

Cumulus ry, Turvallisuuskoooste 2020/2

Ilmoitukset 4.6.2020 – 1.11.2020



Kauden 2020 ilmoitukset

Seuraavalla sivulla on hieman tilastoja lentokauden 2020 ilmoituksista.

Ilmoitusten määrä oli ennakko-odotuksia parempi ja tällä määrällä pystyttiin turvallisuusryhmässä tekemään johtopäätöksiä toimintamme riskeistä ja tapahtumaketjujen toistuvuudesta. Kiitos kaikille aktiivisesta osallistumisesta! Jatketaan ilmoitusten osalta samaan malliin kaudella 2021.

Yhteenvetona kauden turvallisuustilanteesta voidaan todeta:

- Pääsääntöisesti harrastajat pyrkivät huolellisuuteen mutta silti kauden aikana yleisin myötävaikuttava tekijä näyttää olevan toiminnassa esiintyvä kiire. Ennen pitkää kiire ja siitä seuraava huolimattomuus johtaa turvallisuuspoikkeamaan, läheltä piti -tilanteeseen tai vaurioon.
- Laskukierroslentäminen muodostaa toimintamme osalta ison riskin. Yhteentörmäys laskukierroksessa moottorikoneen kanssa alle 300 metrissä johtaisi surkeaan lopputulokseen. Kauden 2021 aikana Nummelasta suoritetaan enemmän operaatioita kuin kaudella 2020. Tulevan kauden aikana on erityisen tärkeää, että jokainen toimii laskukierroksen lähellä erityisen huolellisesti ja kiinnittää huomiota muihin ilma-aluksiin, radioliikenteeseen sekä noudattaa NLY:n ja Cumuluksen julkaisemia ohjeita. Lähestymiskartat löytyvät [Lentopaikat.fi](https://lentopaikat.fi) -sivulta.
- Ilmoituksen täyttämisen kynnyks pitäisi olla matala. Yleisenä sääntönä on: täyttää ilmoitus aina, kun mietit, että pitäisikö asiasta kertoa vai ei. Mikään ilmoitus ei ole turha! Vain tällä tavoin pystymme parantamaan turvallisuutta ja välttämään vakavat onnettomuudet.



Kauden 2020 ilmoitukset

Yhteensä 24 ilmoitusta, jotka jakautuivat:

Maatoiminta, yht. 7:

- 4 maakäsittely (joista 2 vauriota)
- 3 lennonvalmistelu

Lentotoiminta, yht. 11:

- 5 laskukierroslentäminen
- 2 ilmatilarikkomus tai poikkeama
- 2 poikkeama matkalennolla
- 1 sää

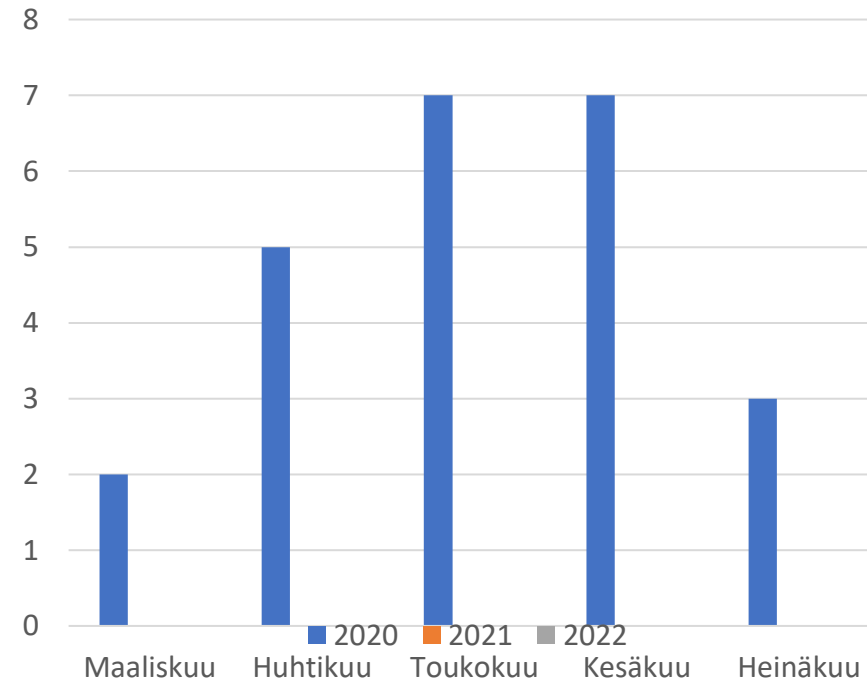
Huolto, yht. 4:

