

FLUGMÁLASTJÓRN
LOFTFERÐAEFTIRLIT

AIG 09/79

S K Ý R S L A
U M
F L U G S L Y S

Cessna F150L
á Bakkafjarðarflugvelli
13. ágúst 1979.

EFNISYFIRLIT

b1s.

FLUGMÁLASTJÓRN

LOFTFERÐAEFTIRLIT

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

LOFTFAR: TF-OII ; Cessna-F150 ;
Hreyfill: Einn 100 ha Continental/
Rolls Royce O-200A.

SKRÁÐUR EIGANDI:

[REDACTED]

FLUGSTJÓRI:

[REDACTED]
- ómeiddur

FARÐEGI: Enginn

SLYSSTADUR: Bakkafjarðarflugvöllur

DAGUR OG STUND: Mánudaginn 13. ágúst 1979
kl. 1530

YFIRLIT

Hinn 13. ágúst 1979 hóf flugneminn [REDACTED] flug frá Egilsstaðaflugvelli til Bakkafjarðar, á flugvélinni TF-OII. Eftir um 40 mínútna flug kom hann að flugvellinum. Í lendingu þar fór flugvélin útaf flugbrautinni og hafnaði á hvolfi utan hennar. Allmiklar skemmdir urðu á flugvélinni, en flugmaðurinn slapp ómeiddur.

1. RANNSÓKNIN

1.1. Um flugið:

Mánudaginn 13. ágúst 1979, ákvað [REDACTED], að fara til Bakkafjarðar í sambandi við starf sitt.

Þar sem hann hafði flugnemaskírteini og var að nema flug hjá flugmönnum Flugfélags Austurlands hf., fór hann þess á leit við kennara sinn, [REDACTED] flugmann, að hann fengi að fara einliðaður til Bakkafjarðar á flugvélinni TF-OII, sem var kennsluvél sú sem til umráða var.

Kennarinn samþykkti þetta, með áritun í skírteini. [REDACTED] Flugtak á Egilsstöðum var kl. 1450 og áætlaði [REDACTED] flugið til Bakkafjarðar um 40 mínútur.

Hringdu þeir félagar til Vopnafjarðar og Bakkafjarðar og könnuðu veðurskilyrði. Á Bakkafirði var þá gott veður, vindur um 10 hnútar 60 gráður, en flugbrautin hefur stefnuna 50°/230°. Um kl. 1530 kom flugmaðurinn að flugvellinum á Bakkafirði og eftir að hafa flogið hring um hann og gengið úr skugga um

vindstefnu, setti hann full vængbörð á og lenti til suðvesturs. Flugvélin rann síðan eftir lendingu skáhallt út af brautinni hægra megin og valt framyfir sig á bakið. Flugmaðurinn taldi skyndilegan swiftivind hafa swift sér útaf brautinni, en ummerki báru það með sér, að vélin hefur lent á nefhjólinu, aðeins á talsvert miklum hraða og haldið beinni stefnu skáhallt útaf brautinni, án þess að flugmaðurinn næði að gera fyrirbyggjandi ráðstafanir.

1.2. Slys á mönnum:

<u>Slys</u>	<u>Áhöfn</u>	<u>Farbegar</u>	<u>Aðrir</u>
Dauði:	-	-	-
Meiðsl:	-	-	-
Ómeiddir:	1	-	

1.3. Skemmdir á loftfarinu:

Flugvélin var talsvert mikið skemmd. Nefhjólsleggur brotinn undan, hreyfilgrind þar með skekt og brotin. Loftskrúfa begin og hreyfilhlifar brotnar. Báðir vængir skekktir og brotnir. Stélkambur brotinn.

1.4. Aðrar skemmdir:

Engar.

1.5. Upplýsingar um áhöfnina:

Flugstjórinn [REDACTED] hlaut skírteini flugnema, [REDACTED] marz 1979. Það var í gildi til [REDACTED] marz 1981. Læknisskoðun dags. 24. febr. 1979. Er slysið skeði, var heildarflugtími Heimis 43:45 klst., þar af á þessa tegund 40:55 klst. Síðustu 30 dagana fyrir slysið hafði hann flogið 15:15 klst. og síðustu 3 dagana, 2 klst., allt á þessari flugvél.

1.6. Upplýsingar um loftfarið:

Flugvélin TF-OII er af gerðinni Cessna F150. Hún var smíðuð árið 1973 hjá Cessna Aircraft Co., í Reims, Frakklandi. Smíðanúmer hennar var F150 - 0945. Hún er háþekja, smíðuð úr málmi, búin einum 100 ha Continental/Rolls Royce O-200A hreyfli. Hún var skráð hér á landi 8. júní 1973, eign Flugstöðvarinnar hf., í Reykjavík. Er slysið skeði, var hún, eða frá 30. júní 1977, skráð eign [REDACTED], [REDACTED] er einn þeirra sem stofnuðu með sér klúbb "Flugklúbbinn 32", en félagar hans notuðu vélina til flugmáms og kenndu flugmenn Flugfélags Austulands hf. svo sem áður sagði. Síðasta skoðun TF-OII, sem var 100 klst. skoðun, var framkvæmd 31. júlí 1979 og frá henni hafði flugvélinni verið flogið alls 7:40 klst. Sama gildir fyrir hreyfilinn. Frá smíði hafði flugvélinni verið flogið alls 2970:50 klst. þegar slysið skeði. Heildargangtími hreyfilsins frá síðustu grunnskoðun var 1173:15 klst. Viðhald flugvélarinnar var í höndum flugvélavirkja hjá Flugfélagi Norðurlands hf. og hjá Flugleiðum hf..

1.7. Upplýsingar um veður:

Er slysið skeði, þá var hitalægð yfir austanverðu landinu. Klukkan 15⁰⁰ var veðrið þannig:
Á Raufarhöfn var vindur 140°, 16 hnútar, skyggni 75 km hálfskýjað í 3-600 m hæð.
Á Grímsstöðum var vindur 40°, 9 hnútar, skyggni 45 km skýjahula 6/8 í 600-1000 m hæð.
Á Eyvindará var vindur 200°, 13 hnútar, skyggni 45 km skýjahula 6/8 í 1000-1500 m hæð.
Austur af fjörðunum lá þokumóða. Á Bakkafirði var 180° 10-15 hnútar létt-skýjað.

1.8. Leiðsögutæki:

Óviðkomandi slysinu.

1.9. Fjarskipti:

Óviðkomandi slysinu.

1.10. Flugvöllurinn og búnaður hans:

Á Bakkafirði er ein flugbraut 600x25 m malarbraut. Stefna hennar er 50°/230° (NA/SV). Flugfélag Austurlands flýgur áætlunarflug til Bakkafjarðar þrisvar í viku.

1.11. Flugriti:

Ekki í flugvélinni og þess ekki krafist.

1.12. Flakið og ummerki á staðnum:

Flugmaðurinn lenti til suðvesturs og hafði vindinn, ca. 10-15 hnúta, um 45 gráður á vinstri hlið.

Fyrstu fór eftir flugvélina voru eftir nefhjólið, ca. 15 m frá brautarenda, aðeins hægra megin við miðju. Flugvélin brunar á nefhjólinu einu 160 metra, þá snertir hægra aðal-hjólið og 13 metrum síðar hið vinstra. Það lyftist síðan aftur af við og við, en flugvélin heldur beinu striki frá því að hún snertir fyrst, þar til að hún fer út af brautinni hægra megin, eftir 279 metra brun. Varð þá smásteinn fyrir nefhjólinu, flugvélin stakkst framyfir sig, rak niður hægri vængendann og fór síðan á bakið.

Hafði hún þá runnið 52 metra frá því að hún fór útaf brautinni og voru um 5 metrar frá vinstri vængenda í brautar-kantinn.

Vængbörð voru niðri í lendingarstöðu (40°).

1.13. Læknisfræðileg rannsókn:

Á ekki við.

1.14. Eldur:

Eldur kom ekki upp.

1.15. Atriði er varða björgun:

Á ekki við.

1.16. Rannsóknir og prófanir:

Á ekki við.

1.17. Aðrar upplýsingar:

Flugkennari [REDACTED] í þetta flug, eða samþykkti að hann færi, var mjög harðorður um varasöm skilyrði við völliinn, hversu viðsjárverðir vindar þar gætu verið og að ekki væri að treysta veðurlýsingum þaðan.

Taldi hann nemanda sinn hafa vitað af þessu "local fyrirbrigði" og hafa komið þar oft áður.

Í ljós kom, að flug þetta, var fyrsta einflug nemans út fyrir Egilsstaðaflugvöll, þar sem hann hafði verið að læra og að hann hafði heldur aldrei komið til Bakka-fjarðar með kennara sínum.

Þá hafði hann eigi hlotið næga æfingu í hliðarvinds-lendingum, en slikt er erfitt á Egilsstöðum, því ef hliðarvindur er þar, er oftast ófært fyrir æfingaflug-vélar sem þessa og verður því að æfa nema annarsstaðar. Eini staðurinn [REDACTED] hafði komið á með kennara, utan Egilsstaða, var til Vopnafjarðar.

2. ÁLYKTANIR

Á þessum slóðum var ágætt veður. Hitalægð var yfir austan-verðu landinu og vindur suðlægur á Austfjörðunum en sló fyrir í austur og norðaustur við Bakkaflóa og Þistil-fjörð. Við Bakkafljarðarflugvöll hefur verið breytilegur vindur, vegna mishæða og staðið skáhallt frá vinstri. Flugmaðurinn gerir aðflug á alltof miklum hraða og með full vængbörð. Hann gætir þess ekki að lenda á aðal-hjólum, heldur vísar nefið niður á við, vegna stöðu væng-barðanna. Er að endanum kemur, lendir hún á nefhjólinu, því rennur hún langar leiðir á nefhjólinu einu saman eins og hjólbörur. Við þannig aðstæður er mjög erfitt að hafa stjórn á vélinni.

EKKI verður heldur séð, að flugmaðurinn hafi neitt reynt til þess að beita stýrunum upp í vindinn, heldur "frosið" á þeim og vélin því hrakist smásaman útaf.

3. NIÐURSTÖÐUR

3.1. Það sem kom í ljós:

- (i) Flugmaðurinn hafði gild flugréttindi á þessa tegund flugvéla.
- (ii) Skjöl TF-OII voru í gildi og vélin í flughæfu standi fyrir flugið.
- (iii) Ekkert kom fram, er bent til þess, að bilun hafði átt þátt í slysinu.
- (iv) Hleðsla og jafnvægi voru innan réttra marka.
- (v) Flugvélin var ekki í heppilegri stöðu, er hún snerti flugbrautina, auk þess sem ekkert bendir til þess, að flugmaðurinn hafi reynt að vinna móti hliðarvinds-áhrifunum, með því að beita hallastýrunum upp í vindinn.
- (vi) Flugmaðurinn, sem var reynslulítill nemi, burfti að fara til Bakkafljarðar í sambandi við starf sitt og kennari létt undan honum þótt hann skorti reynslu til sliks flugs.

(vii) Flugmaðurinn hafði aldrei komið til Bakkafjarðar fyrr undir stýri í flugvél, sem nemandi eða flugstjóri.

3.2. Orsök, eða líkleg orsök:

Orsök, eða líklega orsök slyssins verður að telja þá, að flugmanninn skorti reynslu og æfingu í að lenda flugvél í hliðarvindi.

TILLÖGUR í ÖRYGGISÁTT

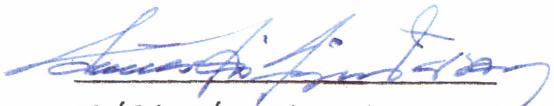
Gefið verði út upplýsingabréf um notkun flugvalla úti á landi.

VIÐBÆTUR

5.1. Uppdráttur af vettvangi.

5.2. Ljósmyndir af slysstað.

Reykjavík 9. okt. 1979.


Skúli Jón Sigurðarson
rannsakandi flugslysa.

