



Tutkintaselostus

B 5/1996 L

Lentoturvallisuutta vaarantanut tapaus Hyvinkään purjelentoalueella G 47 21.9.1995

OH-FAA, SF340A

OH-532, ASV-19B

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 (Annex 13) kohdan 3.1 mukaan ilmailuonnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkinnan tarkoituksena on onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen. Ilmailuonnettomuuden tutkinnan ja tutkintaselostuksen tarkoituksena ei ole käsitellä onnettomuudesta mahdollisesti johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta. Tämä perussääntö on ilmaistu myös onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/85) sekä Euroopan Unionin neuvoston direktiivissä 94/56/EY. Tutkintaselostuksen käyttämistä muuhun tarkoitukseen kuin turvallisuuden parantamiseen on vältettävä.

SISÄLLYSLUETTELO

ALKULAUSE	5
1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET	7
1.1 Tapahtumien kulku	7
1.2 Henkilövahingot	8
1.3 Ilma-alusten vahingot	8
1.4 Muut vahingot	8
1.5 Henkilöstö	8
1.5.1 Ilma-alusten henkilöstö	8
1.5.2 Lennonjohtohenkilöstö	8
1.6 Ilma-alukset	9
1.7 Sää	9
1.8 Suunnistuslaitteet	9
1.9 Radioliikenne- ja tutkatallenteet	9
1.10 Lentopaikka	9
1.11 Lennonrekisteröintilaitteet	9
1.12 Vaaratilannepaikka ja ilma-alusten tarkastus	10
1.13 Lääketieteelliset tutkimukset	10
1.14 Tulipalo	10
1.15 Pelastustoiminta ja pelastumisnäkökohdat	10
1.16 Yksityiskohtaiset tutkimukset	10
1.17 Organisaatiot ja johtaminen	10
1.18 Muut tiedot	10
1.18.1 Raportointi	10
1.19 Käytetyt tutkintamenetelmät	11
2 ANALYYSI	11
2.1 Tapahtuman analyysi	11
3 JOHTOPÄÄTÖKSET	12
3.1 Toteamukset	12
3.2 Tapahtuman syy	13
4 TURVALLISUUSSUOSITUKSET	13

TUTKINTASELOSTUKSEEN LIITTYVÄT LIITTEET

Muu lähdeaineisto taltioitu Onnettomuustutkimuskeskuksessa.

ALKULAUSE

Torstaina 21. päivänä syyskuuta 1995 noin klo 16.30 Suomen aikaa sattui Hyvinkään purjelento-paikasta 3-4 merimailia (nm) luoteeseen, Hyvinkään purjelentoalueella G 47, noin 1200 metrin korkeudessa lentoturvallisuutta vaarantanut tapaus, jossa Icano Finans Ab:n omistama ja Finn-aviation Oy:n käyttämä reittilennolla AY-823W Tampereelta Helsinkiin ollut SF340A tyyppinen ilma-alus rekisteritunnukseltaan OH-FAA ja Hyvinkään Ilmailukerho ry:n omistaman harjoituslen-nolla Hyvinkään purjelentoalueella ollut ASW-19B rekisteritunnukseltaan OH-532 ohittavat toi-sensa vaarallisen läheltä. Ohitushetkellä ilma-alusten välinen pystyettäisyys oli noin 50-150 met-riä niiden ollessa likimain päällekkäin. Ilma-aluksissa oli yhteensä 29 henkilöä.

Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinto asetti 24.10.1995 kirjeellään N:o 16102195 tuolloin voi-massa olleen ilmailulain (595164) 57 §:ssä tarkoitetun tutkintalautakunnan suorittamaan lain 56§:n 2 momentissa tarkoitetun tutkimuksen. Tutkintalautakunnan puheenjohtajaksi määrättiin yliluutnantti Heikki Isomaa ja jäseneksi ylikonstaapeli Kari Mattila.

