

Lento-onnettomuus Espoossa 2.8.2014

OH-U526 SeaMax M-22



Kuva 1. Onnettomuuskoneen nosto. (Kuva: Otkes.)

Tapahtuma-aika ja -paikka	2.8.2014 kello 11.16 Espoo, merialue
Ilma-aluksen tyyppi, tunnus ja valmistusvuosi	Ultrakevyt amfibiolentokone SeaMax M-22, OH-U526, 2006
Lennon tarkoitus	Matkalento
Sää	Tuuli 180-210 astetta, heikko, ei vaikutusta onnettomuuteen
Henkilöitä	1
Vahingot	Ohjaaja menehtyi, ilma-alus tuhoutui
Ohjaajan lupakirja, ikä ja lentokokemus	Ultrakevytlentäjän lupakirja, 38 vuotta, noin 550 lentotuntia

Ultrakevyt SeaMax M-22 -amfibiolentokone syöksyi lauantaina 2. elokuuta 2014 mereen Espoon Haukilahdessa. Kone oli lähtenyt aamupäivällä Tampereen Pirkkalasta. Yksin koneessa olleen lentäjän oli tarkoitus laskeutua Espoossa, ottaa matkustaja kyytiin ja jatkaa Hankoon.

Ohjaaja lähestyi Haukilahtea pohjoisesta ja kiersi laskeutumisalueeksi valitun lahden ja sen rannan kahdesti vastapäivään noin 150 metrin korkeudessa. Sen jälkeen hän hidasti vauhtia, pudotti korkeutta laskukierroksessa ja kaartoi loppuosalle laskua varten.

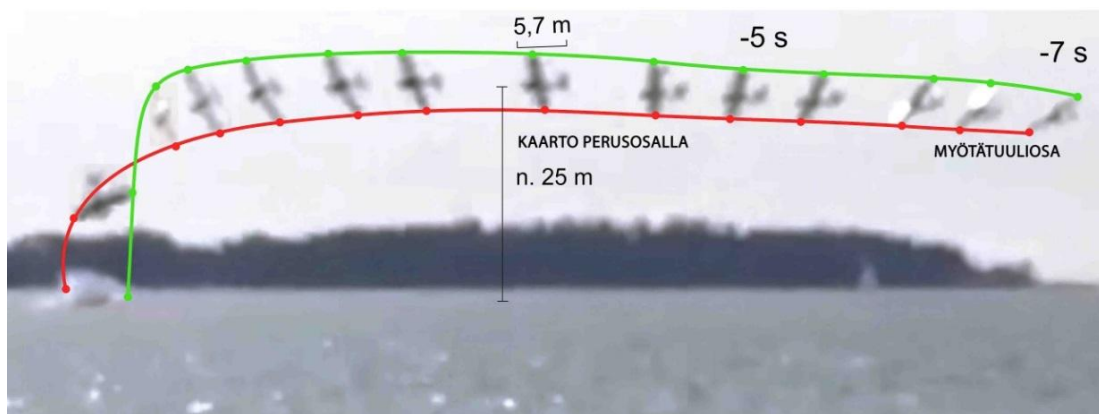
Noin 25 metrin korkeudessa ohjaaja keskeytti laskeutumisen ja kaartoi samalla korkeudella uuteen laskukierrokseen. Ohjaajan kaartaessa kohti laskualuetta lentokone sakkasi, meni syöksykierteeseen ja iskeytyi nokka edellä mereen.

Noin 30–50 metrin etäisyydellä putoamispaikasta oli meloja kajakissa. Hän sukelsi veteen pelätessään koneen putoavan hänen päälleen. Meloja ui nopeasti hylyn luokse. Pian paikalle tuli myös veneilijöitä. He kiinnittivät köyden koneen peräsimeen, jottei se uppoaisi. Yksi henkilö sukelsi pinnan alle auttamaan ohjaajaa, mutta huono näkyvyys esti pelastamisen. Myös pelastusviranomaiset tulivat nopeasti paikalle ja saivat nostettua 38-vuotiaan ohjaajan pintaan, mutta hän menehtyi onnettomuuspaikalla. Koneen hylky nostettiin vielä samana päivänä merestä ja kuljetettiin Espooseen Länsi-Uudenmaan poliisin varikolle.

