

Rapport C 1999:40**L-35/99**

Rapporten färdigställd 1999-09-23

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-DDS , Douglas DC-9-41
<i>Ägare/Innehavare</i>	First Security Bank, Utah, USA / SAS Sverige AB, Box 7751, 103 96 Stockholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1999-05-03 kl. 09.50 i dagsljus. <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Luftrummet mellan Stockholm/Arlanda och Kalmar, pos N5939 E1755.
<i>Typ av flygning</i>	Linjefart
<i>Väder</i>	Metar Arlanda kl. 09.20: Vind 160°/6 knop, sikt 10 km, molnbas 1 300 fot, temp./ daggpunkt +6° C/ + 2° C, QNH 1019 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	5
<i>passagerare</i>	95
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>	53 år, D (danskt)
<i>Styrmannens ålder, certifikat</i>	39 år, B med instrumentbehörighet (danskt)
<i>Befälhavarens totala flygtid</i>	9 250 timmar, varav 3 730 timmar på typen
<i>Styrmannens totala flygtid</i>	4 450 timmar, varav 2 800 timmar på typen

Händelsen har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Rune Lundin, operativ utredningschef.

SHK har biträtts av Matts Aldman som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Händelseförlopp m.m.

Flygplanet SE-DDS, en SAS tillhörig DC-9-41 med linjenummer SK 193, startade från Stockholm/Arlanda den 3 maj 1999 kl. 09.09 för en passagerarflygning i linjefart till Kalmar.

Styrmannen förde flygplanet. När flygplanet nått sin marschhöjd drabbades befälhavaren av en snabbt utvecklad smärta mitt i bröstet av krampkaraktär. Han bad därför styrmannen att observera honom noggrant. Då smärtorna tilltog beslutade befälhavaren att återvända till Arlanda och överlämnade befälet ombord till styrmannen. Denne kallade på flygplanets purser som tog hand om befälhavaren och gav honom vatten att dricka samt syrgas. Befälhavarens smärtupplevelse varade i ca 15 min och en svimningskänsla satt i ytterligare ca 15 min.

Under återflygningen sände styrmannen ett nödmeddelande till Stockholm kontroll om det inträffade och pursern meddelade passagerarna att man tyvärr

måste återvända till Arlanda. Landning skedde kl. 09.50. Vid gaten väntade en tillkallad ambulans som förde befälhavaren till sjukhus.

Vid undersökning direkt efter ankomst till sjukhuset var befälhavaren smärtfri och opåverkad. EKG och blodprover (inklusive prover för att påvisa hjärtmuskelpåverkan) var normala. Arbets-EKG dagen därpå visade inga tecken till hjärtsjukdom.

Efter utskrivning återvände befälhavaren till Danmark där man gjorde kranskärslröntgen, som var normal, och undersökte matstrupe och magsäck, utan att kunna finna någon säker orsak till händelsen. Befälhavaren har därefter kunnat återgå till ordinarie flygtjänst.

Av de samtal med besättningen som SHK haft framgår att företagets nödinstruktioner för denna typ av händelse följts och att dessa fungerat utan anmärkning. I de påannonser till passagerarna som gjordes nämndes inledningsvis inget om att befälhavaren blivit sjuk. Därmed efterfrågades inte heller om någon läkare fanns ombord. Vid debriefing av passagerarna på Arlanda visade det sig att det bland dessa fanns flera läkare.

Utlåtande

Undersökningen visar att befälhavaren känt sig bra på morgonen och inte haft någon förvarning om ohälsa. Han har sedan 1 ½ år stått under flygläkares uppsikt för högt blodtryck.

Befälhavarens beslut att återvända till Arlanda grundades på att han var osäker på om medicinsk hjälp stod att få i Kalmar, samtidigt som flygplanets återfärd från Kalmar till Stockholm/Arlanda skulle ha fördröjts avsevärt om man skulle behövt vänta på att en ersättande befälhavare hade transporterats till Kalmar.

Sammantaget visar inte den medicinska undersökningen av befälhavaren på någon säker orsak till bröstsmärtorna. Bakomliggande hjärtsjukdom torde vara utesluten efter utförda undersökningar.

SHK kan konstatera att företagets nödinstruktioner och samarbetet mellan förare och kabinpersonal fungerat väl vid denna händelse.