

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

Datum: 25. März 2013  
Zeit: 17:30 – 18:15 Uhr local  
Teilnehmer: Aurich, Balsler, Fröhlich, Hauser, Holtz, Mamet, Pehns, Schmitt, Schultz, Vater, Winter, Wolff, D´Avis, Lampe, Johannwille  
Protokoll: Gehlen  
Verteiler: **Krisenstab, Teckentrup, Balsler, Johannwille, CFG PV, Herth, BR**

- Informationen zum Zustand der Crew

Gesundheitlicher Zustand der Crew bis auf eine FB in Ordnung, jedoch alle emotional angeschlagen und psychisch belastet. Eine FB wurde von HAM in die Charité Berlin befördert und wird dort stationär behandelt. Sie hat motorische Störungen, Lähmungserscheinungen und Sehstörungen auf einem Auge. HU wird einen Mitarbeiter zu ihr nach Berlin schicken.

Die zweite von gesundheitlichen Problemen betroffene FB wird telefonisch nicht erreicht.

Update:

*Komplette Kabinencrew ist durch den **Vorfall psychisch etwas angeschlagen**. PU Zustand unverändert, will aber am 28. regulär zum Dienst kommen.*

*FB in Charité Berlin: Kurt Vater hat FB persönlich in Berlin besucht. FB in Bewegung eingeschränkt, Zustand nur geringfügig verbessert. Es werden weitere Test durchgeführt. Erste Ergebnisse werden im Lauf des morgigen Vormittages erwartet. Dann findet ein erneutes Gespräch mit Herrn Vater und der FB statt.*

**Laut BFU wird der Vorfall 48h nach Beginn einer Therapie im Krankenhaus als Unfall eingestuft. Vorerst FB noch in Diagnosephase.**

**2. betroffene FB zu Hause: Zustand unverändert. Möchte sich aber nicht medizinisch untersuchen lassen.**

**Condor hat für die gesamte Crew zugesagt die Kosten für etwaige Blutuntersuchungen zu übernehmen.**

- Technischer Status Flugzeug

Das Flugzeug wurde von zwei Mitarbeitern der spanischen Behörde ohne Befund untersucht. A/C ist seit Samstag, 23.3., 20:00 UTC für die CTG freigegeben. Vor Ort sind vier Mitarbeiter

der Technik, die am A/C arbeiten und von TCX-Kollegen sowie dem Condor Vertragspartner vor Ort unterstützt werden. Nächstes Update der Technik erfolgt um 13:00 UTC. Darauf basierend wird das weitere Arbeitspaket zusammengestellt. Dabei werden ein Austausch des linken Triebwerks sowie weitere, teilweise vorsorgliche, Maßnahmen angedacht.

Sobald absehbar ist, wann das A/C nach FRA überführt werden kann, wird eine Crew zur Überführung nach LPA gebracht. CPT wird Uli Schultz sein, Co-Pilot kommt von der PV. Wer ist noch unklar. Während des Überflugs sind weitere Messungen inflight geplant (Walter Emmerling).

In FRA wird für BOC eine Liegezeit eingeplant.

#### Update:

*Mitarbeiter der Spanischen Behörde haben die Triebwerke nur visuell untersucht. Es wurde explizit der Wunsch geäußert den Zustand der Maschine unverändert bei zu behalten. Mit einer Kommunikation der Spanischen Behörde ist in 3-4 Wochen zu rechnen. Die Kommunikation wird vor Veröffentlichung Condor zugänglich gemacht.*

*Nach Untersuchung durch Kollegen der CTG wurden im Bereich der Reverser (Triebwerke), sowie im APU Compartment nach Öffnung zur Boroskopie Reste von Enteisungsflüssigkeit gefunden. CTG wird gebeten das Datenblatt zur Enteisungsflüssigkeit beim Dienstleister NICE anzufordern.*

*Laut den FODA Aufzeichnungen befand sich die Center Hydraulic Pressure zwischen einer Flughöhe von 5328 ft bis Onblock 56 ft im normalen Bereich.*

*Mit Abstellen des Triebwerkes wurde die zugehörige Center Hydraulic Pump automatisch abgestellt. Zu sehen an der kurzzeitigen Druckschwankung. Die Nachregelung des Druckabfalls erfolgte durch die 2. Center Hydraulik Pump. Hierbei handelt es sich um ein normales Systemverhalten.*

