

# Untersuchungsbericht

6X013-0/00  
Mai 2001

## Sachverhalt

Art des Ereignisses: Schwere Störung  
Datum: 30.06.2000  
Ort: nahe Zagreb  
Luftfahrzeug: Verkehrsflugzeug  
Hersteller / Muster: Airbus Industrie A 321-231  
Personenschaden: ohne Verletzte  
Sachschaden: Luftfahrzeug nicht beschädigt  
Drittsschaden: keiner

## Flugverlauf

Am 30.06.2000 traten auf einem Flug von Düsseldorf nach Antalya bei einem Airbus A 321 mit 214 Fluggästen und sieben Besatzungsmitgliedern an Bord in Flugfläche 330 leichte Druckschwankungen in der Kabine auf. Kurze Zeit später erfolgte ein rapider Druckabfall. Die Kabinenhöhe stieg auf über 14 000 ft an und die Sauerstoffmasken für die Passagiere wurden automatisch aktiviert.

Die Besatzung leitete ein Notsinkverfahren ein und landete auf dem Flughafen Wien-Schwechat. Von den Insassen wurde niemand verletzt.

## Untersuchung

Die Untersuchung hat ergeben, dass der rapide Druckabfall durch den fehlerhaft arbeitenden Cabin Pressure Controller (CPC) der Serie -9 verursacht wurde, der nach Auftreten einer Funktionsstörung am Auslassventil der Kabinendruckanlage (Outflow Valve - OFV) nicht in der Lage war, die Steuerung des Kabinendruckes zu übernehmen.

Innerhalb kürzester Zeit fuhr das Outflow Valve in vollständig geöffnete Stellung, dadurch kam es zu einem rapiden Druckabfall in der Kabine und zum Auslösen der Sauerstoffmasken, sodass der Notsinkflug durchgeführt werden musste. Die Besatzung hatte nicht versucht, die Störung durch ein manuelles Eingreifen zu beheben.

Aus dem Service Bulletin (SB) A320-21-1116 von Airbus Industrie und dem SB 15702-21-006 der Herstellerfirma der Cabin Pressure Controller (CPC), Nord Micro, geht hervor, dass die CPC bis einschließlich Serie -9 bereits seit einiger Zeit als störanfällig erkannt und durch die Serie -10 ersetzt wurden. Lt. Aussage von Nord Micro läuft eine weltweite Umrüstungsaktion der CPC.

Für den Betrieb der CPC-Anlagen bis zur Umrüstung auf die Serie -10 veröffentlichte Airbus Industrie das Operations Engineering Bulletin (OEB) 139/1 vom November 1998, in dem dieser Fehler und ein spezielles Verfahren zur Behebung der Störung beschrieben wird.

Der BFU liegen Informationen vor, wonach sich in den letzten Jahren eine Reihe ähnlicher Störungen durch die fehlerhaft arbeitenden CPC -9 ereignet haben.

## Beurteilung

Wie bei der Untersuchungen durch die BFU festgestellt wurde, war im vorliegenden Fall die Umrüstung der CPC auf die Serie -10 noch nicht durchgeführt worden. Außerdem waren die Verfahrensweisen zur Behebung des Problems, wie im OEB 139/1 beschrieben, im Unternehmen und bei den Flugbesatzungen nicht oder nicht hinreichend bekannt.

## Schlussfolgerungen

Die schwere Störung wurde durch einen bekannten technischen Mangel Cabin Pressure Controller hervorgerufen.

Die Besatzung hatte nicht versucht, die Störung durch manuelles Eingreifen zu beheben, wie es vom Hersteller empfohlen worden war.

## Sicherheitsempfehlung

Aufgrund der vorliegenden Untersuchungen hatte die BFU die Sicherheitsempfehlung 06/2000 vom 19.07.2000 herausgegeben:

Bis zur Umrüstung der Cabin Pressure Controller auf die Serie -10 bei den Mustern A 319 / 320 / 321 sollte das Operations Engineering Bulletin (OEB) 139/1 des Herstellers Airbus Industrie in die Checklisten der betroffenen Flugzeuge eingearbeitet werden.

Untersuchungsführer	Müller
Triebwerk	Dorner-Müller
Flugleistungen	
Untersuchung vor Ort	