

ÁFANGASKÝRSLA UM FLUGSLYS

(sbr. reglugerð nr. 852/1999 um rannsóknarnefnd flugslysa)

**Rannsókn er ekki lokið og er skýrslan gefin út
til bráðabirgða. Upplýsingar geta því breyst
eftir því sem líður á rannsóknina**

M-01803/AIG-05

**TF-FTR
Cessna 152
Í Hvalfirði
28. mars 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.).

Helstu staðreyndir

Staður: Hvalfjörður, 64°23'54''N 021°44'30''V

Dags. og tími: 28. mars 2003, kl. 21:35

Lofftarið :

- tegund Cessna 152, tveggja sæta háþekja
- skrásetning TF-FTR, skráð til kennsluflugs
- framleiðsluár 1978
- raðnúmer F152-1527
- skírteini Lofthæfiskírteini útgefið af Flugmálastjórn Íslands var í gildi til 03.05.2003
- hreyflar Einn Lycoming 0-235-L2C 110 hestafla strokkhreyfill, raðnúmer L-22458-15

Skráður eigandi: Flugtak ehf, Reykjavíkflugvelli

Rekandi/notandi: Flugskóli Íslands hf, Reykjavíkflugvelli

Tegund flugs: Kennsluflug (framvindupróf)

Flugskilyrði: Sjónflugsskilyrði/blindflugsskilyrði

Fjöldi um borð: Tveir

Meiðsl: Töluverð

Skemmdir á loftfarinu: Ónýtt

Aðrar skemmdir: Engar

Flugkennari

- aldur, kyn 25 ára karlmaður
- skírteini Handhafi skírteinis atvinnuflugmanns á flugvél (CPL/A), útgefið af Flugmálastjórn Íslands 29. apríl 1999. Hann öðlaðist flugkennararéttindi (FI) 5. október 2000
- reynsla Þegar slysið varð var heildarfartími flugkennarans 983 stundir þar af 830 stundir á þessa tegund. Hann hafði flogið 30,5 stundir á Cessna 152 á síðustu 90 dögum fyrir atvikið

Flugnemi

- aldur, kyn 20 ára karlmaður
- skírteini Handhafi skírteinis til einflugs (SOLO)

Um flugið

Föstudaginn 28.mars 2003 fór flugkennari Flugskóla Íslands með nemanda í framvindupróf á flugvélinni TF-FTR. Flugneminn lagði inn flugáætlun og var í henni gert ráð fyrir 1½ klukkustunda flugi frá Reykjavík til Hellu og aftur til baka til Reykjavíkur. Flugþol var gefið upp 4 klukkustundir. Flugneminn undirbjó flugið og meðal annars aflaði hann upplýsinga um veður fyrir Reykjavíkurflugvöll með því að hlusta á sjálfvirkir veðurupplýsingakerfi (ATIS) fyrir flugvöllinn.

Lagt var af stað frá Reykjavíkurflugvelli kl. 18:15 í sjónflugi og var flugneminn við stjórnvölinn. Upphaflega var fyrirhugað að nota flugbraut 19 til flugtaks en flugkennarinn ákvað, samkvæmt ábendingu flugturns, að nota frekar flugbraut 24 þar sem él var að nálgast flugvöllinn úr suðvestri. Eftir um það bil 8 mínútna flug var ákveðið að snúa við til landingar á Reykjavíkurflugvelli þar sem veður gaf ekki tilefni til áframhaldandi flugs samkvæmt áætlun. Í aðfluginu tók flugkennarinn við stjórn flugvélarinnar. Ekki reyndist mögulegt að lenda aftur á Reykjavíkurflugvelli þar sem él var þá yfir flugvellinum og skyggni ekki nægjanlegt. Stefnan var því tekin til norðurs þar sem skyggnið var betra og haldið upp í Hvalfjörð og síðan á flugvöllinn á Stóra-Kroppi í Borgarfirði þar sem flugvélin lenti kl. 18:54.

Á Suðvesturlandi gekk á með éljum og snjóaði meðal annars á flugvellinum á Stóra-Kroppi. Flugkennarinn var í sambandi við flugturninn í Reykjavík og fékk þar veðurupplýsingar fyrir Reykjavíkurflugvöll, hann lokaði flugáætlun kl. 20:09. Um kl. 20:55 hafði létt til á Stóra-Kroppi og ákvað flugkennarinn að leggja af stað til Reykjavíkur.

