

SKÝRSLA UM ALVARLEGT FLUGATVIK

Árekstrarhætta flugvélar og svifvængs

M-01009/AIG-07
TF-FIO og Svifvængur (Paraglider)
Yfir Bláfjöllum
17. maí 2009



Markmið flugslysarannsóknna er að greina orsakapætti flugslysa í því skyni einu að koma í veg fyrir að flugslys endurtaki sig og stuðla að því að öryggi í flugi megi aukast. Tilgangurinn er ekki að skipta sök og/eða ábyrgð. Skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa skal ekki beitt sem sönnunargagn í opinberum málum, en rannsókn á meintri refsiverðri háttsemi í tengslum við flugslys er óháð rannsókn flugslysa sbr. lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa.

Staður og tími

Staðsetning:	Yfir Bláfjöllum, Loffar A: N63 58.600 V021 38.920. Loffar B: N63 58.265 V021 38.765.
Dagsetning:	17. maí 2009.
Tími¹:	14:55.
Atvikslýsing:	Árekstrarhætta.

Loffar A

Tegund:	B757-200.
Skrásetning:	TF-FIO.
Framleiðsluár:	1999.
Raðnúmer:	29436.
Lofthæfiskírteini:	Í gildi.
Tegund flugs:	Áætlunarflug.

Loffar B

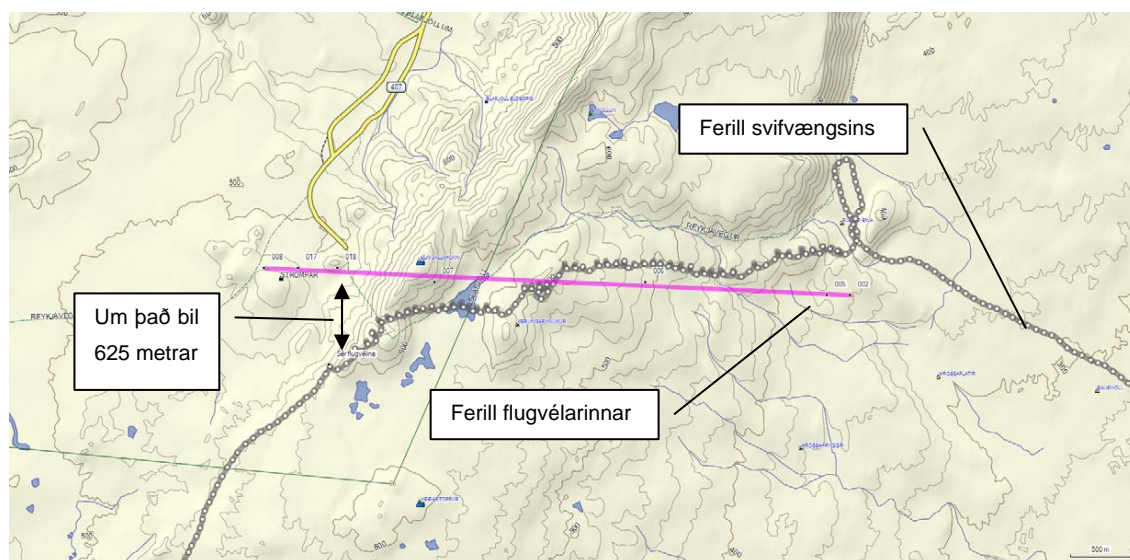
Tegund:	Svífvængur.
Skrásetning:	Á ekki við.
Framleiðsluár:	Á ekki við.
Raðnúmer:	Á ekki við.
Lofthæfiskírteini:	Á ekki við.

¹ Allir tímar í skýrslunni eru staðartími ef annað er ekki tekið fram.

Um flugið

Sunnudaginn 17. maí 2009 var farþegaflugvélin, TF-FIO (B757-200), í áætlunarflugi á leið frá Osló í Noregi til Keflavíkur. Í aðflugi að braut 29 hafði áhöfn flugvélarinnar fengið heimild frá aðflugsstjórn til lækkunar í 6.000² feta hæð og stefnu á aðflugsstöðumiðið KEILA. Áhöfnin fékk jafnframt upplýsingar um að svifflug væri við Sandskeið. Veður var gott þennan dag og skimaði áhöfnin eftir umferð. Sá hún svifflugvél hægra megin við flugvélina og töluvert neðar. Skömmu síðar sá áhöfnin svifvæng (Paraglider) vinstra megin við flugvélina og var hann nálægt flugvélinni og í svipaðri hæð (í viðhengi A má sjá mynd af samsvarandi svifvæng). Við rannsókn á atvikinu kom í ljós að svifvængurinn var um það bil 600 metra frá flugvélinni þegar fjarlægðin á milli þeirra var minnst (sjá mynd 1).

Stjórnandinn á svifvængnum fór á loft við Hveragerði ásamt þremur svifdrekum kl. 13:44 og var áætlað að svífa við Kambana. Að sögn hans var loftið óstöðugt til að byrja með og tregða í um það bil 800 metra hæð (2.600 fet), sem hindraði frekari hækkun. Stuttu síðar lenti hann í sterku uppstreymi sem gerði honum kleift að svífa upp í um það bil 1.800 metra hæð (5.900 fet) og stefndi hann í vestur. Þennan dag voru sérstakar aðstæður sem gerðu svifvængjum kleift að fljúga hærra en venjulega og mundi stjórnandi svifvængsins ekki eftir því að hafa náð slíkri hæð áður.



Mynd 1: Ferlar flugvélarinnar og svifvængsins

² Allar hæðir í skýrslunni miðast við sjávarmál (MSL)

Í reglugerð um Fis³ kemur fram að hreyfillaust loftfar sem er léttara en 70 kg. telst til fisa án hreyfils og er þar líklega átt við svifvængi án þess þó að það komi skýrt fram. Í reglugerðinni er fjallað um starfrækslu hreyfilknúinna fisa en ekki fisa án hreyfils og þar með óljóst hvernig starfrækja skuli svifvængi.

³ Nr. 780 25. Júlí 2006

Tillögur í öryggisátt

1. Að FMS endurbæti reglugerð 780/2006 um fis (með breytingum 779/2007) með tilliti til orðskýringa og starfrækslu á fisum án hreyfils svo ekki verði um villst að um svifvængi/svifdreka sé að ræða.
2. RNF beinir því til FMS að kanna hvort mögulegt sé að stækka og/eða hækka tilgreind hættu- eða haftasvæði svo sem KAMBAR og SANDSKEID.
3. RNF beinir því til FMS að kanna hvort mögulegt sé að færa haftasvæði frá leiðum til og frá Reykjavíkur- og Keflavíkurflugvöllum.

Tilmæli

RNF beinir því til stjórnenda svifvængja að kynna sér loftrými og takmarkanir þess áður en farið er á loft.

Breytingar í átt til öryggis

ISAVIA hefur endurnýjað upptökubúnað sinn eftir að atvikið átti sér stað, m.a. til þess að tryggja að ávallt séu fyrirliggjandi upptökur vegna rannsókna.

Reykjavík, 30.nóvember 2012

Rannsóknarnefnd flugslysa

Viðhengi A - Mynd af svifvæng

Mynd af svifvæng svipuðum þeim sem lenti í atvikinu – Svifvængurinn á myndinni tengist atvikinu ekki.