Myöhemmin Ilmailulaitos ja Onnettomuuskeskus ovat sopineet, tutkinnasta annetun asetuksen (79197) 29 §:n 3 momentin mukaan, että Onnettomuustutkintakeskus vastaa niiden uuden lain voimaantullessa 1.3.1996 kesken olevien ilmailuonnettomuuksien tutkintojen loppuun saattami-sesta, joita varten Ilmailulaitos on asettanut tutkijalautakunnan. Tässä tarkoituksessa Onnetto-muustutkintakeskus on sanotun asetuksen 14 §:ään viitaten esittänyt oikeusministeriölle, että ministeriö määräisi 21.9.1995 lentoturvallisuutta vaarantaneen tapauksen johdosta selvittävän tutkijalautakunnan onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (282195) mukaiseksi tutkintalauta-kunnaksi.

Oikeusministeriö määräsi Ilmailulaitoksen asettaman tutkijalautakunnan onnettomuuksien tutkin-nasta annetun lain mukaiseksi tutkintalautakunnaksi. Tutkinnan aikana ei ilmennyt seikkoja jonka takia tutkintalautakunnan puheenjohtaja olisi katsonut tarpeelliseksi käyttää poliisijäsentä. Yli-konstaapeli Kari Mattila ei tästä syystä osallistunut lautakunnan työskentelyyn.

Tutkintaselostuksen luonnos lähetettiin tulkinasta annetun asetuksen mukaisesti lausunnolle Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallintoon. Lentoturvallisuushallinnolla ei ollut lausuttavaa turval-lisuussuosituksen johdosta. Lentoturvallisuushallinto toteaa lisäksi, että se tulee päättämään mahdollisista toimenpiteistä erikseen.

1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET

1.1 Tapahtumien kulku

Tapahtumien kulku oli seuraava (ajat Suomen aikaa):

Kello 14.18 Helsinki-Vantaan lentoaseman lähestymislennonjohdon lennonjohtoapulainen vastaanotti puhelun Hyvinkään purjelentopaikalta, jossa pyydettiin varausta purjelentoalueelle G 47. A-alue haluttiin varata 4000 jalkaan, B- ja C-alueet haluttiin varata lentopinnalle 60. Alueilla lentotoiminta tulisi tapahtumaan näkölentösääntöjen mukaisesti (VFR). Varauksen arvioitiin kestävän kello 19.00. Saatuaan vuoro-esimieheltä luvan lennonjohtoapulainen myönsi Hyvinkäälle heidän haluamansa ilmatilavarauksen. Lennonjohtoapulainen merkitsi Hyvinkään purjelentoalueen G 47 varauksen lähestymislennonjohdon tutkatyöpisteiden yläpuolella olevalle informaatiotaululle. Tutkan näyttöpäätteille ei oltu valittu purjelentoalue G 47:n aluetta osoittavaa karttaa. Lähestymislennonjohdon päiväkirjamerkintöjen mukaan Hyvinkään purjelentoalueen G 47 varaus peruttiin kello 18.05.

Kello 16.27 Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon tutkalennonjohtaja (COR) ilmoitti Tampereelta Helsinkiin tulevalle AY-823W:lle tutkayhteydestä. COR selvitti AY-823W:n lentämään ohjaussuuntaan 1250 ja laskeutumaan lentopinnalle 70 sekä vektoroinnista kiitotielle 22. AY-823W luki takaisin saamansa tulokset.

Kello 16.29 COR antoi AY-823W:lle selvityksen laskeutua edelleen alaspäin 3000 jalkaan QNH:lla 1011, jonka AY-823W luki takaisin.

Kello 16.32 AY-823W ilmoitti, Suomen kielellä, COR tutkalennonjohtajalle läheltä menneestä purjekoneesta Hyvinkään päällä ja tiedusteli, että kuinka korkealle purjekoneilla oli varaus. COR ilmoitti varauksen olevan 4000 jalkaan. AY-823W ilmoitti, että heillä oli selvitys 3000 jalkaan QNH:lla. He olivat juuri menossa Hyvinkään yli ja että heillä ei ollut tietoa purjelentotoiminnasta. COR vahvisti AY-823W:n ohjaajien käsityksen tilanteesta.

Purjekoneen OH-532 ASW-19B korkeus oli ohjaajan arvion mukaan tapahtumahetkellä noin 1100 m QFE:llä. OH-532:n ohjaaja ei nähnyt reittilennolla ollutta SF340A, mutta kuuli äänen läheltä menneestä moottori-ilma-aluksesta.

