



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2010-023-4P  
REPÜLŐESEMÉNY**

**Szlovák légtér  
2010. február 1.**

**AIRBUS A320  
HA-LPO**

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen Zárójelentés-tervezettel kapcsolatban, a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek a kézhezvételtől számított 60 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges Zárójelentés összeállításakor kell értékelni. Ez a tervezet szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást és nem tehető közzé.

## BEVEZETÉS

### Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 123/2005. (XII. 29) GKM rendelet együttesen a polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlament és tanácsi irányelvének megfelelést szolgálják.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

### Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés-tervezet kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Eset kategóriája</b>	repülőesemény	
<b>Légijármű</b>	<b>gyártója</b>	AIRBUS INDUSTRIES
	<b>típusa</b>	A320
	<b>felség- és lajstromjele</b>	HA-LPO
	<b>gyári száma</b>	3384
	<b>tulajdonosa</b>	WIZZ AIR HUNGARY Ltd.
	<b>üzembentartója</b>	WIZZ AIR HUNGARY Ltd.
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2010. február 01.
	<b>helye</b>	Szlovák légtér
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	0
	<b>súlyos sérültek száma</b>	0
<b>Légijármű rongálódásának mértéke</b>		A légijármű nem sérült
<b>Lajstromozó állam</b>		Magyar Köztársaság
<b>Lajstromozó hatóság</b>		NKH LH
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. február 02-án 11 óra 40 perckor a légitársaság biztonsági vezetője jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

– 2010. február 02-án 12 óra 12 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletét.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos repülőesemény vizsgálatára 2010. február 2-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Háy György	balesetvizsgáló
tagja	Storczer László	balesetvizsgáló

### Az eseménylvizsgálat áttekintése

A bizottság meghallgatta az érintett légi-utaskísérőt, a járat parancsnokát és vezető légi-utaskísérőjét, valamint beszerezte az esetre vonatkozó dokumentumokat. A biztonsági ajánlások kapcsán elhúzódozó konzultációt folytatott az érintettekkel.

### Az eset rövid áttekintése

A Wizz Air Budapest – Göteborg járatán repülés közben az egyik beosztott légi-utaskísérő rosszul lett, és képtelenné vált feladata ellátására. Folytatták a repülést. Állapota időközben javult, és a visszaúti járatral visszatért Budapestre. A váratlan rosszullét – valószínűleg – a két nappal korábban elszenvedett sportbalesettel függ össze. A baleset után a légi-utaskísérő orvosi ügyelethez fordult, majd egy napnyi pihenés után úgy ítélte, állapotának javulása már lehetővé teszi, hogy szolgálatba álljon. A repülés során azonban állapota rohamosan rosszabbodott. Hazaérkezés után keresőképtelen állományba került, majd 16 nap múlva gyógyultnak, repülésre alkalmasnak minősítették. A szóban forgó repülés előtt nem ítélt meg repülőorvos a légi-utaskísérő repülésre alkalmas állapotát, mivel a felkeresett traumatológus szakorvos nem is tudta, hogy légi-utaskísérővel van dolga, repülő-szakorvost pedig nem keresett fel, mivel ezt a szabályok nem is írták elő számára. A Vb indokoltan látta biztonsági ajánlások kiadását.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 A repülés lefolyása

Az áttanulmányozott dokumentumok és meghallgatások alapján megállapítható, hogy a légi-utaskísérő 2010.01.30-án sportbalesetet szenvedett. Korcsolyázás közben elesett, bal tomporát megütötte, eszméletét nem veszítette el.

Az éjszakai órákra fájdalmai erősödtek, ezért 2010.01.31-én 00 óra 17-kor traumatológiai ügyeletes orvoshoz fordult. A vizsgálat után az orvos tanáccsal ellátva otthonába bocsátotta. Február másodikára ellenőrző vizsgálatra visszarendelte. Keresőképtelen állományba vételre javaslatot nem tett. A vizsgálat bal oldali csípőtáji zúzódást állapított meg.

