

Kiitotiepoikkeamat (RI-VAP)

Tilakuva 2019

Vuonna 2019 raportoitiin 79 kiitotiepoikkeamaa, eli tapausta jossa ilma-alus, ajoneuvo tai henkilö oli virheellisesti kiitotiellä.

Tapausten määrä kasvoi selvästi edellisvuodesta (64) joten vuodesta 2016 alkanut kiitotiepoikkeamien laskeva trendi katkesi nyt. Määrä oli myös enemmän kuin vuosien 2013-2018 keskiarvo (64).

1 kiitotiepoikkeama on luokiteltu vakavaksi vaaratilanteeksi. Kyseisessä tilanteessa yleisilmailukone laskeutui kiitotien päädyssä olleen ajoneuvon ylitse pienellä korkeusmarginaalilla.

Vuoden 2019 tyypillinen kiitotiepoikkeama tapahtui ilma-aluksen laskeutuessa kiitotielle jollain tapaa virheellisesti, esim. toisen ilma-aluksen tai ajoneuvon ollessa vielä kiitotiellä.

Ilma-aluksen aiheuttamien kiitotiepoikkeamien määrä (51) kasvoikin huolestuttavasti huomattavan paljon edellisvuodesta (35) ja oli selvästi myös vuosien 2013-2018 keskiarvon 41,3 yläpuolella.

Kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli erityisesti Helsinki-Vantaalla (5 tapausta v. 2018 vs 12 tapausta v. 2019) ja Malmilla (3 tapausta v. 2018 vs 11 tapausta v. 2019).

Helsinki-Vantaan tapauksissa aiheuttajana olivat tasapuolisesti ulkomainen ja kotimainen kaupallinen ilmakuljetus. Osassa tapauksista kyse oli odotuspaikkamerkkien tai stop-bar-valojen luvattomasta ylityksestä. Viidessä tapauksessa kuitenkin ilma-alus joko tuli laskuun tai teki lentoonlähdon ilman lennonjohdon lupaa. Alkuvuonna Helsinki-Vantaalla tapahtuneesta tilanteesta (irlantilainen kaupallisen ilmakuljetuksen ilma-alus tuli laskuun, vaikka edellä laskenut turkkilainen kone ei ollut vielä kokonaan poistunut kiitotieltä) OTKES suoritti **tutkinnan**, joka valmistui joulukuussa

Malmin kiitotiepoikkeamat tapahtuivat yleis- ja harrasteilmailussa. Kiitotiepoikkeama on määritelmän mukaan tilanne, jossa ilma-alus, ajoneuvo tai henkilö on kiitotiellä tai sen suoja-alueella luvatta tai muuten virheellisesti. Malmi on valvottoman lentopaikka jossa ei ole lennonjohtoa, joka antaisi luvan kiitotielle. Myös valvomattomilla tapahtuneita tilanteita on luokiteltu kiitotiepoikkeamiksi, koska on arvioitu toisen ilma-aluksen menneen kiitotielle muuten virheellisesti (esim. virhearvio saapuvan ilma-aluksen sijainnista).

Malmilla kyse olikin tyypillisesti tilanteesta, jossa ilma-alus oli laskeutumisen loppuvaiheessa ja toinen ilma-alus rullasi kiitotielle, mikä johti lähestyvän ylösvetoon.

Pariin aiempaan vuoteen verrattuna viime vuonna poikkeuksellisen usein yleisilmailukone oli kiitotiepoikkeaman aiheuttaja. Pidemmällä aikavälillä katsottuna yleisilmailun aiheuttamien poikkeamien määrä ei kuitenkaan ollut merkittävästi suurempi.

Viime vuonna myös sotilasilmailun aiheuttamien kiitotiepoikkeamien määrä kasvoi huomattavasti edellisestä vuodesta, jolloin niiden määrä toisaalta olikin vähäinen. Sotilasilmailun poikkeamat tapahtuivat kaikki valvotuilla lentoasemilla, yleensä Jyväskylässä tai Rovaniemellä. Suurimmassa osassa tapahtumia rullaava ilma-alus ylitti syystä tai toisesta kiitotien odotuspaikkamerkinnet ilman lupaa. Tapausten vakavuus oli tyyppillisesti pieni.

