

# UNFALLANZEIGE

1 Name und Anschrift des Unternehmens

[REDACTED]

2 Unternehmensnummer des Unfallversicherungsträgers

		0	5	2	2	9	4	7	6	5
--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---

3 Empfänger

Berufsgenossenschaft für  
Transport und Verkehrswirtschaft  
BV Dresden  
Hofmühlenstraße 4  
  
01187 Dresden

4 Name, Vorname des Versicherten

[REDACTED]

5 Geburtsdatum Tag Monat Jahr

[REDACTED]

7 Geschlecht  
 männlich  weiblich

8 Staatsangehörigkeit  
DEUTSCH

9 Leiharbeiter  
 ja  nein

10 Auszubildender  
 ja  nein

11 Ist der Versicherte  
 Unternehmer  
 mit dem Unternehmer verwandt

Ehegatte des Unternehmers  
 Gesellschafter/Geschäftsführer

12 Anspruch auf Entgeltfortzahlung  
besteht für 0 6 Wochen

13 Krankenkasse des Versicherten (Name, PLZ, Ort)

[REDACTED]

14 Tödlicher Unfall?  
 ja  nein

15 Unfallzeitpunkt  
Tag Monat Jahr Stunde Minute  
03 09 2015 01 20

16 Unfallort (genaue Orts- und Straßenangabe mit PLZ)  
AN RORD D-A270

17 Ausführliche Schilderung des Unfallhergangs (Verlauf, Bezeichnung des Betriebsteils, ggf. Beteiligung von Maschinen, Anlagen, Gefahrstoffen)  
S. ANLAGE (3 SEITEN) (IM FLUGE)

Die Angaben beruhen auf der Schilderung  des Versicherten  anderer Personen

18 Verletzte Körperteile  
NERVEN UND GEHIRN

19 Art der Verletzung  
VERGIFTUNG DER ATERLUFT

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

[REDACTED]

War diese Person Augenzeuge?  
 ja  nein

21 Name und Anschrift des erstbehandelnden Arztes/Krankenhauses  
DR. MED. D. WOLKE, UNFALLAMBULANZ  
LEIPZIGER STR. 45, 04433 SCHKEUDITZ

22 Beginn und Ende der Arbeitszeit des Versicherten  
Beginn Stunde Minute Ende Stunde Minute  
20 15 01 50

23 Zum Unfallzeitpunkt beschäftigt/tätig als  
VERKEHRSLUGZEUGFÜHRER

24 Seit wann bei dieser Tätigkeit? Monat Jahr  
10 2011

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

26 Hat der Versicherte die Arbeit eingestellt?  nein  sofort später, am Tag Monat Stunde

27 Hat der Versicherte die Arbeit wieder aufgenommen?  nein  ja, am Tag Monat Jahr

07.09.2015

28 Datum Unternehmer/Bevollmächtigter Betriebsrat (Personalrat) Telefon-Nr. für Rückfragen (Ansprechpartner)

Ergänzend zur Unfallanzeige Punkt 17.

Wir waren in der Nacht vom 2.9. auf den 3.9.2015 auf dem Flugzeug des Kennzeichens D-AZMO auf einem Flug von London Heathrow nach Leipzig.

Zuvor flog ich mit dieser Maschine auch die beiden vorangegangenen Flüge:

Flugnummer BCS1893 von Brüssel nach London Luton und BCS758P von London Luton nach London Heathrow.

Auf dem Flug BCS1893 am frühen Morgen stellte sich bereits nach ca. 1-2 Minuten nach dem Start ein Öldampfgeruch ein. Ich schaltete die Luftaufbereitungsanlage des linken Triebwerkes aus und war damit erfolgreich. Der Öldampfgeruch verschwand.

Wir setzen den Flug ohne weitere Geruchsentwicklung nach London Luton fort. Nach der Landung beanstandete ich die ölkontaminierte Luftaufbereitungsanlage im Bordbuch.

Der Techniker übertrug die Beanstandung in eine sogenannte „HOLD ITEM LIST“, d.h. diese enthält zurückgestellte Beanstandungen, die entsprechend den Herstellervorgaben innerhalb von gewissen Fristen bearbeitet werden müssen.