A sérült az orvos utasításának megfelelően járt el. Sérült végtagját pihentette, nem terhelte.

Panaszai olyan mértékben csökkentek, hogy egészségi alkalmasságában korlátozottságot nem érzett. 2010.02.01-én szolgálatra jelentkezett. Jelentkezés után a vezető légi-utaskísérő kérdésére elmondta, hogy korcsolyázás közben elesett, de jelenleg úgy érzi, feladatát el tudja látni.

Felszállást követően kb. 25 perc múlva bal csípő tájékán igen erős feszítő fájdalmat érzett. A fájdalomtól ájulás közeli állapotba került. Sápadt lett, veritékezett, pulzusa alig tapinthatóan szapora volt. Eszméletét nem veszítette el. Feladata ellátására alkalmatlan állapotba került.

Folyadékot itattak vele. A fájdalmas területet és a tarkóját jegelték. Állapota javult. Az utat a hatóságilag jóváhagyott üzemeltetési eljárás alapján tovább folytatták, a parancsnok úgy döntött, hogy orvosi beavatkozásra nincs szükség. A visszautat is csereszemélyzet nélkül hajtották végre.

### 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utások	Egyéb személyek
	Hajózó	Utaskísérő		
<b>Halálos</b>	0	0	0	0
<b>Súlyos</b>	0	0	0	0
<b>Könnyű</b>	0	0	0	0
<b>Nem sérült</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>131</b>	

### 1.3 A légi jármű sérülése

A légi jármű nem sérült.

### 1.4 Egyéb kár

Egyéb kár a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem jutott tudomására.

## 1.5 A személyzet adatai

### 1.5.1 Az érintett légi-utaskísérő

Kora, neme, állampolgársága		24 év, nő, magyar
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2010. 03. 31.
	Egészségügyi	2011. 06. 01.
	Képesítései	légi-utaskísérő
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	3 022 óra / 1 617 felszállás
	Megelőző 28 napban	71 óra / 38 felszállás
	Megelőző 24 órában	nem repült
Megelőző pihenőidőszak hossza		62 óra

### 1.6 A légi jármű adatai

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.7 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.10 Repülőtéri adatok

A repülőtér(ek) paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.11 Légijármű adatrögzítők

Az eset szempontjából érdektelen.

### 1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

### 1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Az ambuláns vizsgálat alapján:

„A beteg elmondása szerint korcsolyázás közben elesett, bal csípőtáját ütötte meg. Egyéb sérülést nem említ. Eszméletvesztése nem volt. A vizsgálatkor talált állapot: bal tomportájon duzzanat, fájdalom, nyomás érzékenység, beszűkült fájdalmas csípőmozgások. A lábon keringés, érzés, mozgászavar nincs.

Rtg.: traumás eltérés nem látható.

Kórisme: Bal oldali csípőtáji zúzódás.

Kezelés: Tanácsokkal ellátva otthonába bocsátjuk. Visszarendelés: ortopédiára 2010.02.02-ra.”

### **Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

## **1.14 Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

## **1.15 A túlélés lehetősége**

Az eset során életveszély nem alakult ki.

## **1.16 Próbák és kísérletek**

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

## **1.17 Érintett szervezetek jellemzése**

### **Jogszáály:**

A polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeit a 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet (továbbiakban: rendelet) szabályozza. A rendelet 11.§ (1) bekezdés b) pontja kimondja, hogy a légi-utaskísérő szakszolgálat ellátása „2. Egészségügyi Osztály” szerinti orvosi minősítéshez kötött. A rendelet 4.§-a foglalkozik azokkal az esetekkel, amikor a minősítés időtartamának lejárta előtt megszűnik a személy alkalmassága:

*„4. § (1) A szakszolgálati engedély jogosultja vagy a kiképzés alatt álló növendék nem láthatja el szakszolgálati feladatait, illetve nem folytathat repülési tevékenységet abban az esetben, ha egészségi alkalmasságának olyan mértékű korlátozottságát észleli, amely akadályozhatja tevékenységének biztonságos ellátásában, így különösen a következő esetekben:*

- a) 12 óránál hosszabb kórházi kezelés vagy megfigyelés esetén,
- b) műtéti vagy invazív diagnosztikai beavatkozás esetén,
- c) tartós gyógykezelés esetén,
- d) amennyiben szemüveg vagy kontaktlencse használata vált szükségessé, illetve a korrekció mértékében változás történt.

*(2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetekben az érintett személy a szakszolgálati tevékenységét akkor folytathatja, ha repülő-egészségügyi alkalmassági ellenőrző vizsgálaton vett részt, illetőleg a szolgálat írásban mentesítette ez alól.*

*(3) Az orvosi minősítéssel rendelkező személynek írásban kell tájékoztatnia a szolgálatot:*

- a) minden olyan sérülés esetében, amely akadályozza a repülési szakszolgálat és tevékenység ellátásában,
- b) 21 napnál hosszabb betegség vagy baleset miatti távollét esetén,
- c) terhesség megállapításakor.

*(4) Soron kívül kell megállapítani a repülő-egészségügyi alkalmasságot:*

- a) minden olyan repülőesemény után, amelynek a bekövetkeztében emberi tényező is közrehatott,
- b) ha azt a légi közlekedési hatóság elrendeli.

- (5) *A (3) bekezdés b) pontjában említett esetben a szünetelés akkor oldható fel, ha az érintett személy részt vett repülő-egészségügyi alkalmassági ellenőrző vizsgálaton, vagy a szolgálat a beküldött orvosi dokumentáció alapján mentesítette az ellenőrző vizsgálat alól. Terhesség megállapításakor [(3) bekezdés c) pont] a szolgálat akkor minősítheti alkalmasnak az érintett személyt, ha állapota megfelel a 1. számú melléklet 12. (1) c); 12. (2) c); 12. (3) c) és a 12. (4) a) pontjaiban foglaltaknak.”*

A Vb megjegyzése:

Az itt nem nevesített esetekben az érintett személyre bízva annak megítélését, hogy „egészségügyi alkalmasságának korlátozottsága” akadályozza-e tevékenységének biztonságos ellátásában.

**Légitársasági belső szabályozás:**

A Wizz Air angol nyelvű működési szabályzatának (Operation Manual) „A” fejezet 6.11 pontja gyakorlatilag a rendelet előírásait ismétli meg, azzal a kiegészítéssel, hogy a személyzeti tag kérje ki repülőorvos tanácsát, ha olyan gyógyszert szed illetve kezelésben részesül, melynek mellékhatásai kapcsán kétségei merülnek fel egészségi alkalmasságát illetően.

## **1.18 Kiegészítő adatok**

Az eseményt követő – eredetileg elrendelt – kontrollvizsgálat után az érintett légitaskísérőt keresőképtelen állományba vették.

A vizsgálat során a Vb tudomására jutott, hogy az esemény időszakában a Wizz Air Hungary járatain szolgálatot teljesítő személyzeti tagok naponta mindössze egyetlen szendvicset és egy darab „Túró Rudit” kaptak fedélzeti ellátmányként, miközben szolgálatuk időtartama nem ritkán meghaladja a tíz órát. A Vb információi szerint a személyzet fogyasztására szánt folyadék mennyisége ugyancsak erőteljesen limitált volt.

## **1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

## 2. ELEMZÉS

A Vb repülőorvosi szakvéleménye szerint:

A keletkezett sportsérülés: zúzódás, ahol apró szövetkárosodások kapcsán hajszálerek repednek meg. Kis vérömlenyek keletkeznek, majd vizenyő alakul ki. Duzzanat, nyomás érzékenység, fájdalom, mozgás beszűkülés jellemző. Kezelése: nyugalomba helyezés, jegelés, borogatás, fájdalomcsillapítás.

A fenti eseményben a kezelés hatására a sérült panaszai és tünetei oly mértékben enyhültek, hogy saját megítélése szerint egészségi állapotában korlátozottságot nem érzett. Munkaképesnek vélte magát.

Repülőorvosi szempontból ez a sérülés panaszmentes állapotban is átmenetileg akadályozza a szakszolgálati tevékenység biztonságos ellátását. A panaszok hirtelen kiújulása összefüggésbe hozható a végtag korai terhelésével, és a szakszolgálati munkakörnyezettel. Magyarázatul: a fedélzeten való mozgás összetett és „egyensúlytartó” (több irányú mozgást és több tengely körüli elfordulást kell folyamatosan kompenzálni).

Jelenleg hatályos 14/2002. (II.26.) KöViM-EüM együttes rendelete a polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről 4.§-a illetve a légitársaság működési szabályzata lehetőséget ad a szakszolgálati engedély tulajdonosának, hogy kellő szaktudás nélkül, szubjektíven ítélje meg aktuális egészségi állapotát. Jelen esetben is ez történt és okozott repülés közben problémát.

A személyzet fedélzeti étkezésével és folyadék ellátásával kapcsolatosan:

Ha a folyadékpótlás nem elégséges, a szervezetben a száraz kabinlevegő hatására a folyadék mennyisége intenzívebben csökken, mint szokásos földi körülmények között. Az éhség és a szomjúság érzés pedig pszichikai és fizikai diszkomfort érzéssel jár, ami önmagában is stressz faktor, mely növeli a pszichés feszültséget, és csökkenti a teljesítőképességet.

Mivel a személyzet fedélzeti étel-miszer ellátása erősen korlátozott, hosszabb szolgálatok idején a magukkal hozott étel-miszer fogyasztására vannak utalva. Amennyiben nem sikerül indulás előtt megfelelő étel-miszert beszerezniük, kielégítő étkezésük súlyos nehézségekbe ütközhet, mivel a repülések közötti földi tartózkodás időtartama és az ezalatt végzendő tevékenység többnyire nem teszi lehetővé étel-miszer pótlólagos beszerzését és elfogyasztását. A megfelelő folyadékellátás biztosítása hasonló nehézségekbe ütközik, sőt további akadályát képezik azok a biztonsági intézkedések, melyek a személyzeti tagok számára – az utasokhoz hasonlóan – korlátozzák folyadékoknak a fedélzetre vitelét. A fedélzeti étel- és italvásárlás a járatok többségén lehetséges ugyan, de az utasok számára felkínált ételek és italok árfekvése a repülőutazáshoz igazodva jóval magasabb a bolti áraknál, és nem alkalmas rendszeres munkahelyi étkezés valamint folyadék fogyasztás biztosítására.



### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

#### 3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

- A légi-utaskísérő rendelkezett a szükséges képesítésekkel és jogosításokkal.
- A légi-utaskísérő az előírt egészségügyi alkalmassági vizsgálaton részt vett, ahol 2011. 06. 01-ig érvényes „alkalmas” minősítést kapott
- A légi-utaskísérő az eset előtt két nappal sportbalesetet szenvedett.
- A balesetet követően orvoshoz fordult, de az orvos nem volt tudatában pacien-se foglalkozásának, így nem ítéltette meg annak alkalmasságát a légi-utas-kísérő szakszolgálat ellátására.
- A vonatkozó előírások bizonyos konkrét egészségügyi problémák kivételével az érintett személy megítélésére bízzák annak eldöntését, hogy egészségi állapota alkalmassá teszi-e szakszolgálat ellátására.
- Egy napnyi pihenést követően, mivel panasza nem volt, a légi-utaskísérő alkalmasnak ítélte saját állapotát a szakszolgálat ellátására, és a balesetet követő második napon repülési feladat végrehajtására jelentkezett.
- A repülés megkezdése után állapota rohamosan rosszabbodott, és átmenetileg alkalmatlanná vált a szolgálat ellátására.
- A járat végrehajtását a vonatkozó előírásoknak megfelelő speciális eljárással folytatták a leszállásig majd vissza a bázis-repülőtérré.
- Hasonló események jó eséllyel megelőzhetőek, ha a szakszolgálati engedély tulajdonosa baleset, sérülés után, a szakszolgálati tevékenység megkezdése előtt véleményt kér repülő-szakorvostól egészségi alkalmasságát illetően.

