

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budapest
1675 Pf.: 62

2004. április 05.

SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

ny.szám: **173/2003**

Üzembentartó: **Malév Rt.**

Tulajdonos: **Budapest Aircraft Finance I.B.V.**

Gyártó: **Fokker Aircraft B.V., The Netherlands**

Típus: **Fokker F28 Mk0070**

Nemzetisége: **magyar**

Lajstromjele: **HA-LMA**

Eset helye: **Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér légtere**

Eset ideje: **2003. augusztus 12. 21 óra 30 perc (helyi idő szerint)**

Eset kategóriája: **SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY**
Vészhelyzet az elsőtiszt cselekvőképtelenné válása miatt

Összefoglaló áttekintés

Az esetet 2003. augusztus 12-én 22 óra 05 perckor a HC Magyar Légiforgalmi Szolgálat supervisorja jelentette a PoLéBiSz ügyeletesének, aki tájékoztatta a PoLéBiSz igazgatót, valamint a PLH ügyeletesét a történetekről.

A PoLéBiSz igazgatója a vizsgálat vezetőjének Sipos Sándor légiközlekedési eseményvizsgálót, a szakmai bizottság tagjaként, pedig Kovács András légiközlekedési esemény helyszínelő technikust jelölte ki.

A KSZB lényegi okként megállapította, hogy a vészhelyzet azért következett be, mert a budapesti megközelítés során az elsőtiszt olymértékben rosszul lett, hogy időlegesen cselekvőképtelenné vált.

A szakmai vizsgálat érdekében, illetve a repülésbiztonság érdekében az alábbi intézkedések történtek:

A PoLéBiSz augusztus 13-án kezdeményezte, hogy a MALÉV végeztesse el az érintett repülőgép soronkivüli fertőtlenítését, és azon hajózók ÁNTSz vizsgálatát, akik az eset után ezzel a repülőgépen feladatot teljesítettek.

A repülőgép pilóta kabinját augusztus 13-án (a prágai járat után) fertőtlenítették.

Az eset után közvetlenül zárva lett a catering visszaúti járat teljes maradéka, majd azokat az ÁNTSz bevizsgálta.

Az ÁNTSZ a továbbiakban zárta, és bevizsgálta a kerepestarcsai Auchan ételmintáit, mert az érintett elsőtiszt ott fogyasztott ételt ebéidőben.

Augusztus 19-én az ÁNTSz Bp. Ferihegyi repülőtéri kirendeltsége a KSZB-t arról tájékoztatta, hogy valamennyi ételvizsgálat eredménye negatív lett.

A KSZB a PLH-tól október 15-én bekérte az üggyel kapcsolatos iratanyagot, azonban a kért iratok közül a releváns orvosi vizsgálatok dokumentációit a PLH ezideig még nem adta át a KSZB számára. A kért többi iratot október 29-én a KSZB megkapta.

A KSZB a zárójelentés tervezetét 2004. február 02-án megküldte az érintetteknek, akik érdemi észrevételt arra nem tettek, ezért a KSZB a tervezetet változatlanul véglegesített zárójelentésként kiadja.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása

2003. augusztus 12-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LMA lajstromjelű repülőgéppel a MAH673 számú (Berlin-Budapest) menetrendszerű járatot teljesítette.

