

# SKÝRSLA UM FLUGATVIK

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

**M-02903/AIG-18**

**TF-FKR  
Cessna P206C  
Reykjavíkurlflugvelli  
17. júní 2003**



Markmið flugslysarannsóknna 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

**Staður:** Reykjavíkurlflugvöllur, braut 13

**Dagsetning og tími:** 17. júní 2003, kl. 12:42

### Lofffarið :

- tegund og skrásetning Cessna P206C, TF-FKR, skráð til fallhlífastökks
- framleiðsluár 1968
- raðnúmer 0481
- skirteini Lofthæfiskirteini gildi til 31. ágúst 2003
- hreyfill Einn, 285 hestafla Continental IO-520-A bulluhreyfill

**Tegund flugs:** Einkaflug með fallhlífastökkvara

**Fjöldi manna um borð:** 4

**Meiðsl:** Engin

**Atvikalýsing:** Flugvélin sveigði út af braut í landingarbruni

### Flugmaður:

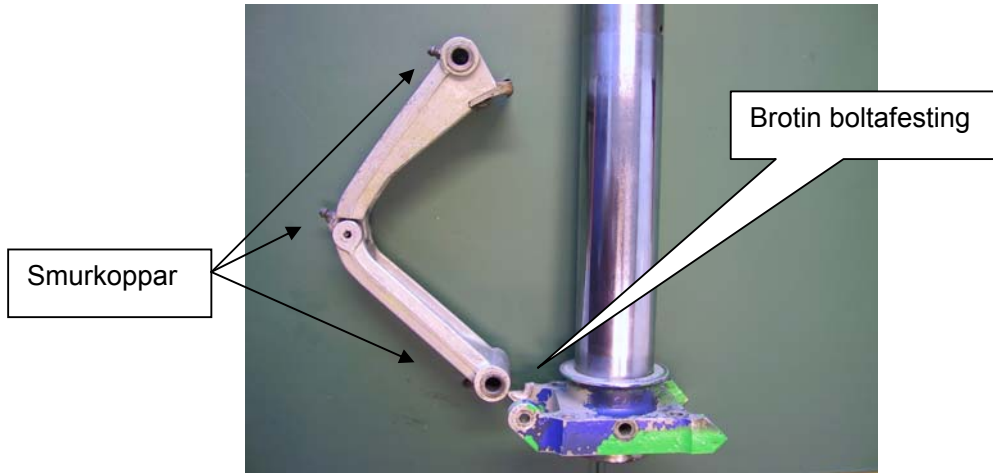
- aldur, kyn 31 árs karlmaður
- reynsla Þegar slysið varð var heildarflugtími flugmanns 502 stundir. Reynsla á þessa flugvél var 120 stundir. Hann hafði flogið 4 stundir á þessari flugvél á síðustu 90 dögum fyrir slysið.

## 2 UMFJÖLLUN

Flugmaður fór með þrjá fallhlífastökkvara á flugvélinni TF-FKR frá Reykjavíkurlflugvelli til Grindavíkur þar sem áætlað var að fallhlífastökkvararnir myndu framkvæma sýningarstökk en flugvélin er sérstaklega útbúin til þess að flytja fallhlífastökkvara. Ekki reyndist unnt fyrir fallhlífastökkvarana að stökkva yfir Grindavík sökum lágrar skýjahæðar og flaug flugmaðurinn því með þá til baka til Reykjavíkur og lenti þar á flugbraut 13. Aðflugið og landingin var eðlileg að mati flugmannsins en í landingarbruni, eftir að nefhjól flugvélarinnar snerti blauta flugbrautina, byrjaði hún að leita til hægri og reyndist flugmanninum ekki unnt að leiðrétta það með beitingu hliðarstýris/nefhjólstýris. Hann hemlaði á vinstra aðalhjól en engu að síður hafnaði flugvélin á öryggissvæði hægra megin við flugbrautina. Eftir að flugvélin hafði stöðvast gaf flugmaðurinn hreyfli hennar aftur afl og ók henni inn á flugbrautina og síðan að stæði í Fluggörðum þar sem hann gekk frá flugvélinni.

Í undirbúningi fyrir flugið framkvæmdi flugmaðurinn meðal annars fyrirflugsskoðun á flugvélinni en við hana kom ekkert athugavert fram. Flugmaðurinn fann heldur ekkert að stýrisbúnaði flugvélarinnar, hvorki í akstri fyrir flugtak né í akstri að stæði eftir að flugvélin hafði farið út af flugbrautinni. Ekki voru sjáanlegar skemmdir á stýrisbúnaðinum við skoðun eftir atvikið. Að sögn flugmannsins hefur flugvélin ávallt verið þung í stýrum þegar ekið er á litlum hraða.

Við skoðun flugvéltækis eftir atvikið kom í ljós að boltafesting fyrir „skæri“ á nefhjólí var brotin sem líklega hefur valdið því að við beitingu hliðarstýris/nefhjólsskýris hefur nefhjólíð skekkst þannig að flugvélin leitaði til hliðar. Á mynd hér að neðan má sjá brotnu boltafestinguna en í hana festast skærin. Erfiðlega reyndist að losa boltann þar sem hann var ryðgaður fastur í boltafestingunni.



Við rannsókn á „skærum“ og boltafestingu kom í ljós að smurkoppur fyrir boltann og boltafestinguna var stíflaður og virtist ekki hafi verið smurt gegnum hann nýlega, sjá mynd hér að neðan. Aðrir kappar á „skærunum“ virtust hafa verið smurðir nýlega.



Samkvæmt þjónustuhandbók flugvélarinnar (Service Manual) skal smyrja í ofangreinda smurkoppa á 50 flugstunda fresti, en oftast ef rekstur flugvélarinnar er í rykugu umhverfi. Eftir að búið var að lagfæra ofangreint var flugvélin óaðfinnanleg í akstri að sögn flugmannsins.

Við rannsókn á atvikinu kom ennfremur fram að stuttu fyrir atvikið munu flugmenn, sem flogið hafa flugvélinni, hafa bent umsýjarmanni hennar og flugvéltækni á nokkur atriði sem gáfu til kynna að óruggt væri að starfrækja flugvélin. Þar munu meðal annars hafa komið fram upplýsingar um að beita þyrfti hliðarstýri/nefhjólsskýri óeðlilega mikið til vinstri í akstri til þess halda flugvélinni í beinni stefnu, ennfremur mun hafa komið fram að flugvélin hafi leitað til hægri í landingum. Þessar athugasemdir höfðu ekki verið skráðar í dagbók flugvélarinnar af flugmönnum hennar.

Það er álit RNF að orsök atviksins megi rekja til þess að boltafesting fyrir skæri nefhjólans hafi brotnað vegna skorts á smurningu. Ekki er ljóst hvenær festingin brotnaði en RNF telur að ef farið hefði verið eftir fyrirmælum í þjónustuhandbók flugvélarinnar varðandi smurningu á skærum nefhjólans hefði atvikið ekki átt sér stað.

### **3 TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT**

RNF beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

Hvetji til þess að verklag við skráningu frávíka í flugdagbækur sé fylgt eftir af flugmönnum í einkaflugi. RNF hefur nokkrum sinnum gert samsvarandi tillögu í öryggisátt, meðal annars í skýrslu um flugatvik sem átti sér stað á Höskuldarvöllum þann 11. maí 2002.

Reykjavík 16. apríl 2004

Rannsóknarnefnd flugslysa