Samassa ilmatilassa lentänyt purjekone OH-270 näki pilvestä tulleen reittilennolla olleen SF340A:n sekä ASW-19B purjekoneen välisen ohituksen. Hän arvioi ilma-alusten väliseksi pystyetaisyysdeksi 50-100 metriä.

Lähestymislennonjohtaja pyysi AY-823W:n päällikköä soittamaan lähestymislennonjohdon laskeutumisen jälkeen. He kävivät läpi tapahtumien kulun puhelimesta. Puhelinkeskustelussa ei puhuttu raportointiin liittyvistä asioista.

Vuoro-esimies soitti tapahtuman jälkeen Hyvinkään purjelentopaikalle. Keskusteltuaan purjelentäjien kanssa hän sai tietää, että nämä eivät tekisi tapahtuneesta raporttia. Lennonjohtaja kirjasi tapahtuneen lähestymislennonjohdon päiväkirjaan.

Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallinto pyysi 3.10.1995 Finnair Oy:n lento-osastolta silloin voimassa olleen Ilmailumääräys OPS M1-4, muutos 5, mukaista ilmoitusta lentotoiminnassa tapahtuneesta vaaratilanteista. AY-823W:n päällikkö teki ilmoituksen lentotoiminnassa tapahtuneesta vaaratilanteesta 9.10.1995.

1.2 Henkilövahingot

Tapahtuma ei aiheuttanut henkilövahinkoja. AY-823W:ssä oli 25 matkustajaa ja 3 hengen miehistö. OH-532:ssa oli vain ohjaaja.

1.3 Ilma-alusten vahingot

Ei vaurioita.

1.4 Muut vahingot

Ei vahinkoja

1.5 Henkilöstö

1.5.1 Ilma-alusten henkilöstö

Ilma-alusten ohjaajina oli voimassa olevat lupakirjat ja kelpuutukset. Ohjaajia koskevat yksityiskohtaiset tiedot eivät ole tapahtuneen kannalta merkityksellisiä.

1.5.2 Lennonjohtohenkilöstö

Tapahtumahetkeen mennessä lennonjohtohenkilöstön ammattitaidon ja lennonjohtotoiminnan tarkastusta ei ollut suoritettu viranomaisen eikä lennonvarmistusosaston toimesta.

Tutkalennonjohtotyöpiste (COR)

Lennonjohtaja 30 v, lennonjohtajan lupakirja voimassa 7.7.1996 saakka. Voimassa olevat lennonjohtokelpuutukset EFHK TWR/APP/TAR.

Työvuoro alkoi kello 13.40 ja päättyi kello 20.10 Suomen aikaa. Tapahtumahetkellä hän työskenteli COR-työpisteessä. Liikennetilanne oli hänen arvionsa mukaan tosi vilkas.

Vuoroesimiehen työpiste (supervisor)

Lennonjohtaja 43 v, lennonjohtajan lupakirja voimassa 24.9.1996 saakka. Voimassa olevat lennonjohtokelpuutukset EFHK TWR/APP/TAR.

Työvuoro alkoi klo 13.40 ja päättyi kello 20.10, hän toimi iltavuoron vuoroesimiehenä. Liikennetilanne, hänen arvionsa mukaan, oli varsin vilkas, ajoittain jopa ruuhkaisu.

1.6 Ilma-alukset

AY-823W

Rekisteritunnus: OH-FAA
Omistaja ja käyttäjä: Ikano Finans Ab, Finnaviation Oy
Tyyppi: SF340A

OH-532

Rekisteritunnus.- OH-532
Omistaja ja käyttäjä: Hyvinkään ilmailukerho r-y
Tyyppi: ASW-19B

Ilma-aluksia koskevilla yksityiskohtaisilla tiedoilla ei ollut tapahtuman kannalta merkitystä.

1.7 Sää

AY-823W:n päällikkö ilmoitti tapahtumahetkellä olosuhteiden olleen VMC. Lentonäkyvyys 10 km, he tulivat pilven alle noin 4000 jalan (1200 m) korkeudella ja olivat maanäkyvydessä. Pystysuora etäisyys pilvestä oli noin 500 jalkaa (150 m). Ilma-alusten kohtaaminen tapahtui pilven alapuolella hyvässä näkyvydessä.