A Budapest TMA-ba való belépés után az elsőtiszt rossz közérzetről és hát középi fájásról panaszkodott a parancsnok pilótának, majd hányózacskót kért. A parancsnok behívta az első légiutaskisérőt és kérte, hogy hozzon zacskót. Rövid idővel a légiutaskisérő behozta a zacskót és egy hideg vizes kendőt borogatás céljából, majd távozott a pilóta kabinból. Közvetlenül a légiutaskisérő távozása után az elsőtiszt hányni kezdett, majd miután kihányta magát fejét is hátrahajtva hátradőlt, és mozdulatlan állapotba került. Ezt látván a parancsnok az elsőtiszt vállát kissé rángatva próbálta magához téríteni, de erre ő nem reagált. Azonnal behívta az első légiutaskisérőt és kérte, hogy keressen az utasok között orvost. A légiutaskisérő hamarosan visszatért egy orvossal, aki végig bennmaradt az un. jump seat-en, és vigyázott az elsőtisztre. Az orvos beérkezésekor az elsőtiszt már jobban volt, az időközben hátratolt széken, biztonsági övvel teljesen bekötött állapotban ült. Az orvos kérdéseire az elsőtiszt értékelhető válaszokat adott. A történetek hatására a parancsnok vészhelyzetet jelentett be, és leszállási elsőbbséget kért az irányítástól. Mivel a parancsnok az irányítás felé MAH541-esként jelentkezett be a MAH673 helyett, az irányítás az elsőbbséget nem nekik adta meg, hanem az utánuk jövő MAH541-esnek. Emiatt az irányítás éppen őket kezdte el kiforgatni TPS felé, amikor észrevette a parancsnok, hogy tévesen egy másik gép hívójelét adta meg. A parancsnok azonnal korrigálta ezen tévedését. Az irányítás lekövette a korrigált helyzetet, és annak megfelelően biztosította nekik a mihamarabbi leszállást. Rövid megközelítéssel rendben leszálltak a 31R futópályára. A megközelítés során a parancsnok az irányítást kérte, hogy küldjenek ki az érkező géphez orvost és mentőautót. Az irányítás kérdésére, hogy férfi, vagy nő-e a rosszul lévő személy, és milyen jellegű a betegség, a parancsnok csak annyit közölt, hogy nő és ájulás, de már jobban van, és az állóhelyre kérik a segítséget.

Begurulás, illetve a megállás után az elsőtiszt az orvos kíséretében a saját lábán hagyta el a fedélzetet. Őt a mentők bevitték a Szent István Korházba kivizsgálásra, illetve gyógykezelés céljából.

1.2. Személyek sérülése

SÉRÜLÉSEK	SZEMÉLYZET	UTASOK	EGYÉB
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	2/3	27	0

1.3. Légijármű rongálódása

A légijármű az eset során semmilyen mértékben nem rongálódott meg.

1.4. Egyéb kár

Az eset során egyéb kárról nincs információja a KSZB-nek (kárigényt a vizsgálat lezárásának napjáig nem jeleztek).

1.5. Személyzet adatai

Légijármű parancsnok adatai

szakszolgálati engedélye:	Közforgalmi Pilóta
kora, és neme:	40 éves férfi
képesítése:	Fokker 70 parancsnok
jogosítása:	Fokker 70 CAT III/B
szakmai érvényessége:	2004. 03. 31.
orvosi érvényessége:	2004.
összes repült ideje:	6775 óra
összes repült ideje a típuson:	2982 óra
utolsó 30 napon repült ideje:	15 óra

Légijármű elsőtiszt adatai

szakszolgálati engedélye:	Közforgalmi Pilóta
kora, és neme:	42 éves nő
képesítése:	Fokker 70 elsőtiszt
jogosítása:	Fokker 70 CAT III/B
szakmai érvényessége:	2004. 03. 31.
orvosi érvényessége:	2004. 02. 28.
összes repült ideje:	3288 óra
összes repült ideje a típuson:	3288 óra
utolsó 30 napon repült ideje:	48 óra

1.6. Légijármű adatai

1.6.1. Törzs adatai:

típusa:	F28 MK 0070
gyártási száma:	11564
gyártási ideje:	1995. 12. 20.
gyártó:	Fokker Aircraft B.V., The Netherlands
Üzemideje összesen:	17637 óra / 12526 repülés

1.6.2. Hajtóművek típusa:

Rolls Royce TAY Mk 620-15

1.6.4. A légi jármű terhelése, és annak eloszlása:

A légi jármű terhelése, és annak eloszlása a megengedett határokon belül volt.

1.7. Meteorológiai adatok

Az eset éjszakai fényviszonyok, de jó látási, és csapadékmentes körülmények között történt. Az eset szempontjából az egyéb meteorológiai körülmények érdektelenek.

1.8. Navigációs berendezések

A hajózó személyzet tájékoztatása szerint a repülőgép navigációs rendszerei az előírásoknak megfelelően működtek, az esemény bekövetkezésében nem játszottak szerepet.

1.9. Összeköttetés

A hajózó személyzet tájékoztatása szerint a repülőgép és a légiforgalmi irányítás közötti távközlés /összeköttetés/ az előírásoknak megfelelően működött, az eset bekövetkezésében nem játszott szerepet.

1.10. Repülőtéri adatok

A pilóta által használt futópálya az adott feladatra alkalmas volt.

