



Vaaratilanne laskeutuvan  
liikennelentokoneen ja lähtevän  
helikopterin välillä Helsinki-Vantaan  
lentoasemalla 30.1.2019

## ALKUSANAT

Raportissa on kuvattu lyhyesti alustavassa tutkinnassa selville saadut vaaratilanteeseen johtaneet tapahtumat sekä välittömät ja välilliset syyt. Onnettomuustutkintakeskus on alustavan tutkinnan perusteella päättänyt, että tapauksen erityispiirteet eivät edellytä varsinaista tutkintaa. Tapahtumasta ei aiheutunut yhteentörmäysvaaraa.

Raportti on julkaistu Onnettomuustutkintakeskuksen verkkosivuilla osoitteessa [www.turvallisuustutkinta.fi](http://www.turvallisuustutkinta.fi).

## TAPAHTUMIEN KUVAUS

Kuopiosta Helsinkiin reittilennolla ollut Nordic Regional Airlines -yhtiön lento FIN51Z (ATR72-500) oli keskiviikkona 30.01.2019 lähestymässä loppuosalla ja sai lennonjohtolta laskeutumisluvan kiitotielle 15. Miehistölle annettiin liikennetiedotus FATO:lla<sup>1</sup> olleesta Rajavartiolaitoksen helikopterista FNG100 (AS332 Super Puma). Ilma-aluksen päällikkö näki helikopterin FATO 16:lla ja tiesi sen valmistautuvan lentoonläähtöön. FIN51Z laskeutui Helsinki-Vantaalle (EFHK) kello 20.51<sup>2</sup>. Lennonjohtaja antoi FNG100:lle selvityksen jättää Helsingin lähialue HAGIS:n<sup>3</sup> kautta VFR<sup>4</sup> ja lentoonläähtöluvan FATO 16:lta suoraan, pysyen selvästi erossa kiitotieltä 15. Kun FIN51Z:n nopeus oli laskukiidossa alle 70 solmua (130 km/h) huomasi ilma-aluksen päällikkö helikopterin lentävän etusektorissa vasemmalta oikealle. FNG100 lensi kiitotie 33:n loppuosan poikki noin 500 metrin etäisyydeltä kynnykseltä.

Lennonjohtaja huomasi helikopterin lentävän kiitotien 15 ylösvesektorissa ja antoi sille luvan jatkaa oikeaa kaartoa. Helikopterin päällikkö huomasi samaan aikaan virheensä. Lennonjohtaja ja helikopterin päällikkö selvittivät tapahtumaa pian sen jälkeen. Helikopterin päällikkö oli lähtenyt seuraamaan VAC-kartan mukaista lentoreittiä kohti VFR-porttia HAGIS. Aluksi hän lensi suoraan, kunnes tuli Tuusulan moottoritien päälle ja lähti seuraamaan sitä hetkeksi aikaa kohti HAGIS:ta.

Koska lentoonläähtöluvan yhteydessä helikopterin ohjaajille oli annettu rajoitus pysyä selvästi erossa kiitotieltä 15, he eivät olisi saaneet lentää ilman lennonjohton lupaa kiitotien 15 ylösvesektoriin. FIN51Z:n päällikkö teki tapahtumasta lentoturvallisuusilmoituksen. Hän kertoi myös, ettei tilanteessa ollut yhteentörmäysvaaraa.

Helikopteri FNG100:n päällikkö toimii pääasiassa Turun lentoasemalta, mutta hän oli saanut koulutuksen Helsinki-Vantaan FATO:n lentomenetelmistä. Helikopterin ohjaajat olivat tehneet IFR-lentosuunnitelman Turkuun, mutta IFR-selvityksen viipyessä he pyysivät lennonjohtolta VFR-selvityksen. Päällikkö kertoi saaneensa lennonjohtolta VFR-selvityksen rajoituksen, minkä hän oli myös kuitannut.