Der nächste Flug am Abend nach London Heathrow verlief ohne geruchsmäßige Auffälligkeit.

Nun zu dem entsprechenden Flug, der Gegenstand dieser Unfallanzeige ist.

Einige Minuten nach dem Start hatten wir wieder eine Geruchsentwicklung dieses Öldampfes. Dieses passierte nun mit der einzelnen verbliebenen Luftaufbereitungsanlage des rechten Triebwerkes. Wir warteten einige Momente, jedoch nahm der Geruch an Intensität zu. Als der Geruch stärker als auf dem Flug BCS1893 am frühen Morgen war, schaltete ich die linke Seite wieder an und nun die rechte Seite aus. Wir warteten, ob sich eine Verbesserung einstellen würde und das tat es schließlich auch.

Ich möchte hier erwähnen, das es sich bis zu diesem Zeitpunkt ausschließlich um Öldampfgeruch und nicht um sichtbaren Rauch oder noch Schlimmere gehandelt hat.

Wir hatten bis dahin keine physiologischen Probleme, so das ich auch keine Umkehr bzw. Zwischenlandung erwägt habe.

Die Luftqualität verbesserte sich zunehmend und nach einigen Minuten verschwand der Geruch völlig.

Nach weiteren 5 bis 10 Minuten, ich denke es war mit Erreichen der Reiseflughöhe und dem einhergehenden Reduzieren der Schubkraft, verschlechterte sich die Qualität der Kabinenluft durch wieder einsetzenden Öldampfgeruch.

Ich schaltete nun wiederum die rechte Luftbereitungsanlage an und die linke aus.

Der Öldampfgeruch verschwand wieder und wir waren in der Annahme, das es wohl jetzt auch dauerhaft so bleibe.

Nach ca. 45 Minuten war mir ein wenig übel und ich bekam zunehmende Kopfschmerzen.

Ich stand auf um die Toilette aufzusuchen. Als ich einige Schritte gegangen bin wurde mir leicht schwindelig, aber selbst da war mir noch nicht bewusst, das sich mein physischer Zustand zunehmend verschlechterte, sonst hätte ich vielleicht die Sauerstoffmaske schon vorher genommen.

Ich fragte [REDACTED] den Ersten Offizier, ob er einige physische Veränderung an sich bemerke.

Er meinte, es fühle sich Müde aufgrund der Uhrzeit und ferner geschuldet dem Umstand, das er schon diese Woche sechs Tage geflogen sei.

Als ich zurück im Cockpit war, hatten wir bereits die Reise Flughöhe verlassen und haben sozusagen den Anflug auf Leipzig begonnen. Ich übernahm wieder die Kontrolle, als wieder dieser Öldampfgeruch aufkam. Wahrscheinlich wiederum aufgrund der Veränderung der Triebwerksleistung. Ich habe daraufhin wieder zwischen den Luftaufbereitungsanlagen hin und her geschaltet, jedoch ohne eine Verbesserung zu erzielen.

In ungefähr 23000 Fuss startete ich das Hilfstriebwerk um von der Luftquelle der Triebwerke auf die nun allerletzte Luftquelle der Hilfsturbine zu wechseln.

Daraufhin wechselte ich noch einmal zwischen den Luftaufbereitungsanlage hin und her.

Erfolglos in dem Versuch die Situation zu verbessern schaltete ich komplett die Luftzufuhr ab.

Wir wurden ziemlich kurz zur Landebahn 08R über den Wegpunkt DP448 geführt und sollten auf Anweisung des Fluglotsen noch auf 220 Knoten reduzieren.

In 14000 Fuss ließ ich die Vorflügel ausfahren. Als wir 11000 Fuss erreichten, meinte Rateb, das wir aufgrund des gleichzeitigen reduzieren der Geschwindigkeit nicht ausreichend an Höhe verlieren und wohl deshalb nicht den Anflug machen können.

Somit ließ ich das Fahrwerk ausfahren, um noch mehr Widerstand zu haben.

Als ich dies jedoch anwies, wurde mir mir bewußt, das dies zu zeitig und deswegen unnötig war. Ich war zuvor eigentlich schon ausreichend gesunken.

