

RAPPORT

Postboks 213, 2001 LILLESTRØM

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 63/2000

Avgitt: 2. oktober 2000

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737-600/ SE-DNR
Radiokallesignal: SK 561
Dato og tidspunkt: 27. august 1999 kl. 0630
Hendelsessted: På rute Oslo – Paris ca. 15 min. etter avgang under stigning til flygenivå 410
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, inkapasitet hos fartøysjef
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: Ukjent
Lysforhold: Dag
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR
Antall om bord: Besetning: 2/3 Passasjerer: Ukjent
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Fartøysjefen
-kjønn, alder: Mann, 40 år
-sertifikat: ATPL A
-flygererfaring: Flygetid og simulatortid i SAS: Totaltid 5807 timer, Siste 30 dager 37 timer, Siste 6/ 12 måneder 191/ 384 timer.
Informasjonskilder: SAS Flight Occurrence report, Rigshospitalet København – Flyvemedisinsk Klinik, HSLs undersøkelse.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Etter avgang fra Oslo Lufthavn Gardermoen under stigning til flygenivå 410 følte fartøysjefen seg uvel i økende grad. Da flyet var etablert på marsjhøyden evaluerte fartøysjefen og flystyrmannen situasjonen. Fartøysjefen besluttet å lande på København Lufthavn Kastrup. Han overlot føringen av flyet til flystyrmannen og orienterte resten av besetningen og passasjerene. Han følte seg for øvrig ikke verre enn at han kunne fungere som PNF ("Pilot Not Flying") for resten av flygingen. Etter en normal innflyging ble flyet landet uten ytterligere problemer på Kastrup.

Etter landingen ble fartøysjefen av selskapets lege henvist til Rigshospitalet i København, Flyvemedisinsk Klinik. Etter en undersøkelse ble det konstatert at han kunne returnere til Oslo som passasjer. Her ble han nærmere undersøkt i regi av Legenemda for flygere, Flymedisinsk institutt. Det ble konkludert med at det var liten sjanse for en gjentakelse og han ble tilbakeført til flygende tjeneste. Han blir imidlertid fulgt opp av Legenemda.

Dagen før flygingen hadde fartøysjefen utført hardt fysisk arbeide. Dessuten hadde han ikke spist frokost før han reiste hjemmefra for å føre fly. Han hadde planlagt å spise på flyet.

Det Skandinaviske Tilsynskontoret har informert kommisjonen om at i den del av Operations Manual (PLT) pilotene har utlevert, har det tidligere vært et kapittel benevnt PER (Personale) med avsnitt .5:0 Health and Medical Regulations. Dette avsnittet har i lengre tid vært tatt ut på grunn av omarbeiding, men er nå utkommet i ny utgave med virkning fra 15. september 2000. Under punkt 5.8.1 står det : "Flight service should not be started on an empty stomach." (I følge Operations Manual skal "should " tolkes som følger: "'should' is used in a sense of strong recommendation." Punkt 5.8.1 var ikke gjeldende instruks på tidspunktet for hendelsen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Fra Flymedisinsk institutt er kommisjonen informert om at de symptomene fartøysjefen opplevet blant annet kan skyldes manglende inntak av næring etter legemsanstrengelse. Etter kommisjonens mening er det ikke fornuftig å utsette inntaket av næring om morgenen og spesielt ikke når kroppen tar seg igjen etter en hard fysisk belastning.

Situasjonen som oppstod på denne flygingen og hvordan den skal håndteres slik at det ikke oppstår fare, er et viktig element i treningen av selskapets besetninger. Kommisjonen konstaterer at de sikkerhetsbarrierer som er etablert for å sikre at en slik øket risiko ikke utvikler seg til en faresituasjon, virket som tiltenkt.