



Summarischer Bericht

Bezüglich des vorliegenden Unfalls wurde eine summarische Untersuchung gemäss Art. 45 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014 (VSZV), Stand am 1. Februar 2015 (SR 742.161) durchgeführt. Dieser Bericht wurde mit dem Ziel erstellt, dass aus dem vorliegenden Zwischenfall etwas gelernt werden kann.

Luftfahrzeug	A319-111	G-EZIT		
Halter	easyJet Airline Company LTD, Hangar 89, London Luton Airport			
Eigentümer	easyJet Airline Company LTD, Hangar 89, London Luton Airport			
Pilot in Command	Französischer Staatsangehöriger, Jahrgang 1971			
Ausweis	Verkehrspilotenlizenz für Flugzeuge (<i>airline transport pilot licence aeroplane</i> – ATPL(A)) nach der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (<i>International Civil Aviation Organization</i> – ICAO), ausgestellt durch die Zivilluftfahrtbehörde des vereinigten Königreichs (<i>United Kingdom Civil Aviation Authority</i>)			
Flugstunden	insgesamt	14 000 h	während der letzten 90 Tage	105 h
	mit dem Vorfallmuster	7000 h	während der letzten 90 Tage	105 h
Copilot	Englischer Staatsangehöriger, Jahrgang 1984			
Ausweis	ATPL(A) nach ICAO, ausgestellt durch die Zivilluftfahrtbehörde des vereinigten Königreichs (<i>United Kingdom Civil Aviation Authority</i>)			
Flugstunden	insgesamt	- h	während der letzten 90 Tage	101 h
	mit dem Vorfallmuster	4000 h	während der letzten 90 Tage	101 h
Ort	Im Reiseflug, Flugfläche 380, Flugverkehrsleitstelle: Rhein Radar			
Datum und Zeit	22. Januar 2016, ab 13:35 UTC ¹			
Betriebsart	Gewerbsmässig			
Flugregeln	Instrumentenflugregeln (<i>Instrument Flight Rules</i> – IFR)			
Flugphase	Reiseflug, Sinkflug und Landung			
Vorfallart	Flugunfähigkeit (<i>incapacitation</i>)			
Abflugort	Berlin-Schönefeld (EDDB)			
Landeort	Zürich (LSZH)			
Bestimmungsort	Lyon Saint-Exupéry (LFLL)			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Leicht verletzt	0	0	0	
Nicht verletzt	4	125	-	
Schaden am Luftfahrzeug	Nicht beschädigt			
Drittschaden	Keiner			

¹ UTC: *Universal Time Coordinated*, koordinierte Weltzeit

Sachverhalt

Hergang

Das Flugzeug Airbus A319-111, eingetragen als G-EZIT, startete unter dem Flugplankennzeichen EZY 4374 und dem Funkrufzeichen EZY 47HB um 13:14 UTC auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld (EDDB) zum Linienflug nach Lyon Saint-Exupéry (LFLL). An Bord befanden sich 4 Besatzungsmitglieder und 125 Passagiere.

Im Reiseflug auf der Flugfläche (*flight level* – FL) 380 teilte der Copilot um 13:35:11 UTC dem Kommandanten mit, dass er sich nicht wohlfühle und auf die Toilette müsse. Im Anschluss daran äusserte der Copilot die Vermutung, dass er wohl etwas Schlechtes gegessen habe. Er hatte kurz vorher ein von zu Hause mitgebrachtes Sandwich verzehrt. Der Kommandant liess den Copiloten in der Folge wissen, dass sie eine Ausweichlandung in Betracht ziehen könnten. Die Diskussion zeigte jedoch noch eine gute Stimmung innerhalb der Flugbesatzung, so dass eine Ausweichlandung noch nicht opportun erschien.

Nach einem Frequenzwechsel wurde das Wohlbefinden des Copiloten erneut zum Gegenstand der Diskussion. Um 13:40:04 UTC fragte der Kommandant den Copiloten explizit, wie er sich fühle. Nach einem weiteren Frequenzwechsel orientierte der Kommandant auch die Kabinenbesatzung über das Unwohlsein des Copiloten.

Um 13:48:50 UTC machte der Kommandant den Copiloten darauf aufmerksam, dass sie überall landen könnten. Kurz darauf erwiderte der Copilot, dass er sich gar nicht wohl fühle. Nach einem erneuten Frequenzwechsel sprach der Kommandant erneut eine Ausweichlandung an. Nach anfänglicher Ablehnung konnte sich der Copilot dem Argument des Kommandanten (13:54:05 UTC), dass sie nicht wissen können, wie es weitergehe, anschliessen und war mit einer Ausweichlandung einverstanden.

Der Kommandant schlug als Ausweichlandungsort Zürich (LSZH) vor, der Copilot war damit einverstanden und meinte, dass er noch in der Lage wäre zu assistieren. Das weitere Vorgehen wurde besprochen.

Um 13:55:16 UTC informierte der Kommandant die Flugsicherung über die Flugunfähigkeit des Copiloten und die deshalb geplante Ausweichlandung in Zürich. Er verlangte eine entsprechende Wetterinformation.

Um 13:56:02 UTC erhielt der Kommandant die Freigabe, nach FL 250 abzusinken. Kurz darauf verlangte der Kommandant von einem Kabinenbesatzungsmitglied, dass es im Cockpit bleiben solle, um den Copiloten zu überwachen, der sich zu diesem Zeitpunkt noch in der Lage fühlte, als überwachender Pilot (*Pilot Monitoring* – PM) zu agieren.

