



Turvallisuuskoooste 1/2021

Ilmoitukset 1.4.2021 – 15.6.2021



Kauden 2021 ilmoitukset 15.6. asti

- Ilmoituksia on tullut kiitettävästi. Kiitos kaikille ilmoitusten tekijöille!
- Positiivisia havaintoja :
 - Ilmoitukset koskevat pääosin omia havaintoja ja omaa toimintaa.
 - Hinauslentäjät ovat olleet aktiivisia ilmoittamaan havainnoistaan.
 - Kokonaisuutena järjestelmä näyttää tuottavan kelvollista informaatiota. Ilmoituksia tulee runsaasti, ne käsitellään ja ehdotukset viedään hallitukselle. Hallitus ryhtyy tarvittaessa toimiin.
- Negatiivisa havaintoja:
 - Ulkoilijoita liikkuu kentällä aikaisempia vuosia enemmän. Tästä aiheutuu poikkeamia normaalitoimintaan. Kaikkien pitää olla tarkkana.



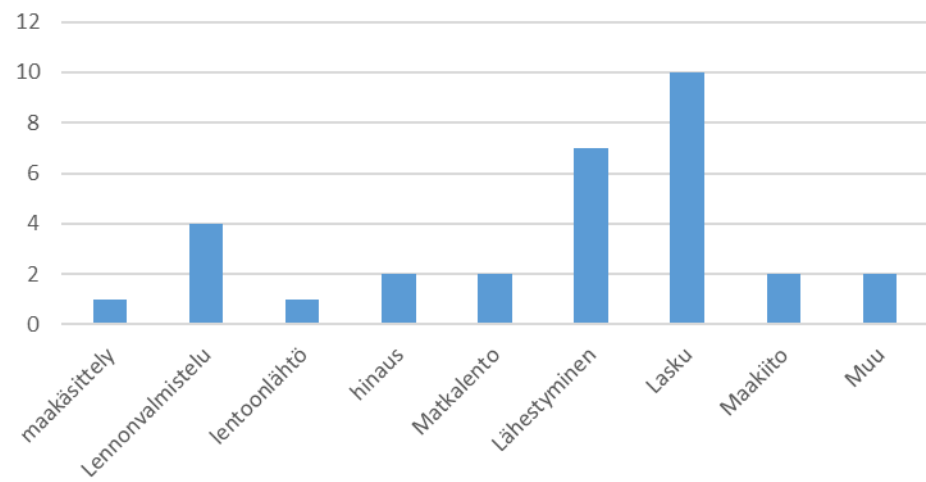
SMS-järjestelmän riskiarvio

- 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 siedettävyys, jonka avulla kyetään määrittelemään muutostarpeen prioriteetti ja siihen käytettävät resurssit.
- Joissakin tapauksissa riskin todennäköisyyden tai vakavuuden absoluuttinen arviointi on hankalaa. Arviossa on kuitenkin pyritty johdonmukaisuuteen siten, että vastaavanlaiset tapahtumat arvioitaisiin siedettävyyden kannalta samoin.

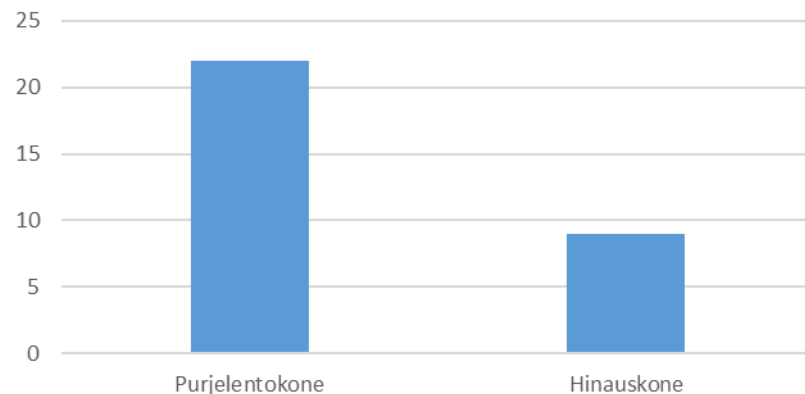
Riskin siedettävyys					
Punainen → Sietämätön Keltainen → Siedettävä Vihreä → Hyväksyttävä					
Riskin todennäköisyydet	Riskin vakavuus				
	Katastrof. (A)	Vaarallinen (B)	Merkittävä (C)	Haitta (D)	Olematon (E)
Usein toistuva	5 A	5B	5C	5 D	5E
Satunnainen	4 A	4B	4C	4 D	4E
Mahdollinen	3 A	3B	3C	3 D	3E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

Kauden 2021 ilmoitukset 15.6. asti

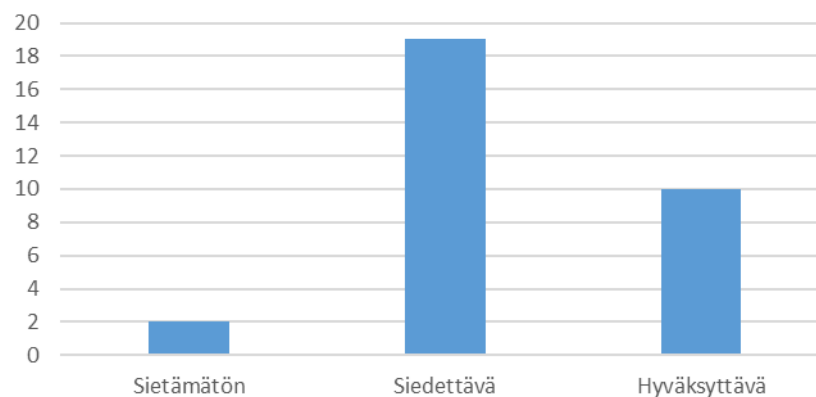
Tapaukset lennon vaiheen mukaan



Tapaukset ilma-alustyypin mukaan



Tapaukset riskin siedettävyyden mukaan



Nopeusmittarin väärät arvot harjoituslennon aikana

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Operaation vaihe: Lentoönlähtö

Kuvaus tapahtumasta:

"Normaalin päivätarkastuksen jälkeen suoritin päällikkönä ensimmäisen kauden harjoituslennon purjekoneella vuosihuollon jälkeen. Suoritin normaalin lentoönlähdön lentokonehinauksessa Nummelan EFNU RWY 04, sää CAVOK.

Noin 200m AGL korkeudessa suorittaessani mittaristoarvovertailun radiolla hinauskoneen kanssa huomasin, että nopeusmittari antoi liian alhaisia arvoja (noin 50 km/h) kun hinauskone ilmoitti 120 km/h hinausnopeudeksi. Korkeusmittari näytti vertailussa toimivan oikein.

Päätin jatkaa hinausta irrotuskorkeudelle 500 m AGL kentän läheisyyteen. Irrotuksen jälkeen huomasin, että pystyin hyvin arvioimaan ilmanopeutta koneen suhinatasoa ja ohjaustuntumaa seuraamalla. Varmistin samalla, että korkeusmittari ja variometrit toimivat edelleen normaalisti. Päätin jatkaa tuntuman hakemista ja jatkoin lentoa tunnin verran.

Tein normaalin laskukierroksen EFNU RWY 04:een. Suunnittelin aiotun laskupisteen suurin piirtein puolitiehen pitkää pääkiitotietä. Suoritin loppulähestymisen arvioltani tavanomaista suuremmalla lähestymisnopeudella ja tein normaalin laskun

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Laaditaan harrastekorjaajille helppo vuositarkastuksen jälkeinen tarkistuslista, joka sisältää kaikkien instrumenttien toimintatestit, myös nopeusmittarin.

Vaaratekijä: Lennonvalvontamittari (nopeus) ei toimi

Riski: Koneen hallinnan menetys erityisesti matalalla

Toimenpiteet: Esitellään asia hallitukselle, joka päättää jatkotoimista.

Kommentit:

Syyksi paljastui dynaamisen paineletkun kiinnitys. Painesäiliön letkussa oli T-haara. Toinen haaroista oli kytketty nopeusmittariin mutta toinen pää oli kytkemättä sekä päästään auki.

Nopeusmittari reagoi jo varsin kevyellä tuulella koneen ollessa maassa. Uutta mittaria asentaessa tulisi olla erityisen huolellinen juuri huollon kohteena olevaan instrumenttiin.

Kevään ensimmäinen lento ei perinteisesti ole koelento vaan harjoituslento, jonka valmistelu tehdään erityisen huolellisesti ja jonka lentää hieman kokeneempi lentäjä.

Lentoönlähdössä, ennen 60 km/h nopeutta, tulisi tarkastaa nopeusmittarin toiminta. Riittää, että vilkaisee mittariin ja tarkastaa, että se näyttää suurin piirtein oikein. Moottorikoneella tarkastetaan lähtökiidossa lisäksi moottorinvalvontamittarit.

Riskiarvio: 3D (Siedettävä)

Koneen lentopäiväkirjan väärin täyttäminen

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Operaation vaihe: Muu

Kuvaus tapahtumasta:

Täytin päivän lennon lentopäiväkirjaan väärän vuoden kohdalle. Tulin alas kentälle antamaan koneen toiselle lentäjälle. Ajattelin kirjata lennon ennen seuraavan lähtöä. Tästä seurasi kiire ja huolimattomuus ja virhe tapahtui.

Seuraavana päivänä kirjauksia korjattaessa huomasin, että 26.7.2020 lentotunnit oli täytetty väärin. Oli laitettu tunneiksi 5313 kun pitäisi olla 3513.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Huolellisuus, Älä tee mitään kiireellä.

Vaaratekijä: Matkapäiväkirjan kokonaismäärät eivät vastaa todellisuutta.

Riski: Peruskorjaukset ja jatkoajat jäävät huomioimatta.

Toimenpiteet: Lentotoimintailmoituksen yhteydessä luvut/summat tulee tarkastaa.

Kommentit:

Suurempi virhe on helpompi huomata. Tässä tapauksessa tuntimäärä heitti usealla tuhannella, joten virhe on melko helppo paikantaa. Pienemmät, muutaman kymmenen tunnin laskuvirheet, ovat haastavia.

Haitta tai mahdollinen vaara muodostuu vasta siinä vaiheessa, jos tunnit vähenevät ja esim. määräaikaishuollot tai jatkoaikatarkastukset viivästyvät.

Suositellaan, että vuosihuollon yhteydessä ilma-alusten matkapäiväkirjojen tunti- sekä laskumäärät tarkastetaan. Lisäksi suositellaan, että vuoden viimeisen lennon jälkeen matkapäiväkirjan aukeama suljetaan diagonaaliiviivalla, jotta samalle sivulle ei enää jatketa lentojen merkitsemistä.

Kenin suunnittelema tuntikirjanpito vähentää näiden virheiden mahdollisuutta ja lisää prosessiin yhden varmistustavan.

Riskiarvio: 1E (Hyväksyttävä)

Irrotuksessa hinauksesta tapahtunut vahinko

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS4

Operaation vaihe: Hinaus

Kuvaus tapahtumasta:

Tarkka kuvaus tapahtumasta: Lensin (OH-778) C7 normaalisti hinauksessa. Irrotuskorkeudelle saavutettua (750 m) olimme noston alueella, joten päätin tarkastaa ilmatilan ja irrottaa köyden. Keltainen eli irrotuskytkin oli hieman näkökentältä piilossa osittain istuimen ja polvitaipeen välissä, ja tämän havaitsin vasta kun vedin väärästä vivusta.. Tarkastin siis ilmatilan ja päätin irrottaa nostoon, joten nykäisin ripeästi väriä ajattelematta irrotuskytkimen vieressä näkyvissä olevasta punaisesta kuomun pakkolaukaisusta. Vasta samantien vedon jälkeen tajusin, että kyseessä oli kuomun pakkolaukaisu eikä hinausköyden irrotuskahva, ja löysin keltaisen kahvan vierestä osittain polvitaipeen ja penkin välistä, osin näkyvistä. Selitin asian myös samassa nostossa olleelle *kokeneelle purjelentäjälle*, ja lähdin hetken kuluttua laskuun. Maassa laskun jälkeen nostin kuomun toisen paikalla olleen kanssa, jonka jälkeen työnsimme koneen sivuun ja kiinnitimme kuomun kärjestä uudelleen.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Itselle huolellisuutta ja hyvissä ajoin ennen irrotusta tarkastaa keltainen kahva näkyviin helposti saataville.

Vaaratekijä: Koneen hallintajärjestelmien väärä käyttö

Riski: Pakkotilanteessa oikean käyttökytkimen löytäminen

Toimenpiteet: Korostetaan jokaisen lentäjän vastuuta omasta turvallisesta toiminnasta. Kevättarkkarin jälkeen pitää kerrata lennettävän koneen pakkomenetelmät sekä normaalitoiminta erityisen huolellisesti. Korostetaan seuraavassa kevään Kick-Off tapahtumassa lentokäsikirjan kertaamisen tärkeyttä.

Kommentit:

LS4-purjekoneen kuomun pakkolaukaisu tapahtuu käyttämällä yhteensä kolmea kytkintä. Ohjaamon sivuissa olevilla kytkimillä (2 kpl) vapautetaan kuomun lukitus, jonka jälkeen kuomun irrottaminen tapahtuu vetämällä edellä kuvatusta punaisesta kahvasta. Punainen kahva vapauttaa kuomun etureunan saranamekanismin. Pelkästään vetämällä ohjaustaulun punaisesta pakkolaukaisukahvasta tämän konetyypin kuomu ei irtoa. Menetelmä on kuvattuna LS4 AFM 3-1, Emergency canopy release and exit.

LS4 kuomun pakkolaukaisu ei onnistu vetämällä pelkästään mittaritaulun punaisesta kytkimestä.

Toimenpide-ehdotuksena olisi samojen konetyyppien mittariston ja ohjaamoiden yhtenäistäminen. Yhdistyksellä on mm. kaksi ASK21:tä sekä kolme LS4:ää. Näissä koneissa voisi olla lähes samanlainen mittarivarustus. Varsinkin sähköinen variometri ja radio tulisi olla samaa merkkiä, samoilla käyttökytkimillä.

Riskiarvio: 4D (Siedettävä)

Vieras esine korkeusvakaajassa laittaessa konetta kasaan

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS4

Operaation vaihe: Maakäsittely

Kuvaus tapahtumasta:

Kasaessani LS4 kalustoa vuositarkastuksen ja punnituksen jälkeen trailerista kuului korkeusvakaajasta helisevää ääntä. Kääntelin asiakseni poistaa vieraan esineen korkeusvakaajasta.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Jos vieraita esineitä jää koneeseen syystä tai toisesta, tulee niistä ilmoittaa eteenpäin eikä vain jättää asiasta ilmoittamatta.

Vaaratekijä: Ilma-alukseen kuulumaton vierasesine rakenteissa

Riski: Esine voi mennä ohjainlinjojen väliin

Toimenpiteet: Järjestetään huoltokoulutusta syksyllä

Kommentit:

Työkalut tulisi olla järjestyksessä

Riskiarvio: 3C (Siedettävä)

Laskukierrokseen liittyminen eri kiitotielle kuin moottorikoneet

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 27 kiitotien myötätuuliosan jatke ja 04 myötätuuliosa

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone SZD-51-1 Junior

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Olin ennen lentoani harkinnut laskeutuvani lennon päätteeksi kiitotien 27 kiitotielle helpottaakseni laskeutumisen jälkeistä maatoimintaa. Olin liittymässä kiitotien 27 myötätuuliosalle. Olin tekemässä viimeisiä termiikkikaartoja 27 myötätuuliosan jatkeella. Korkeudet hupenivat termiikin etsintöjen jälkeen neljään sataan metriin. Päätin vielä kertaalleen tehdä 360 kierroksen vasemmalla kaarrolla. Kaarron tekemisen aikana kuulin kahden moottorikoneen ilmoittavan perusosan 04 kiitotielle. En myötätuuliosailmoituksia kuullut. Epäilen, että olen saattanut tehdä viimeisiä termiikin etsintäkaartoja 04 myötätuuliosan alueella, kun moottorikoneet ovat olleet myötätuuliosalla 04 kiitotielle. Tuuliolosuhde oli noin 4 metriä sekunnissa 27 kiitotien suuntainen tuuli.

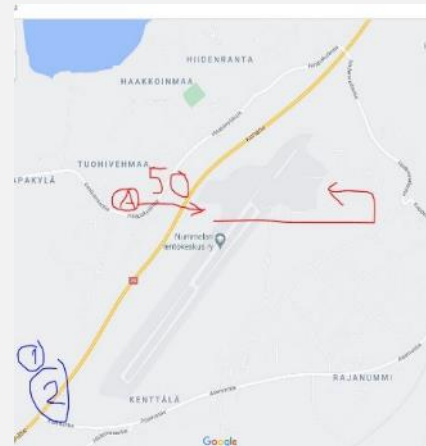
Kuvassa merkattu sinisellä pari moottorikonetta, joista kuulin perusosailmoitukset. Oman ohjaamani ilma-alus piirretty reitin osalta punaisella.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Jos on aikeissa laskeutua jollekin toiselle kiitotielle, joita moottorikoneet käyttävät, tulee varmistua, että viimeiset termiikin etsintäkaarrot tapahtuvat jossain muualla kun vaihtoehtoisen käytössä olevan kiitotien myötätuuliosalla.



Vaaratekijä: Risteävä lentolinja laskukierroksessa muun liikenteen kanssa.

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet:

Välitetään viesti NLY:lle. On ollut todennäköistä, että moottorikoneiden laskeutuminen RWY04:lle on ollut huonosti perusteltu ja aiheuttanut tämän vaaratilanteen.

Kommentit:

Suljetulle kiitotielle laskeutuminen pitää sisällään riskejä, joita päällikkö ei välttämättä tiedä. Päällikkö päättänyt laskeutua suljetulle kiitotielle lisätäkseen lentoturvallisuutta haastavissa tuuliolosuhteissa.

Riskiarvio: 1C (Hyväksyttävä)

Poikkeava laskukierros

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU RWY22 laskukierros

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Lensin paikallislentoa kentän eteläpuolella. Korkeus hupeni noin 350 metriin, jonka jälkeen päätin liittyä myötätuuleen 22. Lentäessäni kohti myötätuulen alkuosaa, osuin laskevaan. Liittyessäni laskukierrokseen korkeutta oli arviolta 250 metriä. Laskimen mukaan alueella vallitsi 320/30 km/h tuuli. Laskeva jatkui myötätuulella lentäessäni ja korkeus väheni huolestuttavaa tahtia. Laskeva johtui käsittääkseni harjun yli puhaltavasta pohjoistuulesta. Ohittaessani myötätuulella rwy27 linjan, oli korkeuteni enää noin 120 metriä. Päätin kaartaa suoraan loppuosalle tuulipussin tasalla. Ilmoitin asiasta radiolla. Loppuosalla ei näkynyt muuta liikennettä eikä laskukierrosilmoituksia kuulunut muilta ilma-aluksilta. Laskeutuminen tapahtui normaalisti.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Hyvällä säällä kentällä on melko paljon liikennettä. Silloin tekee mieli pysyä purjekoneella hieman kauempana laskukierrosalueesta. Laskevan ilmavirtauksen merkitys korostuu kun laskukierrokseen päätetään liittyä vaikkapa 400 tai 350 metrin korkeudesta liitämällä noin 2 km matka. Jos osuu 2-3 metrin laskevaan, voi laskukierroksen alussa olla todella vähän korkeutta. Marginaalit pienenevät varsinkin koneilla, joiden suorituskkyky on vaatimaton. Jos olisin lentänyt Askilla, en varmasti olisi päässyt laskuun 22:lle. Tähän voisi ehkä kehittää menetelmän, jolla purjekoneiden paikallislentäminen onnistuisi ja voitaisiin hakeutua lähemmäs myötätuulen alkua olematta lähtevien moottorikoneiden tiellä (lähtö 22:lta vasemmalla kaarrolla). Toistaiseksi tarkkaillaan tilannetta.

Vaaratekijä: Normaalitilanteesta poikkeava lentorata

Riski: Vaikeasti ennakoitava lentorata voi aiheuttaa ongelmia muulle laskeutuvalla liikenteelle

Toimenpiteet: -

Kommentit:

Purjekoneelle tyypillinen tilanne, jossa laskukierrosta joudutaan lyhentämään tilanteen niin vaatiessa.

Riskiarvio: 1E (Hyväksyttävä)

Laskevassa ilmavirtauksessa oikean puoleisella myötätuuliosalla

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU oikean puoleinen myötätuuliosa 22

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone DG1000T

Operaation vaihe: Muu

Kuvaus tapahtumasta:

Ohjasimme koneen 500 metrin korkeudessa oikean puoleiselle myötätuuliosan linjalle 22 kiitotielle. Tarkoituksena oli tehdä kotiinpaluumoottorin käyttöharjoitus siten, että mahdollisessa moottorin vikatilanteessa laskun voi tehdä 22 kiitotielle. Moottorin käynnistyminen onnistui normaalilla tavalla. Kaarsimme oikean myötätuuliosan puolivälissä vasemmalla kaarrolla aikeissa nostaa samalla lentokorkeutta. Lähtökorkeus oli 350 metriä. Lensimme 04 myötätuuliosaa pitkin kotiinpaluumoottori käyden. Lentokorkeutta ei saatu lisättyä lentokäsikirjan mukaisen moottorin kierrosluvun ja ilma-aluksen sallitun moottorin nousunopeuden ylläpidosta huolimatta. Laskevasta virtauksesta johtuen päätettiin kaartaa oikean puoleisella kaarrolla oikean puoleiseen myötätuuleen 22 kiitotielle uudelleen korkeuden ollessa 240 metriä kentän pinnasta. Tässä vaiheessa ilma-aluksen päällikkö takapenkiltä otti purjekoneen ohjattavaksi ja etupenkkiläinen teki moottorin sisälle oton. Laskeutumisesta ilmoitettiin asiaan kuuluvalla tavalla ilmailuradiolla Nummelan jaksolla. Laskeutuminen onnistui normaalisti. Tuuliolosuhde oli 6 metriä sekunnissa 22 kiitoradan suuntaisesti. Ilma-aluksen päällikkö ja oppilas epäilee Nummelan harjun muodon aiheuttaneen edellämainitulla tuuliolosuhteella voimakkaan laskevan virtauksen syntymisen.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Moottorin käynnistymisharjoituksia ei tehdä, jos on epäilyksiä voimakkaista laskevista ilmavirtauksista.

Vaaratekijä: DG:n rajallinen suorituskyky

Riski: Koneen törmääminen maahan.

Toimenpiteet: Huomioidaan perehdytyskoulutuksessa

Kommentit:

Tämä seikka on huomioitava myös matkalennolla ja matkalento-oikeuksia jaettaessa. Moottorilla on kerättävä korkeutta laskupaikan yllä. Hyvä informatiivinen ilmoitus. Saimme turvallisissa olosuhteissa hyvää käyttökokemusta.

Riskiarvio: 3D (Siedettävä)

Ultra loppuosalla vuorolla 1, purjekone kääntää eteen vuorolta 2

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS4

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Olin palaamassa 10 minuutin räpsähdyslennolta, lensin 04 myötätuuliosan 200 metrin korkeudessa heikosti nostavassa. Liityin myötätuuliosaan hieman matalammalla kuin haluaisin mutta korkeus säilyi myötätuulen ajan hyvin. Vuorolla 1 oli OH-U656 sen verran kaukana edessä etten nähnyt sitä. 656 oli asianmukaisesti radiolla tiedustellut, mikä kiitotie käytössä, liittynyt 04 myötätuuliosalle ja ilmoitti liittymisensä, perusosalle kääntymisen sekä loppuosan. Saapuessani normaaliin 04 perusosalle kääntökohtaan havaitsin U656:n melko pitkällä loppuosalla ja arvioin että päädymme hetken päästä loppuosalle varsin samaan aikaan ja paikkaan. Korkeuteni ei riittänyt varsin rauhallisella ilmanopeudella etenevän ultran taakse kiertämiseen joten ilmoitin radiolla 656:lle joutuvani kääntymään hänen eteensä, jos aion päästä kiitotielle. U656 ilmoitti tekevänsä 360:a oikealle. Näin toimien pääsimme suhteellisen hyvässä järjestyksessä kiitotielle.

656 pilotti keskusteli Tom Arppen kanssa jälkikäteen, pilotti ei ollut kuullut tai tiedostanut kuulleen ilmoitustani myötätuuliosaan liittymisestä ja oli ollut kovin yllättynyt kun ilmoitin kääntyväni perusosalle. Varmistin vielä tallenteestani antaneeni ilmoituksen myötätuulella.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Olisin voinut tulla myötätuuleen aiemmin ja korkeammalla, jolloin olisin kohdannut ultrankin jo myötätuuleen liittyessä ja radioviestintä sekä järjestyksen arpominen olisi tapahtunut aiemmin. Toisaalta erilaiset lentonopeudet ja erikokoiset laskukierrokset voivat johtaa vuorojen vaihtumiseen pakon edessä joka tapauksessa, jos purjekone tulee perässä ja edessä menevä lentää pidemmän loppuosan. Suuremman laskukierroksen lentäminen ei sekään ole väärin, jos se on tarpeen tai tuntuu tarpeelliselta, eikä sen mahdollisesti aiheuttamaa hankaluutta voi vuorolla 1 tiedostaa jos ei ole havainnut takana tulevaa purjekonetta.

Vaaratekijä: Erikokoiset laskukierrokset

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: -

Kommentit:

Laskukierros suunniteltu siten, että tämä tilanne on päivittäisessä toiminnassa mahdollinen. Moottorikoneet lentävät suuremman laskukierroksen kuin purjekoneet ja joskus moottorikone saattaa olla purjekonetta hitaampi.

Lentosääntöjen mukaan moottoroidulla ilma-aluksella on väistämisvelvollisuus purjekoneeseen nähden, joten tässä tilanteessa on toimittu oikein. Yleisesti VFR-lentämisessä on syytä katsoa ulos ohjaamosta ja kuunnella myös muiden koneiden paikkailmoituksia. Mikäli epäilet, että toinen osapuoli ei ole kuullut omaa paikkailmoitustasi ja se tulee vaikuttamaan hänen lentorataansa, voit pyytää häneltä vastakuittauksen.

Riskiarvio: 4E (Hyväksyttävä)

Vaaratilanne ennen kiitotie 04 alkua

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU ennen kiitotie 04 alkua

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Hinauskone palasi kiitotie 04:lle ja hinausköysi viisti maata ennen kiitotien alkua. Samaan aikaan nainen lastenrattaineen kulki reittiä, jossa naisen reitti ja hinausköysi kohtasivat. Nainen onneksi huomasi tilanteen ja ehti juosta alta pois. Köyden ja naisen väliin jäi arvioni mukaa 5 - 10 m.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Ilmeisesti ennen kiitotie 04:n alkua menee ihmisten yleisesti käyttämä kulkureitti. Reitin tukkiminen. Varoitustaulut. Tiedottaminen vaarasta hinureille, tähystys. korkeampi lähestyminen.

Vaaratekijä: Ulkoilijoiden kulkeminen lähellä kiitotien kynnystä lentotoiminnan ollessa käynnissä

Riski: Hinausköyden tai ilma-aluksen osuminen ulkoilijaan

Toimenpiteet: Hinauslentäjiä ohjeistettu lähestymään korkeammalta 04:lta operoitaessa: minimikorkeus kynnyksellä on 60 metriä QFE

Kommentit:

Hinun lähestyminen tehtävä ulkoilijoiden vuoksi korkeammalta kun operoidaan 04:ltä. Asiasta on julkaistu tiedotus hinauslentäjille ja Toimintaohjeen kappale 5. hinaustoiminta on päivitetty.

Tehdään varoituskyltit kiitotien päihin.

Muuttuneessa toimintatavassa on huomioitava, että hinaukset kestävät hieman pidempään toimittaessa 04 päässä. Tämä haitta on kuitenkin olematon verrattuna ulkoilijan loukkaantumiseen.

Riskiarvio: 3B (Siedettävä), toimenpiteiden jälkeen 1B (Hyväksyttävä)

Akku loppui lennolla

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU, 04 laskukierros

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone ASW-28

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Akku loppui lennon aikana. Kun yritti lähettää, sammui radio, joten en kyennyt tekemään laskussa normaaleja ilmoituksia. Tilanteesta muodosti haastavan se, että edelläni ja perässäni tuli purjekone laskuun. Samaan aikaan maassa odotti mopu lentoonlähtöä 04 odotuksessa ja rullaustiellä odotti ultra pääsyä rullaamaan kiitotielle. Muuta liikennettä en havainnut. Moottorikoneet eivät onneksi rullanneet kiitotielle, ehkäpä koska perässäni tuleva varmaan oli antanut liikennetiedotteet.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:
Hankitaan uusi akku.

Vaaratekijä: Radio ei toimi (kuuntelu ja lähettäminen)

Riski: Yhteentörmäys vilkkaassa liikennetilanteessa

Toimenpiteet: Akut vaihdettu uusiin.

Kommentit:

Poikkeavassa tilanteessa korostuu ilmatilan tarkkailu.

Pyritään vaihtamaan akut aina kun ne alkavat oireilemaan. Akkujen käyttöikä on melko lyhyt, vain muutamia vuosia.

Riskiarvio: 1A (Siedettävä)

Ilmatilarikkomus korkeussuunnassa D140B-alueella

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: B-alue. Tarkalleen Nummelan lentokentän ja Lohjan keskustan puolivälissä.

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Kuvaus tapahtumasta:

Nousin ensimmäisessä nostossa noin 1150m korkeuteen QNH ja lähdin liittämään kohden länttä. Olin lumikuuropilvien alla ja hieman satoi lunta. Pilvikorkeus oli noin 1600m Suorassa liu'ussa tarkkaillessani ilmatilaa lensin voimakkaaseen nostavaan ilmavirtaukseen (3-4 m/s). Huomaamattani korkeus kasvoi liu'ussa siten, että havaitsin korkeusrajoituksen ylittyneen, jolloin kiihdytin ripeästi nopeuden olemaan noin 200 km /h tunnissa. Samalla myös nouseva ilmavirtaus heikkeni ja kone alkoi vajota noin 3 m/s. Korkeimmillaan kone oli 1307 m MSL ja koko korkeusrajoituksen ylitysaika oli noin 75 sekuntia. Ko. purjelentoalueella oli voimassa 4000ft MSL pinnat purjelentotoiminnalle. Tämä tarkoittaa ilmailukartan muunnostaulukon mukaan 1219m MSL.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Tarkkaavaisuutta ja ehkä suurempi korkeusmarginaali kattoon. Ilmatilarajoituksen nostamista esim. 5000 jalkaan antaisi pelivaraa ja helpottaisi huomattavasti turvallista nostojen vaihtamista

Vaaratekijä: Lentäminen ilman selvitystä valvottuun ilmatilaan

Riski: Porrastuksen alittuminen tutkapalvelun alaiseen liikenteeseen

Toimenpiteet: -

Kommentit:

Hyvä ja rehellinen ilmoitus. Olisi hyvä jos B-alueella olisi 5000ft yläraja.

Riskiarvio: 3E (Hyväksyttävä)

Nokka raapaisi maata laskussa.

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU RWY 22

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS7

Operaation vaihe: Maakiito

Kuvaus tapahtumasta:

Normaali lähestyminen kiitotielle 22. Tarkoituksena tehdä tarkka lasku purjekoneiden lasketumispaikalle asfaltin alkuun. Pääpyörä osui maahan ennen asfalttia. Maa ilmeisesti hieman pehmeää ja asfaltille tullessa kone kallistui eteenpäin ja nokka raapaisi asfalttia. Tuloksena muutama naarmu, jotka tarkistettiin hallissa.

Vauriot ilma-alukselle: Naarmuja koneen nokan alapinnassa.

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Maaliinlasku harjoitukset tehtävä kauemmaksi asfaltin kynnyksestä.

Vaaratekijä: Laskukohta ennen kynnystä

Riski: Koneen vaurioituminen

Toimenpiteet: Hionta ja maalaus

Kommentit:

Mielenkiintoinen havainto, että LS7 menee joka vuosi nokalleen.

Riskiarvio: 1E (Siedettävä)

Päivätarkastuksessa huomattu suuntaperäsimen epätasapaino

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU Kiitotie 22:n purjekoneiden lähtöpaikka

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone SZD-51-1

Operaation vaihe: Lennonvalmistelu

Kuvaus tapahtumasta:

Päivätarkastuksessa huomasi sivuperäsimen taittuneet oikealle. Poljinta kokeillessani huomasi vasemman polkimen ohjainlinjan olevan löysänä.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Sivuperäsimen ohjainlinjan tarkistaminen.

Vaaratekijä: Epänormaali ohjainlinja

Riski: Jousen puuttuminen ei aiheuta riskiä

Toimenpiteet: Kone poistettu korjauksen ajaksi lentotoiminnasta. Uusi osa tilattu ja molemmat jouset vaihdettu.

Kommentit:

Syyksi paljastui vasemman polkimen palautinjousen irtoaminen. Jousen todettiin olevan rikki. Tarkkaa toimintaa päivätarkastuksessa!

Riskiarvio: 2E (Hyväksyttävä)

Hinauskoneen ylös veto ulkoilijoiden takia

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU RWY 04 loppuosa

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Kaartaessani hinauskoneella oikealta perusosalta 04 loppuosalle havaitsin punatakkisen ulkoilijan aikovan ylittää kiitotien kynnyksen oikealta vasemmalle ulkoilureittiä pitkin. Arvioin tilanteen ja arvelin että ulkoilija ja hinauskone tulisivat olemaan jotakuinkin samaan aikaan kiitotien kynnyksellä. Seurailin hetken tilanteen kehittymistä, jolloin havaitsin että myös mustapukuinen lenkkeilijä oli juoksemassa vasemmalta oikealle samaa ulkoilureittiä pitkin. Tässä kohtaa olin vielä suhteellisen korkealla (arviolta 300-400ft AGL) loppuosan alussa, jolloin hinausköysi ei aiheuta ulkoilijoille vaaraa ylösvedossa, joten päätin keskeyttää lähestymisen ja suorittaa ylösvedon. Ylösvedon jälkeen liityin myötätuuleen 04 vuorolle kaksi lähestyvän purjekoneen perään ja suoritin turvallisen laskun.

Kiitotien päällysteen ulkopuolisen alueen huono kunto ja avoimet kiitotievalokaivannot aiheuttivat sen, että halusin suorittaa laskun päällystetylle alueelle, joka vähentää hinauslentäjän mahdollisuuksia "väistää" ulkoilijoita eli kasvattaa ulkoilijan ja köyden välimatkaa turvallisesti laskemalla sivuun. Viimeistään tilanteen eskaloitua yhden ulkoilijan tilanteesta kahden ulkoilijan tilanteeksi "väistäminen" ja lähestymisen jatkaminen muuttui turvallisuus riskiksi.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Kiitotien päällystämättömien osien kunnostaminen parempaan kuntoon, jotta hinauslentäjä voi tarvittaessa tehdä turvallisesti laskun myös päällysteen ulkopuoliselle alueelle.

Ulkoilijoiden parempi ohjeistaminen.

Vaaratekijä: Ulkoilijoiden kulkeminen lähellä kiitotien kynnystä lentotoiminnan ollessa käynnissä

Riski: Hinausköyden tai ilma-aluksen osuminen ulkoilijaan

Toimenpiteet: Hinauslentäjiä ohjeistettu lähestymään korkeammalta 04:lta operoitaessa: minimikorkeus kynnyksellä on 60 metriä QFE

Kommentit:

Hinun lähestyminen tehtävä ulkoilijoiden vuoksi korkeammalta kun operoidaan 04:ltä. Asiasta on julkaistu tiedotus hinauslentäjille ja Toimintaohjeen kappale 5. hinaustoiminta on päivitetty.

Tehdään varoituskyltit kiitotien päihin.

Muuttuneessa toimintatavassa on huomioitava, että hinaukset kestävät hieman pidempään toimittaessa 04 päässä. Tämä haitta on kuitenkin olematon verrattuna ulkoilijan loukkaantumiseen.

Riskiarvio: 3B (Siedettävä), toimenpiteiden jälkeen 1B (Hyväksyttävä)

Jalankulkija oli kävelemässä laskeutuvan koneen alle

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 22 purjekoneiden laskupaikka

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS4

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

LS4 kone oli finaalissa kun RC-lennokkien harjoituspaikalta käveli laskupaikan asfaltin kynnystä kohti nuori mies reppu selässä. Tuijotti kännyään. Menin lähemmäksi, huusin ja huidoin ja sain hänet viimein pysähtymään ennen asfalttia. Huomasi viimein laskeutuvan koneen ja peruutti. Kun kone oli laskeutunut, oli lähdössä uudelleen kun toinen nelonen oli kääntymässä finaaliin. Piti taas huitoa ennen kuin tajusi mistä on kyse. Tajusi sitten mennä tietä pitkin

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Joku aita tuonne pitäisi laittaa mutta tuskin auttaa. Seuraavalla on luultavasti kuulokkeet päässä

Vaaratekijä: Ulkoilija laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: Esitellään asia hallitukselle, joka päättää jatkotoimista.

Kommentit:

Saatetaan tilanne Cumuluksen hallituksen tietoon jatkotoimenpiteitä varten.

NLY:n toimesta paikallislehteen on kirjoitettu artikkeli kentällä liikkumisesta, joka on lähetetty paikallislehden toimitukseen. Artikkelin julkaistaan mahdollisimman pian.

Suositellaan, että kentälle sijoitetaan uudet varoituskyltit vilkkaimpien ylityspaikkojen kohdalle. Lisäksi tulisi harkita sulkupylväitä ja lippusiimoja ainakin purjelentotoiminnan ollessa käynnissä.

Turvallisuustilanne on saatettu NLY:n tietoisuuteen. Lentokenttäyhdistys toimii yhteistyössä Vihdin kunnan kanssa, jotta lentokenttä saadaan turvallisemmaksi kaikille.

Kommentit: Ulkoilijoita on kentällä näin lentokauden alussa melko paljon. Toiminnassa vaaditaan tarkkaavaisuutta niin lentäjiltä kuin avustajiltakin.

Riskiarvio: 5C (Sietämätön)

LS4 lentämässä 22 laskukierroksen myötätuulella termiikkikaartoa

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU myötätuuli 22

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS4

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Olin ilmoittanut myötätuulen 22 ja lähtenyt myötätuuleen betonitehtaan ja märän kelin harjoitteluradan puolivälistä ennen 04 kynnyksen tasaa ja lensin myötätuulella n. 300 m korkeudessa kohti 22 myötätuulen päässä olevaa urheilukenttää kun havaitsin edessä kaartelevan LS4 koneen. Kone lensi termiikkikaartoa nousematta yhtään ja väistin konetta oikealle rautatiekiskoja suuntaan. Olimme täsmälleen samalla korkeudella, hieman alle 300 m. Ohitettuani LS4n tämä ilmoitti heti perään olevansa myötätuulella 22. Laskeuduttuani kävin puhuttelemassa pilottia, joka väitti lentäneensä 400 metrissä termiikissä eikä mielestään ollut tehnyt mitään väärää.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Lisäkoulutus laskukierroslentämisessä. EFNU laskukierrossääntöjen kertausta.

Vaaratekijä: Lentäminen laskukierrosalueella

Riski: Yhteentörmäys ilman pelastautumismahdollisuutta

Toimenpiteet: Suositellaan, että Cumuluksen toimintaohjeeseen lisätään tarkennus laskukierroslentämisestä.

Kommentit:

Keväällä, kauden avauksessa, pidettiin esitys laskukierroslentämisestä. Nämä tapahtumat ovat vähentyneet selvästi viime kaudesta ja kyse on enää yksittäistapauksista.

Riski-arvio: 1A (Siedettävä)

Ylös veto hinauskoneella

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU kiitotien 22 jatke, keskilinja.

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Tullessani laskuun huomasi kiitotien 22 jatkeella - kohti radan keskilinja - ripeästi kävelevän naishenkilön jonka seurauksena tein ylösvedon.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Asiattomien henkilöiden kulku ratojen jatkeilla ja päissä pitää estää aidoilla.

Vaaratekijä: Ulkoilija laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: Hinauslentäjiä ohjeistettu korkeampaan lähestymiseen myös RWY22:lla. Katso ohjeistus 04:n osalta. Ohjeistus julkaistu myös Toimintaohjeen uusimmassa revisiossa.

Kommentit:

Korkeampi lähestyminen on lyhyen aikavälin ratkaisu yhteentörmäysten estämiseksi. Pitkäkestoinen ratkaisu on lähestymisalueen aitaaminen sekä opasteet.