Onnettomuustutkintakeskus päätti alustavan tutkinnan perusteella, ettei onnettomuudesta aloiteta varsinaista turvallisuustutkintaa. Kyseinen onnettomuus ei kuulu tutkintavelvollisuuden piiriin, eikä siinä ole havaittavissa sellaisia piirteitä, että tutkinta olisi muista syistä perusteltua.

HUOMIOITA TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

Onnettomuustutkintakeskus julkaisi 2009 raportin teematutkinnasta Ultrakevytilmailun turvallisuus ja sen parantaminen onnettomuustutkinnan avulla (S1/2009L). Sen mukaan joka neljännessä tutkituista tapauksista onnettomuuden välitön syy oli lentokoneen sakkaaminen matalalla. Ohjaaja ei tunnistanut lähestynyttä sakkausta. Sakkaus on tila, jossa lentokoneen siipi menettää nostovoimaansa siten, että kone lähtee putoamaan.



Kuva 2. Silminnäköjen kuvaamasta videosta tehty kuvasarja

Espoon onnettomuudessa ultrakevyen lentoveneen sakkaaminen ja kääntyminen syöksykierteeseen on selvästi havaittavissa rannalla olleen silminnäköjen kuvaamalta videolta. Lentonopeus on pieni ja vasen kaarto jyrkkä. Matala korkeus ei antanut aikaa ja tilaa oikaista konetta.

Onnettomuustutkintakeskuksen teematutkinnan valmistumisen jälkeen (2009–2014) tutkimissa ultrakevyiden lentokoneiden onnettomuuksissa kymmenessä oli vaikuttavana tekijänä sakkaus ja sitä seurannut koneen hallinnan menetys. Yleisilmailukoneilla niitä oli samana aikana kaksi.

Lentokoneen sakkausnopeus kasvaa sekä lentopainon kasvaessa että kaarrettaessa. Esimerkiksi lentokone, jonka sakkausnopeus suorassa lennossa on 70 kilometriä tunnissa, sakkaa 45 asteen kallistuksella kaarrossa, kun nopeus on 83 kilometriä tunnissa. Vastaavasti 60 asteen kallistuksella sakkausnopeus on 99 kilometriä tunnissa.

Espoon onnettomuuskoneeseen oli hankittu sakkaamisesta varoittava laite, mutta sitä ei ollut vielä asennettu. Oikein asennettuna ja käytettynä laite varoittaa lähestyvistä sakkauksesta. Koneessa ei myöskään havaittu teknistä vikaa, mikä selittäisi syöksymisen mereen. Koneen ohjaaja oli lennolle lähtiessään vireä, eikä mikään viittaa siihen, että hän olisi saanut sairauskohtauksen.

Keskeytettyään ensimmäisen laskeutumisen ohjaaja kaartoi matalalla uuteen laskukierrokseen. Maan päällä lennettäessä noustaan keskeytetyn lähestymisen jälkeen aina vähintään minimilentokorkeuteen (150 metriä). Samaa periaatetta tulisi noudattaa myös vesialueella toimittaessa.

Tapahtumapäivänä vesiliikenne Haukilahden ja Westendin edustalla oli vilkasta. Laskuun valmistautuneen ohjaajan huomio on saattanut kiinnittyä merialueen ja liikenteen tarkkailuun. Tällaiselle vilkkaalle merialueelle laskeutumista tulisi välttää ja valita kauempaa rannasta laskeutumiseen soveltuva alue.

Tutkinta valmistui 7.10.2014

www.turvallisuustutkinta.fi
Alustava tutkinta 8/2014
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.