

# SKÝRSLA UM FLUGATVIK

( sbr. lög nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa )

**M-02403/AIG-14**

**TF-KAF  
Cessna 170B  
Á Keflavíkurlflugvelli  
9. maí 2003**



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 skv. lögum nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa (sjá 1. gr. og 14. gr.).

## 1. HELSTU STAÐREYNDIR

### Lofffarið

- tegund og skrásetning: Cessna 170B, TF-KAF. Skráð til einkaflugs
- framleiðsluár: 1952
- raðnúmer: 20525
- hreyflar: Einn, 145 hestafla Continental O-300-A bulluhreyfill

**Dagsetning:** 9. maí 2003, kl. 11:20

**Staður:** Braut 20 á Keflavíkurflugvelli,  
63°59'31''N, 022°36'20''V

**Tegund flugs:** Einkaflug

**Fjöldi manna um borð:** Einn

**Meiðsl:** Engin

**Skemmdir:** Framrúða brotnaði og hjólabúnaður skekkdist

### Flugmaðurinn

- aldur og kyn: 41 árs karlmaður
- flugreynsla: 10.540 stundir í heild, 169 stundir á síðustu 90 dögum fyrir atvikið. Heildarflugreynsla á þessa tegund flugvélar 21 stund, þar af 2 stundir á síðustu 90 dögum.

Þann 9. maí 2003 fór flugmaður í einkaflugi frá Reykjavík til Keflavíkur á flugvélinni TF-KAF sem er fjögurra sæta eins hreyfils stélahjólflugvél af gerðinni Cessna 170. Flugtak var frá Reykjavíkurflugvelli um kl. 11:10 og var flogið til Keflavíkurflugvallar. Flugmaðurinn framkvæmdi þriggja punkta landingu á braut 20 og að sögn hans var vindstefna þá 80° og vindstyrkur 12 hnútar. Miðað við stefnu vinds gagnvart brautarstefnu samsvarar það um það bil 6 hnúta meðvindi og 10 hnúta hliðarvindi.

Í landingarbruni leitaði flugvélin til hægri að sögn flugmannsins og þegar hann ætlaði að rétta feril flugvélarinnar af, stélkastaðist hún í hálfhring til vinstri og staðnæmdist á flugbrautinni. Við það skekkdist hjólabúnaður og framrúða brotnaði en hvorki loftskrúfa né vængendi snertu jörð. Flugmaðurinn ók síðan flugvélinni að stæði hjá Suðurflugi hf á Keflavíkurflugvelli.

Við rannsókn Rannsóknarnefndar flugslysa fannst ekkert athugasvert við stjórnþæki og bremsubúnað flugvélarinnar. Það er álit RNF að orsök atviksins sé röng beiting stjórnþækja flugvélarinnar í landingu í hliðarvindi.

## **2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT**

Engar

Reykjavík 18.nóvember 2003

Rannsóknarnefnd flugslysa