



Tutkintaselostus

C 26/1997 L

Lentoturvallisuutta vaarantanut tapaus 3.9.1997 Lappeenrannan lentoaseman läheisyydessä

OH-HLT, Hughes 296C

OH-CFQ, Cessna 172M

OH-773, SZD-51-1

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.

1 PERUSTIEDOT

- Ilma-alukset:** OH-HLT, Hughes 296C.
Omistaja: Th-Lento Ky. ,operaattori: First Invest Oy.
- OH-CKQ, Cessna 172M.
Omistaja ja operaattori: Lappeenrannan Ilmailuyhdistys Ry.
- OH-773, SZD-51-1.
Omistaja ja operaattori: Lappeenrannan Ilmailuyhdistys Ry.
- Tapahtuma-aika:** 3.9.1997, noin kello 17.00 Suomen aikaa.
- Tapahtumapaikka:** Lappeenrannan lentoaseman läheisyydessä, kiitotie 24:n oikealla perusosalla.
- Sää:** Tuuli: 040 astetta 01 solmua, näkyvyys: 50 kilometriä, pilvet: 1/8 20 000 jalkaa, lämpötila: 17 astetta, QNH 1026 hPa.
- Henkilövahingot:** Ei henkilövahinkoja.
- Muut vahingot:** Ei muita vahinkoja.

Lappeenrannan lentoaseman läheisyydessä sattui 3.9.1997 vaaratilanne, jossa olivat mukana lentokone OH-CKQ, purjelentokone OH-773 ja helikopteri OH-HLT. Onnettomuustutkintakeskus käynnisti tapauksesta virkamiestutkinnan 10.9.1997 ja määräsi tutkijaksi lennonjohtaja Erkki Kantolan.

2 TAPAHTUMIEN KULKU

Kello 16.56 Suomen aikaa helikopteri OH-HLT otti yhteyden Lappeenrannan lähilennonjohtoon ja ilmoitti palaavansa kuvauslennolta Saimaalta. Se pyysi lähestymisohjeita. Ohjaajan käyttämän sanonnan muodosta: "tultais kaupungin kautta 1500 jalkaa" lennonjohtajalle muodostui kuva, että helikopteri lähestyisi kenttää kiitotie 06:n jatkelinjan eteläpuolelta. Samaan aikaan oli kentällä purjelentotoimintaa OH-CKQ:N toimiessa hinauskoneena. Hinaukset tapahtuivat siten, että startin jälkeen hinaus-purjekone yhdistelmä kaartoi vasemmalle kiitotie 06:n jatkelinjan pohjoispuolelle. Kaikki toiminta tapahtui VFR:ssä (näkölentosäännöt) ja ilmatilaluokassa D.

Lennonjohtaja antoi helikopterille lähestymisohjeet ja samalla liikenneilmoituksen purjekonehinaukseen lähtevästä OH-CKQ:stä ("kohta lähtee purjelentohinaus 06:lta vasemmalla kaarrolla"). Helikopteri ilmoitti seuraavansa liikennettä.

Kello 16.58 OH-CKQ ilmoitti olevansa valmis lentoonlähtöön. Lennonjohtaja antoi lähtöluvan ja liikenneilmoituksen kaupungin suunnasta lähestyvistä helikopterista. OH-CKQ kuittasi ja kertoi huomioivansa lähestyvän helikopterin.

Lennonjohtaja seurasi OH-CKQ:n lähtöä ja hetkeä myöhemmin sen ollessa vielä suorassa nousussa, hän sai näkyviinsä myös OH-HLT:n. Koska lennonjohtajan mielestä ilma-alukset olivat sellaisessa asemassa, että ne näkivät toisensa, hän antoi OH-HLT:lle jatkoselvityksen laskua varten. Lisäksi hänestä näytti, että OH-CKQ oli ylempänä kuin OH-HLT. OH-CKQ:N ja hinattavan purjekoneen lähtiessä kaartamaan vasemmalle kysyi OH-HLT: "missä se hinauskone on?" Koska lennonjohtaja oli jo aikaisemmin antanut liikenneilmoituksen sekä arveli koneiden jo nähneen toisensa, hän vastasi ainoastaan: "perusosalla" määrittelemättä sitä, oliko kysymyksessä oikea vai vasen perusosa.

Vasta-aurion valon heijastuminen helikopterin kuomuun ja se, että hinaus- ja purjekone yhdistelmä oli kuomun tukikaaren takana aiheutti sen, että ohjaaja ei havainnut niitä riittävän ajoissa, vaan koneiden välinen etäisyys väheni nopeasti lentoratojen ollessa leikkaavat.

Liikenneilmoituksen perusteella hinauskoneen ohjaaja odotti helikopterin lähestyvän kenttää kaupungin suunnasta (etuoikealta), mutta havaitsikin sen lähestyvän kaupungin pohjoispuolelta (etuvasemmalla). Vaikka helikopteri näytti olevan hieman alempana päätti hinauskoneen ohjaaja suorittaa väistön oikealle. Samalla hetkellä hän kuuli helikopterin ohjaajan kysyvän hinauskoneen paikkaa ja lennonjohtajan vastauksen: "ne on perusosilla 24 ... onko näkyvissä?".