- 3 huollon laatu poikkeama
- 1 dokumentointi

Muu poikkeama, yht. 2

Koulutusluvan alaisesta lentotoiminnasta 1 ilmoitus

ILMOITUKSET KUUKAUSITTAIN



Lentotoiminnan katsotaan alkaneeksi kun purjekone aloittaa lähtökiidon ja päättyy kun purjekone laskun jälkeen pysähtyy.

Maatoiminta on lentämiseen liittyvää, lentotoiminnan ulkopuolista, aktiviteettia. Esim. ilma-alusten siirtäminen tai päivätarkastukset.

Luokittelu on tehty pääasiallisen tekijän mukaan. Moni tapahtuma olisi voinut olla edustettuna kahdessa tai useammassa luokassa.

SMS-järjestelmän riskiarvio

Tunnistetut riskit luokitellaan kahden eri muuttujan avulla: riskin todennäköisyys (kuinka usein riski toteutuu) ja riskin vakavuus (mitkä ovat seuraukset riskin toteutuessa).

Kahden muuttujan tuloksena saadaan oheisesta kaaviosta riskin siedettävyyden, jonka avulla kyetään määrittelemään muutostarpeen prioriteetti ja siihen käytettävät resurssit.

Yhteenvedossa ilmoitukset on järjestetty riskin siedettävyyden mukaan korkeammasta matalimpaan. Joissakin tapauksissa riskin todennäköisyyden tai vakavuuden absoluuttinen arvioiti on hankalaa. Arviossa on kuitenkin pyritty johdonmukaisuuteen siten, että vastaavanlaiset tapahtumat arvioitaisiin siedettävyyden kannalta samoin.

Riskin siedettävyys					
Punainen → Sietämätön Keltainen → Siedettävä Vihreä → Hyväksyttävä					
Riskin todennäköisyydet	Riskin vakavuus				
	Katastrof. (A)	Vaarallinen (B)	Merkittävä (C)	Haitta (D)	Olematon (E)
Usein toistuva	5A	5B	5C	5D	5E
Satunnainen	4A	4B	4C	4D	4E
Mahdollinen	3A	3B	3C	3D	3E
Epätodennäköinen	2A	2B	2C	2D	2E
Erittäin epätodennäköinen	1A	1B	1C	1D	1E

Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Purjekoneen siipi osui puuhun maakuljetuksessa

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: hallin kiitotien puoleinen kulma

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Hinasin ASW-28 (80) konetta aisalla auton perässä kohti hallia. Hidastelin hallin kulmalla ja pohdiskelin mihin väliin kone pitikään laittaa, kun rysähti. En heti tajunnut, mitä oli tapahtunut ja pysäytin auton. Peilistä näin, että vaikka auto pysähtyi, niin kone jatkoi matkaansa ja osui auton takaikkunaan. Koneen vasen (hinattaessa oikealla) oleva siiven kärki oli osunut hallin kulmalla kasvavaan mäntyyn. Osuma tuli aivan kärkeen ja kone jatkoi matkaansa männyn ohi. Wingletin kiinnityskohta murtui ja wingletti lensi maahan. Osuman voimasta aisan purjekoneen puoleinen kiinnitys vääntyi, kone irtosi ja rullasi päin autoa. Korkeusvakaajan oikea takakulma osui autoon ja murtui. Korkeusvakaajan kierto mursi kiinnityskohdan ympäristöä sivuvakaajan yläosassa.

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Jatkossa konetta kentältä halliin hinatessa pysähdyn ennen välikköön ajoa ja tarkastan molempien siivenkärkien etäisyydet esteisiin pysähdyksissä.

Rekisteritunnus: OH-1029

Ilma-aluksen tyyppi: ASW 28

Operaation vaihe: Maakäsittely

Vauriot ilma-alukselle: Oikea siiven kärjessä murtuma, korkeusvakaajan oikeassa takareunassa murtuma, sivuvakaajan yläosassa murtumia, aisan koneen puoleinen alumiinikiinnike solmussa

Muut vahingot: männystä irtosi kaarnaa

Vaaratekijä: Maakuljetus autolla

Riski: Osuminen kiinteisiin esteisiin, muihin ajoneuvoihin tai ihmisiin

Toimenpiteet: Ilma-alus groundattu korjausta varten. Jäsenistölle suunnattu kirje, jossa kehoitetaan huolellisuuteen.

Kommentit: Ilmailijoilla tuntuu olevan jatkuva kiire, jolloin vaaratilanteita syntyy enemmän. Suositellaan hallia lähinnä olevien puiden kaatamista sekä keskilinjaa merkitsemistä hinausreitille. Myös maakuljetusvälineet tulisivat olla tarkoitukseen sopivat.

3D



Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Lennolla kuullun maastolaskuilmoituksen kuittaus

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: Jossakin Etelä-Suomessa

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Arvioni mukaan jossakin Nummelan lähistöllä lentänyt LS-4 purjekone, C6, ilmoitti radiolla olevansa matalissa ja epäili edessä olevan maastolaskun. En muista ilmoittiko pilotti paikkaansa. Itse olin lähes sadan kilometrin päässä Nummelasta lähellä Punkalaidunta. Noin 10-15 minuutin kuluttua kuulin radiosta ilmoituksen: 'C6 peltoon'. Tai ainakin kuvittelin kuulleen ilmoituksen ja odotin että joku lähempänä olleista koneista olisi kuitannut maastolaskun. Kun kukaan jaksolla olevista ei kuitannut ilmoitusta, epäilin itsekin kuulemani. Odottaessani jonkun kuittaavan maastolaskuilmoituksen ehti aikaa kulua enkä halunnut häiritä maastolaskun tekoa, päätin odottaa muutaman minuutin ja sen jälkeen kutsuin C6:sta. En saanut vastausta, eikä edelleenkään kukaan huomioinut maastolaskuilmoitusta eikä radiolla tekemääni kutsua. Päätin varmistaa kuulemani maastolaskuilmoituksen kysymällä C8:n pilotilta, oliko hän kuullut ilmoitusta. C8:n pilotti kutsui Nummelan maa-asemaa ja ilmoitti saman tien C6:n maastolaskusta. Tämän jälkeen muutkin ilmassa olevat koneet alkoivat kysellä C6:sta ja radiosta tuli ilmoitus C6:n tehneet maastolaskun ja sain tiedon siitä että pilotti oli ok ja kone ehjä. On kuitenkin mahdollista, että joku pilotti on ollut yhteydessä maastolaskun tehneeseen koneeseen, mutta minä en sellaista radioliikennettä kuullut. Etäisyys maastolaskupaikkaan ja kiivas radioliikenne on voinut estää minua kuulemasta ao. radioliikennettä.

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Kaikkien tulee noudattaa ilmailumääräystä, joka edellyttää vaikeuksissa olevan koneen auttamista. Maastolaskuilmoituksen kuullessaan jokainen pilotti on velvollinen kuittaamaan maastolaskuilmoituksen ja tarvittaessa pilotin on ryhdyttävä asian edellyttämiin toimiin (yhteys avustajiin, kentälle, ilmailuviranomaiseen tai pelastuspalveluun).

Operaation vaihe: matkalento

Vaaratekijä: Pieleen mennyt maastolasku ja lento-onnettomuus

Riski: Maastolaskun mennessä pieleen ja pilotin vammautuessa pelastuspalvelun saapuminen paikalle voi kestää melko kauan.

Toimenpiteet: Seuraavana aamuna käyty oikeat menetelmät maastolaskuilmoituksien osalta.

Kommentit: Hyvä keskustelun avaus tärkeästä aiheesta. Lisätään aiheen tiedottamista ja laaditaan kirjallinen ohje toimintaan maastolaskun yhteydessä.

2B



Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Laskukierrosta vastavirtaan

Onko ilma-aluksen päällikölle kerrtettu tapahtumasta: Ei

Kerro miksi ei ole kerrottu: Seurasin maasta tapahtumaa, eikä sitten enää ollut aikaa, kun mentiin jo....

Onko ilmailuviranomaiselle ilmoitettu: Kyllä

Tapahtumapaikka: EFNU laskukierros

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Seisoin kiitotien 04 purjekoneiden lähtöpaikalla. Nummelassa lennettiin lupakirjatarkastuslentoja. Olin hinaamassa. Maaradiosta kuulin, että OH-XXX liittyy myötätuuleen 04 ja käy katsomassa laskupaikan lähistöllä. Ilmoitus toistettiin hiukan myöhemmin. Kone ilmestyy näkyviin Nummelan kylän suunnasta noin 200m korkeudessa AGL (Nummela on 112m MSL) juuri lähtöpaikan tasalla ja lentää ylitsemme kohti hiidenvettä. Ilmoitus liittymisestä myötätuuleen 04 toistetaan taas. Ilma-alus ei noudattanut mitään lentopaikkaa koskevia määräyksiä tai yleisiä lentopaikan läheisyydessä vaadittavia menettelyitä. Ylitettyään kiitotien OH-XXX lensi kohtisuoraan poikki purjekoneiden laskukierroskuvion ja kääntyi vasten moottorikoneiden laskukierroskuviota. Korkeus, jolla lennettiin, on juuri se, missä laskukierrosta tekevä kone lentää. Yhteentörmäysvaara oli ilmeinen.

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: No ei ole....

Ilma-aluksen tyyppi: Cessna 172 vesikone

Operaation vaihe: Lähestyminen

Vaaratekijä: Laskukierrosalueen läpi lentäminen ja yhteentörmäysvaara lähestyvien ja lähtevien ilma-alusten kanssa. Radioilmoitus ei vastannut käytännön lentosuoritetta.

Riski: Yhteentörmäys matalalla

Toimenpiteet: Jatketaan tiedottamista

Kommentit: Ilma-aluksen päällikkö ei ole toiminut julkaistujen menetelmien mukaisesti. Lentotoiminnan valvonta ei kuulu yhdistykselle, joten vaikutusmahdollisuus on Traficomin raportointijärjestelmä.

1A



Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Hinauskoneen perässä suoraan aluerajan ulkopuolelle

Tapahtumapaikka: A-alueen itä-raja

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Koululennolla hinauksessa hinauskone oli hinaamassa koulukonetta A-alueella. Hinauslentäjälle annettu ohjeeksi ennen lentoa viedä etusektorin nostoon. Lentoönlähtö kiitotieltä 04. Hinauksen aika sanottu radiolla monesti että pitää kääntyä takaisin kun on A-alueen rajan yli menty. Lopullinen irroituspaikka 500 m Vihtiskin yläpuolella. Irroituksen jälkeen palattu takaisin A-alueelle purjekoneella. OH-768 purjekoneen radiossa havaittu ongelma, kun radio vaihtaa taajuutta kesken lennon. Asiasta on ilmoitettu suullisesti huoltopäällikölle ja puheenjohtajalle. Hinaajan kanssa asia on käyty läpi heti tapahtuman jälkeen.

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Hinaajan oltava tietoinen harjoitusalueen rajoista sekä vietävä koulukone sellaiseen paikkaan, ettei liitomatka kentälle ole liian suuri.

Ilma-aluksen tyyppi: ASK-21

Lentopaikan nimi: EFNU

Operaation vaihe: Hinaus

Vaaratekijä: Hinaus liian kauas lentokentästä, Helsingin TMA:n alle

Riski: Mahdollisesti maastolasku tai lentäminen ilman selvitystä Helsingin TMA:lle

Toimenpiteet: Kaikkien toimijoiden tiedottaminen Nummelan D-alueiden rajoista. Kartoista otettu paremmat kopiot mm. kenttäpäiväkirjaan.

