

# Kiitotiepoikkeamat (RI-VAP)

## Tilakuva 2018

Vuonna 2018 raportoitiin 62 kiitotiepoikkeamaa, eli tapausta jossa ilma-alus tai ajoneuvo on virheellisesti kiitotiellä. Tapauksia oli vähemmän kuin edellisenä vuonna ja vaikuttaa siltä, että vuonna 2014 alkanut kiitotiepoikkeamien määrän kasvu on nyt taantumassa. Viime vuoden määrä oli sama kuin vuosien 2013-2017 tapausmäärien keskiarvo. Suurin osa kiitotiepoikkeamista ei viime vuonna aiheuttanut merkittävää vaaratilannetta. Kolme tapauksista luokiteltiin kuitenkin vakavaksi vaaratilanteeksi.

Vuoden 2018 tyypillinen kiitotiepoikkeama tapahtui ilma-aluksen rullatessa kiitotielle jollain tapaa virheellisesti. Yleensä kyseessä oli yleisilmailukone. Yleisilmailun aiheuttamat kiitotiepoikkeamat kasvoivatkin viime vuonna huomattavasti edelliseen vuoteen verrattuna, jolloin tosin tällaisia tapahtumia olikin poikkeuksellisen vähän. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna viime vuosi sujui yleisilmailussakin hyvin.

Vuonna 2017 tyypillisin kiitotiepoikkeama oli maa-ajoneuvon aiheuttama, mutta Finavia toteutti vuoden 2018 aikana useita korjaavia toimenpiteitä ja näiden tapausten määrä saatiinkin muutaman kasvuvuoden jälkeen laskuun. Toisena positiivisena huomiona sotilasilma-alukset aiheuttivat viime vuonna vain 5 kiitotiepoikkeamaa, kun vuonna 2017 määrä oli 14.

Kotimaisen kaupallisen ilmakuljetuksen aiheuttamien kiitotiepoikkeamien määrä pysyi samana kuin edellisenä vuonna. Sen sijaan ulkomaisen kaupallisen ilmakuljetuksen aiheuttamien tapahtumien määrä kasvoi. Viime vuoden mahdollisesti vakavin kiitotiepoikkeama tapahtuikin Kokkolassa maaliskuussa, kun ulkomainen kaupallinen lentokone laskeutui kiitotielle, jossa oli kunnossapidon ajoneuvoja töissä. Tästä Onnettomuustutkintakeskus aloitti [tutkinnan](#), joka valmistui 21.1.2019.

Lennonjohdon aiheuttamia kiitotiepoikkeamia oli viime vuonna yhteensä 8. Edellisvuonna tapauksia oli vain yksi, joten määrä kasvoi merkittävästi. Tosin kuten yleisilmailussa, vuonna 2017 lennonjohdon aiheuttamia kiitotiepoikkeamia oli poikkeuksellisen vähän. Viime vuoden määrä oli myös pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella.

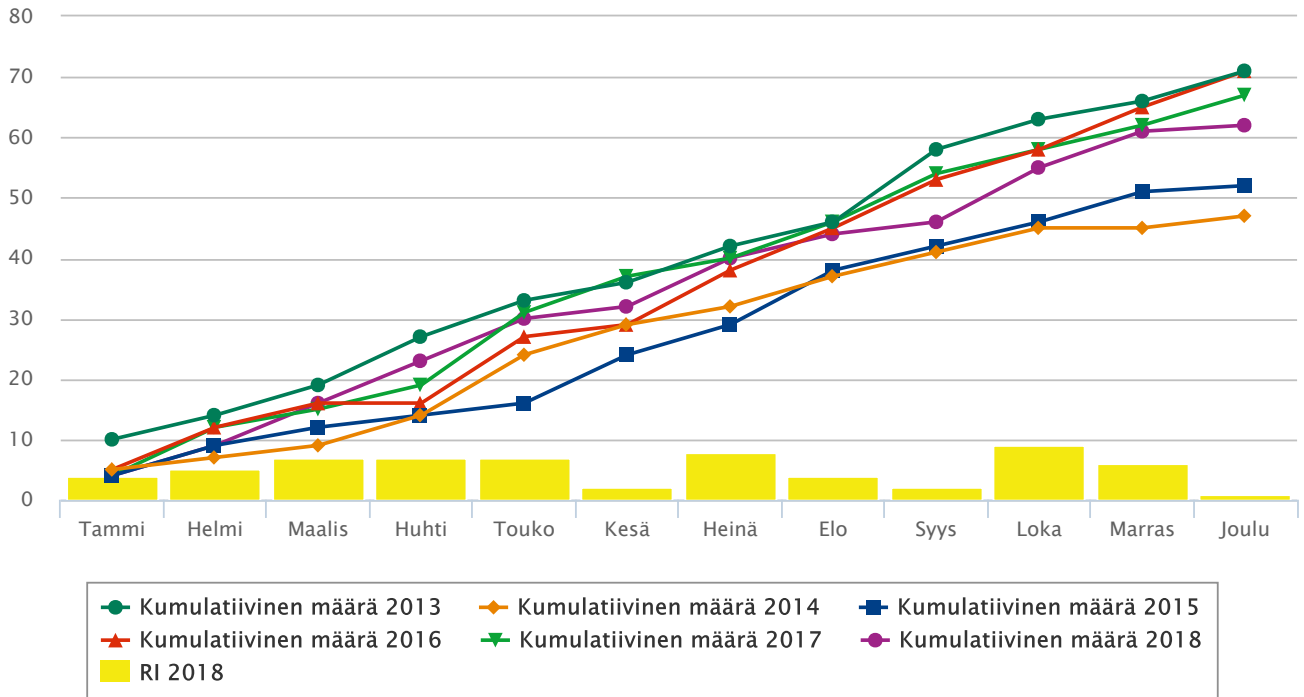
On hienoa, että aika monesta tapauksesta on sekä lennonjohdon että lentäjän tai ajoneuvon kuljettajan ilmoitus. Näin saadaan syytekijöitä mahdollisimman kattavasti selville. Toivomuksena voisi olla vielä tarkempi oman toiminnan analysointi ja sen kirjaaminen ilmoitukseen – mikä oli syynä virheelliseen toimintaan? Mitä minä tai joku muu voisi tästä tapauksesta oppia?

