



L2013-E2

Raportti alustavasta tutkinnasta

Lento-onnettomuus Haapavedellä 8.9.2013

OH-U243 Rans S-6 Coyote II



Kuva 1: palanut hylky onnettomuuspaikalla (Kuva: Otkes.)

Tapahtuma-aika ja -paikka	8.9.2013 kello 13.22 Haapavesi
Ilma-aluksen tyyppi, tunnus ja valmistusvuosi	Ultrakevyt lentokone Rans S-6 Coyote II, OH-U243, 1990
Lennon tarkoitus	Paikallislento
Sää	Lentosää erinomainen, ei vaikutusta onnettomuuteen
Henkilöitä	1
Vahingot	Ohjaaja menehtyi, ilma-alus tuhoutui
Ohjaajan lupakirja, ikä ja lentokokemus	Ultrakevytlentäjän lupakirja, 60 vuotta, yli 500 lentotuntia

Ultrakevyt Rans Coyote syöksyi maahan 8. syyskuuta 2013 Haapaveden lentokentän läheisyydessä. Ohjaaja oli lähtenyt lennolle noin 10–15 minuuttia aiemmin Haapaveden kentältä.

Ohjaaja oli tehnyt yhden lähestymisen ja ylösvedon Haapaveden lentokentän kiitotielle 12, minkä jälkeen hän oli lentänyt normaalissa laskukierroskorkeudessa todennäköisesti myötätuulussa kiitotielle 30. Silminnäkijöiden havaintojen mukaan koneen asento oli heilahdellut muutaman kerran ylös ja alas myötätuuliosan lopussa, jossa tavallisesti kaarretaan perusosalle. Tämän jälkeen kone oli kaartanut vasemmalle ja syöksynyt pellolle. Törmäyksen seurauksena ohjaaja menehtyi välittömästi ja lentokone syttyi palamaan.

Lentokone oli rakennettu 1990. Vuonna 2010 siihen asennettiin nelitahtinen Rotax 912 -moottori. Lentokonetta oli huollettu säännöllisesti. Esimerkiksi kangasverhoilun lujuutta oli testattu usein. Ohjaaja

oli lakannut verhoilun venelakalla muutama päivä ennen onnettomuutta. Hän oli käynyt lentämässä koneella lakkauksen jälkeen eikä ollut havainnut mitään muutoksia. Kone lakattiin edellisen kerran 1990-luvun loppupuolella. Onnettomuuden jälkeisessä teknisessä tarkastelussa lentokoneesta ei löytynyt tekijää, joka olisi aiheuttanut tapahtuman.

On mahdollista, että verhoilun lakkauksella oli vaikutusta tapahtumaan, mutta sitä ei voitu selvittää tulipalon takia. Oikeuslääketieteellisissä tutkimuksissa ei voitu täysin sulkea pois sairauskohtauksen mahdollisuutta.

Onnettomuustutkintakeskus päätti alustavan tutkinnan perusteella, ettei onnettomuudesta aloita varsinaista turvallisuustutkintaa. Kyseinen onnettomuus ei kuulunut tutkintavelvollisuuden piiriin.

HUOMIOITA TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

Keinokuituisen kangasverhoillun lentokoneen lakkaamisessa tulisi huolella arvioida sopivan pinnoitusaineen valinta ja selvittää sen vaikutus keinokuituiseen materiaaliin.

Tutkinta valmistui 13.10.2014

www.turvallisuustutkinta.fi
Alustava tutkinta 6/2014
ISBN 978-951-836-437-8 (pdf)
ISSN 2341-6017

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 (ICAO:n Annex 13) kohdan 3.1 mukaan ilmailuonnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkinnan tarkoituksena on onnettomuuksien ehkäiseminen. Ilmailuonnettomuuden tutkintaraportin tarkoituksena ei ole käsitellä onnettomuudesta mahdollisesti johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta. Tämä perussääntö on ilmaistu myös turvallisuustutkintalaissa (525/2011) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 996/2010. Tutkintaraportin käyttämistä muuhun tarkoitukseen kuin turvallisuuden parantamiseen on vältettävä.

Tämä raportti alustavasta tutkinnasta on laadittu tapahtuman luonne huomioon ottaen poiketen kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 13 määrittelemästä sisällysluettelosta.