Riskiarvio: 3B (Siedettävä)

Koiran ulkoiluttaja kiitotien reunalla - kiitotien välittömässä läheisyydessä.

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU Kiitotien 22 pää

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Lähestymisen loppuvaiheessa huomasi kiitotien 22 reunan välittömässä läheisyydessä koiranulkoiluttajan joka oli paikallaan.

Tein nopean päätöksen laskea kiitotien vastakkaiselle reunalle.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Asiattomien henkilöiden pääsy kiitotielle sekä niiden jatkeille pitää estää aidoilla.

Vaaratekijä: Ulkoilija laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: Saatetaan tilanne Cumuluksen hallituksen tietoon jatkotoimenpiteitä varten.

NLY:n toimesta paikallislehteen on kirjoitettu artikkeli kentällä liikkumisesta, joka on toimitettu paikallislehden toimitukseen. Artikkelin julkaistaan mahdollisimman pian.

Suositellaan, että kentälle sijoitetaan uudet varoituskyltit vilkkaimpien ylityspaikkojen kohdalle. Lisäksi tulisi harkita sulkupylväitä ja lippusiimoja ainakin purjelentotoiminnan ollessa käynnissä.

Turvallisuustilanne on saatettu NLY:n tietoisuuteen. Lentokenttäyhdistys toimii yhteistyössä Vihdin kunnan kanssa, jotta lentokenttä saadaan turvallisemmaksi kaikille.

Kommentit:

Ulkoilijoita on kentällä näin lentokauden alussa melko paljon. Toiminnassa vaaditaan tarkkaavaisuutta niin lentäjiltä kuin avustajiltakin.

Vaikuttaa siltä, että vilkkaimmat ulkoilijoiden kulkureitit ovat 04 ja 22 pääty sekä motellin parkkipaikalta kiitotien ylittäminen Rafulan suuntaan.

Riskiarvio: 5C (Sietämätön)

Väärä tarkastuslistan sisältö, OH-1038

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU lentokonehalli

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone DG1000T

Operaation vaihe: Lennonvalmistelu

Kuvaus tapahtumasta:

Huomasin ennen lentoa, että tarkastuslistan abnormal / emergency puolella otsikoiden POWER LOSS DURING FLIGHT ja ENGINE MANUAL EXT & RET oli sama sisältö. Kuvattu proseduuri vastasi tehon menetystä lennolla. Tarkastin manuaalista oikean menetelmän ENG MAN EXT & RET ja jatkoin lennon suunnittelua sekä toteutusta normaalisti. Kuvasin toimintatavan myös seuraavalle ko. ilma-aluksen päällikölle. Seuraavalle lentopäivälle tarkastuslistan virhe korjattu.

Virheen mahdollisuus lennolla on melko pieni, sillä moottorin manuaalinen ulos- ja sisäänotto tehdään päivätarkastuksen yhteydessä käyttämällä punaista kytkintä mittaritaulussa. Tarkastuslistassa mainitaan lisäksi, että kaikki suojaukset ohitetaan kun ko. kytkintä käytetään, ts moottorin saa sisään vaikka se käy.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Tarkkuutta kaikkien dokumenttien ja materiaalien suhteen.

Vaaratekijä: Väärä toimintamenetelmä kuvattu tarkastuslistassa

Riski: Moottorin ulosotto saattaa viivästyä

Toimenpiteet: Listan sisältö korjattu

Kommentit:

Liitetään tarkastuslistaan viittaus lähdemateriaaliin: DG1000T Flight Manual, date xx.xx.xxxx.

Riskiarvio: 3D (Siedettävä)

Ylös veto hinauskoneella

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 22 radan jatke - keskilinja

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Tehdessäni loppulähestymistä kiitotielle 22 huomasin (n.50 metrin korkeudella) että kiitotien päään ylittävälle tielle - keskelle kiitotien jatketta- sujahtaa useamman moottoripyörän letka vasemmalta puiden takaa. Tein välittömän ylösvedon sekä ilmoitin tästä myös radioon kentäntaajuudella.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Asiaton liikenne kiitoteiden päissä sekä jatkeilla pitää estää sopivilla aidoilla.

Vaaratekijä: Ulkoilija laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: Hinauslentäjiä ohjeistettu korkeampaan lähestymiseen myös RWY22:lla. Katso ohjeistus 04:n osalta.

Kommentit:

Korkeampi lähestyminen on lyhyen aikavälin ratkaisu yhteentörmäysten estämiseksi. Pitkäkestoinen ratkaisu on lähestymisalueen aitaaminen sekä opasteet.

Riskiarvio: 3B (Siedettävä), toimenpiteiden jälkeen 1B (Hyväksyttävä)

Laskuun oikean puoleisella myötätuuliosalla ja hinauskoneen läheltäpiti tilanteena rullausaikomus laskupaikan yli

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 22 purjekoneiden laskupaikka

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Lennettiin oikean puoleisella myötätuuliosalla lasku kiitotielle 22 aikeissa laskeutua purjekoneiden laskeutumispaikalle. Loppuosalla huomasimme hinauskoneen laittavan moottorin käymään ja alkavansa rullaamaan purjekoneiden lähtöpaikan ja laskupaikan yli hallille. Purjekoneen ilma-aluksen päällikkö ilmoitti radiolla hinauskoneen moottorin käynnistytksen jälkeen, että purjekone on tulossa laskuun purjekoneiden laskupaikalle. Hinauskone pysähtyi ilmoittamisen jälkeen. Purjekone oli tehnyt laskukierroksessa myötätuulella sekä perusosalla ilmoituksen radiolla.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Laskupaikan ylittävän on tärkeää varmistaa perusosa ja loppuosan liikennetilanne, ennen kiitotien ylitystä.

Vaaratekijä: Toinen ilma-alus purjekoneen laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: -

Kommentit:

On syytä noudattaa erityistä varovaisuutta lennettäessä poikkeava laskukierros. Radioliikenne korostuu näissä tilanteissa. Radion kuuntelu on yhtä tärkeää kuin siihen puhuminen.

On käytettävä aina erityistä varovaisuutta kun ylitetään käytössä oleva kiitotie.

Riskiarvio: 2C (Siedettävä)

Mikrofonijohdon irtoaminen

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: Lentoonlähtö/nousu hinauksessa EFNU RWY 22.

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Hinaus

Kuvaus tapahtumasta:

Nousun aikana huomasi head-setin taustäänänen puuttuvan lähettäessäni radiolla, eikä vastaanottaja kuullut lähetystäni. Mikrofonin johto oli irronnut intercom boksista. Kiinnitin mikrofonin johdon, kaksipuolinen radioyhteys palasi. Kuulokejohto oli pysynyt kiinni eli kuulin koko ajan muiden ilma-alusten lähetykset.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Tarkkaavaisuutta hinauskoneeseen noustessa ja turvavöitä kiinnittäessä ettei samalla irroita head-set johtoa/johtoja.

Vaaratekijä: Oletamus, että radioviestit menevät perille

Riski: Moninaiset läheltä piti tapaukset

Toimenpiteet: Tarkastetaan, että johto on kiinni ja taustäänäni kuuluu.

Kommentit:

Lentosääntöjen mukainen väistämisvelvollisuus säilyy vaikka toisen ilma-aluksen radio ei toimi. Vaikka Nummelassa radio onkin suositeltava, se ei ole pakollinen varuste. Porrastuksen säilyttäminen ja mahdollinen väistäminen tapahtuu ensisijaisesti näköhavaintoihin perustuen. Yksinomaan Flarmiin luottaminen ei ole hyvää ilmailutaitoa vaikka se onkin mainio lisävaruste myös moottoroiduissa ilma-aluksissa.

Riskiarvio: 3D (Siedettävä)

Ylös veto OH-YHB

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU/kiitotie 22 kynnys

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Kaartaessani hinausköysi perässäni korkeudella 500ft (QFE) kiitotien 22 loppuosalle huomasi kolme henkilöä kiitotien jatkeen keskilinjalla (tästä löytyy myös *henkilön* 11.5 lähes tapahtuma-aikaan laittama kuva -liitteenä-Vihtiläiset ryhmässä).

