgeteilt, dass mir eine Außenposition am sinnvollsten erscheint.

Der Tower sagte uns, dass die Feuerwehr auf der Feuerwehrfrequenz bereit wäre, mit uns zu sprechen, sagte diese aber nicht dazu. In diesem Augenblick dachte ich noch daran, dass ich gerade zwei Tage zuvor sehr intensiv das Handout des Smoke / Fire Refreshers durchgearbeitet hatte und konnte so die Frequenz 123,1 abrufen. Ich sprach mit dem FO ab, dass ich mit der Feuerwehr kommuniziere und er mit dem Tower. Woran ich mich allerdings nicht erinnere ist, ob ich die Kontrolle übergeben habe.

Ich erklärte der Feuerwehr zunächst die Grundsituation und teilte ihnen mit, dass im Moment kein sichtbarer Rauch und kein Feuer im Cockpit wäre und die Situation in der Kabine vor wenigen Minuten noch unauffällig gewesen war. Mit halbem Ohr hörte ich auf der Towerfrequenz, dass wir parken dürften, wo wir wollen. Da wir im Sinkflug über die Companyfrequenz unsere Parkposition C07 mitgeteilt bekommen hatten, entschieden wir uns kurzfristig für eben jene, da meine wichtigste Anforderung, die Außenposition, damit erfüllt war. Dies teilte der Kollege dem Tower und ich der Feuerwehr mit, welche mich dann allerdings

bat, auf A07 zu rollen, da diese Position weit weg von Gebäuden wäre. Das leuchtete mir ein und so gab mein FO diese Info an den Tower weiter.

Wir rollten weiter auf TWY A in Richtung Terminal. Nachdem die erste Kommunikation mit der Feuerwehr erfolgt und eine Entscheidung über die Parkposition getroffen war, konnte ich endlich mit der Kabine Rücksprache halten, da meine große Sorge im Hinterkopf seit der Landung der Kabine und den Passagieren galt. Ich wollte wissen, ob die Situation dort noch immer normal war, wovon ich allerdings erst einmal ausging, da ich sonst wohl schon eine Meldung erhalten hätte. Trotzdem befürchtete ich, dass man sich hinten schon große Sorgen wegen der überall präsenten und nicht zu übersehenden Feuerwehrwagen machen würde. Ich wollte sowohl die Kabinenbesatzung als auch die Passagiere schnellstmöglich informieren und beruhigen. Eine Passagieransage unter Maske schied aber von vornherein aus, da aufgrund der unauffälligen Situation hinten eine solche Ansage aufgrund der Maske genau das Gegenteil von Beruhigung erreicht hätte. Ich legte mir kurz ein Konzept zurecht und klingelte dann den Purser an. Ich teilte ihm in aller Kürze mit, was passiert war, sagte aber sofort, dass wir die Lage vollkommen unter Kontrolle hätten und wir auf eine Außenposition rollen würden. Außerdem, dass ich sofort nach Ankunft dort und nach dem Öffnen der Cockpitfenster die Maske abnehmen würde, um eine Passagieransage zu machen.

In der Zwischenzeit bogen wir links auf TWY B ein. Die Feuerwehr schien überall zu sein und begleitete uns. Mein FO machte mich auf die After Landing Items aufmerksam und wir hatten wieder ein kleines Stückchen „Normalität“ zurück. Wir waren wieder im Loop.

Nachdem die Parkbremse gesetzt war, stellten wir fest, dass die APU noch nicht gestartet worden war. Während das nachgeholt wurde, öffneten wir beide Fenster. Die APU benötigte zum starten eine gefühlte Ewigkeit. So lange konnte ich mit einer Passagieransage nicht warten, da spätestens mit Ankunft an der von Blaulichtern überfluteten Parkposition auch dem letzten Gast klar geworden sein musste, dass etwas nicht stimmte. Durch die offenen Fenster und die noch laufenden Triebwerke herrschte im Cockpit ein infernalischer Lärm, also versuchte ich mit der linken Hand das Mikrofon des Handsets abzuschirmen, während ich meine Ansage machte. Ich erklärte den Gästen, dass die Feuerwehr, welche sie mit Sicherheit schon bemerkt hätten, als Vorsichtsmaßnahme hier wäre, da wir im Anflug im Cockpit einen ungewöhnlichen Geruch wahrgenommen hätten, dass jetzt zunächst die Feuerwehr an Bord käme um sich selbst davon zu überzeugen, dass keine Gefahr bestehe und dass danach alle Gäste ganz normal aussteigen könnten. Da mein eigener Adrenalinspiegel zu diesem Zeitpunkt noch recht hoch war, erinnerte mich an den alten Trick, in solchen Situationen so langsam zu sprechen, dass es einem schon fast unnormale vorkommt, um in der Aufregung ein zu schnelles Sprechen zu verhindern. Laut späterem Feedback des Purses war die Ansage gut zu verstehen und ist gut aufgenommen worden.