Um 13:58:28 UTC informierte die Flugsicherung den Kommandanten darüber, dass alles organisiert wäre und er nun *Swiss Radar* auf der Frequenz von 136.150 MHz aufrufen solle. Nach dem entsprechenden Aufruf teilte der Flugverkehrsleiter (FVL) dem Kommandanten mit, dass er einen ILS²-Anflug unter Radarführung auf die Piste 14 in Zürich erwarten könne.

Auf die Nachfrage des FVL, was genau das Problem mit dem Copiloten sei, antwortete der Kommandant unter anderem: „[...] so he's just monitoring me but you could consider it 'incapacity in the flight deck, with a single pilot on board'“. Das Flugzeug war in diesem Moment im Sinkflug auf FL 280.

Um 14:00:55 UTC gab der FVL dem Kommandanten bekannt, dass er für einen direkten Anflug noch 45 *track miles* zu Verfügung habe und ob ihm das reichen würde. Das Flugzeug befand sich im Sinkflug auf FL 245, als der Kommandant dies verneinte mit der Bemerkung: „we require more, Easy four seven Hotel Bravo“. Der FVL erwiderte darauf: „Not a problem, four seven Hotel Bravo, continue descent to flight level one three zero“.

² ILS: *instrument landing system*, Instrumentenlandesystem

Um 14:01:15 UTC informierte der Kommandant die Passagiere über die in etwa 20 Minuten stattfindende Landung in Zürich.

Gemäss Aussage des Kommandanten war der Copilot ab ungefähr FL 200 nicht mehr in der Lage, seine überwachende Funktion wahrzunehmen.

Nach einem Frequenzwechsel auf die *Zurich arrival* Frequenz von 135.225 MHz erwiderte der Kommandant um 14:02:01 UTC auf eine Kursanweisung des FVL: „*Left heading one seven zero for ILS one four, Easy four seven Hotel Bravo. The first officer is quite sick so I declare a pan pan.*“ Der FVL bestätigte die Dringlichkeitsmeldung umgehend. Das Flugzeug befand sich zu diesem Zeitpunkt im Sinkflug auf FL 210.

Da sich der Zustand des Copiloten verschlechterte, setzte der Kommandant um 14:05:48 UTC die Notmeldung „*mayday mayday*“ ab, was der FVL umgehend quittierte.

Auf die Frage des FVL um 14:09:10 UTC, ob sie nach der Landung Hilfe bräuchten, antwortete der Kommandant, dass er plane, zum Standplatz zu rollen, die Passagiere an Bord zu behalten und das medizinische Personal an Bord zu lassen, da der Copilot bei Bewusstsein wäre aber sehr krank. Der FVL bestätigte dieses Vorgehen.

Der Kommandant führte um 14:11 UTC den *final check* durch und schloss diesen mit dem Ausruf „*landing check is completed*“ ab. Nach der Information des FVL über den zugewiesenen Standplatz bat der Kommandant um einen *follow me car* nach der Landung. Der FVL antwortete, dass er dafür besorgt sein werde.

Die bei der Landung automatisch generierten Ausrufe über die Funkhöhe (*radio altitude – RA*): „*Fifty – forty – thirty – twenty – retard – retard*“ begannen um 14:14:58 UTC. Die Landung verlief ereignislos.

Um 14:16:19 UTC teilte der FVL dem Kommandanten Folgendes mit: „*Easy four seven Hotel Bravo now follow the follow me car and contact apron, one two decimal eight five zero*“. Der Kommandant bedankte sich und nahm den Frequenzwechsel vor.

In der Folge rollte der Kommandant das Flugzeug zum zugewiesenen Standplatz, wo der Copilot sofort vom Personal des Medical Center des Flughafens Zürich in Empfang genommen und betreut wurde.

Die Passagiere konnten anschliessend das Flugzeug auf normalem Weg verlassen. Sie wurden durch eine Ersatzmaschine des Flugbetriebsunternehmens an ihren ursprünglichen Bestimmungsort geflogen.

Medizinische Befunde

Nach Angaben des Copiloten ergaben die medizinischen Abklärungen im Medical Center auf dem Flughafen Zürich eine allergieähnliche Reaktion oder Nahrungsmittelunverträglichkeit auf eingenommenes Essen, welche zu einer momentanen Flugunfähigkeit führte. Bereits eine Stunde nach der Landung erhielt der Copilot die ärztliche Erlaubnis, die Heimreise als Passagier anzutreten.

Es ergaben sich keine resultierenden Folgen und bereits am Folgetag des Zwischenfalls konnte der Copilot seine Arbeit wieder aufnehmen. Eine Einschätzung der effektiven Schwere der akuten Erkrankung war im Flug nicht ohne weiteres möglich.

Schlussfolgerungen

Die Ausweichlandung ist darauf zurückzuführen, dass der Kommandant dem flugunfähig gewordenen Copiloten raschestmöglichst medizinische Betreuung zukommen lassen wollte. Die Aufzeichnungen des Sprach- und Geräuschaufzeichnungsgerätes (*Cockpit Voice Recorder – CVR*) im Cockpit, des Flugdatenschreibers (*Flight Data Recorder – FDR*) und der Flugsicherung zeigen in keiner Phase des Fluges irgendwelche Schwierigkeiten oder Anomalien.

Der Kommandant handelte der Situation entsprechend zielgerichtet und sicherheitsbewusst. Die Erfahrung zeigt, dass mit der Ankündigung einer Flugunfähigkeit (*incapacitation*) das Absetzen eines Notrufs (*mayday*) einen klaren Mehrwert betreffend Aufmerksamkeit und Prioritätenbehandlung durch die Flugverkehrsleitstelle schaffen kann.

Bern, 21. Februar 2019

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle