

D-ABOC Smoke and Smell DE5944, HAM-LPA, 23. März 2013

Datum: 28. März 2013

Zeit: 11:30 – 12:30 Uhr local

Teilnehmer: Aurich, Balsler, D´Avis, Gehlen, Hauser, Herth, Holtz, Mamet, Schultz, Vater, Winter

Protokoll: Gehlen

Verteiler: Krisenstab, Teckentrup, Balsler, Johannwille, CFG PV, Herth, BR

Auf dem Ferryflug LPA-FRA trat Geruch in Cockpit und Kabine auf. Es erfolgte eine reguläre Landung in FRA. Im Anschluss daran wurde die BFU über den Vorfall informiert. In Abstimmung zwischen der BFU und Condor wurde der Vorfall als sog. „schwere Störung“ deklariert. Die Aufarbeitung des Falles erfolgt in Zusammenarbeit mit der BFU; hierfür wurde ein Mitarbeiter der BFU zur CTG geschickt, welcher die anstehenden Untersuchungen mit betreut.

- Informationen zum Zustand der Crew

Die betroffene PU zeigt keine körperlichen Symptome, wurde aber vorerst nicht für einen weiteren Flug eingeplant.

FB in der Charité in Berlin wird voraussichtlich heute entlassen. Es liegen noch keine ausreichenden Befunde vor. Der Zustand der Kollegin hat sich verbessert. Weitere Befunde stehen noch aus.

2. FB befindet sich in ambulanter ärztlicher Betreuung, da ihr Lungenvolumen eingeschränkt ist. Befindet sich aber bereits auf dem Weg der Besserung.

3. FB hat ihren ersten Flug nach dem Vorfall erfolgreich absolviert. Keine körperlichen Beeinträchtigungen.

4. FB befindet sich derzeit im Urlaub

5. FB hat sich nach Rücksprache mit Jens Hahnkamm für eine Woche von ihrem Arzt krank schreiben lassen.

Beide Piloten haben keine körperlichen Beeinträchtigungen davon getragen und wurden mehrfach von Dietmar Wolff und Uli Schultz bzgl. ihres Zustandes angesprochen und über die aktuellen Entwicklungen informiert.

Die BFU hat den Wunsch geäußert ein Gespräch mit der betroffenen Crew zu führen. Ein Termin hierzu wird derzeit geplant.

Insgesamt wurde die Crew vollumfänglich von HU und HO betreut.

- Technischer Status D-ABOC

Derzeit befindet sich das A/C bei der CTG. Die durchzuführenden Arbeiten werden von einem Mitarbeiter der BFU begleitet.

Bisher wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Die Absperrventile zu beiden Klimaanlage wurden ausgebaut.
- Wischproben wurden an diversen Stellen in der Kabine und im Cockpit, sowie an diversen inneren Bereichen des Kanalsystems entnommen.
 - o Diese Proben wurden bereits per Kurier nach Hannover zur Medizinischen Hochschule geschickt
- Der weitere Ausbau von diversen Verbindungselementen zur Kontrolle auf Verunreinigungen wird derzeit durchgeführt.
- Bei der bereits durchgeführten Boroskopie von APU und Triebwerken wurden keine Ölrückstände gefunden.

Weiteres Vorgehen:

- Die jetzige Timeline sieht vor, dass D-ABOC am 1. / 2.04. (je nach Befund) zum Run-Up geplant wird; hierbei werden auch diverse Messungen durchgeführt (Greywolf, Aerotracer)

- Historie D-ABOC

Laut Condor Aufzeichnungen wurde für **D-ABOC das letzte Smoke & Smell Event am 12. Juni 2012 verzeichnet.**

Laut **Information der BFU liegt der Behörde** eine Information über ein Smoke & Smell Event vom **20.03.13** vor. Hierzu gibt es **keine Einträge in den Condor Systemen**, auch wurde hierzu kein Flight Report geschrieben. **Herr Balsler hat mit der BFU vereinbart, dass zukünftige bei Condor nicht gemeldeten Fälle von der BFU an Condor, HI/S, zur Aufarbeitung weiter geleitet werden.**

- Informationsfluss an Passagiere DE5944

Pax Hasemann, der namentlich im Spiegel genannt wurde, konnte nach wie vor telefonisch nicht erreicht werden.

In Absprache mit Kommunikation und Rechtsabteilung wurde Passagier Hasemann eine Email zugesendet.

- Externe und Interne Kommunikation

Bisher sind keine weiteren Anfragen der Presse erfolgt. Auf der Seite des Aviation Herald wird der Vorfall diskutiert. Hier zu lesen sind auch Insider Informationen, dessen Herkunft allerdings nicht bekannt ist.

Eine zweite Mitarbeiterinformation mit Status Update wurde bereits versandt.

Des Weiteren wurden Q&As entwickelt, um für weitere Fragen vorbereitet zu sein.

- Weitere geplante Maßnahmen:

1. Nach Abschluss der Liegezeit wird ein kompletter Testflug, analog des Ferryfluges, FRA-LPA-FRA durchgeführt. Während des Testfluges werden Simulationen und Messungen durchgeführt. Herr Balsler bittet in diesem Zusammenhang auch um die anschließende Auswertung der FODA Daten zum Testflug. Erst nach unauffälligem Verlauf des Testfluges und keinen Auffälligkeiten bei den FODA Daten wird das A/C zurück in die reguläre OPS gespult.
2. Für die nächsten 3 regulären Flüge der D-ABOC wird eine dedizierte Crew zur Verfügung gestellt, die ein gesondertes Briefing zum Zustand der Maschine erhält. Des Weiteren werden auf den Flügen Messungen durchgeführt. Hierzu wird Herr Emmerling an Bord anwesend sein. Herr Emmerling wird Kontakt zu **Herrn Dr. Rosenberger** aufnehmen, damit dieser ebenfalls die Messungen begleiten kann.
3. Die D-ABOC sollte bei den ersten regulären Flügen **nicht ex HAM** eingesetzt werden. Hierzu erfolgt eine Information an die Verkehrszentrale
4. Die weiteren Flüge der D-ABOC sollen, wenn möglich, zusätzlich zur bestehenden Crew „begleitet“ werden. Hier muss noch definiert werden, ob diese Begleitung in Form von Management HU erfolgt.
5. Die Kollegen der CTG werden gebeten ihre Arbeiten photographisch fest zu halten und eine umfassende Dokumentation anzulegen.
6. Sollten während der Reparatur Unregelmäßigkeiten gefunden werden, die Rückschlüsse auf die Ursache der Vorfälle geben können, wird die CTG gebeten, CPT Schultz zu informieren. Im Anschluss erfolgt eine Krisentelco. Ein Verteiler hierzu wird in Fact24 hinterlegt, so dass die VZ im Fall rechtzeitig informieren kann.