Als ich mit der Ansage fertig war, konnte ich die Triebwerke abstellen. Der FO erinnerte mich noch an die Parking Checklist, welche wir dann abarbeiteten. Ich schloss kurz darauf mehr unbewusst als beabsichtigt mein Fenster, da es kalt war und hereintropfte, hörte jedoch von rechts sofort die dringliche Aufforderung, das Fenster bitte sofort wieder zu öffnen. Ich sah hinüber zu meinem FO und nahm ihn nun ohne Maske zum ersten Mal wieder bewusst wahr. Er betonte nochmals, dass ihm sehr, sehr übel wäre und ich war ziemlich erschrocken darüber, wie schlecht er aussah. Ich öffnete das Fenster sofort wieder und sah, wie der Kollege sich in der Zwischenzeit mit dem gesamten Oberkörper zum Fenster hinausgelehnt hatte. Mein erster Gedanke war, dass er sich vielleicht übergeben muss, jedoch versuchte er nur verzweifelt Luft zu bekommen, wie er mir viel später erklärte.

Der Purser meldete die Türen in Park, die Seatbelt Signs wurden ausgeschaltet und kurz darauf kam der Einsatzleiter der Feuerwehr ins Cockpit. Wir sprachen kurz und ich erklärte, dass im Cockpit und in der Kabine unserer Ansicht nach keine akute Gefahr drohe. Außerdem wies ich auf den schlechten Zustand meines FOs hin. Er rief daraufhin seine Kollegen vom Rettungsdienst, welche den FO sofort in den Rettungswagen begleiteten. Ich erinnere mich noch, dass er zwar selbst aus seinem Sitz aufstehen konnte, danach aber gestützt werden musste.

Ich wurde über meinen Zustand befragt, fühlte mich aber in der Lage, die Stellung zu halten, bis alle Gäste von Bord sind.

Während ich wieder mit dem Einsatzleiter über das weitere Vorgehen sprach, bemerkte ich, wie ich am ganzen Körper zu zittern begann, was mich etwas beunruhigte, da ich solche Symptome an mir nicht kenne. Ich weiß bis heute nicht, ob der Grund hierfür ein pathologischer war oder die nachlassende Aufregung. Zum Glück ließ dieses Phänomen nach wenigen Sekunden wieder nach.

Ich sprach mit dem Einsatzleiter ab, dass sich die Feuerwehrfahrzeuge etwas zurückziehen, damit die Busse vorfahren und mit dem Aussteigen begonnen werden könne. Genau dies teilte ich in einer weiteren Ansage den Passagieren mit.

Zum Aussteigen stellte ich mich in die Cockpittür, um mir einen Eindruck über die Stimmung unter den Gästen zu verschaffen. Ich war beruhigt zu merken, dass die Stimmung sehr ruhig und freundlich war.

Sobald der letzte Gast das Flugzeug verlassen hatte, kamen innerhalb kurzer Zeit viele verschiedene Leute auf mich zu, die alle etwas von mir wollten. Zunächst wollte ich aber wissen, wie es meinem FO geht. Ich hatte schon gesehen, dass der Rettungswagen noch unten steht, was ich erst einmal als gutes Zeichen wertete. Man beruhigte mich und sagte mir, dass es ihm den Umständen entsprechend gut gehe und dass der Wagen auf mich warten würde, da ich auf jeden Fall zur Untersuchung mit ins Krankenhaus fahren solle.

Außerdem erinnere ich mich, dass der Purser sagte, dass der Geruch aus dem Cockpit noch immer bereits von der Cockpittür aus deutlich wahrnehmbar sei. Zum Zeitpunkt dieser Aussage waren beide Cockpitfenster bereits seit etwa 15 Minuten geöffnet.

Als nächstes sprach ich mit der Kabinenbesatzung. Ich merkte schnell, dass die Kollegen psychisch in guter Verfassung waren. Ich schilderte ihnen den Hergang der Ereignisse und fragte ihre Wahrnehmung ab. Wie bereits vermutet war es für sie, besonders für die beiden Kollegen aus der hinteren Galley, eine normale Landung und sie fühlten sich zu keiner Zeit in Gefahr. Auch der Purser machte einen stabilen Eindruck und so entschied ich mich, nach einem Hinweis auf die jederzeit mögliche Betreuung durch das CISM Team, die Kabinenbesatzung in den wohlverdienten Feierabend zu schicken.

Ich sprach im Anschluss noch mit der Maintenance und verfasste einen WO Book Eintrag. Der anwesende Mitarbeiter des MCC, dem ich den Geruch und den Ablauf der Ereignisse noch schilderte, schien sich zu meinem Erstaunen bereits zu diesem Zeitpunkt recht sicher zu sein, dass Enteisungsflüssigkeit wohl der Auslöser dieses Vorfalles sei.

Des Weiteren fühlte ich mich vom Einsatzleiter der Feuerwehr regelrecht bedrängt, sofort ein Formular auszufüllen, welches er mir in die Hand drückte. Ich fragte noch, ob ich das nicht später machen könne, was er allerdings verneinte. So füllte ich auch noch die §5 LuftVO Störungsmeldung aus, was ich im Nachhinein hätte energischer ablehnen sollen, da ich mich noch immer körperlich beeinträchtigt fühlte. Ich hätte besser sagen sollen, dass ich mich dazu im Moment nicht in der Lage fühle und nur meine Personalien eintragen sollen.

Nachdem ich alle Papierarbeit abgeschlossen hatte und den Flieger der Technik übergeben hatte, sammelte ich meine Sachen und die des Kollegen zusammen und begab mich in den Krankenwagen. Dort sah ich meinen FO, wie er immer noch ziemlich schlecht aussehend, in einem Liegesitz saß, eine Decke über sich gezogen hatte und eine Sauerstoffsonde in der Nase hatte. Auch dies war ein Bild, welches mich erst einmal erschreckte.

