

FLUGMÁLASTJÓRN
LOFTFERÐAEFTIRLIT

Skýrsla um flugslys
TF-ACC
Auster 5/J1
við Móa í Gnúpverjahreppi, Árn.
31. júlí, 1974

Efnisyfirlit.

	<u>Bls.</u>
Yfirlit	1
1. Rannsóknin	1
1. 1. Um flugið	1
1. 2. Slys á mönnum	2
1. 3. Skemmdir á flugvélinni	2
1. 4. Aðrar skemmdir	2
1. 5. Upplýsingar um áhöfnina	2
1. 6. Upplýsingar um flugvélina	3
1. 7. Veðurskilyrði	3
1. 8. Radioleiðsögutæki	3
1. 9. Fjarskipti	3
1.10. Flugvöllurinn og útbúnaður hans	3
1.11. Flugriti	3
1.12. Flakið	3
1.13. Eldur	4
1.14. Atriði varðandi björgun	4
1.15. Rannsókn og prófanir	4
2. Ályktanir og niðurstöður	4
2. 1. Ályktanir	4
2. 2. Niðurstöður	5
a) Það sem kom í ljós	5
b) Orsök slyssins	5
3. Uppástungur	5

Flugmálastjórn
Loftferðaeftirlit

Skýrsla um flugslys

Loftfar: Auster 5/J1, TF-ACC. Hreyfill: Cirrus Minor 2A.

Skráður eigandi
og rekandi: [REDACTED]

Flugmáður: [REDACTED]

Farþegar: Tveir, annar meiddur, hinn ómeiddur.

Slysstaður: Við bæinn Móar, Gnúpverjahreppi, Árnessýslu.

Dagur og stund: 31. júlí, 1974, klukkan um 21:40.

Yfirlit

Þann 31. júlí, 1974, ákvað [REDACTED], sem átti ásamt öðrum hlut í flugvélinni TF-ACC, að skreppa ásamt tveimur kunningjum sínum að Ásum í Gnúpverjahreppi.

Flugið hófst frá Reykjavíkurflugvelli kr. 20:45 og áætlaði flugmáður að fljúga sjónflug og lenda á Ásum eftir 0:40 klst. flug.

Klukkan 22:10 hringdi [REDACTED] í flugstjórnar-miðstöðina á Reykjavíkurflugvelli og skýrði frá því, að kl. 21:40 hefði hann brotlent TF-ACC við bæinn Móa í Gnúpverjahreppi og hefði flugvélin skemmt mikið. Nokkur meiðsl hefðu orðið á mönnum.

1. Rannsóknin

1.1. Um flugið.

Hinn 31. júlí, 1974, ákvað [REDACTED] sem átti hlut í flugvélinni TF-ACC, sem er einshreyfils háþekja, af gerðinni Auster 5/J1 að fljúga frá Reykjavík að Ásum í Gnúpverjahreppi, ásamt tveim kunningjum sínum.

Erlaði hann að lenda þar á túninu.

Flugtímann áætlaði [REDACTED] 40 minútur, viðvöl 15 minútur og flugtímann til baka til Reykjavíkur 45 minútur.

Flugþolið áætlaði flugmaðurinn 3 klst. 30 min. og væri 1 farþegi með í ferðinni.

Flugtak i Reykjavík var síðan kl. 20:45. Flugturninn á Reykjavíkum tilugvelli hafði eðlilegt talsamband við flugvélina meðan hún var í vallar svíði.

Um kl. 21:30 kom flugvélin síðan að bænum Ásar, en þar er landslagið mjög hæðótt. Framburði flugmanns og farþega ber saman. Flaug flugmaðurinn síðan nokkra hríð um nágrennið og kannáði lendingarstaði, en hann hafði aldrei lent flugvél þarna áður.

Leizt honum bezt á túnblett, sem tilheyrir næsta þe, er Móar heitir. Gerði hann síðan, að eigin sögn, lágt aðflug að túni þessu. Hafði hann vængbörð að fullu niðri, afl á hreyfli og var á "minnsta hraða".

Þegar stutt var eftir í enda túnsins missti flugvélin hæð og hraða, að sögn flugmanns.

Þrátt fyrir að hann gæfi hreyfli fullt afl, náði flugvélin ekki inn á túnið og sveigði hann því til vinstri, frá endanum, og inn í qil sem þar er, en fyrir endanum var klettahað. Þak flugvélin þar vinstri vænginn og síðan nefið í jörðina á litlum hraða og nam síðan staðar þannig að hún snéri upp í brekkuna.

1.2. Slys á mónum.

Slys	Áhöfn	Farbegar	Aðrir
Dauði	-	-	-
Heiðsl	1	1	-
Ómeiddir	-	1	

1.3. Skemmdir á flugvélinni.

Flugvélin skemmdist mikið.

1.4. Aðrar skemmdir.

Engar.

