

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

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

M-04504/AIG-22

TF-MOS

Bellanca 7GCAA

Á flugvellinum á Tungubökkum

15. júlí 2004



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.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Loftfarið

- tegund og skrásetning: Bellanca 7GCAA, TF-MOS. Skráð til einkaflugs
- framleiðsluár: 1970
- raðnúmer: 225-70
- hreyflar: Einn, 150 hestafla Lycoming 0-320-E2D bulluhreyfill

Dagsetning: 15. júlí 2004, um kl. 14:50

Staður: Braut 25 á flugvellinum á Tungubökkum (BIMS)

Tegund flugs: Einkaflug

Fjöldi manna um borð: Tveir

Meiðsl: Engin

Skemmdir: Nokkrar

Flugmaðurinn

- aldur og kyn: 81 árs karlmaður
- flugreynsla: 29.000 stundir í heild, 6 stundir á síðustu 90 dögum fyrir atvikið. Heildarflugreynsla á þessa tegund flugvélar 99 stund, þar af 6 stundir á síðustu 90 dögum.

Fimmtudaginn 15. júlí 2004 hugðist einkaflugmaður fara í flug með einn farþega á flugvélinni TF-MOS. Flugvélin er tveggja sæta stélhjólflugvél. Samkvæmt flugáætlun ætluðu þeir vera í klukkustund í flugæfingum og landingum á Tungubakkaflugvelli. Flugþol var áætlað fjórar klukkustundir. Undirbúningur flugsins var eðlilegur að mati flugmannsins og ók hann í brautarstöðu flugbrautar 25 að lokinni uppkeyrslu. Taldi hann flugvélinu starfa eðlilega og varð hann ekki var við neitt óeðlilegt við stjórn í akstrinum. Veðrið var gott, norðaustan andvari og gott skyggni.

Flugtak hófst um kl. 14:50. Eftir um 150 metra brun fór flugvélin að leita til vinstri. Að mati flugmannsins brást hann seint við en þar sem flugvélin var komin á flugtakshraða ákvað hann að reyna að hefja hana á loft þrátt fyrir að flugvélin stefndi nú út af flugbrautinni.

Girðing liggur vinstra megin meðfram flugbraut 25 og fór flugvélin á girðinguna og á girðingastaur sem brotnaði. Flugmaðurinn dró nú allt afl af hreyflinum og stöðvaði flugvélinu á grasi sem er til hliðar við flugbrautina.

Ummerki á vettvangi sýndu að flugvélin hafði farið í gegnum tvær girðingar og brotið niður tvo girðingastaura áður en hún stöðvaðist um 180 metra frá þeim stað þar sem hún fór út af flugbrautinni.

Við slysið skekkist vinstri hjólaleggur og vængstífur hægri vængsins skemmdust. Göt komu á skrokk flugvélarinnar á nokkrum stöðum og hreyfilhlífar beygluðust en hvorki loftskúfa né vængendar rákust í jörðu. Flugmaðurinn ók flugvélinni eftir slysið á stæði og gekk frá henni í flugskýli.

Við rannsókn RNF kom í ljós að stýribúnaður stélhjólsskýringar flugvélarinnar starfaði ekki eðlilega. Hak á kransi búnaðarins var slitið þannig að þar til gerð fjöður sem á að læsa stélhjólinu við stýrisbúnaðinn hrökk úr hakinu þegar beygja átti flugvélinni til hægri með stélhjólinu. Bremsur og hliðarstýri störfuðu hinsvegar eðlilega.

Síðasta skoðun flugvélarinnar var 100 tíma skoðun sem framkvæmd var 14. júní 2004. Í samræmi við viðhaldsáætlun var stýrisbúnaður stélhjólssins skoðaður í þeirri skoðun og kom fram við rannsóknina að búnaðurinn mun þá hafa starfað eðlilega. Engar kvartannir höfðu borist fyrir slysið frá flugmönnum flugvélarinnar varðandi stýrisbúnað stélhjólssins.

RNF telur að bilunin í stýrisbúnaði stélhjólss TF-MOS hafi ekki orsakað það að flugmaðurinn missti stefnustjórnina í flugtaksbruninu. RNF tekur undir mat flugmansins um að líklegast hafi sein viðbrögð hans valdið því að flugvélin fór út af flugbrautinni.

2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar

Reykjavík 26. júlí 2005

Rannsóknarnefnd flugslysa