Der Rettungssanitäter legte auch mir sofort eine Sauerstoffsonde an und maß meine Sauerstoffkonzentration im Blut. Ich weiß nicht mehr den genauen Wert, nur dass er laut seiner Aussage sehr schlecht und deutlich unter 80 % war. Der Normalwert liegt meines Wissens bei etwa 95-98%. Ich musste einige Fragen beantworten, bevor die Fahrt ins Krankenhaus nach Porz beginnen konnte. Unterwegs telefonierte ich noch mit IOCC und erfuhr, dass Herr Knitter wissen wolle, was die Gäste mitbekommen hätten. Außerdem rief ich Herrn Dunz an, um ihn kurz über die Geschehnisse zu informieren.

Die Fahrt nach Porz dauerte deutlich länger als normal, was an den extrem winterlichen und schwierigen Wetterverhältnissen an diesem Abend lag.

Was mir allerdings am stärksten in Erinnerung geblieben ist, ist die Tatsache, dass ich auf einmal spürte, wie es mir kontinuierlich besser ging, was laut Aussage des Rettungssanitäters auf die Sauerstoffgabe und meine in der Zwischenzeit deutlich bessere Sauerstoffkonzentration im Blut zurückzuführen war. Ich hatte zwar schon davon gelesen, aber jetzt konnte ich selbst erfahren, dass ich vorher gar nicht gemerkt hatte, wie schlecht es mir ging. Erst durch die deutliche Besserung wurde mir bewusst, wie stark ich vorher eingeschränkt war. Ich hatte den Eindruck, zum ersten Mal seit etwa einer Stunde wieder einen klaren Gedanken fassen zu können. Mir wurde nun klar, warum ich während des Anfluges solche Schwierigkeiten hatte, vermeintlich simple Gedankengänge wie die Vorbereitung einer Autoland oder einen Go-Around umzusetzen.

Im Krankenhaus wurden wir nach einigen Untersuchungen nach etwa 2 Stunden entlassen und sind mit einem Taxi zurück zum Flughafen gefahren. Um die Ereignisse der letzten Stunden noch einmal zu rekapitulieren und weil wir beide das Bedürfnis hatten, darüber zu reden, haben wir noch ein ausführliches Debriefing gehalten.

Alles in Allem hat mir dieser Vorfall gezeigt, wie schmal die Grenze zwischen Normal Operation und Abnormal ist und wie schnell sie überschritten werden kann. Ich hätte nie gedacht, dass man so schnell in eine Situation kommt, die innerhalb kürzester Zeit außer Kontrolle geraten könnte. Theoretisch war mir das zwar immer klar, aber was es in der Praxis bedeuten kann, ist mir erst durch diesen Vorfall bewusst geworden.

Besonders die Tatsache, dass man auch in niedrigeren Höhen innerhalb von wenigen Sekunden handlungsunfähig sein kann, zeigt, wie wichtig es ist, den Aufmerksamkeitslevel niemals zu sehr sinken zu lassen.

Ganz besonders gilt es zu betonen, wie wichtig das rechtzeitige Aufsetzen der Sauerstoffmasken bereits beim kleinsten Verdacht ist. Giftige Dämpfe, wo auch immer sie herkommen mögen, müssen gar nicht extrem riechen, um innerhalb von Sekunden beide Piloten außer Gefecht zu setzen. Das Szenario, welches hätte eintreten können, wenn wir auch nur noch kurz gezögert hätten, die Masken aufzusetzen, mag ich mir kaum vorstellen. Ein führerloses Flugzeug mit 149 Menschen an Bord, welches unkonfiguriert das ILS heruntersegelt. Den möglichen Ausgang kann sich jeder selbst ausmalen.

Wie ich erfuhr, ist das Flugzeug am nächsten Tag wieder in Dienst genommen worden und als Ursache soll von der Technik Enteisungsflüssigkeit in der Klimaanlage identifiziert worden sein.

Mir ist vollkommen bewusst, dass ich als Pilot im Vergleich zur Technik lediglich über ein eingeschränktes technisches Wissen über das Flugzeug verfüge. Jedoch verfüge ich über 12 Jahre fliegerische und operationelle Erfahrung, davon 7 Jahre auf Airbus Fluggerät. Ich habe selbst bereits Erfahrung mit Dämpfen verbrannter Enteisungsflüssigkeit in der Klimaanlage, auch in hoher

Konzentration mit starker Rauchentwicklung in der Kabine, gemacht. Daher fällt es mir in diesem Fall schwer, diese Diagnose nachzuvollziehen. Mir ist auch bewusst, dass Erfahrungen aus anderen Vorfällen mit Contaminated Cabin Air gezeigt haben, dass die Ursache in einigen Fällen, aufgrund der hohen Flüchtigkeit der Bestandteile, im Nachhinein nicht mehr festzustellen ist. Doch der intensive Geruch, den ich wahrgenommen und dessen körperliche Auswirkungen ich gespürt habe, hatte definitiv keinerlei Ähnlichkeit mit dem von verbrannter Enteisungsflüssigkeit.

