



Lokaskýrsla um flugslys

Mál nr.: **19-092F024**

Dagsetning: **13. júní 2019**

Staðsetning: **Við Látrabjarg**

Atvik: **Brotlenti á bjargbrún eftir að hafa lent í niðurstreymi**

Rannsókn samkvæmt lögum nr.18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum og skal ekki leitast við að skipta sök eða ábyrgð.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Staður, veður og tími	
Staðsetning:	Við Látrabjarg (N 65°29'58.6'' og V 24°24'44.4'')
Dagsetning:	13. júní 2019
Veður	Kl. 16:00: Norðan 15 hnútar, hiti 11°C og QNH 1025 hPa Kl. 17:00: Norðan 15 hnútar, hiti 10°C og QNH 1024 hPa
Tími¹:	Um kl. 16:30

Lofftar	
Tegund:	Diamond DA-40
Skrásetning:	TF-KFC
Framleiðsluár:	2008
Raðnúmer:	D4.370
Hreyfill:	TAE 125 02 99 (Diesel)
Lofthæfiskirteini:	Í gildi

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Kennsluflug
Fjöldi um borð:	Einn
Meiðsl:	Engin
Skemmdir:	Töluverðar
Atvikalýsing:	Flugnemi var í einliðaflugi og flaug yfir sjó meðfram klettabrún þar sem hann lenti í niðurstreymi. Hann reyndi því að fljúga yfir land þar sem klettabrúnin lækkaði en þar skall flugvélin í jörðina.

Flugnemi			
Aldur:	26 ára		
Skírteini:	Ígildi einliðaskírteinis ² (samtvinnuð atvinnuflugnám ³)		
Áritanir:	Takmörkun við einliðaflug með yfirferð kennara		
Heilbrigðisvottorð:	Í gildi		
Reynsla:	Heildartími:	60.9	stundir
	Á þessa tegund:	23.7	stundir

¹ Allir tímar í skýrslunni eru staðartími (UTC) ef annað er ekki tekið fram

² SOLO

³ Integrated Professional Pilot Program

Um flugið

Um kl. 14:25 þann 13. júní 2019 fór flugnemi í einliðaflug (Solo) frá Keflavíkurflugvelli og um Vesturland (Bíldudal). Hann áætlaði að lenda aftur á Keflavíkurflugvelli síðar um daginn. Að sögn flugnemans gerði veðurspáin ráð fyrir skýjum yfir mest öllu landinu, þó ekki á vesturströndinni en þar var spáð sterkri norðanátt að hans sögn. Hluti af flugæfingunni var að æfa ákvarðanatöku einn um borð.

Flugneminn fór frá Keflavíkurflugvelli, yfir Akranes, með vesturströndinni og til Breiðafjarðar. Yfir Breiðafirði varð hann var við ókyrrð en hélt áfram til Bíldudals. Þar var vindur einnig óstöðugur og breytilegur.

Frá Bíldudal flaug hann að Látrabjargi í þeim tilgangi að njóta útsýnis frá öðru sjónarhorni og ná myndum þannig af bjarginu. Á mynd



1 má sjá ratsjárferil að hluta (óbrotin lína) og var flugvélin þá í 3100 – 4400 feta hæð. Á myndinni má

Mynd 1: Ratsjárferill (óbrotin lína) TF-KFC – síðustu ratsjargögn sýndu flugvélin á leið að Látrabjargi og var flugvélin þá í 3100 feta hæð. Brotalínan sýnir áætlaðan flugferil.

einnig sjá áætlaðan feril skömmu fyrir atvikið (brotalína). Að sögn flugnemans var ekkert athugavert við gang hreyfils eða stjórnveli flugvélarinnar.

Þegar flugvélin nálgast Látrabjarg (úr vestri) lækkaði flugneminn flughæðina í 1500 – 2000 feta hæð þar sem hann var að skoða klettana. Hann varð þá var við sterkt niðurstreymi og náði ekki að halda hæð. Við það varð hann óöruggur og ákvað að fljúga sem næst landi og freista þess að komast yfir land frekar en að halda út frá klettunum.

Þegar hann hafði flogið um stund meðfram klettunum sá hann hvar klettabrúnnin lá niðurávið og myndaði nokkurskonar skarð eða hvilft. Hann ákvað þá að beina fluginu inn skarðið og vera þannig yfir landi frekar en yfir sjó við þessar aðstæður.