1.11. Légi jármű adatrögzítők

Az eset során a fedélzeti adat és hangrögzítők üzemképesek voltak. Az esemény kivizsgálásakor az adatrögzítő kiértékelésre nem került sor, mert többletinformációt nem adott volna.

A fedélzeti hangrögzítőt a KSZB nem hallgatta vissza, mert az adott időszakra információt nem adott volna.

1.11. Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az eset során a repülőgép nem sérült meg.

Orvosi és az igazságügyi-orvos szakértői vizsgálatok adatai

Az eset során személyi sérülés nem történt. Az elsőtisztel kapcsolatos orvosi, illetve orvos szakértői vizsgálat dokumentációival a KSZB nem rendelkezik, mert ilyeneket kifejezett kérése ellenére ezideig nem bocsátottak rendelkezésére.

1.12. Tűz

Az eset során, illetve azzal összefüggésben tűz nem keletkezett.

Túlélés lehetősége

Kutatásra és mentésre nem volt szükség. Az eset során nem alakult ki életveszélyes helyzet.

1.13. Próbák és kísérletek

Az eset jellege miatt próba, illetve kísérlet elvégzésére nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése

Az eset idején az üzemeltető rendelkezett JAR-OPS 1 szerinti üzemeltetői engedéllyel, melynek száma; H-001, érvényessége 2004. 04. 30.

1.18. Kiegészítő adatok

Nincsenek.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszer

A KSZB új vizsgálati módszert nem alkalmazott.

2. ELEMZÉS

A KSZB a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentációk, és a pilóták elmondása szerint a bekövetkezett esetet az alábbiak szerint elemzi:

Az elsőtiszt elmondása szerint aznap kipihenten, egészségesen ébredt, a délelőttöt otthon töltötte. Szolgálatba jövet az kerepestarcsai Auchan áruházban megállt ebédelni. Repülési feladatát tünetmentesen kezdte meg. A berlini érkezés után elkezdett fájni a feje és a háta. Visszaúton (Berlin-Budapest szakaszon) ezt megemlítette a parancsnoknak, de nem kért semmilyen gyógyszert, illetve segítséget, mert úgy gondolta, hogy úgyis hamarosan leszállnak és nem fog súlyosbodni az állapota. A fej- és hátfájását annak tulajdonította, hogy az előző éjszaka bekapcsolva felejtette a ventilátort, és feltételezte, hogy azt az általa keltett léghuzat idézhette elő. A BUD APP-nek még ő jelentkezett be, de azután hirtelen erős hányingere támadt. Ezt közölte a parancsnokkal, aki intézkedett a kialakult helyzet alapján (hányózacskót hozatott be, biztonságosan rögzítette az elsőtisztet, vészhelyzetet jelentett be, majd bekérte egy orvost). Az elsőtiszt, miután kihányta magát, jobban lett (megkönnyebbült) azonban gyengeség fogta el, és ezért hátradőlt és becsukta a szemét. A látottak miatt a parancsnok azt hitte, hogy az elsőtiszt elájult és szíveredetű rosszullétre gyanakodott. A parancsnok, mivel az elsőtiszt vállának rángatására sem reagált, jó okkal feltételezte, hogy komoly baj léphetett fel. A parancsnok elmondása szerint megijedt, és ennek tulajdonítható az, hogy az irányítás felé a vészhelyzet bejelentésekor tévesen egy másik járat hívójelét adta meg azonosításként. Amikor a pilótakabinba az orvos beérkezett, akkor már az elsőtiszt sokkal jobban volt, és beszélt az orvossal, sőt mondta, hogy nincs szüksége mentőautóra. Ennek ellenére a már bejelentett állapotot és a kért asszisztenciát a parancsnok nem vonta vissza. A parancsnok ezen döntése a KSZB megítélése szerint helyénvaló volt.

A történetek miatt az elsőtisztet a mentők bevitték a Szent István Korházba, ahol részletesen kivizsgálták, és mivel kezelés nélkül is panaszmentessé vált másnap reggel hazaengedték. Ezt követően 10 napig szabadságon volt, szabadidejét elmondása szerint főleg pihenéssel és sportolással töltötte. Szabadsága után soron kívüli repülő-egészségügyi vizsgálaton vett részt, ahol repülésre alkalmas minősítést kapott.

