



FLUGMÁLASTJÓRN

LOFTFERÐAEFTIRLIT

REYKJAVÍKURFLUGVELLI
PÓSTHÓLF 350, REYKJAVÍK

SKÝRSLA UM FLUGÓHAPP

Sbr. lög um loftferðir, gr. 145

E I N K A F L U G V É L

TF-MUS CESSNA 172N

V / EGILSSTAÐAFLUGVÖLL

8. NÓVEMBER 1983

Óhapp þetta var rannsakað í þeim tilgangi einum, að hindra endurtekingu og til að stuðla að flugöryggi (sbr. lög um loftferðir, 145. gr.)

Loftfar: CESSNA 172N Eigandi: [REDACTED] Áhöfn: Einn Staður: V/Finnsstaði, Eiðehr. S.-MÚL.	Skrásetning: TF-MUS, Einkaflugvél Notandi: Einn eigenda Farþegar: Einn Dagur og stund: 8.nóv. 1983, um kl. 13:40
---	---

Yfirlit: Flugvélin TF-MUS var í fyrsta flugtaki fyrir æfingaflug frá Egilsstaðaflugvelli. Þegar flugvélin hafði náð ca. 300 feta flughæð, missti hreyfillinn afl og flugmaðurinn ákvað að lenda beint af augum á allsléttu landi, sem framundan var. Lendingarbrúnið varð um 60 m., en þá reis flugvélin upp á nefið og féll framyfir sig á bakið. Skemmdir urðu ta. Verðar en engin slys á mönnum. Loftferðaeftirlitið álitur líklegustu orsök óhappsins ver: Óhreinindi í eldsneyti og ranga tækni við nauðlendingu á gljúpu lendi.

1.1. Saga flugsins: Sjá bls. 2	1.2. Slys á mönnum: Engin	1.3. Skemmdir á loftfari: Sjá bls. 2	1.4. Aðrar skemmdir: Engar
-----------------------------------	------------------------------	---	-------------------------------

1.5. Upplýsingar um áhöfnina: Flugmaður: Kærmaður, 25 ára, [REDACTED] Einkaflugskírteini [REDACTED] , Útg. 18.04.1983 Í gildi. Síðasta heilbrigðisskoðun III.-fl. 15.04.1983, síðasta hæfnipróf fyrir einkaflug tekið 15.04.1983.	Flugtími: <table border="1"> <tr> <td>Allar teg.:</td> <td>98:25</td> <td>14:30</td> <td>4:50</td> <td>0:00</td> </tr> <tr> <td>Þessi teg.:</td> <td>1:30</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Lendingar:</td> <td>Á teg:</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>-</td> </tr> </table>	Allar teg.:	98:25	14:30	4:50	0:00	Þessi teg.:	1:30	-	-	-	Lendingar:	Á teg:	5	5	-
Allar teg.:	98:25	14:30	4:50	0:00												
Þessi teg.:	1:30	-	-	-												
Lendingar:	Á teg:	5	5	-												

1.6. Upplýsingar um loftfarið:
Sjá bls. 3

1.7. Upplýsingar um veður: Veður var mjög gott, logn, heiðríkt og bjart hiti - 8°, daggarmark - 12°. Loftþyngd 1027 MB jörð alhvít.	1.8. Leiðsögutæki: Á ekki við	1.9. Fjarskipti: Eðlileg
--	----------------------------------	-----------------------------

1.10. Flugvöllurinn: Á ekki við	1.11. Flugritar: Á ekki við	1.12. Flakið og vegsummerki: Sjá bls. 3
------------------------------------	--------------------------------	--

1.13. Læknisfræðileg rannsókn: Á ekki við	1.14. Eldur: Kom ekki upp	1.15. Björgun fólks: Á ekki við
--	------------------------------	------------------------------------

