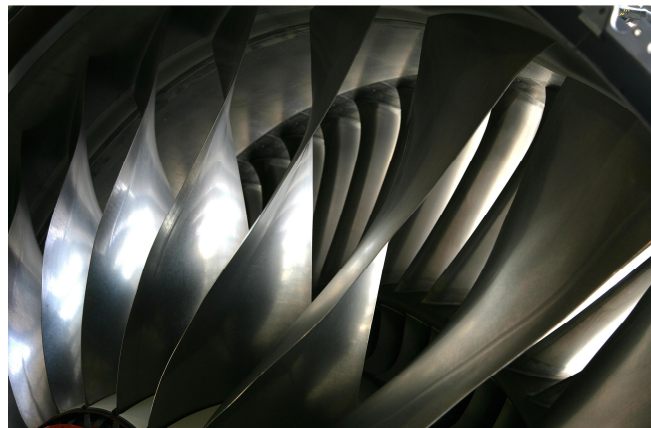


Einleitung

Erdbeerduft in Sitzreihe 23

Das Thema Kabinenluft sorgt immer mal wieder intern und extern für Diskussions- sowie Zündstoff. Allein im November 2012 erhielt unsere A320-Flotte beispielsweise diese Flight Reports:

- Elec Smell in Cockpit and Cabin
- Elec Smell aus Forward Galley Ofen#1 mit weißem Rauch oberhalb des Ofens
- Cabin Crew reported electrical smell aus (leerem!) Staufach 7
- Chlorine Smell in cabin
- On last two Flights during T/O and approach heavy Smell of “old socks”
- Oil Smell in Cabin and Cockpit nach Speed Reduzierung auf 220kts in 6000Ft.
- Burning Smell in Cockpit and Fwd Cabin after Thrust Increase for about 5 min
- During CLB OUT + Cruise Smell like Strawberries noticed from Row 23
- Flight Crew reported Oil Smell in Cockpit during Cruise and Descent.



Alle diese Fälle – mit der einzigen Ausnahme einer defekten Auxiliary Power Unit (APU) – ergaben keinen technischen Befund und somit auch keinen Hinweis auf Tri-ortho-cresylphosphat (ToCP), das durch verbrannten Ölrückstand entstehen kann. Ein typisches Bild, denn auch aufgrund anderer Meldungen über Ausweichlandungen wegen verunreinigter Kabinenluft oder eines verdächtigen Geruchs findet Lufthansa Technik am Ende der langen, systematischen Suche nichts.

Dennoch eignet sich das Thema oder besser: der bloße Verdacht als Rohstoff für beunruhigende Überschriften wie „Giffluft in der Airbus-Kabine“, „Erneut vergiftete Kabinenluft bei der Lufthansa“ oder auch „Lufthansa ließ heimlich Triebwerke umbauen“. Bei näherer Betrachtung ergibt sich meist ein differenzierteres Bild. Bis dahin vergeht oft einige Zeit, da erst eine gründliche Analyse zu leisten ist. Das

Rauschen im Blätterwald und die alarmierenden Fernsehbilder sind dann wieder anderen Themen gewidmet...

Beispielhaft ein Germanwings-Flug von Wien nach Köln am 19. Dezember 2010. Eine Zeitung behauptete Ende September 2012, der Airbus A319 sei „offenbar knapp an einer Katastrophe vorbei geschrammt“. Nur „unter Aufbietung letzter Reserven“, kolportierte das Blatt, sei die Landung überhaupt geglückt. Beim Copiloten habe die Sauerstoffsättigung des Bluts nur 80 Prozent, beim Kommandanten gar nur 70 Prozent betragen. Stimmt der Wert, hätte der Pilot kaum noch die Fluggäste verabschiedet, die Kabinencrew debriefen und eine handschriftliche Meldung an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) absetzen können. Laut Einsatzprotokoll lag indes mit 99 Prozent der Normalwert vor.



Germanwings-A319 im Landeanflug

Ein „stark verbrannter, etwas süßlicher Geruch“ führte zu „Kribbeln in Händen und Füßen“, wie der 36-jährige Kommandant später Journalisten berichtete. Wie im Simulator geübt, nach dem reflexartigen Aufsetzen der Sauerstoffmaske „war ich wieder Herr meiner Sinne!“ Bei der anschließenden Untersuchung im Krankenhaus war nichts feststellbar. Nach wenigen Tagen ging der Flugkapitän wieder auf Strecke; auch die A319 zeigte sich wieder am Himmel über Europa. In ebendiesem Europa scheint Deutschland eine gewisse Sonderrolle einzunehmen. „Ich



Triebwerkswechsel an einem Airbus A321

habe den Eindruck, dass das Thema innerhalb Europas ausschließlich in Deutschland eine herausragende Rolle spielt“, gab Norbert Lohl, Direktor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), in einem Interview zu Protokoll.

Langfristig kann das Ziel nur eine technische Lösung sein, die ausschließt, dass belastete Zapfluff überhaupt in die Kabine gelangen kann. Dies ermöglichte die Abkehr vom langjährigen Industriestandard der Zapfluff oder eine Sensortechnik, die bei Anzeichen einer Verunreinigung die Zapfluffzufuhr abschaltet. Mittelfristig ist sicherlich eine geeig-

nete – jetzt noch nicht verfügbare – Filtertechnik das geeignete Mittel. Nachdem speziell unsere A380 auf der Singapur-Strecke durch Geruchsbelästigung aufgefallen ist, engagiert sich Lufthansa noch stärker als bislang schon beim Branchenthema Kabinenluft. In engem zeitlichen Takt reinigen etwa Techniker die Triebwerke per Hand und nehmen teils per Wattestäbchen kleinste Ölmengen auf. Hersteller Rolls-Royce hat zudem auf unsere Initiative ein spezielles Abweisungsblech für sein Triebwerk entwickelt. Zudem verzichten die A380-Cockpitcrews bis nach dem Abflug auf die Abnahme von Zapfluft aus dem Triebwerk. Noch mehr Aufschluss soll der Messkoffer geben, der bald primär im A380-Cockpit vorhanden sein soll. Mehr zum Thema Kabinenluft finden Sie im Spezial auf der rechten Seite.