Ich bemerkte, das ich nicht mehr die ausreichende Aufmerksamkeit hatte, dem Flugzeug voraus zu sein.

In dem Moment entschied ich die Masken aufzusetzen. Wir beide waren überrascht, wie groß der Unterschied der Kabinenluft zum jetzigen 100 % Sauerstoff tatsächlich ist.

[REDACTED] hatte Schmerzen im Brustkorb und eine Übelkeit überkam ihn. Diesen immer stärker werdenden Öldampfgeruch hatte er noch nie zuvor erlebt.

Unser physischer Zustand verbesserte sich zwar, jedoch nicht ausreichend genug, das Flugzeug manuell zu landen. Also entschied ich eine automatische Landung zu machen.

Als das Flugzeug über der Schwelle der Landebahn war und den Abfangbogen einleitete, war ich mir sicher, das ich das Flugzeug nicht selbst hätte landen können.

Unbewußt steuerte ich beim Ausrollen gegen den Autopilot bis ich mich erinnerte diesen auszuschalten, um die Landebahn verlassen zu können.

Glücklicherweise bekamen wir der Standplatz 408 zugewiesen, das bedeutete nur eine kurze Rollzeit.

Als [REDACTED] die Park- und Abstellcheckliste gelesen hat, bemerkte er, das die Schalter alle rutschig und mit einem Ölfilm überzogen waren.

Wir erzählten den ankommenden Technikern unser gerade erlebtes Problem und das wir die Sauerstoffmasken benutzt haben, als diese meinten, das das Flugzeug wohl jetzt zwei neue Triebwerke und eine neue Hilfsturbine benötige.

Auf meine Frage hin, ob dieses Flugzeug das schon öfters gehabt habe, bejahten sie es und meinten, schon ein paar mal.

Danach haben wir das Flugzeug verlassen und wurden in unsere Operationszentrale gebracht. Wir haben dort von unserem Zwischenfall berichtet und geäußert, das wir jetzt in das nächste Krankenhaus gehen werden.

Daraufhin gab man uns ein Blatt Papier mit den Kontaktdaten der Berufsgenossenschaft.

Wir wurden danach direkt mit einem Taxi in das Krankenhaus gebracht.

Als wir dort ankamen fragte ich die dortige Schwester der Notfallambulanz, ob dieses Krankenhaus entsprechend dem zuvor erlebten Aerotoxischen Zwischenfall einen Diagnose Leitfaden hat.

Dies wurde bejaht und wir wurden von Kopf bis Fuss untersucht. Ferner wurden Blutproben genommen und ein Blutbild erstellt, sowie Blutgaswerte ermittelt. Mein Kollege bekam aufgrund des Druckes in der Brust noch zusätzlich ein EKG.

Am Ende fand ich heraus, das das Blut keineswegs auf Giftige Inhaltsstoffe untersucht wird.

Während die Ärztin die Befundberichte schrieb, schaute ich Online nach, ob wir nicht sogar Urinproben abgeben müssten. Eigentlich ist das so.

Als ich die Ärztin darauf hinwies, meinte diese, das sei nicht in ihrem Leitfaden vorhanden.

Ich bestand trotzdem darauf Urinproben zu weiteren Auswertung mitzunehmen, was dann auch geschah.

Meine Fliegerärztin hat mich nach diesem schweren Zwischenfall und aufgrund meiner vorliegenden Symptome von Schwindel, langsamer Motorik und fremden Geschmack im Mund mit vorübergehender Fluchtuntauglichkeit für zwei Wochen krankgeschrieben.

Ferner meinte sie, ich solle bei einem Neurologen für weitere Untersuchungen vorstellig werden und die Ergebnisse der Urinproben und einer weiteren Blutprobe, die in verschiedene Institute zur Befundung geschickt worden sind abwarten.

Zu allem oben gesagten möchte ich bemerken, das wir froh sein können, in diesem Fall bei dem Flugzeug, sowie an dem Flughafen eine automatische Landung durchführen konnten, sonst hätte das auch ein wenig anders ausgehen können.