#### 3.2 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

- A vizsgálat során a Vb tudomására jutott, hogy a Wizz Air Hungary járatain szolgálatot teljesítő személyzeti tagok étel- és ital ellátása erősen limitált
- Szolgálatuk időtartama nem ritkán meghaladja a tíz órát.
- Amennyiben nem sikerül indulás előtt megfelelő ételmiszert beszerezniük, kielégítő étkezésük súlyos nehézségekbe ütközhet
- A fedélzeti folyadékellátás egyéni kiegészítését még tovább akadályozzák a repülőtereken érvényben lévő biztonsági intézkedések.
- A járatok fedélzetén és a tranzit várótermekben folyik ugyan étel és ital árusítás, de az itt felkínált ételek és italok árfekvése nem alkalmas rendszeres munkahelyi étkezés valamint folyadék fogyasztás biztosítására.
- Az elégtelen táplálkozás a teljesítőképeség csökkenéséhez, szélsőséges esetben akár a szakszolgálati feladatok ellátására alkalmatlan állapotba kerüléshez is vezethet, ahogyan az – minden valószínűség szerint – meg is történt 2010. február 13-án a W6 766 számú járaton. (Az eset kivizsgálása a területileg illetékes külföldi szervezet hatásköre.)

## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A Vb a szakmai vizsgálat lezárásaként az alábbi biztonsági ajánlások kiadását javasolja:

**BA2010-023-1** *A vizsgált esetben a légi-utaskísérőt sportbalesetét követően olyan orvos vizsgálta meg, aki nem ismerte pontosan a hajózó szakszolgálat teljesítése során fellépő fizikai és egyéb igénybevételeket, így még akkor sem bírálhatta volna el megfelelően a légi-utaskísérő alkalmasságát a munkába állásra, ha hivatását ismerte volna.*

**A KBSZ javasolja a 14/2002. (II. 26.) KöViM-EüM együttes rendelet módosítására jogosult minisztereknek, hogy fontolják meg a rendelet szövegének olyan módosítását, hogy az kötelezően írja elő repülő-szakorvos véleményének kikérését, balesetek, sérülések után a szakszolgálat megkezdése előtt arról, hogy indokolt-e repülő-egészségügyi alkalmassági ellenőrző vizsgálat végrehajtása.**

*A vizsgált súlyos repülőeseményhez hasonló esetek jó eséllyel megelőzhetők lennének, ha a szakszolgálati engedély tulajdonosa baleset és sérülés után, a szakszolgálati tevékenység megkezdése előtt véleményt kérne repülő-szakorvostól egészségi alkalmasságát illetően.*

**BA2010-023-2:** A biztonságos repülés feltétele, hogy a hajózó személyzet a szolgálat kezdetekor megfelelő fizikai és szellemi kondícióban legyen, és azt folyamatosan fenntartsa a szolgálat végrehajtása során. Hosszabb szolgálat alkalmával ennek elengedhetetlen feltétele a megfelelő táplálkozás és folyadékfogyasztás. A Vb a vizsgálat során azonban olyan információk birtokába jutott, melyek kétségesé teszik a megfelelő táplálkozás és folyadékfogyasztás lehetőségének meglétét egyes járatok végrehajtása során.

