



SKÝRSLA UM FLUGATVIK

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

Staður	: Braut 20 á Reykjavíkurlugvelli.
Dagsetning	: 21. október 2000, kl. um 14:47.
Loffarið -	
- tegund og skrásetning	: Cessna 152. TF-MYA. Tveggja sæta háþekja með nefhjól. Skráð til kennsluflugs.
- framleiðsluár	: 1979
- raðnúmer	: 15283296.
- hreyflar	: Einn, AVCO-Lycoming O-235-L2C bulluhreyfill. Samkvæmt upplýsingum Flugskóla Íslands hf. var heildar fartími flugvélarinnar samtals 6948 klst þegar atvikið varð. Ennfremur var þá gangtími hreyfilsins frá grannskoðun samtals 2083:42 klst. Síðasta skoðun var 50 klst. skoðun, framkvæmd 5. október 2000. Lofthæðsskrteini flugvélarinnar gildi til 2. febrúar 2001. Flugvélin var ábyrgðar- og húftryggð hjá Sjóvá-Almennum hf.
Skráður eigandi	: Flugtak ehf., Reykjavíkurlugvelli.
Rekandi/notandi	: Flugskóli Íslands hf., Reykjavíkurlugvelli.
Atvikslýsing	: Stélkast í lendingu.
Tegund flugs	: Kennsluflug.
Veðurskilyrði	: Dagsbirta, þurr og bjart, skyggni gott, 2/8 skúraský í 2500 fetum, hálfskýjað í 7000 fetum. Vindur var hægur á norðaustan eða á austan í lofti. Kl. 14:00 var vindur á flugvellið gefinn 040°/6 hn., kl. 15:00 var hann gefinn 090°/4 hn. og þegar atvikið varð var vindurinn gefinn 090°-110°/3-5 hn.
Flugskilyrði	: Sjónflugsskilyrði.
Flugið	: Brautarsnerting.
Fjöldi manna um borð	: Einn.
Meiðsl	: Engin
Skemmdir á loftfarinu	: Skemmdir á loftskrúfu, hreyfli og hreyfilgrind.
Aðrar skemmdir	: Engar.
Flugstjóri- kyn, aldur, flugskírteini- og reynsla	: Kona, 18 ára gömul. Handhafi gilds skírteinis flugnema við Flugskóla Íslands hf. útgefið af Flugmálastjórn hinn 5. júní 2000. Þegar atvikið varð, var heildar fartími hennar samtals 45:30 klst., þar af 44:24 á C-152. og samtals 14:00 klst. síðustu 90 dagana fyrir atvikið og þetta síðasta flug var 1:55 klst. Samkvæmt flugdagbók, hafði hún lent þessari flugvéartegund samtals 41 sinni síðustu 90 dagana fyrir atvikið. Hún stóðst síðast heilbrigðisskoðun 29. febrúar 2000.

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.
(Sjá 1. gr. og 14. gr. laga nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa).

1. MÁLAVEXTIR.

Um flugið. Laugardaginn 21. október 2000 var flugnemi hjá Flugskóla Íslands hf. í einliða yfirlands-flugi frá Reykjavík, þar sem m.a. var lent í Stykkishólmi. Flugtak þar áleiðis til Reykjavíkur aftur var kl. 14:00. Þegar flugvélin kom inn til landingarinnar á Reykjavíkurflugvelli var vindur uppgefinn 090° til 110°/ 5 hn og braut 20 var í notkun.

Vindur var hægur en vindátt nokkuð óstöðug á flugvellið á tímabilinu milli kl. 14:00 og 15:00 og sveiflaðist um austur. Kl. 14:00 var vindur 040°/ 6 hn. og kl. 15:00 var hann 090°/4 hn. Þegar atvikið varð, gaf flugturninn vindinn 090°-110°/ 3 til 5 hn. og flugneminn segir að lítils háttar ókyrrð hafi verið í lofti þegar flugvélin kom inn til landingar á flugbraut 20 kl. 14:47. Hann segir að sér hafi virst aðflugið eðlilegt og að flughraðinn hafi verið 60-70 hnútar.

