

Unfalluntersuchungsbericht

Unfalluntersuchung am: 08.12.2011
durch TAB: [REDACTED]

Az.: 676.3
SondZiff.:
U.-Nr.: A 3 11 128658 K 67

Verletzter:

Name, Vorname: Fenzel, Markus
Geburtsdatum: [REDACTED]
Unfalldatum: 20.10.2011

Betrieb: TUIfly GmbH
Anschrift: Flughafenstraße 10
30855 Langenhagen
M.-Nr.: 03 055 683 0

Verletzungen:

Vergiftungserscheinungen

verstorben: ja nein

Unfallstelle:

Cockpit eines Verkehrsflugzeuges

Verteiler:

- HV-TAD, TAD-Ablage
- Fachreferent, TAB [REDACTED], RAP 2
- U-Abteilung, R-Abteilung
- TAB [REDACTED], HV-T

Gesprochen mit:

Verletztem:

Unternehmer: Herrn [REDACTED]

Sifa:

Sonstigen:

Kurzschilderung des Unfalls:

Während des Fluges trat plötzlich ein ungewöhnlicher, intensiver Geruch in dem Flugzeug auf. Herr Fenzel leidet seit diesem Ereignis an starken Gesundheitstörungen.

Verstoß:

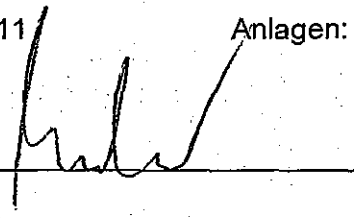
Verstöße gegen Vorschriften sind als Unfallursache nicht nachweisbar.

Berichtsdatum: 09.12.2011

Anlagen: Wartungsbericht des Flugzeuges

TAB (Unterschrift):

FTAB Kenntnis gen.:



Unfalluntersuchungsbericht U-Nr.: A 3 11 128658 K 67

1 Allgemeines

Am 20.10.2011 flog Herr Markus Fenzel als Flugkapitän mit einer Boeing 737 (Kennung DAHIA, Flug- Nr.: AB 8597) von London Gatwick (LGW) nach Nürnberg (NUE). Im Verlauf des Fluges kam es dann in der Kabine zu einem ungewöhnlichen Geruch, der von einer der Stewardessen, Frau [REDACTED], als „brennend, schmierig, ölig, elektrisch“ empfunden und beschrieben wurde. Anlässlich dieses Vorfalles verständigte das Kabinenpersonal Herrn Fenzel in seiner Eigenschaft als Flugkapitän. Dieser begab sich daraufhin in die Kabine, um sich hier ein persönliches Bild von der Situation zu verschaffen. Offensichtlich auf seine Anweisung hin, nahm die Besatzung Änderungen an der Einstellung der Kabinenbelüftung vor. Daraufhin ließ der Geruch nach und verschwand.

Als Herr Fenzel nach dieser Maßnahme keine bedrohliche Situation feststellen konnte, ging er wieder zurück ins Cockpit seiner Maschine. Nach eigenen Angaben verspürte er bereits auf diesem Weg eine Schwäche in den Knien.

Während des weiteren Fluges ließ seine Konzentration nach, er fühlte sich müde und benebelt, so als ob er Alkohol getrunken habe. Daher sah er sich veranlasst, die Sauerstoffmaske zu benutzen.

Auch nach der Landung ließen diese Gesundheitsstörungen nicht nach, sondern verstärkten sich noch, so dass sich Herr Fenzel in ärztliche Behandlung begeben musste. Erste ärztliche Untersuchungen wurden bereits unmittelbar nach dem Flug in Nürnberg durchgeführt. Hier wurden von allen betroffenen Besatzungsmitgliedern Blutproben genommen, deren Auswertungen jedoch zu keinen Ergebnissen/Diagnosen führten. Der Hausarzt von Herrn Fenzel diagnostizierte später eine Lebererkrankung, die nach seiner Auffassung vermutlich auf eine Vergiftung zurückzuführen sei.