Toimenpiteet: Täysi teho, kidukset auki, koneen vajoaminen pysäytys, kone nousuun, laipat asteittain ylös, ilmoitus radioon ylösvedosta.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä: Lentotoimintaan kuulumattomien ihmisten kulku kiitotielle sekä kiitoteiden jatkeille pitää estää riittävän vahvoilla ja korkeilla aidoilla.

Vaaratekijä: Ulkoilija laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: Hinauslentäjiä ohjeistettu korkeampaan lähestymiseen myös RWY22:lla. Katso ohjeistus 04:n osalta.

Kommentit:

Korkeampi lähestyminen on lyhyen aikavälin ratkaisu yhteentörmäysten estämiseksi. Pitkäkestoinen ratkaisu on lähestymisalueen aitaaminen sekä opasteet.

Riskiarvio: 3B (Siedettävä), toimenpiteiden jälkeen 1B (Hyväksyttävä)

Telemark-alastulo

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: Nummela, RWY27

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Operaation vaihe: Maakiito

Kuvaus tapahtumasta:

Suoritin lähestymistä Nummelaan matkalennon päätteeksi. Olin aikeissa laskeutua 22:lle, sillä olin tiedustellut radiolla olosuhteista ja kyseinen kiitotie oli käytössä. Puolessa välissä 22 myötätuuliosaa huomasin kuitenkin, että laskupaikalla oli myötätuulta. Päätin ensin pudottaa jarruilla hieman korkeutta liittyäkseni myötätuuleen 27, jolle tuuliolosuhteet sopivat huomattavasti paremmin. Suoritin normaalin lähestymisen. Matalalla tuuligradientin vaikutuksesta ilmanopeus pieneni hieman. Muutoin laskeutuminen oli normaali. Välittömästi koneen laskeuduttua asfaltille, tunsin koneen kallistuvan oikealle. Aluksi luulin, että siipi oli koskettanut asfalttia mutta jälkikäteen tarkasteltuna se oli osunut pitkään heinään. Kone jatkoi kääntymistä oikealle ja lopulta ilma-alus luisti asfaltilta heinikkoon. Jarruuntuminen ei ollut voimakasta, sillä edellisen päivän sateet olivat kastelleet ruohon ja kone liukui sujuvasti heinikossa. Lopputuloksena siis perinteinen telemark.

Vauriot ilma-alukselle: Irronnut siivenkärkikumi, pari naarmua oikean siivekkeen alapintaan.

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Vaikka 27 ei ole käytössä niin voisi harkita heinän niittämistä. Nyt heinä on jo niin pitkää, ettei matalalla purjekoneella voi laskeutua sille turvallisesti. Samalla voisi poistaa pajut pääkiitotien vieressä olevalta rullaustieltä. Pajut osuvat helposti maakuljetuksessa siivekkeiden rakoihin ja tekevät myös pahaa jälkeä.

Vaaratekijä: Pitkä heinä

Riski: Koneen vaurioituminen laskeutumisen yhteydessä

Toimenpiteet: Saatettu tilanne NLY:n hallituksen tietoon

Kommentit:

Nyt kannattaa olla tarkkana myös koneen maakuljetuksissa. Rullausteiden reunoissa kasvaa pajua, joka yltää hinattavan koneen siipien tasolle. 22 laskupaikan ympäristössä on korkeaa kasvustoa, joka saattaa myös aiheuttaa haasteita laskussa.

Olisi syytä pitää kentänkunnostustalkoot.

Riskiarvio: 3C (Siedettävä)

Painot jäivät koneen nokkaan pilottia vaihdettaessa

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone ASW-28

Operaation vaihe: Lennonvalmistelu

Kuvaus tapahtumasta:

Minulla oli koneen nokassa kaksi lisäpainoa, jotka unohdin poistaa ennalta sovitun lentäjän vaihdon yhteydessä. Seuraavan pilotin paino varjon ja painojen kanssa ei ylittänyt maksimipainoa. Hän ei huomannut eroa verrattuna aikaisempiin lentoihin jälkeinpäin tätä kysyttäessä.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Huolellisuutta. Mittaritauluun voisi laittaa jonkin indikaattorin laitetuista painoista.

Vaaratekijä: Väärä painopiste, kone etupainoinen

Riski: Koneella saattaa olla hankala lentää pienellä nopeudella

Toimenpiteet: Seurataan tilannetta

Kommentit:

Voisi harkita DG-tyyppisten tarkastuslistojen käyttöönottoa myös muissa koneissa

Riskiarvio: 1E (Hyväksyttävä)

Polkimien säädön lukitus jumittui

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: Noin 15 km kentältä luoteeseen, C-alue, korkeus 1500m.

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone ASW-28

Operaation vaihe: Matkalento

Kuvaus tapahtumasta:

Siirsin polkimien asetusta pykälän eteenpäin, lukittui huonosti. Uusin toimenpiteen. Liidin Karkkilan lähistölle, jossa nostossa lukitus vapautui, enkä saanut polkimia enää lainkaan lukituiksi. Vähäiselläkin jalan annolla polkimet liukuivat eteenpäin. Päätin palata kentälle ja ilmoitin tilanteesta radiolla. Tein laskukierroksen hieman tavallista laajempaan ja korkeampaan varmistaakseni loivat ja rauhalliset perusosa- ja loppuosakaarrot. Laskeutuminen kiitotie 22:lle sujui ongelmitta kiitos tyynen sään. Tarkastin polkimien siirtomekanismin ja totesin lukitusvivun jumittuneen yläasentoon. Voitelin mekanismin ja testasin useita kertoja, että polkimet lukittuvat eri asennoissa. Kone baanalla ja uusi startti.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Polkimien siirtomekanismin säännöllinen puhdistus ja voitelu.

Vaaratekijä: Sivuperäsin ei käytettävissä

Riski: Laskussa koneen ohjattavuus on heikompi. Syöksykierteestä oikaisu voi olla haastavaa.

Toimenpiteet: Vuosihuollon yhteydessä voidellaan myös polkimien säätömekanismi huolto-ohjelman mukaisesti.

Kommentit:

-

Riskiarvio: 2C (Siedettävä)

Myötätuuli matalalla

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 04 myötätuuli

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone LS4

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Olin 04 lähtöpaikalla kun näin 04 myötätuulella purjekoneen, joka oli aika matalalla. Odotin että kone kääntyisi perukselle laskupaikan tasalla mutta kone jatkoi myötätuulta kadoten näkyvistä mäntymetsän taakse. Kone oli näkymättömissä jonkun aikaa ja ilmestyi sitten näkyviin, oli tehnyt perusosakaarron n. 04 kynnyksen tasalla ja lensi peruksen loppuosaa. Näytti aika hurjalta koska vallitsi idän puoleinen tuuli. Kone, LS4 C7, kääntyi finaaliin ja teki laskun 04 mutta marginaalit olivat aivan jotain toista kuin mitä koulutuksessa on purjelentokoneen laskukierroksesta opetettu. Itätuulella 04 myötätuuleen voi kehittyä laskevia ja jos sellainen olisi sattunut kohdalle niin C7 olisi ollut männikössä.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Laskukierroksen harjoittelua sekä sääntöjen kertausta

Vaaratekijä: Liian matala laskukierros

Riski: Lentäjän loukkaantuminen tai menehtyminen ja koneen tuhoutuminen joko hallitussa tai hallitsemattomassa laskeutumisessa metsään.

Toimenpiteet: Rakentava keskustelu pilotin kanssa.

Kommentit:

Puutteellinen päätöksenteko saattaa johtaa onnettomuuteen. Kannattaa lyhentää laskukierrosta reilusti ja ilmoittaa radioon jos laskukierroksessa korkeus on käymässä vähiin. Aikaisemmalla päätöksellä tilanne ei mene näin täpärälle ja riittävä turvamarginaali säilyy.

Nummelassa on lennetty kone metsää lähes jokaiselle finaalille. Joillekin jopa useampia. Ilmiö johtuu voimakkaista laskevista ilmavirtauksista erityisesti itä- ja länsituulilla. Läheltä-piti tilanteita tapahtuu muutamia joka lentokausi.

Olisi hyvä jos lentäjä itse tekisi selkeistä turvallisuuspoikkeamista ilmoituksen. Nyt jää epäselväksi onko tämä kyseisen lentäjän mielestä normaali lentosuoritus.