Flugvélin lenti nokkuð þungt á nefhjólínu og sveigði síðan til vinstri og rann út á öryggissvæðið utan flugbrautarinnar, þar sem hún stélkastaðist eftir að nefið og hægri vængendinn rákust niður.

2. AÐRAR UPPLÝSINGAR.

2.1 Vettvangur. Rannsakandi kom á vettvang skömmu eftir að atvikið varð og þá var flugvélin enn þar sem hún hafði stöðvast utan flugbrautarinnar. Greinileg för voru eftir hana á flugbrautinni og að þeim stað þar sem hún hafði stöðvast.

Flugvélin snerti fyrst á eðlilegum snertipunkti flugbrautar 20, um 200 metra innan þröskuldsins og nálægt miðlínu flugbrautarinnar. Þar var greinilegt far eftir nefhjólið og það var óslitið allt þar til flugvélin stöðvaðist utan flugbrautarinnar. Flugvélin hafði sveigt strax til vinstri og eftir um 7-8 metra vegalengd kom vinstra aðalhjólið niður og farið eftir það var um 4 metra langt. Hjólið lyftist þá aftur, flugvélin valt yfir til hægri og rann áfram á nefhjólínu og hægri aðalhjólinu í vinstri beygju, allt þar til hún stöðvaðist. Farið eftir hægri aðalhjólið var 5 metra langt innan flugbrautarljósanna og nefhjólið og hægri aðalhjólið fóru sitt hvoru megin fram hjá sjöunda brautarljósi talið frá þröskuldi, án þess að það brotnaði. Flugvélin stélkastaðist til vinstri og stöðvaðist um 20 metra utan flugbrautarinnar, en þá var stefna hennar 180° miðað við stefnu flugbrautar 20.

Hleðsla og þungamiðja voru innan leyfðra marka og nægt eldsneyti var á eldsneytistöknunum.

Skemmdir á loftskrúfunni báru með sér að nokkuð afl hafði verið á hreyflinum, en höggför eftir enda loftskrúfunnar náðu yfir 7-8 metra vegalengd áður en nefið og vængendinn námu við jörðu.

2.2 Flugbraut 20. Tiltak landingarvegalengd á flugbraut 20 er 1617 metrar, hún er 45 m breið og malbikuð. Utan hennar hvoru megin eru um 50 metra breið öryggissvæði.

2.3 Eftirmál. Áður en flugneminn hélt áfram einliðaflugi sínum, var hæni hans prófuð á flugi með flugkennara og hann síðan skrifaður út til áframhaldandi einliðaflugæfinga.

3. UMFJÖLLUN OG NIÐURSTAÐA.

Þegar atvikið varð, var austlægur og norðaustlægur hægur vindur í lofti og á jörðu var vindur hægur og breytilegur af austri. Vindurinn var á vinstri hlið, en ekki er unnt að útiloka að vindhviða hafi komið skáhallt á eftir flugvélinni í landingunni, en vindur var hægur svo sem áður sagði.

Miðað við verksummerki, er ekki líklegt að aðflugið hafi verið í jafnvægi í lokin. Líklegt er að flugneminn hafi beitt stýrunum miðað við hliðarvind frá hægri og hraðinn verið orðinn lítill þegar flugvélin snerti. Flugvélin snerti fyrst með nefhjólínu nálægt miðlínu flugbrautarinnar og nefhjólið sleppti jörðu ekki aftur en flugvélin fór rakið inn í vinstri beygju. Eftir að nefhjólið snerti, tók vinstra aðalhjólið niðri, en þungamiðja flugvélarinnar stefndi í flugstefnuna og snéri flugvélinni til vinstri og hún valt yfir á hægri aðalhjólið.

4. TILLÖGUR UM ÚRBÆTUR Í ÖRYGGISMÁLUM:

Engar.

Reykjavík 29. desember 2000

Rannsóknarnefnd flugslysa