Kulttuuri

Säädökset, määräykset, ohjeet ja käytännöt

Ilmailuviranomainen Pelastustoimi

Lääkärit

Ohjaaja

Olosuhteet Terveys

Yleisilmailussa tarvittiin vähintään PPL (yksityislentäjän lupakirja).

Trafissa on käytäntönä, että luokan 1 kelpoisuuteen vaaditaan sydäninfarktin jälkeen kaikki neljä tutkimusta, mutta luokan 2 osalta ei vaadita sydämen rasitusultraääntä tai perfuusiotutkimusta.

Kanadassa vasemman sepelvaltimon suonitusalueen infarkti saattaa olla este kelpoisuuden myöntämiselle.

Ohjaajan terveydenhoito oli pirstoutunut.

EASAlla ei ole ohjeistusta kokonaisriskin arvioinnista

Ohjeistus on hankalasti hahmotettava

Yleisilmailussa vaihtoehtoina oli luokan 1 tai 2 lääketieteellinen kelpoisuus.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA ohjeistaa luokkien 1 ja 2 kelpoisuuteen sydäninfarktin jälkeen 4 tutkimusta.

Uusiutunutta sydäninfarktia ei koettu olennaisena lisäriskinä

Hoidettua uniapneaa ei pidetty riskitekijänä uudelle sydäninfarktille.

PPL:n kanssa tarvitaan luokan 2 kelpoisuus – LAPL (kevyiden ilma-alusten lupakirjaan liittyvä lääketieteellinen kelpoisuustodistus) ei riitä.

Ilmailuviranomainen myönsi luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuuden ja PPL:n.

Lääkäreillä ei ole ilmoitusvelvollisuutta ilmailuviranomaiselle.

Lääketieteellinen kelpoisuus myönnettiin, vaikka sydämen rasitusultraääntä ei oltu tehty.

Kelpoisuus palautettiin huolimatta siitä, että kyseessä oli jo toinen infarkti ja ohjaajalla oli uniapnea.

Terveyskeskuksessa oltiin huolissaan lentämisestä.

Sairaalan lääkärit muistuttivat, että ennen lentämistä pitää käydä ilmailulääkärillä.

Ohjeistetuista tutkimuksista tehtiin muut, paitsi sydämen rasitusultraääni.

Rasitusergometri tehdään lääkityksen kanssa

Trafi palautti teknisten syiden johdosta kelpoisuuden ilmailulääkärille.

Sairaalan lääkäri ei muistuttanut, että ennen lentämistä pitää käydä ilmailulääkärillä.

Ohjaaja tarvitsi lentämiseen PPL:n ja luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuuden.

Ohjaaja ei ilmoittanut Trafille infarktista vaan odotti tarkastusta.

Sydämen ultraäänessä oli havaittavissa arpikudosta.

Uniapneaa hoidettiin julkisessa terveydenhuollossa.

Ilmailulääkäri ja Trafi tiesivät uniapneasta

Ilmailulääkäri myönsi kelpoisuuden SSL-rajoituksella.

Ohjaaja ei osannut arvioida lentokuntoaan.

Ohjaaja luuli, että kelpoisuus oli voimassa.

Ohjaajalla ei olut lääketieteelliseen kelpoisuuteen liittyviä rajoitteita.

Vasemman sepelvaltimon laskevassa haarassa oli moniosaista ahtaumaa. Ne stentattiin.

Vasemman sepelvaltimon kiertävässä haarassa oli ahtauma. Se stentattiin.

Vasemman sepelvaltimon laskevassa haarassa oli ahtauma. Se stentattiin.

Ohjaaja ei ilmoittanut ilmailulääkärille infarktista

Sydämessä oli vaikea kolmen sepelvaltimosuonen tauti ja laajasti sidekudosarpia.

Tapahtumaketju

Lääketieteellinen kelpoisuus
Ohjaaja (s. 1951) aloitti yleisilmailun 1995 yksityislentäjän lupakirjalla. Hänelle myönnettiin lääketieteellinen kelpoisuus.

→

1. sydäninfarkti
Ohjaaja sai sydäninfarktin 3/2011. Hän ei lentänyt sydänkohtauksen jälkeen. Ohjaaja haki luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuutta 6/2011 ja se myönnettiin 3/2012.

→

2. sydäninfarkti
Ohjaaja sai sydäninfarktin 9/2013. Hän ei lentänyt sydänkohtauksen jälkeen.

→

Uniapnea
Ohjaajalla todettiin uniapnea alkuvuodesta 2014.

→

Lääketieteellinen kelpoisuus
Ohjaaja haki luokan 2 lääketieteellistä kelpoisuutta 7/2014. Se palautettiin 1/2015.

→

3. sydäninfarkti
Ohjaaja sai sydäninfarktin 1/2015. Hän aloitti lentämisen 4/2016 ilman lääketieteellistä kelpoisuutta.

→

4. sydäninfarkti
Ohjaaja hengästyi 1. lennon heittokäynnistyksen yhteydessä 24.9.2016. 2. lento, jossa oli 2 matkustajaa, alkoi klo 12.21. Ohjaajan suorituskyky heikkeni. Laskeutuminen oli epävakaa. Kone päätyi ojaan klo 12.36. Matkustaja sai sairaskohtauksen. Ensimmäinen pelastusyksikkö saapui klo 12.51. Ohjaaja meni elottomaksi klo 13.05.