**A KBSZ javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal számára, hogy a légitársaságok engedélyezési eljárása során követelje meg annak igazolását, hogy a személyzeti tagok számára a repülési szolgálatok során kielégítő módon biztosított-e az étkezés és folyadékfogyasztás annak érdekében, hogy a biztonságos munkavégzéshez megfelelő fizikai és szellemi kondíció fenntartható legyen.**

A táplálék- vagy folyadékhiányból származó események megelőzhetőek, ha a hosszabb repüléseket vagy repülések sorozatát lebonyolító légitársaságok járataik megszervezése során megfelelően gondoskodnak a hajózó személyzet táplálkozásának és italfogyasztásának lehetőségéről.

## 5. MELLÉKLETEK

1. melléklet: Meghatározások és rövidítések
2. melléklet: Vezető légi-utaskísérő jelentése
3. melléklet: Repülőgép parancsnok jelentése
4. melléklet: Tájékoztatás légi-utaskísérők étkezéséről
5. melléklet: Wizz Air vélemény a zárójelentés tervezetről

Budapest, 2012. december 20.

---

Háy György  
Vb vezetője

---

Storczer László  
Vb tagja

## 1. MELLÉKLET:

### MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

ABP	Able Bodied Passenger Segítségnyújtásra képes utas
BUD	Budapest repülőtér (IATA kód)
CA2/3/4	2-es, 3-as illetve 4-es pozícióban dolgozó légi-utaskísérő
EüM	Egészségügyi Minisztérium
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
GSE	Göteborg repülőtér (IATA kód)
IATA	International Air Transport Association Nemzetközi Légiszállítási Szövetség
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
KöViM	Közlekedési és Vízügyi Minisztérium
MMX	Malmö repülőtér (IATA kód)
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala
OCC	Operation Control Center Üzemelés-irányítási Központ
Rtg.	Röntgen
SCA	Senior Cabin Attendant Vezető légi-utaskísérő
UTC	Universal Time Coordinated Egyezményes Koordinált Világidő
Vb	Vizsgálóbizottság

## 2. MELLÉKLET:

**Sent:** Mon 01/02/2010 21:55

**To:** [REDACTED]

**Subject:** Ca incapacitation!

Dear [REDACTED]

Today (01.02.2010.) I had a Gse-Mmx flight. On the first sector after take off Ca3 [REDACTED] became sick, her pulse was very fast, and was sweating. She was sitting during the whole flight. One of our colleague Ca4 stayed with her and she held some ice on her neck. I informed the cockpit and, then we briefed an ABP and I started the service with Ca2. After landing in GSE we called the OCC to have a sby when we are back to Bud, and when we arrived to Budapest the Sby was there on time!

Cabin Crew:

SC, [REDACTED]

CA2, [REDACTED]

CA3, [REDACTED]

CA4, [REDACTED]

Cockpit Crew:

CP, [REDACTED]

FO, [REDACTED]

Regards,

### 3. MELLÉKLET:

**Sent:** 2010. február 3. 8:08  
**To:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Subject:** RE: Incapacitation, 01FEB2010 - Hungarian TSB investigation

Szia [REDACTED]

Az említett járaton nem történt cabin crew incapacitation.

A BUD-GSE-BUD-MMX-BUD (10:20) négy szektoros rotációt úgy kezdtük, hogy mindenki repülésre alkalmasnak jelentette magát.

Atazó repülés közben [REDACTED] Senior Cabin Crew jelentette, hogy [REDACTED] nem érzi jól magát előző napi sport esése miatt ([REDACTED] elmondása szerint aki műkorcsolyázó, ráesett bal combjára ami bedagadt előző nap de később elmúlt). Röviddel ezután újabb jelentést kaptunk [REDACTED] arról beszámolva, hogy [REDACTED] már jól érzi magát és vállalja a további munkát és a hazarepülést is de cserét kér. Ellenben nem vállalja a második a Malmo-i rotációt. A hazaút esemény és további rosszullét nélkül zajlott le. Azon túl, hogy a repülőgép ivóvízrendszere befagyott és így az automata WC öblítés nem működött más rendellenesség nem történt a járaton.