Vielleicht war es Glück, dass ich nur zwei Tage zuvor intensiv den Smoke / Fire Refresher vorbereitet habe und mein FO ihn, wie er mir später berichtete, kurz zuvor im Simulator geflogen ist. Gezeigt hat es mir aber auf jeden Fall, wie wichtig es ist, sich ständig selbst zu „refreshen“. Zwei jährliche Simulatorereignisse befriedigen zwar gesetzliche Bestimmungen, können aber niemals ausreichen, um auf die komplexen Fehlermöglichkeiten vorzubereiten, mit denen man an einem ganz normalen Arbeitstag, kurz vor Feierabend, konfrontiert werden kann.

Ich denke, es ist nicht völlig selbstverständlich, dass wir jeden Tag nach getaner Arbeit wieder in unser Auto steigen und nach Hause fahren. Allein die Vorstellung, dass wir uns täglich in einer dünnen Aluminiumhülle, die bis zum Rand mit Treibstoff und Menschenleben gefüllt ist, mit annähernd Schallgeschwindigkeit durch eine vollkommen lebensfeindliche Umgebung bewegen, zeigt deutlich, dass dies, so gefahrlos auch unsere tägliche Wahrnehmung dieser Tätigkeit auch sein mag, ein gewisses Grundrisiko birgt. Und dieses so klein wie möglich zu halten, sehe ich als meine Hauptaufgabe als Kapitän.

Die Tatsache, dass einem oft jahrelang nichts gravierendes widerfährt, verleitet dazu, zu glauben, dies sei selbstverständlich und man müsse sich nur mit dem beschäftigen, was für die tägliche Operation relevant ist. Dass aber gerade die Vorbereitung auf sehr unwahrscheinliche und extrem seltene Ereignisse schnell den Unterschied zwischen „good outcome“ und „bad outcome“ ausmachen können, muss man sich immer wieder bewusst machen.

Um dieser Bequemlichkeit entgegenzuwirken, benötigt wahrscheinlich jeder von uns manchmal einen Denkanstoß. Für mich war dieser Vorfall ein solcher. Mein persönliches Verständnis meiner Aufgabe als Kapitän war schon immer die, dass ich nur einen kleinen Teil meines Gehaltes dafür bekomme, an sonnigen Tagen ein Flugzeug nach Palma und wieder zurück zu fliegen. Den größten Teil bekomme ich dafür, auf solche seltenen Fälle vorbereitet zu sein, um dann das Richtige tun zu können.

Die größte Investition, die man leisten muss, um vorbereitet zu sein, ist die in Zeit. Und gerade Zeit ist bei unseren engen Dienstplänen so ziemlich das Kostbarste, was wir haben. Dabei haben wir manchmal mehr davon, als wir

denken. Wir nutzen sie nur nicht immer. Wie oft bleibt eine lange Reiseflugphase ungenutzt und sogar Langeweile stellt sich ein. Wenn man nur einen Teil dieser Phasen nutzt, um z.B. mal ein Smoke und Fire Szenario bis zum Ende durchzusprechen und durchzuspielen, könnte man diese Zeit sinnvoll nutzen und man hätte wieder einen guten Schritt nach vorne getan, um für den unwahrscheinlichen Eintritt eines solchen Ereignisses gewappnet zu sein.

Ich versuche dies so oft wie möglich umzusetzen und in Zukunft sicherlich noch mehr, auch wenn ich natürlich, wie wahrscheinlich jeder von uns, Phasen habe, wo ich den Kampf gegen die Müßigkeit verliere. Trotzdem bin ich froh, dass ich vorbereitet war. Denn so unwahrscheinlich es auch sein mag, dass man eines Tages selbst betroffen ist, so schnell kann es trotzdem eines Tages so weit sein, wie ich selbst an diesem Tag feststellen musste.

 31.12.2010

Schilderung der Erlebnisse und Eindrücke von 4U 753 CGN-VIE 19.12.2010

Nach einem 3h langen Turnaround in VIE bedingt durch die Schließung der Flughafens CGN, konnte es endlich losgehen. Wir hatten einen knappen Slot, die Gäste stiegen langsam ein, der zweite Bus ließ auf sich warten. Irgendwann kam der zweite Bus, der Schnee fiel, es musste enteist werden an der Remote Position mit laufenden Triebwerken. Die „after start items“ wurden entsprechend nicht ausgeführt. Beim de-icing sagte ich zu CM1: „Ich hätte jederzeit ein Ohr für Dich, wenn Du mir etwas erzählen willst.“ Das TO Briefing wurde trotz ausreichender Zeit im Transit vergessen. Nach dem Enteisen sollten wir dann los und CM1 kommandierte die TO Checklist. Ein kurzer Einwurf meinerseits, ob wir nicht erst die After Start Items gefolgt von der Liste machen wollten, wurde dankend angenommen. Wir waren wieder im Loop und beide für den TO richtig „in sequence.“ Es folgte der TO und CM1 war PF.

TO und CRZ waren beide unspektakulär. Wir näherten uns CGN und begannen den Descend. Meine Gedanken zu dem Zeitpunkt: „Ok, Auffanghöhe 5000 ft, alles safe, gebriefed haben wir auch, Wx Radar läuft, nachher aufpassen mit 3000ft und der MSA, vergiss nachher den below MSA callout nicht.“

Wir waren mittlerweile über WYP hinweg geflogen und hatten die Clearance auf 3000' zu sinken. In 3000' angekommen und beim Turn auf das Baseleg ging mir nochmals durch den Kopf: „OK, Lichter sind an, RAD Nav gesetzt, Approach Phase active, aufpassen mit der MSA ausserhalb von 15 NM.“ Beim Turn auf das Base sagte CM1: „Riechst du auch etwas?“ – „Oh ja, das riecht echt heftig. Das riecht richtig elektrisch und süßlich“ – „Ja finde ich auch, das ist definitiv elektrisch. Wir beobachten das!“

Mittlerweile waren wir auf dem Baseheading und für mich war der Geruch verschwunden – ich nahm ihn nicht mehr wahr. CM1 bestätigte mir quasi dies indem er sagte: „Ja, jetzt ist der Geruch deutlich schwächer geworden.“ Ich stimmte mit einem „Jou“ zu und nahm ihn dann auch nicht mehr wahr. Dies war der letzte Zeitpunkt wo alles normal ablief. Wie oft hat man schon im Approach im Airbus kurzzeitig etwas elektrisches gerochen, das kurze Zeit darauf verschwand? Aber jetzt sollten sich die Ereignisse überschlagen und die Eigendynamik dieser Situation war so heftig wie ich sie weder in der Ausbildung in Bremen kennengelernt habe, wenn ein Instructor einen etwas in die Ecke drängen wollte, noch später auf der Linie in irgendwelchen LOFT Szenarien. Die Dynamik, die sich in unserem Smoke and Fire Refresher entwickelt, scheint mir dagegen echt Peanuts zu sein.

„GWI 753, turn left Heading 170, cleared ILS 14L“ – „GWI 753, left turn heading 170, cleared ILS 14L“

Zügig war das HDG eingedreht und der APP Mode geared.

Während der Flieger anfang zu drehen kehrte der Geruch wieder. Ich sagte: „Der Geruch ist wieder da“ – „Ja, ich nehme ihn auch wahr.“ Gleichzeitig wurde mir speiübel, als ob mir jemand einfach in den Bauch geboxt hätte. Zergleich fühlten sich meine Arme und Beine taub an und ich fühlte mich im Kopf so, als ob ich tierisch einen gesoffen hätte. Ich rief: „Mir ist schlecht, ich zieh die Maske auf.“ – „Ohja, ich merk's auch, ich zieh sie auch auf!“

Ich holte die Maske raus und dachte noch an den Refresher, den ich eine Woche zuvor hatte: „Headset in den Nacken, Maske drüber, Headset.“ Dennoch schaffte ich es erst beim zweiten Versuch. Der Flieger war just in diesem Moment beim weiterdrehen und es folgte der LOC*. Parallel spielten sich folgende Dinge bei mir im Kopf ab:

„Establish communication“

„Schutzfolie von der Maske abziehen“

„Wie geht's CM1?“

„FUCK! Was passiert hier eigentlich?“

Die Communication war schnell established, wir bestätigten uns kurz den gegenseitigen Zustand. „Mir geht's wieder etwas besser“, sagte CM1. Ich antwortete mit „Mir geht's nach wie vor schlecht“. Dieser Zustand sollte auch so bleiben und sich später sogar noch verschlimmern. Mittlerweile waren wir LOC established auf einem 12 NM Final, Speed 220 selected.

CM1: „Sag ihm, dass wir zum TWR Lotsen wechseln und ruf MAYDAY!“

CM2: „Langen, GWI 753, we switch over to TWR“

ATC: „OK, GWI contact 12497“

CM2: „CGN TWR GWI 753 , Mayday, Mayday, Mayday, we got strong smell in the cockpit. Standby!“

ATC: „GWI 753, copied, confirm you have fire in the cockpit?“

CM2: „Negative, we have strong smell in the cockpit, standby.“

Der Langenlotse erkannte bereits an der Stimme die Dringlichkeit des Wechsels zum TWR und zeigte sich sofort kooperativ. Die Stimme des TWR Lotsen nahm ich im ersten Augenblick als etwas erstaunt war und bei späteren Funksprüchen deutlich erhitzter.

Nachdem ich den Funkspruch abgesetzt hatte, sagte ich zu CM1, dass alles getan wurde. „OK, ich hab Bescheid gegeben.“ – „OK, danke, während du gefunkt hast, habe ich die Flaps auf 1 gefahren.“ Mitbekommen hatte ich davon nichts, ich hatte nur zu Beginn der Funkspruchserie wahrgenommen, dass CM1 den Flieger den AP disconnected hatte und von Hand flog, das mir deutlich angenehmer war als mit AP zu fliegen.

Der G/S wanderte während ich am Funken war rein und CM1 hatte die Flaps auf 1 gesetzt. Wir waren deutlich zu schnell, daher kommandierte CM1: „Gear down!“ – „Gear down!“ – „Flaps 2 – Flaps 2“. Die Speedbreak war deutlich gezogen.

Meine Gedanken in dem Augenblick:

„Hä? Warum stehen die Klappen auf 1? Warum ist das Gear jetzt schon down? Flaps 2 jetzt? Ey, wo sind wir jetzt eigentlich? Egal, wir sind auf LOC und GS, wir folgen den Nadeln, da unten ist die Bahn! Hm, Flaps 2, jetzt kommt das Gear! Aber das ist ja schon down? HÄ??“ Ich konnte die Informationen gar nicht wirklich verarbeiten.

Gleichzeitig nahm ich den Funkruf vom TWR Lotsen wahr: „Easyjet, GO AROUND, GO AROUND!“

Ich weiß nicht mehr, ob überhaupt ein Readback von der Easyjet kam. Ich könnte auch nicht beschwören, dass es wirklich eine Easyjet gewesen war...

