

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 7
Braunschweig, Juli 1982

Beeinträchtigung durch Alkohol in der Allgemeinen Luftfahrt

Während des Fluges eines zweimotorigen Flugzeuges setzten 34 Minuten nach dem Start beide Triebwerke aus. Beim Versuch einer Notlandung wurden zwei männliche Insassen schwer und zwei weibliche Personen leicht verletzt. Nach 7 Tagen erlag der Flugzeugführer seinen Unfallverletzungen.

Die Unfalluntersuchung ergab, daß der Flugzeugführer etwa eine Stunde nach dem Unfall noch einen Blutalkoholgehalt von 0,53 ‰ hatte. Weiterhin wurde festgestellt, daß beide Kraftstoffhaupttanks leer waren, ebenfalls beide Nebentanks. Die Zusatztanks, deren Inhalt in die Hauptbehälter umgepumpt werden muß, waren voll. Jedoch konnte aus der Stellung der Kraftstoffpumpenschalter ermittelt werden, daß der Flugzeugführer nicht versucht hatte, den Kraftstoff umzupumpen.

Der Unfall hatte folgende Vorgeschichte:

Zwei Angestellte eines Flughafens hatten im Flughafenrestaurant einigen Wein getrunken und zwei in ihrer Gesellschaft befindliche Damen überredet, mit ihnen einen Rundflug zu unternehmen. Die beiden Frauen zögerten zunächst, da einer der beiden Begleiter einen nicht mehr ganz nüchternen Eindruck machte. Der Flugzeugführer konnte jedoch ihre Bedenken zerstreuen, da zumindest er nüchtern wirkte. Man setzte sich in das Flugzeug und rollte ohne jegliche Flugvorbereitung oder Vorflugkontrolle zum Start.

Eine Verhaltensanalyse des Flugzeugführers zeigt folgendes Bild:

Die bei ihm vorliegende Alkoholisierung, bei der die Urteilsfähigkeit bereits getrübt war, vermutlich in Verbindung mit Imponiergehabe, ließ ihn die geäußerten Bedenken mißachten. Wahrscheinlich aus den gleichen Gründen verzichtete er auch auf die Vorflugkontrolle und nahm den geringen Kraftstoffvorrat, der ohne weiteres von den Instrumenten abzulesen war, nicht zur Kenntnis. Seine eingeschränkte Handlungsfähigkeit zeigt sich auch in der Reaktion nach dem Triebwerksstillstand. Überlegungen über die Ursachen und möglichen Gegenmaßnahmen wurden durch die Schreckreaktion in seinem Zustand total blockiert.

Dieses Fehlverhalten ist symptomatisch für Unfälle mit Alkoholeinfluß. Im Zeitraum von 1973 bis 1982 war bei insgesamt 4 687 Flugunfällen ein Anteil von 470 tödlichen Unfällen zu verzeichnen. Nach 243 dieser tödlichen Unfälle wurde entweder eine Obduktion oder eine toxikologische Untersuchung vorgenommen. Dabei erfolgte in 32 Fällen die Feststellung "Alkohol positiv". Der Anteil der Unfälle mit Alkohol als einem Ursachenfaktor liegt, bezogen auf die Gesamtzahl der tödlichen Unfälle mit anschließender Obduktion oder toxikologischer Untersuchung, mit 13 % relativ hoch.

Die meisten Unfälle fanden bei privaten Flügen statt, nur je einer bei einem Ausbildungs-, Vorführungs- bzw. Agrarflug.

Die Höhe des Gesamtanteils von Flugzeugführern, die einen Flug nach Alkoholgenuß antreten, läßt sich nicht feststellen, da Kontrollen, wie sie durch die Polizei im Straßenverkehr erfolgen, bisher nicht vorgenommen werden. Lediglich wenn solche Flüge zu tödlichen Unfällen führen, kann dieser Sachverhalt z.Z. festgestellt werden. Es liegt jedoch die Vermutung nahe, daß, ähnlich wie bei den tödlichen Unfällen, nach denen eine Obduktion oder toxikologische Untersuchung durchgeführt wird, auch auf die Gesamtzahl aller Flugunfälle bezogen, der Anteil von Fällen mit Alkoholeinfluß etwa in der Größenordnung von 13 % liegt.

Nach Erkenntnissen der internationalen Flugmedizin tritt bei einem Blutalkoholgehalt von 0,2 ‰ bereits eine meßbare, bei 0,35 ‰ eine deutliche Leistungsbeeinträchtigung der Luftfahrzeugführer ein. Bei 0,5 ‰ ist bereits eine absolute Fluguntauglichkeit anzunehmen. Der Gefahrenwert von 0,2 ‰ ist für den Luftfahrzeugführer, der sich im dreidimensionalen Raum bewegt, vergleichbar mit den 0,8 ‰ für den sich auf dem Boden bewegenden Kraftfahrer. Der niedrigere Wert für den Luftfahrzeugführer ergibt sich aus den erhöhten Anforderungen beim Fliegen wie u.a.: Verarbeitung zusätzlicher Sinneseindrücke (z.B. Gleichgewichtsbeeinträchtigungen oder sonstige Beschleunigungseffekte), Koordination von Steuerbewegungen in mehreren Achsen, Interpretation der angezeigten Meßwerte der Flugüberwachungs- und Navigationsinstrumente usw. Selbst wenn sich Personen bei 0,5 ‰ angeblich noch "zusammenreißen" können, gilt dies nur für kurze Zeit und meistens nur für das Verhalten am Boden. Bereits bei Flügen über 15 Minuten Dauer treten Ermüdungseffekte auf, die die Leistungsfähigkeit des Luftfahrzeugführers neben der unmittelbaren Beeinträchtigung durch den Alkohol noch weiter verschlechtern. Darum der eiserne Grundsatz: **Niemals unter Alkoholeinfluß fliegen!**