



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:25

Tillbud ombord på flygplanet SE-RAC i luftrummet mellan Stockholm och Helsingfors den 2 december 2002

Dnr L-01/03

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.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003: 25

Statens haverikommission har undersökt ett tillbud som inträffade den 2 december 2002 i luftrummet mellan Stockholm och Helsingfors, ombord på ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-RAC.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

En översättning av rapporten till engelska insänds senare.

Lena Svenaeus

Monica J Wismar

Rapport RL 2003:25

L-01/03

Rapporten färdigställd 2003-07-23

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-RAC, Embraer EMB 145LR
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare/innehavare</i>	GATX Third Aircraft Corporation/City Air-line AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-12-02, kl. 13.10–13.40 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timmar)
<i>Plats</i>	I luftrummet mellan Stockholm och Helsingfors, (ca pos 5939N 01755E och 6019N 02457E)
<i>Typ av flygning</i>	Linjetrafik
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys för Helsingfors kl. 13.40: vind 150°/10 knop, sikt 7 km i snöfall, heltäckande molntäcke med bas 800 fot, temp./daggpunkt -5/-8 °C, QNH 1023 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	Förare 2 Kabinbesättning 1
<i>passagerare</i>	17
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Inga
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavaren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 30 år, ATPL ¹ (A)-certifikat
<i>Total flygtid</i>	3 530 timmar, varav 1 120 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	110 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	85
<i>Bitr. föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 31 år, CPL ² (A)-certifikat
<i>Total flygtid</i>	1 535 timmar, varav 855 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	188 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	121

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 10 januari 2003 om att ett tillbud ombord på ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-RAC inträffat i luftrummet mellan Stockholm och Helsingfors den 2 december 2002 kl. 13.10–13.40.

Tillbudet har undersökts av SHK som företrätts av Lena Svenaeus, ordförande, och Monica J Wismar, utredningschef.

SHK har biträtts av Christer von Hedenberg som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

¹ ATPL (A) - Airline Transport Pilot Licence Aeroplane

² CPL (A) - Commercial Pilot Licence Aeroplane

Händelseförlopp m.m.

Förarna skulle utföra en flygning från Göteborg/Landvetter flygplats till Helsingfors/Vantaa flygplats. Före flygningen hade befälhavaren informerat biträdande föraren om att han kände sig frusen och inte mådde riktigt bra men att det inte skulle innebära något hinder för flygningen.

De startade från Landvetter med den biträdande föraren som flygande förare. Befälhavaren assisterade och hade hand om radiokommunikationen. Efter omkring 20 minuters flygning, när de kommit upp på bestämd flyghöjd, blev befälhavaren sämre och biträdande föraren noterade att befälhavaren hade svårt att följa med i radiokommunikationen. Befälhavaren blev också trött, blek och så småningom illamående. Den biträdande föraren informerade honom om att han tog över kontrollen av flygningen och upplyste även flygvärdinnan om situationen.

När de närmade sig Helsingfors blev de anmodade av flygtrafikledningen att inta vänteläge för att som nummer fem få klart för inflygning. Befälhavaren hade under tiden blivit ännu sämre och börjat kräkas. Den biträdande föraren sände då ett ilmeddelande "PAN PAN"³ och beskrev situationen. De fick då förtur för direktinflygning och landning. Inflygningen och landningen utfördes utan problem. Befälhavaren började må en smula bättre strax före landning och kunde hjälpa till vid intaxningen till rampområdet.

Sedan passagerarna lämnat flygplanet blev befälhavaren åter sämre och började frysa. Han ville inte ha läkarhjälp utan togs till ett hotell där han stannade över natten.

När den biträdande föraren meddelat företaget och flygchefen om händelsen ordnades så att en annan befälhavare kunde ta över och tillsammans med den övriga besättningen flyga tillbaka till Göteborg senare under kvällen. Flygchefen hade kontakt med den insjuknade befälhavaren för att höra om hans tillstånd. Befälhavaren ville inte ha någon läkarhjälp utan bara vila.

Befälhavaren undersöktes inte av någon läkare vare sig i Helsingfors eller i Göteborg efter hemkomsten. De båda förarna har känt att de efter händelsen har haft behov av att prata om det som skedde.

I företagets Operations Manual (OM) Part A kapitel 4.3 finns en beskrivning av de rutiner som gäller angående "Flight Crew Incapacitation". Förutom att besättningen uppmanas att landa så snart som möjligt på närmaste flygplats nämns, under kapitel 4.3.3.4 Post flight actions, att rapport ska lämnas till företagets läkare för att lämplig medicinsk behandling ska kunna sättas in. Det står också att efter en händelse som inneburit att en besättningsmedlem blivit helt eller delvis arbetsoförmögen under tjänsten ska alla aktiva besättningsmedlemmar tas ur flygtjänst och träffa flygläkare som får vidta adekvata åtgärder.

Dessa rutiner var delvis okända för besättningen. Flygchefen har vid kontakt med de båda förarna efter händelsen inte uppfattat att de hade behov av att tala igenom händelsen.

Befälhavaren har aldrig tidigare haft någon allvarligare sjukdom. Dagen före flygningen hade han känt sig frisk och i god psykisk balans. Han hade då haft besök av en god vän som några dagar tidigare haft magbesvär.

Biträdande föraren skrev en störningsrapport och lämnade den till flygföretaget som därefter sände den vidare till Luftfartsinspektionen. Där registrerades den och sändes vidare till SHK för bedömning om utredning, enligt reglerna i ICAO⁴ Annex 13 för allvarligt tillbud. Rapporten sändes också till Luftfartsinspektionens tillsynssektion för åtgärd av "Principal Inspector" vid verksamhetskontroll.

³ PAN PAN - internationell ilsignal

⁴ ICAO – International Civil Aviation Organization

Luftfartsinspektionen har efter händelsen infört rutinen att vid händelser med "Flight Crew Incapacitation" sända rapporter även till Luftfartsverkets medicinska avdelning. Tillsynssektionen har också uppmanat flygföretagets flygchef att vid de återkommande interna utbildningstillfällena lägga särskild vikt vid gällande föreskrifter i OM.

Utlåtande

Vid ett lindrigt symptom likt det som befälhavaren kände under morgonen kan det ibland vara svårt för en förare att avgöra om man ska gå i tjänst. Erfarenhetsmässigt kan dock magåkommor snabbt förvärras så att man blir arbetsoförmögen.

Eftersom befälhavaren inte undersöktes av läkare i samband med händelsen saknas tillräckligt detaljerade medicinska uppgifter för att kunna ställa en säker diagnos. Emellertid har det sannolikt rört sig om en akut febersjukdom med gastrointestinala symptom som orsakat befälhavarens arbetsoförmåga/nedsatta kapacitet.

Det var korrekt av den biträdande föraren att ta över flygningen och att senare sända ett "PAN PAN" meddelande för att landa så snart som möjligt. Med tanke på att befälhavarens tillstånd hade kunnat bli värre hade det även varit klokt att tillkalla läkare som mött upp vid landningen som en säkerhetsåtgärd. Man borde dessutom ha ordnat med en viss övervakning av befälhavarens tillstånd sedan han kommit till hotellet.

I företagets OM beskrivs utförligt vilka åtgärder som ska vidtas om en besättningsmedlem blir helt eller delvis arbetsoförmögen under flygning. Det faktum att besättningen inte till fullo kände till föreskrivna åtgärder i OM samt att man inte följde föreskrifterna om medicinsk undersökning tyder på brister i den operativa ledningen. Det hade under alla förhållanden varit lämpligt att ta besättningen ur tjänst för samtal.