2 Unfallursache(n) und Verstoß

Die Maschine wurde nach diesem Vorfall aus dem Verkehr gezogen und umfangreichen sicherheitstechnischen Untersuchungen unterzogen. Die durchgeführten Kontrollen können der Anlage zu diesem Bericht entnommen werden. Es konnten dabei keine Mängel an dem Flugzeug festgestellt werden.

Der Vorfall wurde auch der Aufsichtsbehörde, der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) gemeldet.

Die TUIfly GmbH veranlasste außerdem, dass weitere Blutproben der betroffenen Personen an ein Spezialinstitut in den USA, in Nebraska, zur Untersuchung geschickt wurden. Von dort liegen jedoch noch keine Ergebnisse vor.

Anschrift des Institutes in Nebraska:
University of Nebraska Medical Center
The Eppley Institute
985950 Nebraska Medical Center
Omaha, NE 68198-5950
Phone: 402 559-6032
Fax: 402 559-461
olockrid@unmc.edu

Geruchsbildung – NUE

Am 20.10.2011 wurde auf dem AB Flug 8597 von LGW nach NUE beim Taxi Out ein ungewöhnlicher Geruch festgestellt. Nachdem die Cockpit Crew die Packs in High und den Recirculation Fan in Off schalteten verschwand der Geruch. Während des Fluges kam es erneut zu einer Geruchsbildung. CM 1 benutzte vorsorglich Sauerstoff. Die Landung in NUE verlief ereignislos. An Bord befanden sich 74 Fluggäste und 5 Besatzungsmitglieder. Das Flugzeug wurde zur Ursachenforschung der Technik in NUE übergeben. Der gesamten Crew wurde in NUE Blut zur weiteren Untersuchung abgenommen. Die BFU wurde über den Vorfall informiert.

Das Flugzeug wurde in NUE der Technik übergeben und folgende Untersuchungen wurden angestellt:

- Beide Bleedvalves wurden auf Ölkontamination untersucht (ohne Befund)
- APU Bleedvalve wurde auf Ölkontamination untersucht (ohne Befund)
- Recirculation Fan wurde ausgebaut und inspiziert (ohne Befund)
- SEB (Seat Electronic Boxes) wurden inspiziert (ohne Befund)
- Air Conditioning System wurde getestet. Ground Equipment / Engine und APU Testlauf (ohne Befund)

Das Flugzeug wurde nach HAJ überführt und weitere Untersuchungen wurden angestellt:

- Bleed Valve und Duct der Eng. No2 wurde auf Ölkontamination untersucht (ohne Befund)
- Bleed Valve und Duct der Eng. No1 wurde auf Ölkontamination untersucht (ohne Befund)
- APU Bleed Valve wurde ausgebaut und auf Ölkontamination untersucht (ohne Befund)
- DLH Aero Tracer Test wurde veranlasst (Test ohne Befund)
- Beide Recirculation Fan Filter wurden getauscht.
- Beide Coalester-Bags wurden getauscht.
- SEB (Seat Electronic Boxes) und Video Equipment wurden erneut auf lose Kontakte und elektronische Gerüche untersucht (ohne Befund)
- Alle 3 Toiletten inkl. Der Wasserpoiler wurden auf Funktion und elektronische Gerüche untersucht. (ohne Befund)
- Vordere und hintere Galley inkl. Kaffeemaschinen und Öfen wurden auf elektronische Gerüche untersucht. (ohne Befund)
- Ausgebaute APU wurde von Honeywell in Raunheim untersucht. Neben den normalen Verschleißerscheinungen wies die APU keine Indikatoren auf, die auf austretendes Öl im Bereich des Loadcompressors schliessen läßt.

-Am 02.11. wurde zusätzlich ein Testflug mit 23 Personen durchgeführt. (ohne Befund)