[REDACTED] jelentést emlegetett amelyet nekem nem továbbított és arról véleményemet nem kérte.

Esetleges további kérdésekben kérlek hívjatok.

Üdvözlettel:

## 4. MELLÉKLET:

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** 2010. február 3. 9:27  
**To:** 'Háy György'  
**Subject:** FW: [REDACTED] docs

Szia Gyuri!

Küldöm a légiutaskísérők elérhetőségét és a menüt is.

Üdv: [REDACTED]

SCA contact:

[REDACTED]

Rgds, [REDACTED]

CA3 contact

[REDACTED]

Crew meal:

It does not vary within a week, she took cheese sandwich in brown roll and Turo Rudi (or brings her own meal from home or cafe.)

## 5. MELLÉKLET:



WIZZ Air Hungary Kft.

Hiv.sz.: 4400/01/2011.02.21.

Közlekedés Biztonsági Szervezet

Dr. Becske Loránd úr részére  
Főigazgató

Tárgy: 2010-023-4P számú repülőesemény Zárójelentés-tervezet

Tisztelt Igazgató Úr!

Hivatkozva az RFO/62/5/2011 számú levelére, a tárgyi vizsgálat zárójelentés-tervezetéhez a következő észrevételeket tesszük:

1. A zárójelentés az eseményt „súlyos repülő-eseménynek” minősíti, amely ellentmond a „REGULATION (EU) No 996/2010 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC” előírás 2. Paragrafus (16) bekezdésének, amely szerint súlyos repülőeseményről akkor beszélünk, amennyiben nagy valószínűséggel baleset is bekövetkezhetett volna. Ez nyilvánvalóan nem érvényes a tárgyi esetben. A hivatkozott előírás mellélete csak a „flight crew incapacitation” nevezeli súlyosnak, ami természetesen érthető, de nem említi a „cabin crew incapacitation”-t;
  - (16) 'serious incident' means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident...

Tisztelettel kérjük az eset „repülőeseménnyé” minősítését;

2. A „BA2010-023-2 ajánlás, és az ahhoz vezető 2. Elemzés utolsó bekezdése és a 3. Következtetések 3.2 pontja elfogadhatatlan számunkra. A több helyen is olvasható megállapítást - mely szerint: „a szolgálatot teljesítő személyzeti tagok ételmiszer és ital ellátása erősen limitált” - szubjektív, és az esemény szempontjából irreleváns megállapításnak tartjuk, mely szintén ellentétes a fenti jogszabály követelményeivel. Tájékoztatásul közlöm, hogy a Wizz Air kezdetben egyáltalán nem biztosított ingyenes étel-ital ellátást a személyzet számára. A társaság biztosítja azonban a személyzet számára az egyénienként szükségesnek tartott étel és ital fedélzetre hozását, és vagy annak a fedélzeti cateringből történő megvásárlását. A tárgyi ajánlás a társaság számára elfogadhatatlan - versenytársaival szemben hátrányt okozó - intézkedést sugall.

Tisztelettel kérjük a fent felsorolt részek törölését a jegyzőkönyvből;

2011. február 21.

Tisztelettel:

  
Pekk Antal  
Repülésbiztonsági vezető

### Vb megjegyzése:

1. Az észrevételnek és az időközben bekövetkezett jogszabályi változásnak megfelelően az eseményt a KBSZ főigazgatója „repülőeseménnyé” minősítette.
2. A Vb az időközben bekövetkezett újabb események (légi-utaskísérő rosszulletek) tükrében nem látja indokoltnak a BA2010-023-2 számú biztonsági ajánlás visszavonását vagy lényegi módosítását.