Maa-ajoneuvojen ja henkilöiden aiheuttamien kiitotiepoikkeamien määrä (26) hieman kasvoi edellisvuodesta (19), ja päättyi pidemmän aikavälin keskiarvon (16,2) yläpuolelle. Muuten hyvin sujuneen vuoden viimeisinä kuukausina tapahtui tavallista useampia ajoneuvojen aiheuttamia kiitotiepoikkeamia.

Lennonjohdon aiheuttamien kiitotiepoikkeamien määrä (6) sen sijaan laski edellisvuodesta, jolloin tapahtumia oli 10, ja oli nyt pidemmän aikavälin keskiarvon (5,5) tasalla.

Traficomin toimenpiteet kiitotiepoikkeamien vähentämiseksi

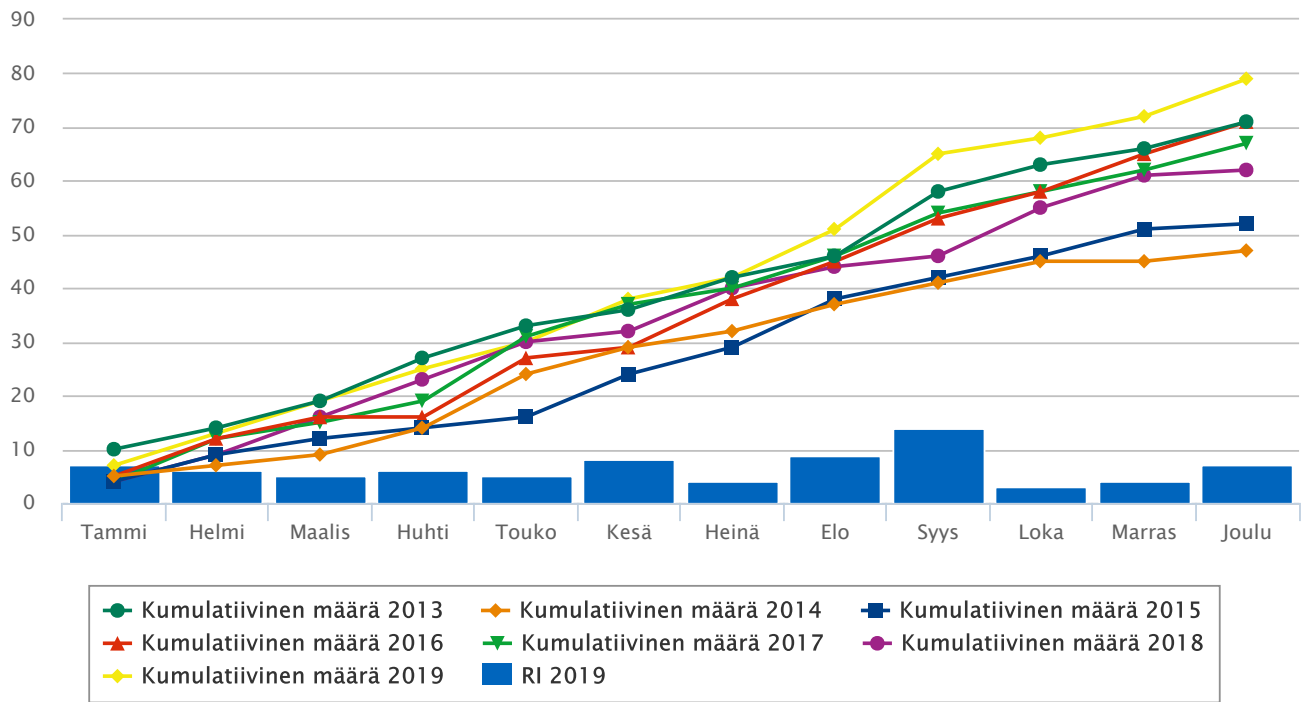
Traficom on julkaissut useita turvallisuustiedotteita kiitotiepoikkeamiin liittyen vuosien varrella.

Vuonna 2013 lähetettiin kaikille ilmailulupakirjan haltijoille [tiedote](#) ja 2018 marraskuussa julkaistiin [turvallisuustiedote](#), jossa mm. muistutettiin tyyppisistä kiitotiepoikkeamatapauksista. Lokakuussa 2019 julkaistussa [turvallisuustiedotteessa](#) käytiin läpi kesän 2019 tapahtumia, ml. kiitotiepoikkeamia. Tiedotteet sisältävät edelleen hyödyllisiä vinkkejä kiitotiepoikkeamien välttämiseksi.