Kommentit: Myötävaikuttavana tekijänä oli radion vikaantuminen kriittisellä hetkellä. Standardimenetelmien laatiminen hinaustoimintaan voisi vähentää tapahtuman riskiä. Tapauksessa kuultu myös hinauslentäjää. Hinaus oli tilattu tietyn pilven alle, joka ilmassa osoittautui olevan EFHK TMA:lla (alaraja 2500 ft). Hinauslentäjä kutsui purjekonetta mutta ilmeisesti purjekone ei kuullut Hinua. Yhteys toimi kuitenkin toiseen suuntaan ja Hinu kuuli purjekoneen kutsulähteyksen. Hinaajalla oli ajatuksena käydä pilven alla ja tuoda hinattu kone takaisin kentän tuntumaan. Operaatio tapahtui kokonaisuudessa valvomattomassa ilmatilassa, joten ilmatilarikettä ei tapahtunut.

2D



Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Lennonopettaja ajoi moottoripyörällä kiitotietä edestakaisin iltapäivällä

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Onko ilma-aluksen päällikölle kerrottu tapahtumasta: Ei

Kerro miksi ei ole kerrottu: Ulkoistaisin asian käsittelyn mielelläni organisaation kokeneemmille turvallisuus- ja koulutusasioita käsitteleville henkilöille. Konepyörän päällikkö on sinällään varmasti tietoinen tapahtuneesta.

Tapahtumapaikka: Nummelan lentopaikan kiitotie 22/04

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Cumuluksen lennonopettaja NN oli moottoripyöränsä ohessa viettämässä aikaa purjekoneiden lähtöpaikalla 22. Matala, melkein overcast keli, ei nostoja, oppilaat ja pari kokeneempaaakin pilottia lensi laskukierroksia kolmella koneella. Kentän laidalla oli mukavaa ja hyvä tunnelma, lennonopettaja auttoi kirjanpidossa ja jossain startissakin. Hinaustoiminnan loputtua lennonopettaja kiipesi moottoripyörän selkään, ajoi kiihdyttäen purjekoneiden lähtöbaanaa pitkin kiitotien 22 kynnykselle, siitä vielä lujempaa ilmeisesti kiitotien 22 toiseen päähän, ja sieltä jälleen kiitotietä 04 pitkin takaisin. Äänestä ja vaihteiden vaihtojen lukumäärästä päätellen huomattavalla nopeudella. Tämän jälkeen lennonopettaja vapautti kiitotien ja poistui kenttäalueelta.

Parkkipaikalla oli samaan aikaan moposkooteriliikennettä. Lennonopettajan toiminta on uskoakseni omiaan aiheuttamaan moraalista rappiota teinien keskuudessa. On hankala tiedottaa ja kampanjoida kiitoteillä kaahailua vastaan, jos kerholaiset itse sitä harrastavat keskellä sunnuntai-iltapäivää.

Jonkun aikaa lennonopettajan poistuttua kentältä laskuun 22:lle tuli OH-ASM DA40NG. Keli oli täysin lennettävä ja odotettavissa oli että muutakin liikennettä olisi.

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Kiihdytysajelua kiitotiellä ei harjoitettaisi lennonopettajien toimesta.

Muita kommentteja tai havaintoja: Tilannetta havainnoi lisäksi ainakin hinauslentäjä XX ja mahdollisesti lennonopettaja YY sekä lentäjä ZZ.

Vaaratekijä: Kaahaaminen käytössä olevalla kiitotiellä

Riski: Moottoripyörän yhteentörmäys ilma-alukseen tai jalankulkijaan

Toimenpiteet: Sisäisessä toiminnassa jatketaan tiedottamista.

Kommentit: Maailmassa on paljon kivoja asioita, joita on mukava tehdä mutta kannattaa hieman käyttää harkintaa ennen kuin tekee kovin repäiseviä toimia. Kentän yleiset säännöt koskevat erityisesti yhdistyksen jäseniä ja meidän tulisi näyttää mallia muille kentän käyttäjille. Yhdistys, kunta sekä SIL tekee toimia ja käyttää resursseja kentän turvallisuuden parantamiseksi. Yhdistyksen jäsenten suorittamat kiihdytysajot eivät tue tätä tavoitetta. Jatkossa nämä asiat menevät poliisin tietoon riippumatta siitä oliko henkilö yhdistyksen jäsen vai ei.