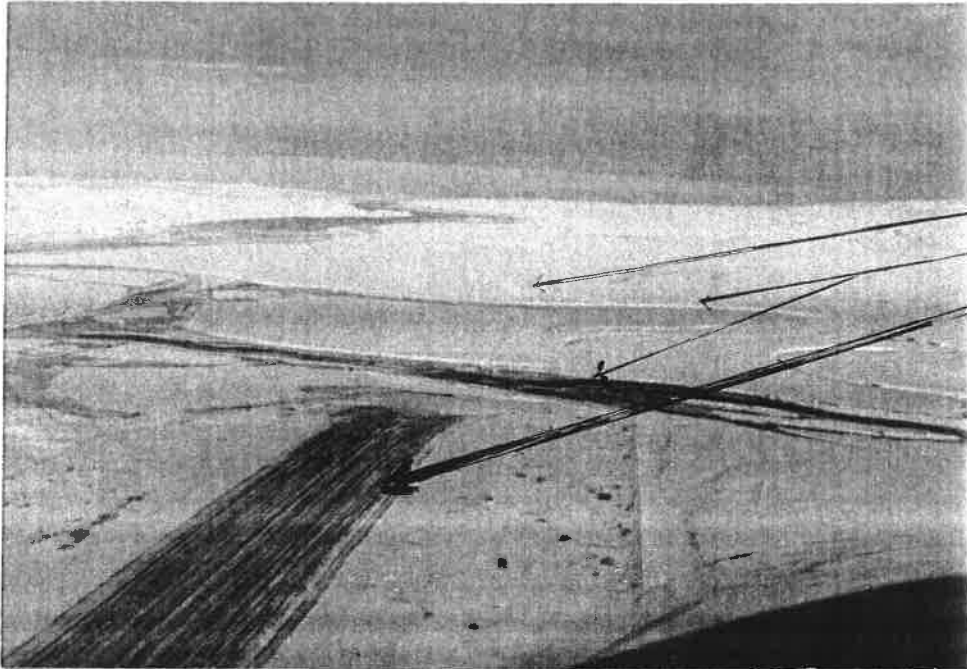
1.16. Ranns. og prófanir: Engar	1.17. Aðrar upplýsingar: Sjá bls.	1.18. Nýjar ranns. aðferðir: Engar
------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------

2. Ályktanir: Sjá bls	3. Niðurstöður: Líklegustu orsök gangtruflunar í hreyfli, verður að telja óhreinindi í eldsneytiskerfinu. Orsök þess að flugvélin fór á bakið, verður að telja, að landingarstæðurinn var nokkuð gljúpur og það að flugmaðurinn beitti ekki réttri tækni við nauðlendingu á mjúkri jörð. (Soft field technique).
--------------------------	--

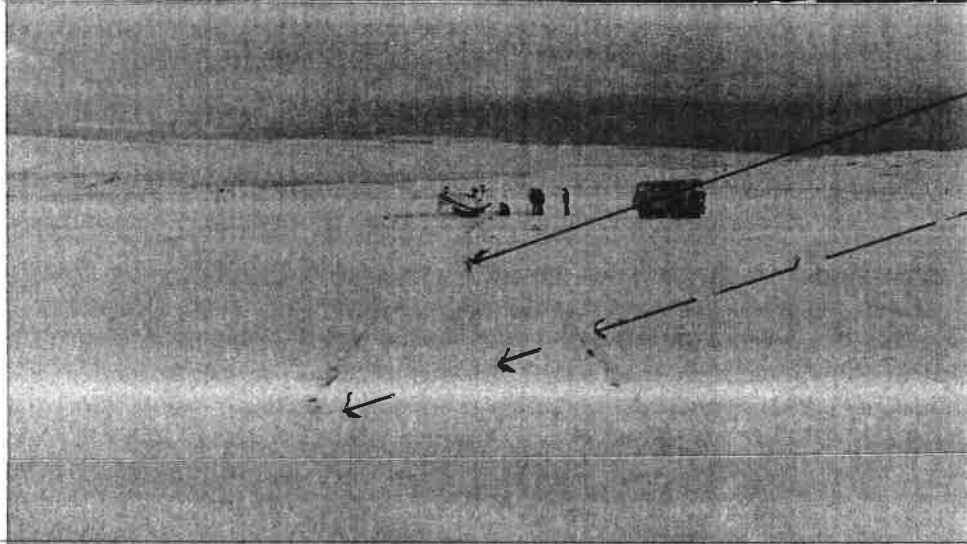
4. Tillögur í öryggisátt: Engar.	5. Viðbætur: 5.1. Myndir af óhappsstað
-------------------------------------	---