Riskiarvio: 3B (Siedettävä)

Purjekoneen valmistelu lentoonlähtöön pääkiitotien 04 päässä

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone DG1000T

Operaation vaihe: Lennonvalmistelu

Kuvaus tapahtumasta:

Päivän ensimmäisiä lentoja oltiin hinattu purjekoneiden lähtöpaikalta 22. Tuuli kääntyi viimeisintä konetta hinatessa siten, että lentoonlähtö 22 kiitotieltä tehtiin selvästi myötätuuleen. Olimme aikeissa lentää matkalentokoulutusta oppilaan kanssa. Päätimme, että 04 on otettava käyttöön kyseisellä tuuliolosuhteella, joten lähdettiin maakuljettamaan konetta radan 04 päähän. Kuljetin autolla konetta rullaustietä pitkin ja jätin koneen odottamaan hinausta 04 pääkiitotien kynnyksen jatkeelle. Hinauslentäjä rullasi tauon jälkeen koneella paikalla ja ilmoitti toimintamallin olevan väärä ja kone tuli olla odotuspaikalla kun hinausta odotetaan. Hinaaja myös ilmaisi mielipiteen että oltaisiin tekemässä myötätuuleen lähtö vaikka koko loppupäivä käytettiin loppujen lopuksi kiitotieltä 04 vallitsevan tuulen takia. Päätimme käyttää pääkiitotietä oppilaan kanssa koska purjekoneiden lähtöpaikalta lähtiessä kiitotietä ei ole painavalle kaksikolle riittävästi.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Hinausta odottaessa pääkiitotieltä 04 on odotettava odotuspaikalla, ennen kuin purjekoneiden siirretään pääkiitotien kynnyksen jatkeelle odottamaan hinausta.

Vaaratekijä: Purjekone odottaa hinausta pääkiitotiellä

Riski: Yhteentörmäys keskeytetyssä lentoonlähdössä vastakkaiselta suunnalta.

Toimenpiteet: -

Kommentit:

Purjekoneiden hinaukseen käytetään purjekoneiden lähtöpaikkoja. Purjekoneen siirtämistä pääkiitotielle tulisi välttää.

Riski yhteentörmäykselle tässä tapauksessa on teoreettinen Nummelassa olevalla lentokalustolla.

Hinauslentäjä tekee päätöksen miltä kiitotieltä lentoonlähtö suoritetaan. Purjekoneen päällikön tulee kuitenkin vastata oman toimintansa turvallisuudesta. Purjekoneen päällikön on kieltäydyttävä hinauksesta mikäli turvallisen hinauksen edellytykset eivät täyty.

DG:llä tulee suorittaa lentoonlähtö aina vastatuuleen johtuen hinausyhdistelmän heikosta nousukykyvystä.

Riskiarvio: 1C (Hyväksyttävä)

Mopoauto kiitotiellä

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 04:n kynnys

Ilma-aluksen tyyppi: Purjelentokone

Operaation vaihe: Lasku

Kuvaus tapahtumasta:

Valkoinen mopoauto oli pysähtynyt 04:n kynnysmerkkien päälle. Jouduin pidentämään loppuosaa ottamalla jarruja sisään ja laskeuduin auton eteen. Korkeutta ylityksessä oli viitisen metriä. Minut huomattuaan, auto ajoi paikalta. Kuljettaja (tyttö) huusi minulle: Soriiii ja matkustaja (poika) huusi: Nainen ratissa.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:
Portti kiinni

Vaaratekijä: Auto laskualueella

Riski: Yhteentörmäys tai väistöliike matalalla

Toimenpiteet: Tehty rikosilmoitus

Kommentit:

Ilmeisesti mopoautolla oli tarkoitus testata maksimit pitkällä suoralla...

Riskiarvio: 2E (Hyväksyttävä)

Tyyntä myrskyn edellä

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU 04 finaali

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Sovittu ASKn kanssa veto laskukierrokseen ja hallilaskusta. Tältä osin kaikki selvää. Irrotuksen jälkeen tein eroa purjekoneeseen aikomuksena laskeutua ensin ja antaa ASK:n mennä ylitseni kiitotien loppuun. Kuitenkin perusosakaarron yhteydessä kuulin ASK:n liittyvän myös perusosalle. Purjelentomenetelmien mukaisesti se oli toki oikea, koska silloin finaali voidaan ajaa normaalisti. Finaalissa kone oli ylempänä edessäni ja kaikki sinänsä ok. Varmuuden vuoksi olin tulossa hiukan matalammalta huomioiden kuitenkin ohjeistuksen 60m AGL. Marginaalit olivat kuitenkin pieni, enkä kerennyt varmistamaan tuota 60m kun havaitsin tyttöparin kävelevän polulla oikealta vasemmalle. Katsoin, että purjekone on suoraan ylösvetosuunnassa. Aloitin välittömän väistön vasemmalle ja sieltä takaisin oikealle kiitotien päälle. Nopeus oli laskenut kaartojen aikana 120km/h -> 100km/h, joten keskityin tekemään nopean loppuvuodon aivan pintaan. Lopuksi kaikki hyvin.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

- 1) Hallilasku sellaisenaan on sallittua, koska koko kiitotien saa käyttää. Tässä tapauksessa asiasta oli jopa sovittu, mutta purjekoneen perusosa ja laskujärjestys tuli yllätyksenä. Tämä olisikin ollut ok, jos ei olisi samaan aikaan tullut väistettävää.
- 2) Köysi olisi pitänyt irrottaa sen sijaan, että väistin. Ylösveto hinauskoneella ei olisi ollut ongelma, koska tehoa riittää ja loppujenlopuksi tilaa olisi ollut vaikkapa oikealla. Tässä kuitenkin väistöpäätös tuli ensin ja sen jälkeen "vaara" oli jo ohi. Laskeutuminen noilla nopeuksilla on toki oltava hinauslentäjän hallussa.
- 3) Hallilaskuissa on tärkeää suunnitella ne hyvin ja niin, ettei moottorikoneita kiilata. On oltava valmis myös muuttamaan päätös normaalksi laskuksi liikennetilanteen mukaan.
- 4) Spekuloitavaa on toki enemmänkin. Pointti on, että yllättäviä asioita on varastossa meille hinauslentäjille.

PS. Sain töötillä yhden jätkän juoksemaan koiransa kanssa kovaa pois kiitotien jatkeelta. Oli muuten tosi menevä juoksuaskel, kun löysi minut taivaalta. Päivän aikana 13 vetoa.

Vaaratekijä: Jalankulkija laskualueella ja purjekone ylösvetosektorissa

Riski: Koneen hallinnan menetys hankalassa lentosuorituksessa. Sakkaus matalalla.

Toimenpiteet: -

Kommentit:

Laskukierroksessa tulisi säilyttää riittävä porrastus muuhun liikenteeseen.

Tässä on onnettomuuden elementit kasassa. Huolestuttavaa, että onnettomuuden välttämiseksi on jouduttu turvautumaan hyvään ohjaustaitoon.

Riskiarvio: 2B (Siedettävä)

Ylös veto

Ilmoituksen luonne: Todellinen tapahtuma

Tapahtumapaikka: EFNU Kiitotien 04 jatkeen keskilinja

Ilma-aluksen tyyppi: PIK-15 Hinu

Operaation vaihe: Lähestyminen

Kuvaus tapahtumasta:

Loppulähestymisen aikana huomasi henkilö juoksevan metsästä kiitotien 04 jatkeen keskilinjalle. Tein ylösvedon korkeudesta 200ft QFE.

Vauriot ilma-alukselle: Ei

Muut vahingot: Ei

Ehdotus korjaavista toimenpiteistä:

Asiattomien henkilöiden liikkuminen kiitoteiden päässä sekä niiden jatkeilla pitää estää aidoilla.

Vaaratekijä: Ulkoilija laskualueella

Riski: Yhteentörmäys

Toimenpiteet: Hinauslentäjiä ohjeistettu korkeampaan lähestymiseen.

Kommentit:

Korkeampi lähestyminen on lyhyen aikavälin ratkaisu yhteentörmäysten estämiseksi. Pitkäkestoinen ratkaisu on lähestymisalueen aitaaminen sekä opasteet.

Riskin siedettävyyden arvio: 1B

Riskiarvio: 1B (Hyväksyttävä)