*Für den morgigen Ferryflug ist folgende Crew geplant: CPT Uli Schultz und CPT Alf Kohler, für die Kabine: Kurt Vater, Frau Richter, Herr Rühle, Frau Schmeing. Zusätzlich wird Herr Emmerling Messungen während des Fluges durchführen.*

*Im Anschluss an die Landung in FRA sind umfassende Detailanalysen durch CTG geplant. Ggf. wird auch das Fachwissen von Boeing und RollsRoyce angefordert. Die CTG wird gebeten eine Abschätzung zu treffen, wie lange die OC AOG sein wird. Im Nachgang an die Detailanalysen wird ein umfassender Report zusammen gestellt.*

- History D-ABOC smoke and smell

A/C kam am 11.3. ex MAN vom C-Check und hatte seither 85 Flugstunden verzeichnet.

**Letztes Smoke and Smell-Event im Juli 2012, DUS-AYT, mit außerplanmäßiger Landung in LNZ.**

Das linke Triebwerk des Flugzeugs hat einen leicht höheren Ölverbrauch, der noch im Rahmen liegt.

BOC flog seit 1.2.2013 30 Rotationen, dabei acht Mal ex HAM.

Update:

BFU hat Gespräch mit CPT zu dem Vorfall geführt und nach der Historie der OC gefragt. Laut Aufzeichnungen Condor letzter Vorfall im Juni letzten Jahres. BFU hat eine Meldung über Vorfall vom 20.03. auf HAM-LPA-HAM. Herr Schultz wird gebeten die Unterlagen bei der BFU einzufordern, um den Vorfall zu recherchieren.

Bericht der BFU erfolgt in ca. 4 Wochen. Nur kurze Erwähnung auf der Internetseite der BFU. Text wird vorab Condor zur Verfügung gestellt.

BFU und LBA haben die Nachbereitung des Falles durch Condor als vorbildlich bezeichnet.

- Informationsfluss an Paxe DE5944

SAT-Team startete am Samstag, 22.3., gegen 20:15 Uhr lokal mit dem Anrufen der Paxe.

CFI-Gäste:

Erreicht: 30

Davon: 3 betrunken, 1 nahm Kerosingeruch beim Rollen in LPA wahr und fühlte sich leicht unwohl, 26 nahmen nichts wahr und verspürten keine gesundheitlichen Einschränkungen

Keine Telefonnummer: 22

Nicht erreicht: 1

Nachricht auf Mailbox mit Angabe der Hotline: 24

Bereits vor dem Flug umgebucht: 3

Alle nicht erreichten Gäste werden von HC/C nochmals angerufen. Axel Fröhlich informiert HC/C.

Endrick Hasemann (zitiert von den Medien) wird von Axel Fröhlich nochmals angerufen.

Veranstalter-Gäste:

Information wurde am 24. Und 25.3. an die Reiseleiter vor Ort gestreut. Bis jetzt keine Rückmeldungen oder Anrufe.

Update:

Pax Hasemann fliegt morgen mit AB zurück nach HAM. Herr Fröhlich versucht Herrn Hasemann im Laufe des morgigen Tages erneut persönlich zu erreichen.

Alle bisher nicht erreichten Gäste werden über die KB, Herr Bingel, informiert. Die geschalteten Hotlines bleiben bis auf weiteres aktiv.

- Externe und Interne Kommunikation

Durch **proaktive Kommunikation** in Form einer Pressemeldung und Distribution durch die dpa **konnten die Inhalte der Medienberichterstattung weitgehend gesteuert werden**. Am Samstag waren Online-Meldungen zu verzeichnen, die auf der dpa-Meldung basierten, in den Sonntagsausgaben der Tageszeitungen gab es einige Randnotizen. Bei HV/K laufen vereinzelt Presseanfragen auf.

**Bis auf einen Passagier, der Details an verschiedene Medien gegeben hat, sind alle Medien der Meldung von Condor gefolgt.**

HV/K wird gebeten eine Kommunikation an die Mitarbeiter zu entwerfen, in der diese über den Stand der Untersuchungen informiert werden.

Update:

**Bisher erfolgte eine Anfrage des NDR für die Sendung DAS, welche heute Abend um 18:45 im NDR ausgestrahlt wird. Unter anderem hat der NDR auch bei der VC um ein Statement gebeten**

*Eine Information an die Mitarbeiter CFG, CIB und CTG ist derzeit in Abstimmung bei der GF.*