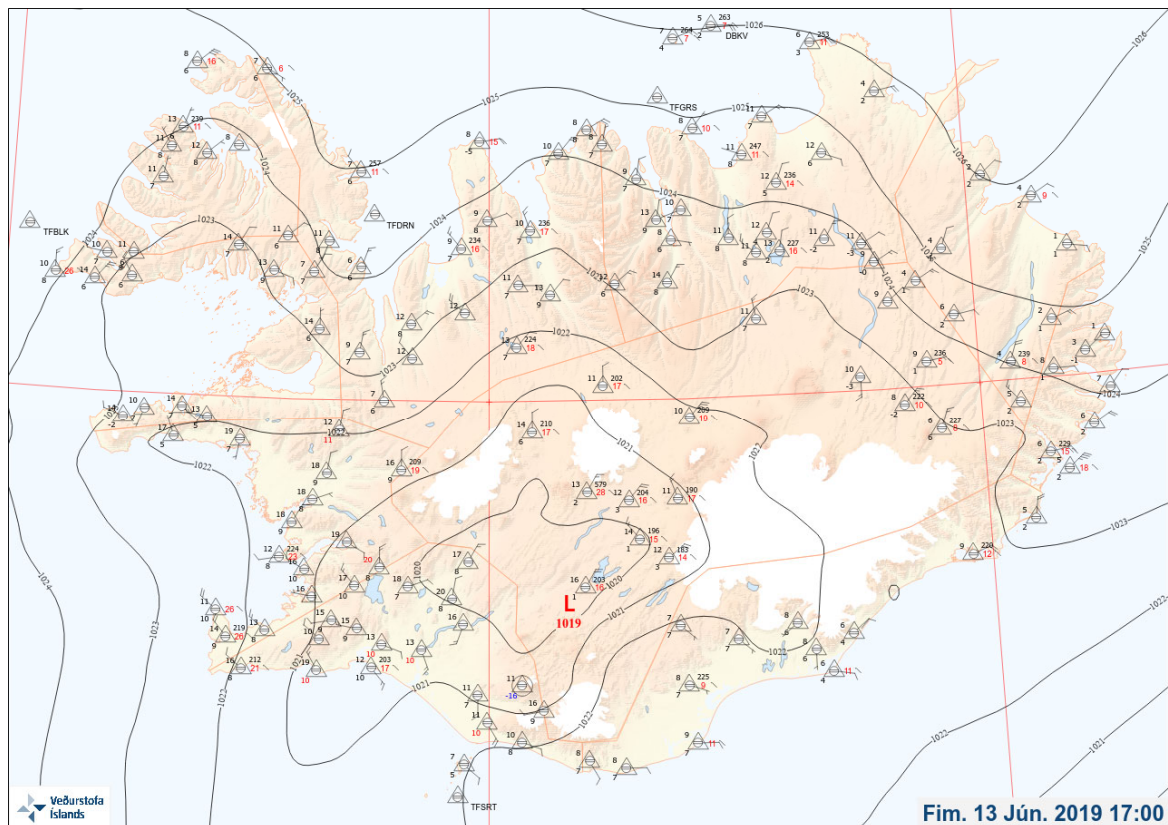
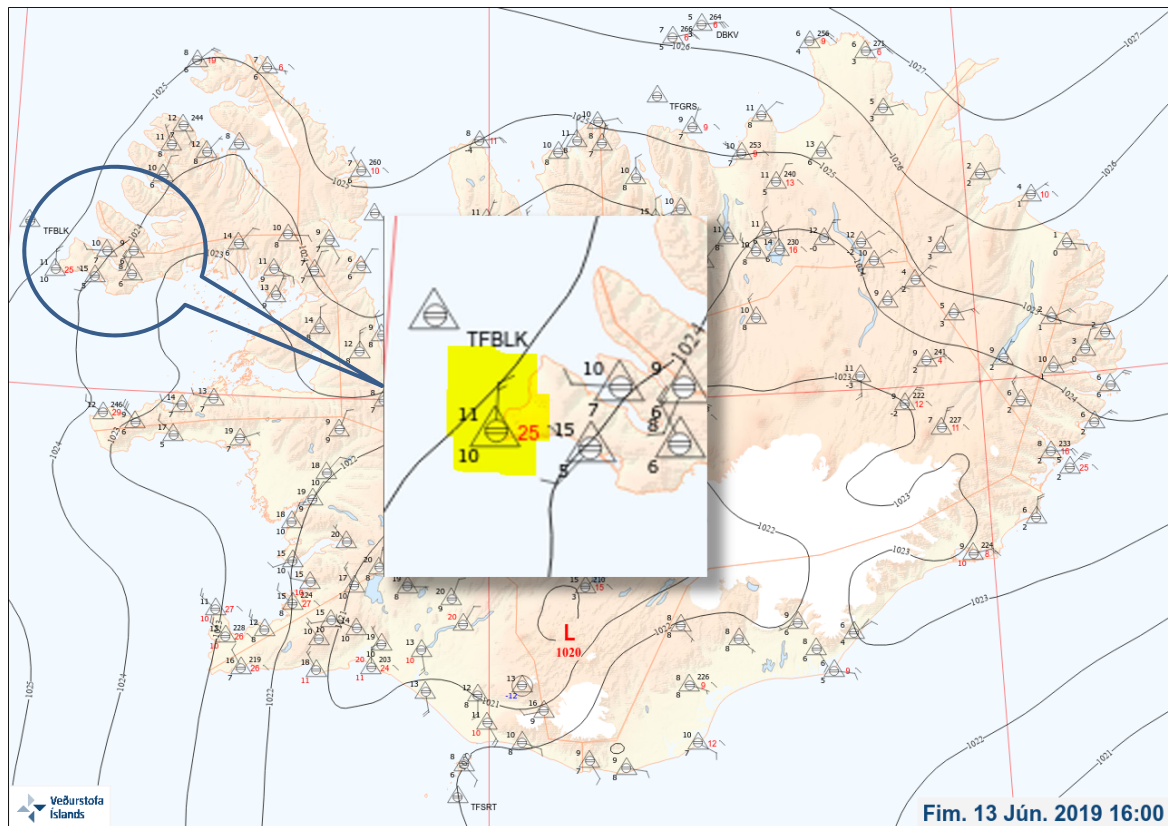
Þegar hann var komin yfir land, náði hann ekki að hækka flugið nægilega mikið með þeim afleiðingum að