1.8 Suunnistuslaitteet

Helsinki-Vantaan lentoaseman ja lähestymisalueen suunnistus- ja lähestymislaitteissa ei lennonjohdon päiväkirjamerkintöjen mukaan tapahtuma-aikana ollut voimassa olevia vikaraportteja. Laitteita ei tapahtuman johdosta tarkastettu. Mikään ei viittaa siihen, että laitteissa olisi ollut vikoja tai toimintahäiriöitä, jotka olisivat vaikuttaneet tapahtumaan.

Lentokoneiden laitteita ei tarkastettu, mutta niistä ei ollut vikailmoituksia eikä mikään viittaa siihen, että niissä olisi ollut toimintahäiriöitä.

1.9 Radioliikenne- ja tutkatallenteet

Tapahtumaan liittyvä radiopuhelinliikenne on liitteenä 1.

Tutkintalautakunnan käytettävissä oli Tampereen aluelennonjohdon käytössä olevan toisiotutkaverkon (MSSR) koostetallenne.

1.10 Lentopaikka

Helsinki-Vantaan lentoaseman teknisillä laitteilla ei ollut vaikutusta tapahtumien kulkuun.

1.11 Lennonrekisteröintilaitteet

Lennonrekisteröimislaitteiden tietoja ei ollut käytettävissä.

1.12 Vaaratilannepaikka ja ilma-alusten tarkastus

Vaaratilannepaikka sijaitsi 3-4 merimailia luoteeseen Hyvinkään purjelentopaikasta, purjelentoalueella G 47 noin 1200 metrin (3800 ft) korkeudessa.

Ilma-aluksia ei tarkastettu.

1.13 Lääketieteelliset tutkimukset

Lääketieteellisiä tutkimuksia ei tehty.

1.14 Tulipalo

Vaaratilanne ei aiheuttanut tulipaloa.

1.15 Pelastustoiminta ja pelastumisnäkökohdat

Pelastustoimet eivät olleet tarpeen.

1.16 Yksityiskohtaiset tutkimukset

Tapahtuman tutkimusaineisto käsittää lentomiehistön tekemä vaaratilanneilmoitus, asi-anosaisten kuulemistiedot, tutkatallenteen, radiopuhelin- ja puhelinliikennenuhoitteet sekä asiakirjat, ohjeet ja määräykset.

Vaaratilanteen osalta on saatu aineisto ollut riittävä tutkintalautakunnalle yksityiskohtaisen käsityksen muodostamiseksi tapahtumien kulusta.

1.17 Organisaatiot ja johtaminen

Organisaatioon tai johtamiseen liittyvien seikkoja ei tutkittu.

1.18 Muut tiedot

1.18.1 Raportointi

Määräykset ilmoituksista ilma-alusten yhteentörmäysvaarasta tai ilmaliikennepalvelun häiriöstä ovat Suomen Ilmailukäsikirjassa (AIP). Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallinto on tapahtumahetkellä voimassa olleen ilmailumääräyskokoelmassa OPS M1-4 (nykyisin GEN M1-4) antanut ohjeet lento-onnettomuudesta, lentovauriosta ja vaaratilanteesta ilmoittamisesta sekä ilma-aluksen päällikön, lennonjohtajan ja muun lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskentelevien ilmoitusvelvollisuudesta.

Tässä tapauksessa, vasta Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallinnon pyytäessä 3.10.1997 Finnair Oy:n lento-osastolta, AY-823W:n päällikkö teki jälkikäteen, 9.10.1995 ilmoituksen lentoturvallisuutta vaarantaneesta tapauksesta.

Tutkalennonjohtaja (COR) kirjoitti tapahtuneesta lähestymislennonjohdon päiväkirjaan. Kopia päiväkirjan sivusta ei toimitettu Ilmailulaitoksen operatiiviseen toimistoon (Ilmailulaitoksen ATS-ohje ja määräys, RAC 221 30.12.1993).