Tutkinnan tunnus: L2019-E2  
Alustava tutkinta 2/2019  
ISBN: 978-951-836-542-9 (PDF)

---

1 FATO (Final approach and take-off area) on lasku- ja lentoonläähtöalue helikoptereille.  
2 Kaikki tutkintaselostuksessa käytetyt ajat ovat Suomen talviaikaa (UTC + 2 h)  
3 HAGIS on ilmoittautumispaikka Helsingin lähialueen eteläreunalla.  
4 Näkölentosääntöjen mukaisesti.

## TAPAHTUMAYMPÄRISTÖ

Rajavartiolaitoksen Vartiolentolaivueen tukikohta aloitti toiminnan Helsinki-Vantaa lentoaseman alueella maaliskuussa 2017. Tukikohdan ja kiitotien 15/33 väliin rakennettiin helikopteritoimintaan tarkoitettu laskualue FATO (Final Approach and Take-Off area), jonka pituus on 310 metriä ja leveys 20 metriä. Siitä käytetään radiokutsua FATO 16 tai FATO 34.<sup>5</sup> Se sijaitsee 180 metrin etäisyydellä kiitotien 15 loppupään koillispuolella ja on samansuuntainen kiitotien 15/33 kanssa. Väärinkäsitysten välttämiseksi laskualueella ja viereisellä kiitotiellä on eri numerointi. Laskualue on suunniteltu näkölentosääntöjen mukaiseen lentotoimintaan. Sen valaistuksena on valkoiset matalatehovalot ja FATO16 kääntöalueella valaistuksena on siniset rullaustievalot. Lentotoiminta tapahtuu lennonjohdon antamien selvitysten ja ohjeiden mukaan. Helsingin lennonjohdon toimintakäsikirjassa on ohjeet kiitotien 15/33 sekä FATO:n samanaikaisesta käytöstä. VFR-reitin FATO:lta HAGIS:iin suunnittelussa on huomioitu meluhaitat. FATO:n käyttö helikoptereiden lentoonlähtöön ja laskeutumiseen vähentää merkittävästi roottorivirtauksen aiheuttamaa rasiitusta tukikohdan rakennuksiin.

## SÄÄTILA TAPAHTUMAHETKELLÄ

METAR EFHK 301850Z 18008KT 9999 -SN FEW009 BKN018 M01/M02 Q1006 TEMPO 7000 BKN011=

Helsinki-Vantaan lentoasemalla tuuli oli etelästä 8 solmua (4m/s). Näkyvyys oli vähintään 10 kilometriä ja heikkoa lumisadetta. Alueella oli vähän pilviä (1-2/8) ja niiden alareunan korkeus maanpinnasta oli 900 jalkaa (270 m). Toisessa pilvikerroksessa oli melkein pilvistä (5-7/8) ja pilvien alareunan korkeus maanpinnasta 1800 jalkaa (550 m). Lämpötila oli -1°C, kastepiste -2°C ja ilmanpaine 1006 hPa. Ajoittain näkyvyys oli 7000 metriä sekä melkein pilvistä (5-7/8) ja pilvien alareunan korkeus maanpinnasta 1100 jalkaa (340 m).

## TAPAHTUMAN TARKASTELU

Radiopuhelinliikenteessä yhteydenotot ja kuittaukset oli kaikkien osalta selkeitä ja oikeamuotoisia. Helikopterilentäjille Helsinki-Vantaan lentoaseman FATO:n VFR-reitit ovat tuttuja samoin kuin rajoitukset lennonjohtoselvityksissä etenkin silloin, kun lennetään vilkkaiden lentoasemien läheisyydessä. Lähilennonjohtajat eivät tavallisesti merkitse VFR-lentojen rajoituksia sähköisiin liuskoihin, koska rajoitusten vaikutusaika on hetkellinen ja ne pyritään poistamaan mahdollisimman pian. Tässä tapauksessa helikopterin luvaton kaarto oikealle johtui ilmeisesti ohjaajien huomion hetkellisestä herpaantumisesta.

---

<sup>5</sup> AIP: FATO H16/H34