Nykyinen ympäristölupa ei valitettavasti salli kiihdytysajojen järjestämistä kentällä.

1B



Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Hurjastelua kentällä

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Pidettäessä kokousta luokassa, *urheiluauto* XXX livahti portista. Perään oli turha juosta, joten jäimme kuuntelemaan tapahtumia. Hetken kuluttua ainakin kolmosvaihe oli saatu "sisään". Suljimme portin ja jäimme odottamaan. Palatessaan XXX porukka oli hiukan ihmeissään. Matkustajana ollut henkilö väitti olleensa joskus Rehtorina (XXXX) ja että kentällä saisi ajaa "kovaa". Näytimme portin vieressä ollutta kylttiä.... Tämän jälkeen matkustaja väitti, että he olivat ajaneet vain rullaustiellä. Otimme henkilötiedot ylös, soitimme poliisille ja jäimme taas odottamaan. Puolen tunnin kuluttua päästimme menemään, kun riittävä todistusaineisto oli kasassa. Poliisit tulivat vasta tunti tämän jälkeen. Aiempien tapausten perusteella opastimme poliisia ilmailulain pykälästä 100. Sen perusteella on ennenkin annettu sakkoja, noin 18kpl päiväsakkoa... Pohdimme kokouksessa tuota ajoa ja rullaustietä (jota emme kyllä uskoneet). Lisäksi totesimme, että kyläläisiä liikkuu sen verran usein kentän välittömässä läheisyydessä, että tapahtuma on varmaankin havaittu. Illalla saimmekin kyläläisen ottaman kuvan *autosta* 22-04 kiitotiellä...

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Kerhon tulee määritellä riskiarvio ulkopuolisen tahon saapumisesta lähtevän tai laskeutuvan ilma-aluksen eteen. Kerhon tulee antaa neuvoa antava ohjeistus ko. tilanteessa oli kysymyksessä purjekone tai hinauskone.

Kerhon tulee raportoinnissaan lisätä pari täppää; 1) SMS, raportti omasta toiminnasta 2) muu lentoturvallisuuteen vaikuttava tapaus, eli kerhon toiminnassa havaittu vaara tai vaaran uhka sekä 3) ulkopuolisen tahon aiheuttama vaara tai vaaran uhka.

Kerhon tulee välittää nämä 3) tapaukset lentokenttäyhdistyksen tietoon ja motivoida NLY tekemään oma raportointikanava

Vaikka kerho onkin vahvasti sama kuin NLY, tulee huomioida, että päätökset tällaisten tapausten jatkotoimista on NLY:n ja erityisesti kenttäpäällikön vastuulla.

Kerhon tulee ohjeistaa omaa porukkaa liikkumisesta kenttäalueella.

Muita kommentteja tai havaintoja: Tapahtuma ei suoraan koske kerhon toimintaa, mutta välillisesti osoittaa riskin kentän toiminnassa. Ulkopuolisen tahon ilmaantuminen kiitotielle on varsin epätoivottu asia. Ammattimainen SMS järjestelmä tarkoittaa sitä, että organisaation kaikki jäsenet osaavat ja ymmärtävät raportoida omassa toiminnassaan tapahtuvista virheistä. Tällöin oma toiminta on ohjeistettu hyvin. Ulkopuolisten tahojen vaikutus ja toiminta johtaa muunlaiseen raportointiin, joista viimeisenä on raportointi viranomaiselle. SMS:n ja viranomaisraportoinnin väliin jää laaja alue tapahtumia, jotka ovat tyypillisiä valvomattomille lentopaikoille. Koska sekä SMS on vielä kovin alkuvaiheessa, ja koska kenttä on ison toiminnallisen muutoksen alla, on syytä kannustaa ihmisiä raportoimaan kaikesta. Silläkin uhalla, että osa raporteista ei oikeastaan koske kerhoa ja osa voi olla jopa tarkoitushakuisia. On luotettava SMS ryhmän ammattitaitoon tunnistaa tällaiset tapaukset kuin myös kykyyn luokitella tapahtumat oikein. On myöskin tärkeää tietää mitä kentällä tapahtuu. Tällainen kiitotiellä kuljeskelu on tapausena samankaltainen kuin hinauskoneen ylös vetoon johtava tapahtumaketju.