1.19 Käytetyt tutkintamenetelmät

Tutkinnassa käytettiin tavanomaisia tiedonhankintamenetelmiä.

2 ANALYYSI

2.1 Tapahtuman analyysi

Helsinki-Vantaan lentoaseman lähestymislennonjohdon lennonjohtoapulainen vastaanotti puhelun Hyvinkään purjelentopaikalta. Kello 14.18 Hyvinkää pyysi purjelentovarausta alueelle G 47. A alue haluttiin varata 4000 jalkaan, B ja C alueet haluttiin varata lentopinnalle 60, näkölentosääntöjen (VFR) mukaan. Varauksen arvioitiin kestävän kello 19.00. Lennonjohtoapulainen myönsi varauksen saatuaan luvan vuoro esimieheltä.

Lennonjohtoapulainen merkitsi Hyvinkään purjelentoalueen G 47 varauksen lähestymislennonjohdon tutkatyöpisteiden yläpuolella olevalle informaatiotaululle. Hyvinkään purjelentoalue G 47:n, aluetta vastaavaa karttaa ei valittu pikavalikosta yhdenkään tutkan näyttöpäätteelle. Vuoro esimiehen kertoman mukaan valinta näyttöpäätteille jäi suorittamatta ja unohtui koska lähestymislennonjohdossa vallitsi, juuri Hyvinkäältä tulleen puhelun aikana, kiireinen työskentelytahti. Vuoro esimies ei muistanut myöhemminkään tarkastaa oliko varattu purjelentoalue valittu tutkan näyttöpäätteille tai olivatko työvuoron lennonjohtajat mieltäneet tapahtuneen varauksen.

Kello 16.27 Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon tutkalennonjohtaja (COR) antoi Tampereelta Helsinkiin tulevalle AY-823W:lle ohjaussuunnaksi 125° ja luvan laskeutua lentopinnalle 70 sekä vektoroinnista kiitotielle 22, tarkentamatta minkälaiseen lähestymiseen vektorointi tullaan suorittamaan. Kello 16.29 COR antoi AY-823W:lle luvan jatkaa laskeutumista edelleen alaspäin 3000 jalkaan QNH:lla 1011. AY-823W kuittasi saamansa selvityksen.

Kello 16.32 AY-823W ilmoitti, Suomen kielellä, COR:lle läheltä menneestä purjekoneesta Hyvinkään päällä ja tiedusteli, että kuinka korkealle purjekoneilla on varaus. COR ilmoitti varauksen olevan 4000 jalkaan. AY-823W ilmoitti, että heillä oli selvitys 3000 jalkaan QNH:lla. He olivat juuri menossa Hyvinkään yli ja että heillä ei ollut tietoa purjelentotoiminnasta. COR vahvisti AY-823W käsityksen tilanteesta. COR ei ollut työskentelynsä aikana mieltänyt Hyvinkäällä tapahtuvaa purjelentotoimintaa koska G 47:n aluevarausta ei ollut merkitty tutkan näyttöpäätteille. Merkintä oli kyllä työpisteen yläpuolella olevalla informaatiotaululla, josta COR tutkatyöpisteessä työskennellyt henkilökunta ei kahteen tuntiin havainnut aluevarausta.

Purjekoneen OH-532 korkeus oli tapahtumahetkellä ohjaajan arvion mukaan noin 1100 m QFE:llä. (*elev 430 ft / 131 m*) OH-532:n ohjaaja ei nähnyt reittilennolla ollutta SF340A, ainoastaan kuuli äänen läheltä menneestä moottori-ilma-aluksesta.

Samassa ilmatilassa lentäneen purjelentokoneen OH-270 ohjaaja näki pilvestä tulleen reittilennolla olleen SF340A:n sekä ASW-19B purjekoneen välisen ohituksen. Hän arvioi ilma-alusten väliseksi pystyettäisyudeksi 50-100 metriä.

Purjelentokone OH-532 oli tutkalennonjohtajan havaittavissa ainoastaan ensiötutkan avulla, koska siinä ei ollut toisiotutkavastaajaa. AY-823W oli tutkalennonjohtajan havaittavissa sekä ensiö, että toisiotutkan avulla. Helsinki-Vantaan lähestymisalueutukan ominaisuudet eivät anna ilma-aluksen lennosta kunnollista ensiötutkan jälkihehkoa, josta tutkalennonjohtaja olisi voinut varoittaa tai johtaa ohi tunnistamattomasta maalista.