Mynd 2: Flugvélin þar sem hún skall í jörðina

flugvélin skall í jörðina. Flugneminn slasaðist ekki, en flugvélin skemmdist töluvert.

2. GREINING OG NIÐURSTAÐA

Á neðangreindum veðurkortunum frá Veðurstofu Íslands má sjá að norðanátt var þegar slysið átti sér stað og mældist vindur um 15 hnútar bæði kl. 16:00 og kl. 17:00.



Það er mat RNSA að þar sem sterk norðanátt var á Vestfjörðum, mátti búast við niðurstreymi sunnan Látrabjargs. Flugneminn vissi af þessari vindátt og vindstyrk, en RNSA telur að hann hafi ekki áttað sig á því að það myndi skapa niðurstreymi eins og raun bar vitni.

Á myndinni hér fyrir neðan má sjá Látrabjarg til vesturs en það er um 14 km að lengd og um 1440 feta hátt þar sem það er hæst. Myndin er tekin á því svæði sem flugneminn ákvað að fljúga inn á land.



Í flugkennslu kemur meðal annars fram að flugnemum er bent á að fljúga ekki niður fyrir klettabrún og ekki þar sem búast má við fuglavarpi. Flugneminn var að njóta útsýnis og áttaði sig ekki í fyrstu á að hann var komin niður fyrir brúnina. Þegar flugneminn varð var við niðurstreymið varð hann óöruggur og ákvað að fljúga nær klettunum og freista þess að komast inn yfir land, sjá mynd hér til hliðar.



RNSA telur að við þessar aðstæður, þ.e. sterkan vind sem myndar niðurstreymi, hafði hreyfillinn ekki afl til þess að hækka flugið nægilega til að forða því að fljúga í jörðina.

3. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Tillögur í öryggisátt:

Engar.

Tilmæli:

RNSA leggur áherslu á það við flugmenn að huga vel að veðurskilyrðum og gæta varúðar ef flogið er hlémegin við kletta eða fjöll.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

- Geirprúður Alfreðsdóttir, formaður
- Bryndís Lára Torfadóttir, nefndarmaður
- Gestur Gunnarsson, nefndarmaður
- Hörður Arilfússon, varamaður
- Tómas Davíð Þorsteinsson, varamaður

Reykjavík 30. desember 2020

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Þorkell Ágústsson
stjórnandi rannsókna