Eurooppalaiset ilmailujärjestöt päivittivät vuoden 2017 lopussa suunnitelmaa kiitotiepoikkeamien estämiseksi ([European Plan for Prevention of Runway Incursions EAPPRI](#)). EAPPRI sisältää lukuisia

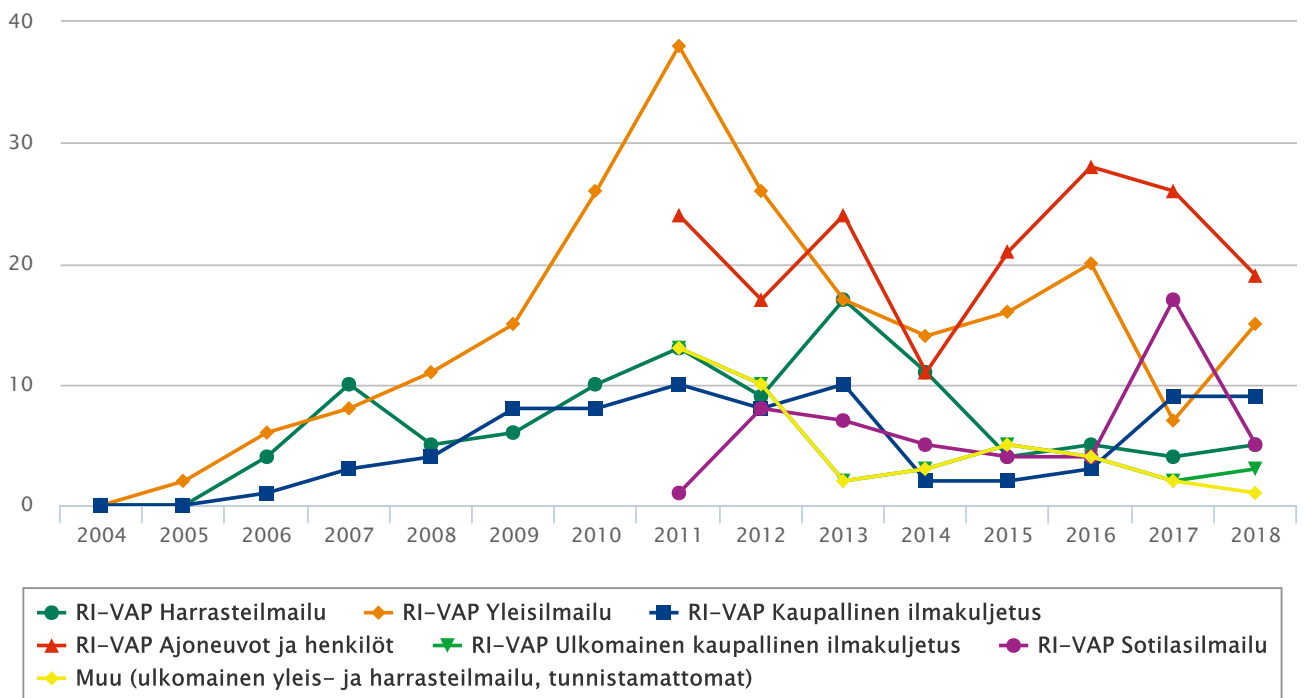
suosituksia ja kaikkien osapuolien olisikin hyvä käydä dokumentti läpi ja pyrkiä toteuttamaan suositukset siinä määrin kuin mahdollista. Trafi toimitti syyskuussa 2018 ilmailuorganisaatioille kyselyn, jolla pyritään selvittämään suositusten toteutustilanne Suomessa.

Aiemmat katsaukset ja tilakuvat löydät löydät graafien alapuolella olevista linkeistä.

## Kiitotiepoikkeamat (RI) 2018



## Kiitotiepoikkeamien (RI) aiheuttajat 2004-2018



Aikaisemmat katsaukset

[Kiitotiepoikkeamat Q3/2018](#)

Kiihtotiepoikkeamat Q2/2018

Kiihtotiepoikkeamat Q1/2018

Kiihtotiepoikkeamat (RI-VAP) 2017

Sivu päivitetty 23.01.2019