Flugkennarinn hafði samband við flugturn á Reykjavíkurflugvelli kl. 21:12 og lét vita af því að TF-FTR væri á leið til Reykjavíkur. Fjarskipti voru óskýr og fékk flugturninn aðstoð hjá flugvél í nágrenni við TF-FTR til fjarskipta, þar kom fram að TF-FTR áætlaði að vera í Reykjavík eftir um það bil 10 mínútur. Um þetta leyti var TF-FTR að nálgast Akrafjall, myrkur var að skella á og fór skyggni versnandi vestanmegin við Akrafjall í áttina til Reykjavíkur. Í samskiptum flugturnsins í Reykjavík og TF-FTR kom fram að skyggni var gott á Reykjavíkurflugvelli og ákvað flugkennarinn því að halda austur fyrir Akrafjallið og fara þá leiðina til Reykjavíkur. Þegar flugvélin var komin að Grundartanga versnaði skyggnið og snéri flugkennarinn því frá og ákvað að bíða af sér élið í hringflugi yfir upplýstri spennistöð norðaustan við verksmiðjurnar á Grundartanga.

Kl. 21:25 kallaði flugturninn á Reykjavíkurflugvelli í TF-FTR til þess að grennslast fyrir um flugvélinu og fékk þá að vita af hringflugi hennar. Var í framhaldi þess ákveðið að halda flugáætlun opinni til kl. 22:00.

Um klukkan 21:33 gekk él yfir svæðið þar sem TF-FTR var í hringflugi í um 800 feta hæð yfir spennistöðinni í Hvalfirði. Þar sem myrkur var skolið á reyndist flugmönnum ekki unnt að sjá élið sem nálgadist úr suðvestri fyrr en það skall yfir. Flugkennarinn átti erfitt með að halda flugvélinni í tilætlaðri hæð vegna ókyrrðar sem fylgdi élinu og misstu flugmennirnir sjónar á ljósum spennistöðvarinnar sem þeir höfðu haft sem viðmið.

Um kl. 21:35 flaug flugvélin í jörðina skammt frá bænum Eystra-Miðfelli í Hvalfjarðarsveit. Samkvæmt GPS tæki sem var í flugvélinni var hringflugið með þeim hætti að fyrst var flogið í tvo hringi rangsælis, síðan sex hringi réttsælis og að lokum einn hring rangsælis. Flugvélin kom niður í um það bil 300 feta hæð (100 metra) yfir sjávarmáli og kom vinstra aðalhjól hennar niður fyrst. Hún rann síðan um 80 metra áður en hún staðnæmdist eftir að hafa kollsteypt yfir sig og rifnað í sundur. Aftari hluti flugvélarinnar hafnaði á hvolfi en fremri hluti hennar snéri upp, vængir rifnuðu af og hreyfill flugvélarinnar kastaðist frá henni. Við brotlendinguna kom upp eldur en flugkennaranum og flugnemanum tókst að komast út úr flakinu og í örugga fjarlægð frá því. Þeir voru töluvert slasaðir.

Kl. 21:36 fór flugturninn í Reykjavík að grennslast fyrir um flugvélina með því að kalla hana upp en fékk ekkert svar. Flugturninn óskaði þá eftir aðstoð við að kalla flugvélina upp hjá flugvélum sem voru í aðflugi til Reykjavíkurflugvallar. Þegar það hafði ekki borið árangur um kl. 22:00 var ákveðið að hefja leit að flugvélinni. Um kl. 22:30 fór bóndinn á Eystra-Miðfelli að athuga eld sem hafði sést í grennd við bæinn og ók hann þá fram á flugkennarann á vegaslóð skammt frá flakinu.

Við rannsókn hefur ekkert óeðlilegt komið í ljós varðandi hreyfil eða stjórnþæki flugvélarinnar. Ekki bárust boð frá neyðarsendi eftir brotlendinguna en hann brann í slysinu. Loftnet sendisins brann einnig og þar sem flugvélskrokkurinn staðnæmdist þannig að loftnetið lenti undir skrokknum og í snjó er líklegt að sendingar fá honum hafi verið mjög veikar þann stutta tíma sem sendirinn gat hafa sent út.

Reykjavík, 20.05. 2003

Rannsóknarnefnd flugslysa