

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

(sbr. lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa)

M-01107/AIG-04

**TF-GUN
Cessna 180 Skywagon
Selfossflugvöllur
7. febrúar 2007**



Markmið flugslysarannsókna er að greina orsakabætti 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.

UM FLUGIÐ

Staður: Selfossflugvöllur, flugbraut 15.

Dagsetning og tími: 7. febrúar 2007, kl. 14:59.

Loftfarið :

- tegund Cessna 180, Skywagon.
- skrásetning TF-GUN, skráð til einkaflugs.
- framleiðsluár 1963.
- raðnúmer 18051267.
- skírteini Lofthæfiskírteini í gildi.

Tegund flugs: Einkaflug.

Fjöldi um borð: Tveir.

Meiðsl: Engin.

Skemmdir: Talsverðar á loftskrúfu, snarkollu (spinner), neðri vélarhlíf og vængenda.

Atvikslýsing: Hlekkist á í flugtaki í hliðarvindi.

Flugmaður:

- aldur, kyn 42 ára karlmaður.
- skírteini Handhafi fyrsta flokks atvinnuflugmannsskírteinis (ATPL), útgefið af Flugmálastjórn Íslands. Skírteini í gildi.
- reynsla Þegar slysið varð var heildarflugtími flugmanns 8500 stundir. Reynsla á þessa flugvéategund var 50 stundir og hafði hann flogið 12 stundir á síðustu 90 dögum fyrir slysið og framkvæmt 15 landingar á henni.

Flugmaðurinn á TF-GUN lagði upp frá flugvöllinum á Tungubökkum í Mosfellsbæ um klukkan 14:20 í útsýnisflug um Suðurland. Flogið var yfir Hafravatn, suður fyrir Hveragerði og að Selfossflugvelli.

Flugmaðurinn flaug yfir Selfossflugvöll til að gæta að vindstefnu og vindstyrk og virtist vindstefnan vera beint á flugbraut 05 (050 gráður). Samkvæmt stöðu vindpokans áætlaði flugmaðurinn að vindstyrkur væri um 20 hnútar. Mæling sem gerð var um 30 mínútum eftir slysið sýndi að vindur var þá 060 gráður 20-25 hnútar.

Að loknu yfirflugi lenti flugmaðurinn á flugbraut 05 og hóf svo flugvélina á loft að nýju. Flugmaðurinn áætlaði næst að æfa hliðarvindslendingu á flugbraut 15 og flaug því

vinstri umferðarhring fyrir flugbraut 15. Lendingin á flugbraut 15 gekk eðlilega fyrir sig og eftir að hafa stöðvað flugvélinu ók flugmaðurinn í brautarstöðu á braut 15 að nýju.

Í flugtaki beitti flugmaðurinn hallastýrum til vinstri (upp í vindinn) og hæðarstýri að fullu að sér ásamt því að stíga á hægri hliðarstýri er afl var gefið til flugtaks. Í flugtakinu var notast við 20 gráðu vængbörð og afl aukið jafnt og þétt. Eftir u.p.b. 30 til 40 metra flugtaksbrun slakaði flugmaður á hæðarstýri til að koma flugvélinni í flugtaksstöðu þar sem hann taldi að stutt væri í flugtak enda vélin búin hægflugsbúnaði (Horton STOL kit). Í þann mund er stélhjól lyftist frá jörðu fannst flugmanni koma vindhviða undir vinstri hlið flugvélarinnar og lyfta stélinu hratt uppá við. Flugmaðurinn brást við þessu með því að toga hæðarstýri að fullu að sér en stélið hélt áfram að rísa þar til loftskrúfa snerti jörðu. Flugmaður gerir sér ekki grein fyrir hvort hann hafi þurft að beita hægri bremsu til að halda brautarstefnu í flugtaksbruni.

Á myndinni að neðan má sjá staðinn þar sem vélin stöðvaðist og vindátt og vindstyrk (mælt 30 mínútum eftir slysið).



Mynd 1: Slysstaður og vindátt

Flugmaðurinn dró afl af hreyfli og endaði flugvélin eins og mynd 2 hér að neðan sýnir. Flugvélin skemmdist á loftskrúfu, snarkollu (spinner), vélarhlíf og hægri vængenda.



Mynd 2: Lokastaða flugvélar

Þegar flugvélin hafði stöðvast fór flugmaður yfir neyðarviðbrögð samkvæmt handbók flugvélarinnar og bað farþega um að yfirgefa flugvélinu út um hægri dyr. Flugmaðurinn fór sjálfur út um vinstri dyr og tók með sér handslökkvitæki. Er komið var út úr flugvélinni kom í ljós að eldsneyti lak út um loftop hægri eldsneytistanks. Í samráði við Rannsóknarnefnd flugslysa var flugvélin sett niður á hjólin aftur til að koma í veg fyrir frekara tjón.

Cessna flugvélar framleiddar fyrir 1982 voru ekki prófaðar fyrir hámarkshliðarvind ("Maximum Demonstrated Crosswind") og því inniheldur flughandbók TF-GUN ekki upplýsingar um "Maximum Demonstrated Crosswind".

Rannsóknarnefnd flugslysa gat ekki leitt í ljós hvort orsök slyssins stafaði af beitingu hemla eða vegna vindhviðu.

Tillögur í öryggisátt

Engar tillögur í öryggisátt.

Reykjavík, 17. október 2007

Rannsóknarnefnd flugslysa