Lähestymislennonjohtaja pyysi AY-823W:n päällikköä soittamaan lähestymislennonjohdossa laskeutumisen jälkeen. He kävivät läpi tapahtumien kulun puhelimesta. Puhelin keskustelussa ei puhuttu mitään raportointiin liittyvistä asioista.

Vuoro esimies soitti tapahtuman jälkeen Hyvinkään purjelentopaikalle. Keskusteltuaan purjelentäjien kanssa hän sai tietää, että nämä eivät tekisi tapahtuneesta raporttia.

Kukaan tapahtumaan osallistuneista tai silminäkijöistä ei tehnyt, viranomaisen edellyttämää ilmailumääräys OPS M1-4 mukaista raporttia. Ainoa raportointi tapahtuneesta oli tehty lähestymislennonjohdon päiväkirjaan. Tuolloin vallinneen käsityksen mukaan lennonjohtajat olisivat päiväkirjamerkinnän riittävän tapahtuman raportoinniksi. Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallinto pyysi 3.10.1995 Finnair Oy:n lento-osastolta tuolloin voimassa olleen ilmailumääräys OPS M1-4, muutos 5, mukaista ilmoitusta lentotoiminnassa tapahtuneesta vaaratilanteista. AY-823W:n päällikkö teki ilmoituksen lentotoiminnassa tapahtuneesta vaaratilanteesta 9.10.1995.

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

3.1 Toteamukset

1. Lennonjohtajilla oli voimassaolevat lupakirjat ja kelpuutukset.
2. Ilma-alusten ohjaajilla oli voimassaolevat lupakirjat ja kelpuutukset.
3. Ilma-alusten rekisteröinti ja lentokelpoisuustodistukset olivat voimassa.
4. Ilma-alukset lensivät niille annettujen lennonjohtoselvitysten mukaisesti.
5. Vuoro esimies ei varmistanut varaustiedon kulkua tutkatyöpisteiden henkilöstölle.
6. Lähestymislennonjohdon COR lennonjohtaja ei ollut mieltänyt tehtyä Hyvinkään purjelentoalueen G 47:n varausta.



7. Lähestymislennonjohdon COR lennonjohtaja ei valinnut tutkan näyttölaitteelle G 47 aluetta
8. Helsinki-Vantaan lähestymisalueen ensiötutkan ominaisuudet eivät tue ilmatilannekuvan luomisessa ja tunnistamattoman liikenteen havaitsemisessa.
9. Kukaan tapahtumaan osallistuneista ei tehnyt ilmailumääräyksen mukaista ilmoitusta lentoturvallisuutta vaarantaneesta tapahtumasta ilmailuviranomaiselle.

3.2 Vaaratilanteen syy

Vaaratilanteen syynä oli Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon liikennekoneelle annettu tuloseelvitys joka johti sen purjelentotoiminnalle varattuun ilmatilaan. Lähestymislennonjohdon sisäisessä tiedonkulussa oli katkos ja ilmatilan varaus ei ollut tullut tutkalennonjohtajan tietoisuuteen.

Myötävaikuttavina tekijöinä olivat kiireinen työtilanne varauksen myöntämishetkellä ja Helsinki-Vantaan lähestymisalueen ensiötutkan huonot ominaisuudet.

4 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon sisäisten työmenetelmien tarkentaminen myönnettäessä ilmatilan hallintaan liittyviä varauksia.

Helsinki-Vantaan lähestymisalueen ensiötutkan ominaisuuksien parantaminen.