- 1.1. Saga flugsins: Hinn 8. nóvember 1983 hugðist einn af eigendum TF-MUS fara í æfingafflug á flugvél sinni, sem hann þá var nýbúinn að kaupa hlut í og fá réttindi á. Með honum ætlaði einn kunningi hans. Flugundirbúningur var eðlilegur að sögn flugmannsins og tóku þeir flugvélina útúr flugskýli, þar sem hún hafði staðið í 3 daga. M.a. renndu þeir undan eldsneyt geymunum. Flugmaðurinn gangsetti hreyfilinn og gekk hann eðlilega. Flugtími á æfingafflug var áætlaður 1 klst. og flugþol var gefið upp 3 1/2 klst. Flugtak var síðan kl. 13:36 til norðausturs af Egilsstaðflugvelli. Er flugvélin hafði náð o.á. 300 fæta hæð, missti hreyfillinn afl. Þó var flugmaðurinn eftir á ekki viss um það, hvort drepist hefði á hreyflinu eða hvort mjög dýr af honum. Beint framundan, handan Eyvindarár er rennur þvert fyrir end flugbrautarinnar, er sléttlendi, tón og engjar frá bænum Finnstaðir. Flugvélin lenti þar á eftir 60 metra brun, reis hún upp á nefið og féll framyfir sig á bakið. Flugmaður og farþegi komust út án meiðsla, en flugvélin skemmdist töluvert.
- 1.3. Skemmdir á loftfarinu: Loftskúfa bogin, báðir vængir skekkir og vinstri vængendi broti vinstri vængstífa brotin og stélkambur brotinn og boginn. Hreyfilgrind bogin.
- 1.6. Upplýsingar um loftfarið: Einshreyfils loftfar, fjögurra sæta háþekja af gerðinni Cessna 172N, smíðuð í Cessna flugvélaverksmiðjunum í Bandaríkjunum árið 1978. Raðnúmer 17271646. Keypt notuð til landsins og skráð hér til einflugs sem TF-MUS nr. 431, hinn 21. júní 1983. Hún var skráð eign [REDACTED], hinn 31. okt. 1983. Lofthæfis skírteini hennar var í gildi til 31. marz 1984. Er óhappið skeði, þá hafði henni verið flogið samtals frá upphafi 1126 klst. og heildargangtími hreyfils var samtals 789 klst. Síðasta skoðun, sem var 100 klst skoðun var gerð 23. sept. 1983 og hafði flugvélinni verið flogið alls 17 klst frá þeim tíma. Öll skjöl hennar voru í lagi.
- 1.12. Flakið og vegsummerki: Rannsakandi kom á óhappsstað um kl. 1300 daginn eftir óhappið. Va þá allt með óbreyttum ummerkjum. Flugvélin hafði lenti á graslendi, um 400 metra frá enda flugbrautarinnar, handan Eyvindarár og um 40 metra frá árbakkanum. Á jörðu var um 10 sm. djúpur snjór, með nokkuð harðri skán. Undir snjónum var mjúkt graslendi, fremur gljúpt. Flugvélin lenti beint í brautarstefnuna og komið allþungt niður á öll hjólin samtímis. Fljótlega fór þó farið eftir nefhjólíð að dýpka og breikka, en förin eftir aðalhjólin jafnframt að grynnast. Síðustu 20 metra brunsins er einungis far eftir nefhjólíð, en þá stakk nefið niður, vinstri vængendi slóst í jörð og flugvélin féll framyfir sig og á bakið. Eftir skúfu að dæma, virðist lítið eða ekkert afl hafa verið á hreyflinum. Rannsókn leið í ljós, að nægilegt eldsneyti var á geymunum, en hinsvegar var töluvert grugg í gruggkúlu og í eldsneytiskerfinu. Ekki var tekið sýni af þessu gruggi, en það var dökkleitt.
- 1.17. Aðrar upplýsingar: Flugvélin TF-MUS hafði aðeins verið eina viku á Egilsstöðum. Þar á undan var hún í eigu einstaklinga í Reykjavík og var geymd í flugskýli nr. 3 í Reykjavíkur flugvelli. Það er opið um nætur og þar er engin varzla. Á síðustu vikum var t.d. þrisvar sinnum stolið benzín af geymum flugvélarinnar, þar sem hún stóð í skýlinu. Eigendur fulltrúi að þeir hafi æfinlega sett benzín á flugvéline af dælum á flugvöllum og ættu engin óhreiðindi að hafa getað komist í geymana við áfyllingu.
2. ÁLYKTANIR: Flugmanninum og farþega hans, sem er með nokkra flugreynslu og er þar að euk flugráðgjafi á Egilsstaðflugvelli ber saman um, að flugundirbúningurinn hafi verið eðlilegur og prófun flugvélarinnar, kerfa hennar og tækja hafi ekki leitt neitt óeðlilegt í ljós. Veður var kalt og þurrt og má næstum því útiloka blöndungsís sem orsakabátt. Ekkert athugavert fannst á hreyflinum og gekk hann eðlilega, eftir að hann var gangsettu er flugvélinni var komið á réttan kjöl. Ekki er full ljóst, hvaðan grugg það var ættað, sem fannst í eldsneytiskerfinu og í gruggkúlu, en hugsanlega hefur það komið í vænggeymanum, en þjófar stungu óhreinum slöngum ofaní þá. Verður að telja líklegustu orsök gangtruflunarinnar vera þá, að tregða eða stífla hafi hindrað eldsneytisrennsli í kerfinu og hafi óhreinindin valdið þessu. Flugmaðurinn hafði aðeins 1:30 klst. flugreynslu á Cessna 172 og verið því að teljast óreyndur. Heildarflugtími hans var líka lítill. Landingarstaðurinn var á sléttum grundum. Þar var 10 sm. djúpur snjór með harðri skurn, sem veitti nokkra fyrirstöðu og undir snjónum var mjúkt graslendi. Vegsummerki benda til þess, að flugvélin hafi lenti á talsverðum fallhraða, flugmaðurinn hafi ekki haldið nefi hennar uppi, heldur frekar ýtt því framávið og jafnvel stigið á hennar. Aðalhjólin fóru strax að léttast og loks rann flugvélin á nefhjólínu einu saman eins og hjólbörur, síðustu 20 metrana, þar til hún stak framyfir sig