„GWI 753, Runway 14L cleared to land“ – „GWI 753, 14L, cleared to land!“

„Flaps 3 – Flaps 3“

„Flaps full – Flaps full“

CM2: „Das 1000 ft Gate, schaffen wir das?“

CM1: „Emergency authority, 1000 ft Gate egal, Go around is no option“

Wir waren irgendwo in 1800 ft, glaube ich, und dann fing diese ewige Leere an. Der Moment wo man vielleicht noch die LDG Checklist liest und sich 2 Minuten bis zum Touchdown konzentriert. Normalerweise schaut man in dem Augenblick routiniert auf die Instrumente und der Scan läuft automatisch.

Diese 2 Minuten kamen mir vor wie eine Ewigkeit.

„Scheisse ey, hoffentlich schaffen wir das, ich kann nicht mehr, ich weiss nicht wo wir sind, oh Gott lass uns bitte heil landen, bitte lass uns das überleben. Verdammst, was kann ich noch machen?“

Mir fiel dank der habit patterns auf, dass die VIs und Vapp stimmten. Mir fiel noch auf, dass wir die LDG Checklist nicht gelesen hatten.

„LDG Checklist? – LDG Checklist! – LDG: All green, flaps full – All green, flaps full.“

Wir waren jetzt in 1200 ft, immer noch eine halbe Ewigkeit bis zum Touchdown.

„Oh gott, ich fühl mich so mies, was ist mit meinen Armen und meinen Beinen los? Ich spüre nichts mehr. Was muss ich als nächstes tun? Check REV green, Spoiler, decel light! Oh man, das muss ein Traum sein, bitte CM1, bitte lande den Vogel, ich kann nicht fliegen.“

Ich spürte wie ich nicht mehr in der Lage gewesen wäre zu fliegen, ich spürte wie anstrengend der Scan der Instrumente war, wie schwer es war nachzudenken, wie schwer es war sich überhaupt zu konzentrieren. Aber vor allem spürte ich die Angst, dass wir es nicht schaffen könnten und der gleichzeitige Wille den „scheiss“ Flieger auf die Bahn zu kriegen. Target Fixation?

Den 100 above call habe ich gar nicht mitbekommen. Aber den „Minimum“ call hatte ich gehört. Ich fragte: „continue?“ Es kam keine Antwort. „CONTINUE?“ Immer noch keine Antwort. „Scheisse, was ist mit CM1?“ Ein Blick zu CM1 und ich sah, dass er noch da war und flog. Auch die Korrekturen auf dem PFD waren entsprechend des FDs. Kurze Zeit später hörte ich ein „CONTINUE!!!!“. Erleichterung machte sich breit, CM1 war da!

Wir waren in 100ft, die Bahn deutlich vor uns. „Oh ja, da ist sie, hoffentlich kriegen wir das hin, gleich ist es geschafft! Krass, diese ganzen Feuerwehrfahrzeuge überall!“

Es folgte der Touchdown, das Gear setzte deutlich auf, die Speed lag ca. 5 kts über Vapp, die REV wurden grün, die Spoiler kamen raus und das decel light ging bei autobreak med an. Erleichterung machte sich breit. „Verdammst, konzentrier dich, es ist noch nicht überstanden!“

Der Flieger begann auf der Piste zu rutschen, das merkten wir beide deutlich.

CM1: „Wir kriegen A3 nicht!“

Aus irgendeinem Grund war ich der Meinung, dass wir es schaffen. Ich sah die Feuerwehr wie sie via TWY A die Piste 24 kreuzte. Ich sagte zum TWR: „We take A3!“

CM1 bremste meines Erachtens bei 40 kts mit den Füßen, wir rutschten, aber wir schafften A3 noch. Wir rollten von der Bahn ab, vergaßen die after landing items und waren mittlerweile auf TWY A. CM1 sagte: „Ich übergebe dir den Flieger, du rollst, ich rede mit der Feuerwehr, Frequenz war, 123,1. You have control!“ – „I have control!“

Gott, fühlte ich mich schlecht in dem Augenblick, mir ging es nach wie vor wie anfangs beschrieben, die Extremitäten taub, die Sinne getrübt und jetzt auch noch rollen. Ich fühlte mich überfordert, aber war der Meinung es hinzubekommen. Ich hatte insgesamt 2x bisher gerollt: Einmal im Linetraining und später ließ mich einmal CM1 ebenfalls ein gerades Stück rollen.

Kurz darauf rief ATC: „GWI 753, continue A, C7“ CM2: „GWI 753 A, C7“.

Ich konzentrierte mich voll auf das Rollen und bekam nicht mit wie CM1 mit der Feuerwehr redete. Mittlerweile dachte ich gar nichts mehr, ich war mit dem Rollen voll konzentriert.

„GWI 753, ich hätte euch gerne auf einer Außenposition, ich darf euch so nicht ans Gate lassen, also taxi A, B, A9“ – CM2: GWI 753, ABA9“

Mittlerweile bogen wir auf den TWY B links ab. CMI meldete sich wieder und sagte „OK, A09, habe ich mit der Feuerwehr ebenfalls besprochen. Ich bestätigte, dass dies auch die Anweisung des Lotsen war. Auf TWY B sagte CMI: „I have control – you have control!“

Wir rollten hinter dem Follow me und sagten, dass wir die Maske erst absetzen, wenn wir an der Position die Fenster aufbekommen hätten.

