

Untersuchungsbericht

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

Identifikation

Art des Ereignisses:	Schwere Störung
Datum:	09. Dezember 2012
Ort:	nahe Nürnberg
Luftfahrzeug(e):	Verkehrsflugzeug
Hersteller / Muster:	Airbus Industrie / A320
Personenschaden:	keiner
Sachschaden:	Luftfahrzeug leicht beschädigt
Drittschaden:	keiner
Informationsquelle:	Untersuchung durch Mitarbeiter der BFU
Aktenzeichen:	BFU 5X010-12

Sachverhalt

Ereignisse und Flugverlauf

Das Flugzeug befand sich auf dem Flug von Berlin-Schönefeld nach Las Palmas (Gran Canaria). An Bord befanden sich 134 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder. Etwa zehn Minuten nach Erreichen der Reiseflughöhe bemerkte die Besatzung nach eigenen Angaben einen „elektrischen Geruch“, der in einen „Geruch nach Plastik“ überging. Kurz darauf entwickelte sich im vorderen Cockpitbereich weißer Qualm. Die Besatzung setzte die Sauerstoffmasken auf und erklärte Luftnotlage. Das Flugzeug befand sich zu diesem Zeitpunkt ca. 80 nautische Meilen (NM) nördlich von Stuttgart in Flugfläche (FL) 350. Die Besatzung entschied, den Flughafen Stuttgart anzufliegen. Von der Flugsicherung wurde eine Sinkflugfreigabe erteilt. In Flugfläche 100 übergab der Copilot die Steuerung an den Kapitän. Es erfolgte eine Overweight-Landung (68 t) auf der Landebahn 25 unter CAT-I-Bedingungen. Das Flugzeug kam auf der Landebahn zum Stehen, danach wurde das Verfahren EMERGENCY EVACUATION inklusive ATT CREW ON STATION bis einschließlich ENG MASTER SW...OFF abgearbeitet. Anschließend nahm die Crew über VHF2 auf der Frequenz 121,55 MHz mit dem Einsatzleiter der Feuerwehr Verbindung auf. Nach erster Inaugenscheinnahme waren außerhalb des Flugzeuges keine Anzeichen von Rauch zu sehen. Da im Cockpit ebenfalls keine Anzeichen von Qualm mehr erkennbar waren, entschied sich die Besatzung für ein kontrolliertes Aussteigen der Passagiere über Fahrgasttreppen. Die Passagiere wurden mit Bussen zum Terminal gebracht. Danach verließ die Kabinenbesatzung ebenfalls das Flugzeug. Zwei Flugbegleiter wurden vorsorglich zur Untersuchung in ein Krankenhaus gebracht. Die Untersuchungsergebnisse waren ohne Befund. Die Passagiere blieben unverletzt.

Angaben zu Personen

Die beiden Flugzeugführer waren im Besitz der erforderlichen Lizenzen und Berechtigungen, um den Flug durchzuführen.

Angaben zum Luftfahrzeug

Es handelte sich um einen Airbus A320, Baujahr 2001 mit der Seriennummer 1381. Das Flugzeug wurde am 31.01.2001 vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zum Verkehr zugelassen und wurde von einem deutschen Luftfahrtunternehmen betrieben.

Meteorologische Informationen

Die Routinewettermeldung (METAR) des Flughafens Stuttgart von 12.50 UTC lautet:

Wind: 200° mit 11 kt
Sicht: über 10 km
Wolken: FEW (1/8 – 2/8) in 800 ft, SCT (3/8 – 4/8) in 2000 ft,
BKN (5/8 – 7/8) in 4000 ft
Temperatur: -1 °C, Taupunkt: -5 °C
Luftdruck (QNH): 1 018 hPa
zeitweise Schneefall

Navigationshilfen

Sowohl bord- als auch bodenseitig standen alle Navigationsmittel zur Verfügung.

Funkverkehr

Der Funkverkehr wurde in englischer Sprache geführt, es gab keine Verständigungsprobleme.

Angaben zum Flugplatz

Der Bezugspunkt des Flughafens Stuttgart liegt 1 276 ft hoch und hat die Koordinaten N 48°41'32.56" E 009°13'19.07". Der Flughafen verfügt über eine 3 345 m lange und 45 m breite Start- und Landebahn mit den Richtungen 074°/254°.

Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Bei der Suche nach der Rauchquelle vor Ort wurde festgestellt, dass möglicherweise der Radar Transceiver, der unterhalb des Cockpits im vorderen Bereich im Avionic Compartment eingebaut war, der Auslöser des Qualmes und des elektrischen Geruchs gewesen war.

Der Radar Transceiver wurde ausgebaut und zur weiteren Untersuchung in eine Spezialwerkstatt gebracht.



Einbauort des Radar Transceiver mit leichten
Rußantragungen an der Oberseite



Radar Transceiver im ausgebauten Zustand

Es stellte sich heraus, dass es keine auffällige Häufung von Zwischenfällen mit Geräten dieses Typs gab.

Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer:

Müller

Die Untersuchung wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und dem Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) vom 26. August 1998 durchgeführt.

Danach ist das alleinige Ziel der Untersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens, der Haftung oder von Ansprüchen.

Herausgeber

Bundesstelle für
Flugunfalluntersuchung

Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig

Telefon 0 531 35 48 - 0
Telefax 0 531 35 48 - 246

Mail box@bfu-web.de
Internet www.bfu-web.de