Säädökset, määräykset, ohjeet ja käytännöt
Kulttuuri
Infrastruktuurin haltijat
Organisaatiot
Pelastustoimi
Henkilöt ja toimijat
Olosuhteet ja infrastruktuuri
Tekniikka

Lentoyhtiöillä on täsmällisyys-tavoitteita mm. keskinäisen kilpailuasetelman sekä taloudellisten tekijöiden vuoksi.

Ohjaamokeskustelujen ja vakiosanontojen ohjeistamisella pyritään rajaamaan keskustelut koskemaan turvallisen lentämisen kannalta oleellisia asioita.

Lentokonetyypistä riippumatta ohjeistetuilla toimintamalleilla pyritään pitämään kiitotieltä poistumisnopeudet turvallisella tasolla.

Hyvään ilmailutapaan mm. kuuluu tilannetietoisuus nopeudesta, sijainnista ja olosuhteista sekä keskinäinen kommunikaatio.

Kiitotie-onnettomuuksista valtaosa on kiitotieltä ulosajoja.

Lentoyhtiöt pyrkivät minimoimaan myöhästymisestä aiheutuvia kuluja.

Jokainen myöhästymis-minuutti maksaa lentoyhtiöille.

Yhtiön käsikirjassa annetaan ohjeet vakiotoiminta-menetelmien sanonnoille.

Yhtiön käsikirjan mukaan reverssit tulisi valita pois rullausnopeudella ja tulisi valita tyhjäkäynnille alkaen 60 kts nopeudesta.

Yhtiön käsikirjan mukaan spoilerit ja pyöräjarrut suositellaan kytkettäväksi pois vasta rullaus-nopeudella.

Yhtiön käsikirja määrittelee suositellut ja suurimmat sallitut rullausnopeudet.

Yhtiön ohjeistuksen mukaan ilma-aluksen päälliköllä on velvollisuus ilmoittaa poikkeamista. Muulla lentohenkilökunnalla ei tätä ole.

Kääntöajat ovat lyhyitä.

Kapteeni otti maaspoilerit ulos manuaalisesti. Tällöin aktivoitui myös automaattiset pyöräjarrut.

Ohjaajien keskinäinen kommunikaatio laskukiidon aikana ei ollut täysin ohjeiden mukaista.

Kapteeni valitsi pois spoilerit, reverssit ja pyöräjarrun noin 90 kts nopeudessa jouduttaakseen kiitotieltä poistumista.

Kapteeni aloitti voimakkaan jarruttamisen liian myöhään, jotta olisi pystynyt hidastamaan nopeutta riittävästi poistumistielle kääntymiseen.

Kapteeni teki poikkeamailmoi-tuksen käyttäen yhtiön raportointi-järjestelmää.

Lento oli ollut myöhässä jo Tukholmaan tullessaan.

Ohjaajien tilannetietoisuus ja keskinäinen kommunikaatio oli puutteellista.

Perämies oma-aloitteisesti kuulutti varoituksen törmäysvaarasta.

Kapteeni jatkoi täyttä pyöräjarrutusta. Reverssi alkoi vaikuttaa vähän ennen koneen nurmikolle ajautumista. Pysähtyminen tapahtui pehmeästi.

Lyhyillä lennoilla aikaa ei juuri saa kiinni.

Kevyestä kosketuksesta johtuen koneen järjestelmät eivät heti tunnistaneet maassa oloa.

Informaatio jäljellä olevasta kiitotiestä (900/600/300 m) annetaan radan varrella olevilla erivärisillä valoilla.

Kiitotie oli märkä vesisateen vuoksi.

Tapahtumaketju

Lähtö Tukholmasta
Kone lähti Tukholmasta 53 min myöhässä.

→

Lento Tukholmasta Helsinkiin ja lähestyminen
Miehistö pyrki saamaan aikataulua kiinni käyttämällä normaalia suurempaa nopeutta.

→

Laskeutuminen Helsinkiin
Kosketus kiitotiehen tapahtui kevyesti ja hieman normaalia pidemmälle.

→

Laskukiito
Liian suuren nopeuden vuoksi kapteeni päätti ohittaa pikapoistumistien WK ja valitsi hidastavat laitteet pois käytöstä.

→

Jarrutus laskukiidon lopussa
570 m ennen kiitotien loppua kapteeni aloitti voimakkaan jarrutuksen nopeudesta 64 kts.

→

Ajautuminen kiitotien ulkopuolelle
Ohjaaja yritti kääntää konetta oikealle poistumistien suuntaan. Kone ei kääntynyt riittävästi kovasta nopeudesta johtuen ja ajautui kiitotien ulkopuolelle nurmialueelle.