Wir rollten, kamen auf A09. Kurz vor dem Anhalten, sagte ich, dass wir die after landings nicht gemacht hätten. „Jou, after landing items“ Gesagt, getan... Und nun Triebwerke aus, Beacon aus. Ich weiss nicht mehr wie wir die Parking Liste gelesen hatten, ich weiß nur, dass ich dies auswendig getan hatte mit Blick auf Fuel Flow, ND und Triple indicator und dies auch laut ausrief.

Nun wollte ich das Fenster aufmachen. Ich brauchte 3 Anläufe. Beim zweiten Versuch dachte ich mir: „Scheisse, was geht das kack Fenster nicht auf!“ Ich lehnte mich in den Sitz und dachte mir: „Langsam, nochmal konzentriert. Hebel drücken, an sich heranziehen.“ Nahm einen tiefen Zug aus der Maske und beim dritten Anlauf klappte es. Ich nahm die Maske ab und merkte sofort wieder den beißenden Geruch und setzte die Maske wieder auf. Daraufhin lehnte ich mich aus dem Fenster und zog die Maske ab. Ich sah 2 Leute mit einer Weste draußen, die mir zuwinkten und mir etwas zuriefen, allerdings verstand ich nichts. Ich konnte auch nicht erkennen wer es war. Das einzige, das ich mitbekam war, dass CMI eine Ansage an die Gäste machte.

Nach genügend Frischluft wollte ich wieder zurück ins Cockpit, saß in meinem Sitz, merkte, dass PU noch reinkam, wann die Seatbelts ausgeschaltet wurden, weiß ich nicht mehr.

Auf einmal war ein Feuerwehrmann da, ich stand auf, er griff mir unter den Arm. Ich weiß noch wie ich sagte: „Ja geht schon!“ Ich merkte allerdings wie wackelig meine Beine waren und wie schwach ich mich fühlte. Er führte mich über die Treppen zum Krankenwagen. Er führte mich vorbei an den Passagieren und ich sah mit welchem Entsetzen die Passagiere, besonders eine Frau in der zweiten Reihe, mich anstarrten und mir ging durch den Kopf: „Oh man, die armen Gäste, was müssen die jetzt von uns denken...“

Im Krankenwagen wurde ich mit 8l Sauerstoff behandelt, mein O2 Sättigungsgehalt lag bei knapp unter 80%. Der normale Wert eines Menschen ohne chronische Erkrankung, wie ich dann später mitbekam, liegt hier bei 94-98%.

Mir ging es weiterhin schlecht. Der Sättigungsgehalt stabilisierte sich nach knapp 15 Minuten. Eine gefühlte Ewigkeit später – tatsächlich waren das ca. 20 Minuten – kam CMI rein und ich merkte wie er noch im „Funktioniermodus“ war und schlagartig abschaltete. Sein Sauerstoffgehalt war deutlich geringer und lag bei 70% Prozent. Ich kann mich noch erinnern, dass der Sanitäter sagte: „Da fehlte nicht viel bis zur Ohnmacht!“

Wir wurden ins Krankenhaus gefahren und versorgt und nach 2 Stunden entlassen. Am nächsten Tag, als es hieß es solle die Enteisungsflüssigkeit ggf. gewesen sein, ging ich in Rücksprache mit dem Giftinstitut nochmal ins Krankenhaus und ließ mich vollständig mit besonderem Augenmerk auf Glycol untersuchen. Organe waren OK, Blutwerte nicht. Man wusste nicht, ob das vom Sport her kam oder von einer Intoxikation oder eine Mischung aus beiden. Bis heute ist mir dies nicht bekannt, ich stehe weiter unter medizinischer Beobachtung werde weiterhin von CISM betreut.

Nicht auszumalen, wenn wir bewusstlos geworden wären! Der Flieger wäre dem LOC und GS gefolgt und mit 8 Tonnen Restsprit - wegen Schnee - und 144 Gästen + 5 Besatzungsmitgliedern auf der Schwelle in Köln aufgeschlagen. Die Katastrophe möchte ich mir bis heute nicht ausmalen...

Ich bin mir sicher, dass der Griff zu Maske mir deswegen so leicht fiel, weil das Hierarchiegefälle nur einen leichten Gradienten von links nach rechts aufwies und die Atmosphäre im Cockpit sehr gut und professionell war. Ich selber definiere für mich eine gute Cockpitatmosphäre so, wenn ich spüre, dass Fehler vollkommen OK sind. Ferner ist es für mich sehr schön gewesen, dass CMI an dem Tag explizit beim Cockpitbriefing gewartet hatte bis ich alles eingepackt hatte und mit mir gemeinsam zum Kabinenbriefing ging. So fiel es mir auch leichter Vertrauen in meinen Kapitän zu haben. Ich bin mir

sicher, dass diese gute Atmosphäre und das Vertrauen in den Kapitän dazu beigetragen haben, dass wir so gut da durchgekommen sind. An diesem Tag waren wir definitiv ein Team! Als Gruppe, denke ich, hätten wir diesen Tag nicht gemeistert...

