

**Rapport C 1998:32**

L-23/98

Rapporten färdigställd 1998-10-02

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>LN-ROA</b> , Mc Donnell Douglas MD-90
<i>Ägare/Innehavare</i>	Baltic Aircraft Limited/SAS
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-03-30, ca kl. 22.30 under mörker <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Under färd mellan Stockholm/Arlanda flygplats och Skellefteå flygplats, (ungefärlig position 6322N 2002E; på flygnivå 330 (ca 10 060 meters höjd )
<i>Typ av flygning</i>	Passagerarflygning
<i>Väder</i>	Skellefteå flygplats kl. 22.20: vind 070°/09 knop, sikt 400 meter, bansynvidd bana 28 750 meter i underkyld dimma, vertikalsikt 100 fot, temp./daggpunkt -1/-1 °C, QNH 1012 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2/2
<i>passagerare</i>	57 (varav två barn)
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavarens ålder, certifikat</i>	53 år, D
<i>Befälhavarens totala flygtid</i>	15 146 timmar, varav 1 133 timmar på typen
<i>Bitr. förarens ålder, certifikat</i>	32 år, Commercial Pilot's Licence Aeroplane (CPL-A)
<i>Bitr. förarens totala flygtid</i>	Ca 5 000 timmar, varav 1 168 timmar på typen

---

Tillbudet har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande och Monica J Wismar, operativ utredningschef.

SHK har biträtts av Magnus Bodegård som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.**

Besättningen skulle utföra en flygning från Stockholm/Arlanda flygplats till Skellefteå flygplats på kvällen den 30 mars 1998. Före starten kände befälhavaren att han hade en orolig mage. Senare under flygningen fick han magsmärter och informerade den biträdande föraren om detta samt bad honom att vara observant om tillståndet blev värre. Strax därefter kunde den biträdande föraren konstatera att befälhavaren hade svimmat. Han kallade då på pursern för assistans. När denne kom in på flight deck hade befälhavaren återfått medvetandet och kände sig bättre. Han var avsvimrad i ungefär 30 sekunder. De fortsatte

flygningen till Skellefteå utan problem. Efter landningen meddelade befälhavaren besättningskontoret och tog kontakt med sin läkare.

### **Utlåtande**

Efter utredning befanns att befälhavaren hade drabbats av en akut magtarminfektion med åtföljande blodtrycksfall.

I utbildningsunderlaget avseende företagens procedurer finns rutiner för hur förarna skall agera vid plötslig inkapacitet. Däremot finns inget dokumenterat om detta för kabinpersonalens del utan för dem finns endast en instruktion om hur förarstolarna kan justeras. Syftet med denna instruktion är att kabinpersonalen skall kunna hjälpa till att få en förare bort från styrreglagen vid inkapacitet. Olika situationer vid inkapacitet tränas dock regelbundet med båda personalkategorierna.

SHK kan konstatera att såväl det tvåpilotskoncept som finns inom företaget som samarbetet mellan förarna och kabinpersonalen har fungerat väl vid denna händelse.