Vaaratekijä: Kaahaaminen käytössä olevalla kiitotiellä

Riski: Auton yhteentörmäys ilma-alukseen tai jalankulkijaan

Toimenpiteet: Asiasta ilmoitettu poliisille

Kommentit: Riskiluokitusta ei ole koska tapahtumassa ei ollut osallisena yhdistyksen jäseniä.

Ei riskiluokittelua



Turvallisuusilmoitukset 4.6.-1.11.2020

Otsikko: Laskuvarjon laukeaminen koneen päivätarkastuksen yhteydessä

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Toimitko ilma-aluksen päällikkönä: Kyllä

Tapahtumapaikka: 22:n lähtöpaikka

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Purjekoneen OH-639 päivätarkastuksen yhteydessä laskin koneen laskuvarjon (varjon tyyppi: National) maahan omien varusteideni päälle välittömän maakontaktin välttämiseksi. Olkahihnoista kannatellen laskin varjon selkäpuoli alaspäin maahan, jolloin varjo laukesi. Onko laskualustan epätasaisuudella ollut osuutta varjon laukeamiseen, eli kohdistuiko laukaisumekanismiin alustan epätasaisuudesta johtuen sellaista vääntöä, että varjo laukesi "itsestään"? Mahdollisesti!

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Ei lasketa varjoa epätasaiselle alustalle, seurataan laskuvarjojen käyttäytymistä

Operaation vaihe: Lennonvalmistelu

Muut vahingot: Laskuvarjon uudelleen pakkaamistarve

Vaaratekijä: Pelastusvarjon tahaton aukeaminen

Riski: Ohjaamossa aukeava pelastusvarjo saattaa vaikeuttaa tai jopa estää pakkotilanteessa koneesta poistumisen

Toimenpiteet: Jatketaan tilanteen seuraamista.

Kommentit: Pelastusvarjojen pakkaaja tutki tilannetta. Hän arveli, että uusissa Nationalin varjoissa saattaa ylempi sokka luiskahtaa pois silmukasta, koska vetovaijerin suojaputken pää on hyvin lähellä silmukkaa. Vaijeri saattaa kiristyä kun varjo pääsee liikkumaan selän ja penkin välissä. Pelastusvarjon kaareutuminen saattaa aiheuttaa ko. tilanteen. Tämä on yhdistyksemme pelastusvarjojen pakkaajien mukaan ensimmäinen tapaus, jossa varjo olisi lauennut tällä mekanismilla. Yleensä varjoja pakataan muutama kesken kautta ja syy on aina laukaisukahvasta vetäminen.

Suurella todennäköisyydellä varjo laukeaa päivätarkastuksen tai muu maakäsittelyn aikana. Suurin ja todennäköisin haitta näissä tapahtumissa on varjon uudelleenpakkaamisen tarve ja mahdollisesti lennon peruuntuminen tai viivästyminen. Hyvin pienellä todennäköisyydellä varjo voi laueta ohjaajan istuessa ohjaamossa. Vielä pienemmällä todennäköisyydellä ohjaaja joutuu lisäksi hyppäämään koneesta, jolloin varjo saattaa takertua koneen rakenteisiin. Todennäköisyys tapahtumaketjulle on kuitenkin olematon. Sivuhuomautuksena todettiin, että voisi olla parempi jos näitä varjoja ei avata jokaisessa päivätarkastuksessa. On mahdollista, että varjo "suljetaan" väärin ja saatetaan tahattomasti aiheutetaan pelastusvarjon toiminnallista haittaa. Tietävästi tästä ei ollut nyt kyse.

1D