Helikopterin vielä kuitatessa sanomaa se aloitti väistön myös oikealle. Helikopterin ohjaaja oli havainnut hinausyhdistelmän juuri ennen väistön aloittamista.

Koneet ohittavat toisensa noin 50-30 m vaaka- ja 20 m pystyetaisuudelta. (Etäisyydet ovat ohjaajien arvioita). Helikopteri oli ohitushetkellä vaakalennossa ja hinauskone loivassa nousussa. Ohituksen jälkeen molemmat koneet jatkoivat lentoaan normaalisti.

3 ANALYYSI

Toimittaessa ilmatilaluokassa D ei VFR- lentoja porrasteta toisiinsa, mutta niille annetaan liikenneilmoituksia ja pyynnöstä liikenteen väistöneuvoja. VFR-sääntöihin ja liikenneilmoituksiin perustuen ovat ilma-alukset väistövelvollisia toisiinsa nähden lentosääntöjen pykälän 3.2. mukaisesti. Tämän pykälän kohdassa 3.2.2.3.D mainitaan: "moottorin voimalla kulkevien ilma-alusten on väistettävä ilma-aluksia, joiden havaitaan hinaavan toisia ilma-aluksia tai esineitä."

Lennonjohtaja antoi molemmille ilma-aluksille liikenneilmoitukset perustuen siihen liikennekuvaan, joka hänellä oli ilma-alusten lentoradoista. Helikopterin ilmoittama tulo-reitti oli hieman epätarkka "kaupungin kautta", mutta koska kaikki lentotoiminta tapahtui VFR:ssä ei tarkennustarvetta lennonjohtajan mielestä ollut. Molemmat ilma-alukset kuittasivat liikenneilmoitukset. Sää oli hyvä ja lennonjohtaja sai molemmat ilma-alukset

näkyviinsä jo ennen helikopterin liittymistä laskukierrokseen. Hän arveli ilma-alusten näkevän toisensa eikä antanut lisää liikenneilmoituksia.

Helikopterin ohjaaja kysyi kuitenkin hinaus- ja purjekoneyhdistelmän sijaintia.

Lennonjohtajan antama liikenneilmoitus: " perusosalla 24" oli epätarkka siinä suhteessa, ettei hän määritellyt kummalla puolella kiitotien jatkelinjaa hinausyhdistelmä oli sillä hetkellä. Helikopterin tulosuunta kenttään nähden oli kuitenkin sellainen, että hinausyhdistelmä pysyi koko ajan ohjaajan näkökentän etusektorissa eikä em. epätarkkuudella ollut merkittävää vaikutusta. Hinausyhdistelmän havaitsemista vaikeutti kuitenkin vastaaurion valo, joka heijastui helikopterin kuomusta sekä se, että koneet olivat ajoittain helikopterin ohjaamon kuomun tukikaaren katveessa.

Hinauskone OH-CKQ:n ohjaaja havaitsi helikopteri OH-HLT:n kaarrettuaan vasemmalle. Hän oletti, että myös helikopterin ohjaajalla on hinaus-purjekone yhdistelmä näkyvissä. Koska koneiden lentoradat olivat leikkaavat ja melkein vastakkaiset niiden välinen etäisyys lyheni nopeasti. OH-CKQ:n ohjaaja oletti, että OH-HLT suorittaa joko väistökaarron tai vähentää korkeuttaan. Näin ei kuitenkaan tapahtunut ja vaikka OH-CKQ oli nousussa, ohjaaja päätti suorittaa väistön oikealle. Samalla myös OH-HLT kaartoi oikealle väistöön.

Molempien koneiden ohjaajat ja lennonjohtaja tekivät asiasta raportin.

Toteamukset

1. Lentotoiminta tapahtui ilmatilaluokassa D, VFR:ssä (näkölentosäännöt).
2. Helikopterin ilmoittama tuloreitti oli hieman epätarkka.
3. Lennonjohtaja antoi ilma-aluksille liikenneilmoitukset asianmukaisesti.
4. Lennonjohtaja näki molemmat ilma-alukset.
5. Lennonjohtajan antama toinen liikenneilmoitus, OH-HLT:n pyynnöstä, oli epätarkka.
6. OH-CKQ näki tulevan helikopterin jo ennen sen liittymistä laskukierrokseen.
7. OH-HLT näki hinausyhdistelmän vasta, kun se oli aivan lähellä ja väistö oli tarpeen.
8. Molemmat ilma-alukset suorittivat väistön lentosääntöjen mukaisesti.

4 TAPAHTUMAN SYY

Tilanne syntyi, kun helikopterin ohjaaja ei havainnut hinaus-purjekone yhdistelmää riittävän ajoissa.



5 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

Ei turvallisuussuosituksia.

Helsingissä 16.8.1999

Erkki Kantola

LIITELUETTELOT

Liitteet

Ei liitteitä.

Lähdeaineistoluettelo

Lähdeaineisto on taltioituna Onnettomuustutkintakeskuksessa.