Az elsőtiszt heveny tüneteket okozó megbetegedésével kapcsolatban a KSZB nem rendelkezik semmiféle dokumentációval, ilyenent még bemutatásra sem bocsátottak rendelkezésére, ezért a KSZB erre vonatkozóan csak az elsőtiszt közlésére hagyatkozhat. Eszerint az elsőtiszt rosszullétét „acut gastritis”, azaz ételmérgezés okozta. Hogy mi idézte elő ezt az ételmérgezést, sem az orvosi vizsgálatok, sem az ÁNTSZ vizsgálatok nem tudtak fényt deríteni.

Az elsőtiszt cselekvőképtelensége, saját véleménye szerinte néhány percig állt fenn, és ez idő alatt is emlékezett mindenre. A parancsnok elmondásából azonban arra lehet következtetni, hogy az elsőtiszt állapota csak fokozatosan javult fel annyira, hogy a már bent lévő német állampolgárságú, angolul beszélő orvossal beszélni tudott (eleinte nem tudott normálisan kommunikálni, csak közvetlenül a leszállás előtt).

A parancsnok tevékenysége több vonatkozásban is nem felelt meg az érvényes előírásoknak;

- A vészhelyzetet nem „may day” szabvány kifejezéssel jelentette be az irányításnak, hanem „emergency „ szóval.

- Az irányításnak nem közölte, hogy a vészhelyzet nem csupán „egy személy” rosszulléte miatt állt elő, hanem az elsőtiszt cselekvőképtelensége miatt. Ez ugyanis nem okozott volna olyan félreértést, hogy egy utasról van szó.

- Nem az RVK-nak megfelelő megközelítés végzett (aszerint lehetőleg automata megközelítést és leszállást kell végrehajtani, hiszen egymagának kell minden feladatot ellátnia, és az automata leszállás több időt hagy a cselekvésekre).

A parancsnok elmondása szerint az ilyen jellegű vészhelyzeteket szimulátor képzésnél, illetve gyakorlatokon gyakorolják. KSZB információja szerint ilyen jellegű vészhelyzet a MALÉV esetében még nem fordult elő, ezért annak ellenére, hogy a személyzeti tagok ismerik, és gyakorolják ezt az eljárást, az eset tanúsága szerint még sincsenek kellő mértékben felkészülve ilyen helyzetekre.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A szóban forgó eset (vészhelyzet az elsőtiszt cselekvőképtelensége miatt) azért következett be, mert a budapesti megközelítés alatt az elsőtiszt olymértékben rosszul lett, hogy időlegesen elvesztette a cselekvőképességét.

A hajózó személyzet repülésre jogosult volt, általánosságban alkalmas is volt, azonban a Berlin-Budapest útvonal süllyedési szakaszán az elsőtiszt -heveny rosszulléte miatt- alkalmatlanná vált.

A cselekvőképes személyzet a kialakult helyzetet biztonságosan megoldotta, noha a parancsnok néhány tekintetben nem az RVK szerint ajánlott módon hajtotta végre az ilyenkor követendő eljárásokat.

A repülőgép repülésre alkalmas volt és rendelkezett a megfelelő engedélyekkel, továbbá terhelése, és annak eloszlása az előírásoknak megfelelően történt.

Az eset kialakulásában és lefolyásában egyéb befolyásoló tényezőt a KSZB nem talált.

Az elsőtiszt heveny rosszullét feltételezhető okának megjelölésében –megfelelő orvosi dokumentumok hiányában- a KSZB kizárólag az érintettek nyilatkozataira hagyatkozhatott.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A MALÉV Rt. hajózó szakvezetése nagyobb hangsúlyt fektessen a hajózó személyek továbbképzésénél az olyan esetek gyakorlására, ahol az egyik személyzeti tag cselekvőképtelenné válik.

A szakmai vizsgálatot a PoLéBiSz e jelentés aláírásával, és közzétételével a maga részéről lezártnak tekinti.

2004. április 05.

Mészáros László
igazgató

5. FÜGGELÉKEK

- | | | |
|-----------|---|----------------|
| 1. | Repülőgépparancsnoki jelentés | 1 oldal |
| 2. | Jegyzőkönyv a TWR és a MAH 673 járat között | 1 oldal |
| 3. | Jegyzőkönyv a App és a MAH 673 járat között | 2 oldal |
| 4. | Kivonat a MALÉV RVK-ból (8.3.14. pont) | 5 oldal |