

SKÝRSLA UM ALVARLEGT FLUGATVIK

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

M-05005/AIG-20

TF-VIK

Helio Super Courier H-295

Ísafjarðarflugvöllur

5. desember 2005



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.

1 HELSTU STAÐREYNDIR

Staður:	Ísafjarðarflugvöllur.
Dagsetning og tími:	5. desember 2005, kl. 15:38.
Lofftarið :	
- tegund	Helio Super Courier H-295.
- skrásetning	TF-VIK, skráð til einkaflugs.
- framleiðsluár	1969.
- raðnúmer	1415.
- skírteini	Lofthæfiskírteini var í gildi.
Tegund flugs:	Einkaflug.
Fjöldi um borð:	4.
Meiðsl:	Engin.
Skemmdir:	Hægra hæðarstýri skemmdist.
Atvikalýsing:	Hlekkist á í flugtaki.
Flugmaður:	
- aldur, kyn	55 ára karlmaður
- reynsla	Þegar slysið varð var heildarflugtími flugmanns 7333 stundir. Reynsla á þessa flugvél var 189,5 stundir. Hann hafði flogið 2,7 stundir á síðustu 90 dögum fyrir slysið.
- skírteini	Handhafi skírteinis einkaflugmanns (PPL/A) og atvinnuflugmanns (ATPL).
- heilbrigðisvottorð	Ekki í gildi

Um flugið

Þann 5. desember ákvað flugmaðurinn að fara í stutt einkaflug með 3 farþega til að kynna þeim hægflugseiginleika Helio Super Courier H-295. Við akstur að flugbraut tók flugmaðurinn skyndilega þá ákvörðun að hefja flugtaksbrun skáhallt af stæði eða um 30° miðað við flugbrautarstefnu (sjá áætlaðan flugferil af mynd 1).

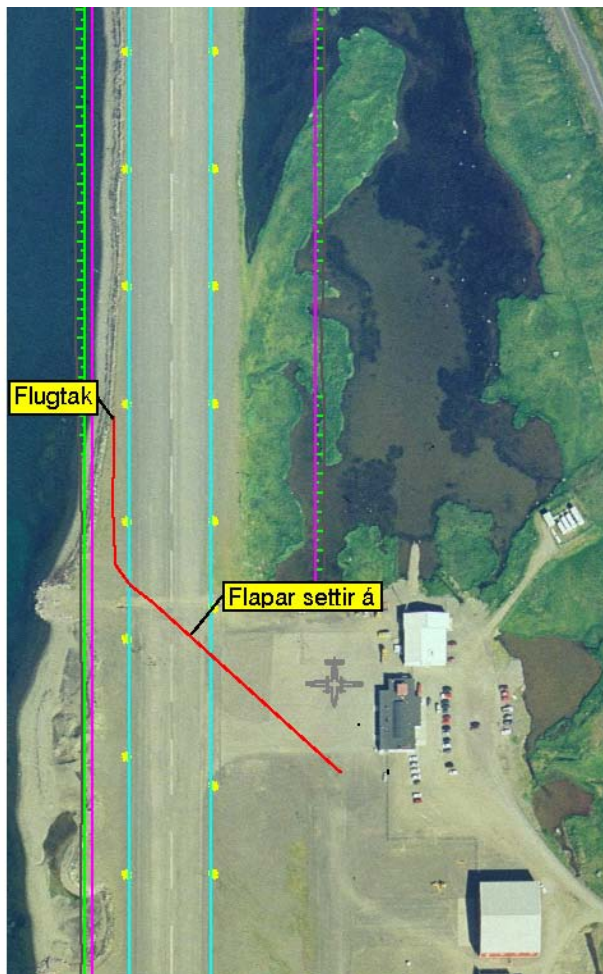
Í flugtaksbruninu fannst flugmanninum hegðun vélarinnar óvenjuleg, þ.e. stélið lyftist ekki eins auðveldlega og venjulega. Hann áttaði sig þá á því að hann hafði gleymt að setja á 20° vængbörð fyrir flugtak eins og gátlisti kveður á um. Flugtaksbrun án vængbarða er umtalsvert lengra en venjulegt flugtak. Auk þess er útsýni framávið takmarkað þar sem stél lyftist mun seinna frá jörðu.

Á þessum tímapunkti setti flugmaður á 20° vængbörð. Vængbörðin eru rafdrifin og færast hægt niður. Flugmaður sá að brautarjaðar nálgaðist og tók hann því krappa hægri beygju ásamt því að reyna að hefja vélina á loft. Í beygjunni rakst hægri hluti hæðarstýris líklega í flugbrautina eða snjóruðninga í brautarjaðrinum. Endahlíf hæðarstýris beyglaðist og brot kom í efri hluta stýrisflatarins (sjá mynd 2 og 3 að neðan). Flugvélin ferðaðist örsamma stund á öryggissvæði en tókst svo á loft. Flugvélinni var strax snúið við inn til landingar sem var eðlileg.

Rannsóknarnefnd flugslysa fékk afhent myndband sem tekið var upp þennan tiltekna dag og sýnir atvikið. Kyrrstöðumyndir úr því myndbandi sem sýna feril vélarinnar má sjá á myndum 4 til 9 að neðan.

Miðað við loftþrýsting (1011 hPa), hitastig (0°C), flugtaksþyngd (3000 pund), og 20° vængbörð var flugbrautarþörfin um 100 metrar. Flugtak án vængbarða er umtalsvert lengra en 100 metrar og hefði tiltæk áætluð vegalengd 150-200 metrar ekki nægt til að hefja flugvélin á loft.

Flugbrautin á Ísafjarðaflugvelli er 1.400 metra löng og hefði sú vegalengd verið nægjanleg til að hefja flug án vængbarða og einnig gefið nægjanlegt svigrúm til að hætta við flugtak.



Mynd 1: Áætlaður ferill flugvélar í flugtaki.



Mynd 2: Dæld í endahlíf hægra hæðarstýris.



Mynd 3: Brot í skinni efri hluta hæðarstýris.



Mynd 4: Flugtak af hlaði með engin vængbörð.



Mynd 5: Við mót flughlaðs og brautar með engin vængbörð.



Mynd 6: Við öryggissvæði sjómegin á braut og vængbörð á leið niður.



Mynd 7: Kröpp hægri beygja á öryggissvæði. Rekur líklega niður hæðarstýri.



Mynd 8: Flugvél fer í gegnum snjóruðninga á öryggissvæði og er við það að hefja flug.



Mynd 9: Flugtak.

2 GREINING OG NIÐURSTAÐA

Orsök atviksins er að mati Rannsóknarnefndar flugslysa að flugmaðurinn tók skyndilega óyfirvegaða ákvörðun um að hefja flugtak á svæði sem ekki er ætlað til flugtaks og að ekki var notaður gátlisti fyrir flugtak.

3 TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar tillögur í öryggisátt.

*Reykjavík, 30. nóvember 2006
Rannsóknarnefnd flugslysa*