

EASA Vernehmlassung Sauerstoff

Comment Response NPA 2009-02b (Part-NCC and Part-NCO)

27.10.2011 12:45

Der Schweizerische Helikopterverband / Swiss Helicopter Federation

Legitimation

Der Schweizer Helikopterverband / Swiss Helicopter Federation vertritt die Interessen der Helikopterpiloten, Flugbetriebe und Flugschulen im Schweizer Luftraum. Er richtet sich nach Schweizer Recht.

Kompetenz

Der Schweizer Helikopterverband / Swiss Helicopter Federation verfügt über langjährige praktische und theoretische Erfahrung bei Flügen im Alpenraum in Höhen von 0 – 4800 Meter über Meer.

Einleitung

Die Durchsicht sämtlicher Unfallberichte im Schweizer Luftraum mit Helikoptern hat zum Ergebnis gebracht, dass kein Flugunfall mit Sauerstoffdefiziten aufgetreten ist. Es hat ein Flugunfall gegeben, bei dem die Wahrnehmung des Piloten eingeschränkt war und einen Flugunfall begünstigt wurde. Dieser Flugunfall (Flugunfall BFU NR. 1834 vom 10.04.2003 Zitat aus dem Bericht; „nach dem Pilot erreichte gemäss der Radaraufzeichnung die Flughöhe von 15 400 ft AMSL und flog damit in den Luftraum „Charlie“ und „Delta“ ein“) wurde tatsächlich durch Sauerstoffmangel begünstigt.

Bisherige Regelung

Bisher haben sich die Piloten an folgende Regel gehalten: Die FAA regelt in Artikel FAR 91.211 den Gebrauch von Sauerstoff seit 1963 wie folgt:
„Oxygen must be used by pilot anytime above 14'000 ft (4267 m) and above 12'500 ft (3'810 m) in excess of 30 minutes.“

Neue Regelung

(Gemäss EASA)

1. Problemfaktor

Eine oder mehrere allenfalls mobile Sauerstoffanlagen sind generell ein weiteres Risiko an Board eines Luftfahrzeugs.

Begründung:

Piloten Single (Einmannbesatzung) haben keine Möglichkeit, Manipulationen an Sauerstoffgeräten der Passagiere vorzunehmen. Durch falsche Handhabung könnte reiner Sauerstoff die Kabine kontaminieren. Im ungünstigsten Fall kann es zu einem unkontrollierbaren Feuer in der Kabine kommen. Die Kabinen sind klein und eng. Die Bewegungsfreiheit des Piloten ist sehr eingeschränkt. Die Luftfahrzeuge verfügen oft nicht über einen Autopiloten. Der Pilot hat also auch im Notfall keine Möglichkeit, seinen Sitz zu verlassen um Abhilfe zu schaffen.

2. Problemfaktor

Sauerstoffanlagen verursachen ein erheblich höheres Abfluggewicht, welches zum Leistungsproblem führen kann.

Begründung:

Kleine Luftfahrzeuge sind in der Alpreion oft an der Leistungsgrenze. Das Gewicht ist an den Betriebsgrenzen. An Brennstoff wird nur das nötigste Mitgeführt. Bei ungünstigen Verhältnissen zählt jedes zusätzliche Kilogramm an Gewicht.

3. Problemfaktor

Übertragung von Krankheiten

Begründung:

Sauerstoff wird direkt über Masken oder Nasenpfropfen aufgenommen. Die gründliche Reinigung ist aufwändig. Da diese aber in der Regel nicht sterilisiert werden, können hartnäckige Krankheitserreger übertragen werden. Einwegmasken und –nasenpfropfen verursachen unnötigen Abfall sind für die Montage Verhältnismässig aufwendig.

4. Problemfaktor

Mit der fixierten Höhe von 3'000 Meter oder 10'000 Ft entsteht im Alpenraum ein Risiko, welches zu vermehrten Flugunfällen führen wird.

Begründung:

Piloten von Luftfahrzeugen sind gegenüber dem Rest der Gesellschaft sehr Gesetzestreu. (Hinweis auf Studien) Das ist zwar für den Gesetzgeber mustergültig aber macht der Sicherheit oft einen Strich durch die Rechnung. Der Pilot wird, wenn er keinen Sauerstoff an Board hat oder diese nicht richtig funktioniert, die Höhe von 3000 Meter nicht überschreiten.

Neues Flugunfallpotenzial:

- Dies führt dazu, dass er entlang von Tälern fliegt, was in Bezug auf Kabel und Heuseile sowie mobilen Seilkräne sehr gefährlich wird.
- Der Pilot gerät in einen Entscheidungsnotstand, wenn er Wolken vor sich hat, die wegen den Bergen nur über 3000 Meter überflogen werden können. Er wird sich ein Weg suchen, welcher unter 3000 Meter ist, was zu einem erheblichen Risiko führt, weil das Gebirge oft erheblich höher ist. (Geländekollision wegen IMC) (Ein weit verbreitetes Problem in den Alpen)
- Er wird Alpenüberquerungen auf nur 3000 Meter vornehmen, was bei Abwinden im Lee zu fatalen Folgen führen kann, auch wenn er für eine Umkehrkurve genügend Platz hätte, so wird er den Leeinfluss nicht kompensieren können. Es wird ebenfalls zu vermehrten Geländekollision kommen.

Schlusskommentar

Der Schweizerische Helikopterverband / Swiss Helicopter Federation hat die Vernehmlassung auf die sicherheitsrelevanten, objektiven Faktoren hin geprüft und kommt zu folgendem Ergebnis;

- Die Vorlage für die Benützung von Sauerstoff bereits ab Höhen von 3'000 Meter resp. 10'000 Ft bringt erheblich mehr Risiken mit sich, welche zu vermehrten Flugunfällen führt.
- Es sprechen mehr objektive Gründe gegen diese tiefe Höhenfestlegung.

Antrag des Schweizer Helikopterverband / Swiss Helicopter Federation

- Die Grenzwerte der Höhen sind anzuheben, damit die Alpen ohne Sauerstoff sicher überflogen werden können. (12'500 Ft)
- Der Pilot hat Sauerstoff zu benützen, wenn der Flug länger als 30 Minuten auf einer Höhen von 12500 Ft und mehr dauert.
- Der Pilot und die Passagiere haben Sauerstoff zu benützen, wenn eine Flughöhe von 4'250 Meter resp. 14'000 Ft überschritten wird.
- Der Pilot soll Situationsbedingt entscheiden, ob er auch auf geringen Höhen Sauerstoff benützen will.
- Rotationsflüge bei Arbeiten mit Helikoptern sind gänzlich von der Pflicht auszunehmen.

Fakultative Feststellung:

Mehrere Berggipfel mit Transportanlagen in der Schweiz und Österreich erreichen Höhen von 3000 – 4000 Meter über Meer. Die höchste Bergstation der Schweiz liegt auf 4634 Meter über Meer. Weder einer der Angestellten, welche 8 und mehr Stunden am Tag dort arbeiten, noch die Besucher resp. Touristen tragen Sauerstoff.