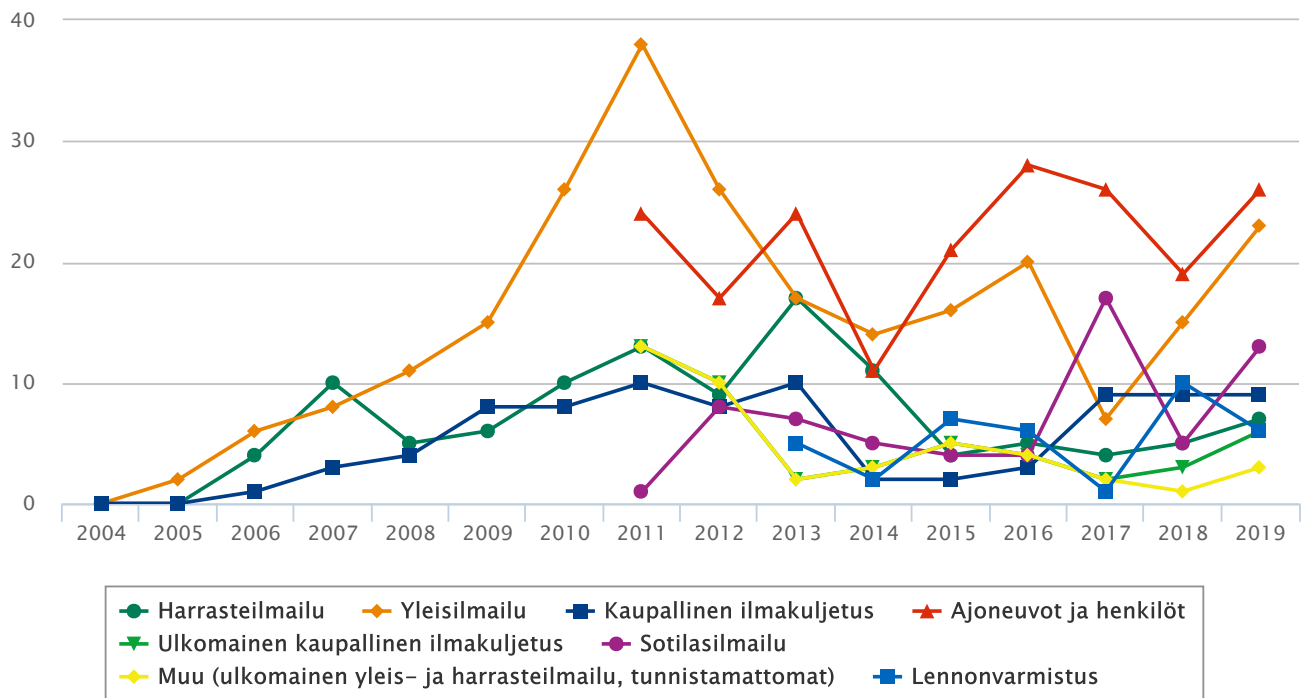
Eurooppalaiset ilmailujärjestöt päivittivät vuoden 2017 lopussa suunnitelmaa kiitotiepoikkeamien estämiseksi ([European Plan for Prevention of Runway Incursions EAPPRI](#)). EAPPRI sisältää lukuisia suosituksia ja kaikkien osapuolien olisikin hyvä käydä dokumentti läpi ja pyrkiä toteuttamaan suositukset siinä määrin kuin mahdollista. Traficom toimitti syyskuussa 2018 ilmailuorganisaatioille kyselyn, jolla selvitettiin suositusten toteutustilannetta Suomessa.

Aiemmat vuosikatsaukset löydät löydät graafien alapuolella olevista linkeistä.

Kiitotiepoikkeamat (RI)



Kiitotiepoikkeamien (RI) aiheuttajat 2004-2019 (voi olla useampi aiheuttaja, joten lukemat eivät vastaa kokonaislukemia)



Aikaisemmat katsaukset

[Kiitotiepoikkeamat 2018](#)

[Kiitotiepoikkeamat 2017](#)

Sivu päivitetty 18.01.2020