Ich kann mir vorstellen, dass vielleicht die Meinung bei einigen vorherrschen könnte, dass man als FO in der Pflicht sei zu handeln, wenn uns etwas Gravierendes auffällt. Jedoch ist das leichter gesagt als getan! Ich möchte die Gelegenheit nutzen und darauf hinweisen, dass das Hierarchiegefälle und Atmosphäre für uns FOs eine deutliche Hemmschwelle sein können die Initiative zu ergreifen. Dies habe ich in einigen anderen Situationen bisher erfahren können.

Ich möchte mich bei meinem CPT ferner bedanken, dass er nach dem Vorfall weiterhin den Kontakt zu mir gehalten hat und noch tut. Ich habe stets das Gefühl gehabt, auch einige Tage nach diesem Vorfall, dass wir eine Crew sind. Dies ist für mich dienstjungen FO sehr wichtig!

Bis zu diesem Vorfall war ich immer der Meinung, dass wenn ich nur genug aufpasse, die Situational Awareness aufrecht halte, alles gut gehen wird. Aber dieser Vorfall zeigt, dass wir wie es im OM-A geschrieben steht, stets wissen müssen was wir tun und jederzeit uneingeschränkt in der Lage sein müssen den Flieger in die Hand zu nehmen und, wenn nötig, in der Lage sein müssen ad hoc Entscheidungen treffen zu können. Dafür müssen wir ausgeruht sein und einen freien Kopf haben. Auf meine junge FO Karriere rückblickend weiß ich nicht, ob ich wirklich immer ausgeruht war...

UNFALLANZEIGE

1 Name des Unfallversicherungsträgers

Germanwings GmbH
Human Resources
Germanwings-Straße 2
51147 Köln

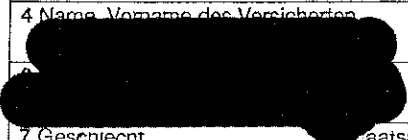
2 Unternehmensnummer des Unfallversicherungsträgers

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3 Empfänger

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Bezirksverwaltung Wuppertal
Aue 96
42103 Wuppertal

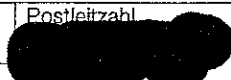
4 Name, Vorname des Versicherten



5 Geburtsdatum

Tag: 23, Monat: 02, Jahr: 1984

Postleitzahl



7 Geschlecht

männlich weiblich

Staatsangehörigkeit

Deutsch

9 Leiharbeiternehmer

ja nein

10 Auszubildender

ja nein

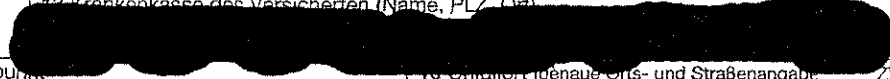
11 Ist der Versicherte

Unternehmer Ehegatte des Unternehmers
 mit dem Unternehmer verwandt Gesellschafter/Geschäftsführer

12 Anspruch auf Entgeltfortzahlung

besteht für 06 Wochen

13 Krankenkasse des Versicherten (Name, PLZ, Ort)



14 Tödlicher Unfall?

ja nein

15 Unfallzeitpunkt

Tag: 19, Monat: 12, Jahr: 2010, Stunde: 22, Minute: 45

16 Unfallort (genaue Orts- und Straßenangabe)

Flughafen Köln/Bonn

17 Ausführliche Schilderung des Unfallhergangs (Verlauf, Bezeichnung des Betriebsteils, ggf. Beteiligung von Maschinen, Anlagen, Gefahrenstoffen)

Auftrag auf Köln/Bonn. Im Anflug aufsetzen eines unerwarteten Geräusches und Lockhart. Wenige Sekunden später weitere weg. Beim Einsetzen auf dem Anflug wieder aufsetzen und Aufsetzen von Personenhöring, Übelkeit, Schwindel, Taubheit im Kopf u. Bauen Einschränkung der Atmung. Ursache nicht geklärt. Nach erfolgreicher Behandlung Behandlung im Krankenwagen, und trotz aufsetzen der Sauerstoffmaske und 100% Oz beim Einsetzen der Symptome, reduzierte Oz Gehalt im Blut.

Die Angaben beruhen auf der Schilderung des Versicherten anderer Personen

18 Verletzte Körperteile

Blutwerk nicht OK.

19 Art der Verletzung

Reizgasintoxikation, psychische Belastung

20 Wer hat von dem Unfall zuerst Kenntnis genommen? (Name, Anschrift des Zeugen)

Tower Köln/Bonn Airport

War diese Person Augenzeuge?

ja nein

21 Name und Anschrift des erstbehandelnden Arztes/Krankenhauses

Krankenhaus Bsz am Rhein (Köln)

22 Beginn und Ende der Arbeitszeit des Versicherten

Beginn	Stunde	Minute	Ende	Stunde	Minute

23 Zum Unfallzeitpunkt beschäftigt/tätig als

Pilot

24 Seit wann bei dieser Tätigkeit?

Monat: 04, Jahr: 2010

25 In welchem Teil des Unternehmens ist der Versicherte ständig tätig?

Flugbetrieb

26 Hat der Versicherte die Arbeit eingestellt?

nein sofort

später, am

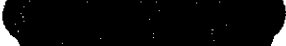
Tag: 20, Monat: 12

27 Hat der Versicherte die Arbeit wieder aufgenommen?

nein ja, am

Tag: | Monat: | Jahr: |

27.01.2011



28 Datum

Unternehmer/Bevollmächtigter

Betriebsrat (Personalrat)

Telefon-Nr. für Rückfragen (Ansprechpartner)