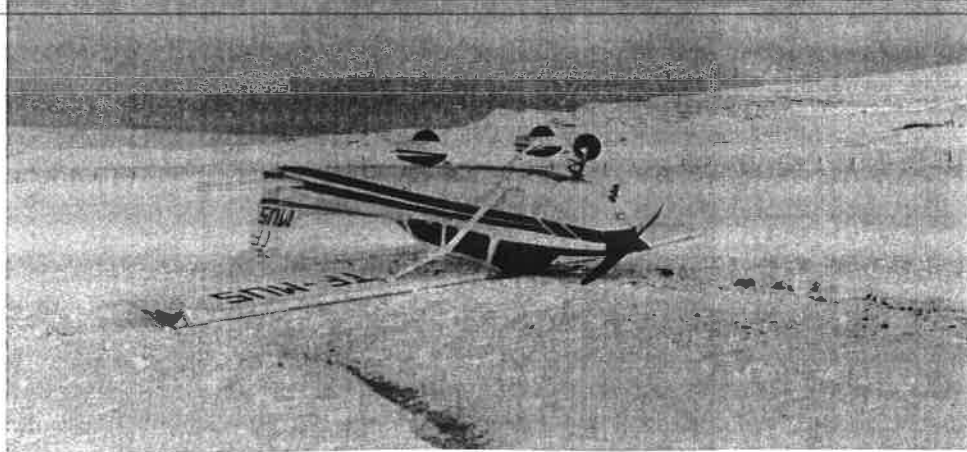
5.1. Myndir af vettvangi



SÉD yfir Héræð útfré end
flugbrautarinnar,
TF-MUS
Eyvinderá
Endi flugbrautarinnar



TF-MUS
Djúpt far eftir nefhjól
För eftir öll hjól



TF-MUS á bakinu

Reykjavík 26. nóvember 1983

.....
[REDACTED], rannsakandi flugslysa