Rovaniemellä 2. päivänä marraskuuta 1998

Heikki Isomaa

RADIOPUHELINLIIKENNE EFHK APP:N TAAJUUEDELLA 119.10 MHZ 21.9.1995

Ajat ovat UTC-aikoja:

- 13.27 AY 823W: Radar, Finnair 823W.....(epäselvää).
- APP: Finnair 823W radar contact, continue on heading 125 and when ready down to 70, vectors for 22.
- AY 823W: 125, down to 70, vectors for 22, leaving 90.
- muuta radiopuhelinliikennettä -----
- 13.29 APP: Finnair 823W descend 3000 ft, QNH 1011.
- AY 823W: Descend 3000,1011, 823W.
- muuta radiopuhelinliikennettä -----
- 13.22 AY 823W: Tutka 823W.
- APP: Kerro?
- AY 823W: Purjekone meni tosta sangen läheltä Hyvinkään päällä, että onko niillä varaus kuin korkeelle?
- APP: Neljäntuhanteen on.
- AY 823W: Joo, meillä selvitys 3000:een tässä näin ja ollan niinko Hyvinkään yli menossa, että ei ollut tietoa tuosta.
- APP: Joo ei.

Myöhemmin APP selvittää AY-823W:n oikean kautta näkölähestymään kiitotietä 22 ja pyytää AY-823W:n päällikköä soittamaan laskun jälkeen. Tämä ilmoittaa soittavansa, jos jää aikaa.

PUHELINLIIKENNE EFHK APP:SSA 21.9.1995

A = COR lennonjohtaja

B = AY-823W:n päällikkö

B No - ----- FA:lta terve.

A Moriesta.

B No nii... mitä meille kävi?

A Teille kävi ihan sellanen, että mull ei ollu kertakaikkiaan minkäänlaist kuvaa, että siellä oli se purjelentoo, siis purjelento oli tuonne piirretty, mut se ei ollut putkella.

B Oi, oi, oi, nool sit...

A se oli mulla kokonaan jäänyt niinku sisäistämättä et siell on mitää purjelentoo koko Hyvinkäällä.

B Justiinsa, joo.

A Tällain täss on käynyt.

B Joo, no ei se mitään, kato me vaan katos ku se, tultiin pilven alle, siinä se oli siinä, neljän-tonnin (4000) korvilla ku tuota, kutakuinkin ku mentiin läpi oltiin ihan lähel Hyvinkäätä, perämies on sieltä kotoisin.

A Joo, mä katoin justiinsa et olitte melkein tasan ihan kentän päällä, vähän ehkä...

B nii pikkase ehkä pari mailii ennen kenttää joo, nii nii se sano että tuoll on tullu lennettyä. Ruvettii kättelee nii se saatana siinä se purjekone pujahti just se oli joku viissataa (500) jalkaa meillä ehkä korkeuseroa.

A teidän alapuolella.

B Niin se meni, siitä niinku alapuolelta, joo kutakuinkin kohalta, mutta....

A joo ...

B Ei siinä mitään, tota mutta me huomattiin niin viime tipassa, meill oli kaks ja puolisataa vauhtii (250) ettei me keretty mitään kuitenkaan tekeen siinä niin, ei siinä sen kummempaa, että mä aattelin vaan, että me oltu vikapaikassa.

A Ei, ei kyl te olitte ihan oikeessa paikassa.

B Hyvä juttu.

A Se on vaan, et tää systeemi todettu taas tälläkertaa ontuneen aika pahankerran.

Liite 2/2

B Ei no niin no ei muuta otetaan opiks kaikki.

A Kyllä joo...

B Okei.

A No hyvä.

B Mories.

LÄHDELIITTEET

Seuraavat tutkinta-asiakirjat on taltioituna Onnettomuustutkintakeskuksessa:

1. AY-823W ohjaajan tekemä ilmoitus (Air traffic incident report, ILL lomake 3623e).
2. Kopiot Helsinki-Vantaan lähestymislennonjohdon päiväkirjasta ja lennonjohtoliuskoista sekä työvuorolistasta
3. AY-823W:n ohjaajien ja tapahtumahetkellä lähestymislennonjohdossa työskennelleiden lennonjohtajien kuulemispöytäkirjat.
4. Lentoa AY-823W koskevat asiakirjat.
5. Tampereen aluelennonjohdon toisiotutka (MSSR) tallenteet.
6. Onnettomuustutkintakeskuksen päätökset n:o B 5/1996 L.
7. Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallinnon lausunto tutkintaselostuksesta B 5/1996 L.