1.5. Upplýsingar um áhöfnina.

[REDACTED] til heimili s[...]
að [REDACTED] Hann fékk skísteini einkaf lugmanns [REDACTED]
1967 og var það síðast endurnýjað [REDACTED] 1974 og gildi til [REDACTED] 197[...]
Heildarflugtími hans er slysið skeði, var 230 klst., þar af 50 á þessa
flug[...]

1.6. Upplýsingar um flugvélina.

Flugvélín TF-ACC er priggja sæta, einshreyfils háþekja. Búkur hennar er tré- og málmgrind klædd dúk. Hún er á tveim aðalhjólum og stélhjóli, sem öll eru föst niðri.

Hún var smíðuð af Auster Aircraft Ltd. í Englandi, árið 1946 og smíðanúmer hennar er 2207. Var hún fyrst skráð hér á landi 2. nóvember 1955.

Er slysið skeði, þá var hún skráð eign [REDACTED]

[REDACTED] en sú skráning átti sér stað 2. nóvember, 1963. Lofthæfisskirteini hennar var í gildi til 3. maí, 1975. Síðasta skoðun, sem var ársskoðun fór fram 3. maí, 1975 og síðan þá hafði henni verið flogið 55:53 klst.

Frá upphafi hafði flugvélinni verið flogið alls 1756 klst. 05 mín. Heildargangtími hreyfilsins var 536 klst. Er slysið skeði, var flugvélín hlaðin innan leyfilegra marka.

1.7. Veðurskilyrði.

Þá er slysið skeði, var veðri svo háttar ó pessum stöðum, að vindur var um 20 hnútar af norðri, þurrt, svalt og bjart. Skýjahæð var góð.

1.8. Radioleiðsögutæki.

Óháð slysinu.

1.9. Fjarskipti.

Óháð slysinu.

1.10. Flugvöllurinn og búnaður hans.

Óháð slysinu.

1.11. Flugriti.

Enginn flugriti var í flugvélinni, né var þess krafist samkvæmt íslenzkum reglum.

1.12. Flakið.

Flugvélín lendir utan í brekku. Fyrst hefur vinstri vængendi rekist í jörð og síðan nef flugvélarinnar. Þá hefur hún numið staðar og runnið svo um 1 meter afturábak út á vinstri hlið.

í jörðinni voru alldjúp för eftir skrúfuna sem hefur snúist af miklu afli. Helstu sjáanlegar skemmdir voru þessar: Vinstri vængur brotinn sundur utan við miðju og einnig brotnar festingar hans við skrokkinn, aftur á við. Hægri vængur genginn fram. Vinstra aðalhjól gengið upp í skrokkinn og nærri brotið af. Hreyfilhlifar beyglaðar og búkur vélarinnar dældaður og snúinn. Mælaborð dældað og brotið. Aftursæti brotið úr festingum sínum.

1.13. Eldur.

Ekki kom upp eldur.

1.14. Atriði er varða björgun.

Flugmaður og farþegi í framsæti voru með öryggisbelti spennt, en báðir ráku höfuðið fram í mælaborð og hlutu höfuðmeiðsli m.a. Farþegi í aftursæti slapp ómeiddur, þótt sæti hans rifnaði úr festingum sínum.

1.15. Rannsókn og prófanir.

Engar sérstakar prófanir fóru fram.

2. Alyktanir og niðurstöður.

2.1. Alyktanir.

Flugmaðurinn hyggur á lendingu á stað, þar sem hann ekki áður hafði lent í flugvél.

Hann ákveður að lenda á túni, sem er um 300m langt og er það þannig sett að því hallar allmikið móti aðflugsstefnu, en fyrir enda þess er allhár hæðarhryggur. Hamrar eru framan í hæðinni og síðan nokkuð breið brekka og langur afliðandi halli þar fyrir neðan.

Vindur stóð sem næst beint eftir túninu, sem var afmarkað skurðum.

Flugmaðurinn kom, eins og hann sjálfur segir "í lágt aðflug, með fulli vængbörð niðri, afl á hreyfli og á minnsta hraða".

Þegar flugvélin nálgaðist hæðina fyrir enda túnsins þar sem flugmaðurinn ætlaði að lenda, þá lenti flugvélin óhjákvæmilega inn í loftstraumnum fram af hæðinni og niður-streymingu hlémegin við hana.

Útilokað er að flugvélin gæti haldið hæð, hvað þá klifrað, við þau skilyrði sem hún var nú í, þ.e. "vængbörð voru að fullu niðri, vélin lágt, á minnsta hraða" og þung-hlaðin. Skiptir þá engu þótt hreyfill hafi gengið á fullu afli.

2.2. Niðurstöður.

a) Það sem kom í ljós:

- (i) Flugmaðurinn hafði gilt einkaflugmanns skírteini, áritað réttindum til þess að fljúga þessari gerð flugvélá.
- (ii) Lofthæfisskírteini TF-ACC var í lagi, flugvélin var komin 5 klst. 53 mín. fram yfir réttan flugtíma milli skoðana, en ekki er álitið, að það hafi haft áhrif á að slysið varð.
- (iii) Ekki er vitað til þess, að neitt hafi verið athugavert við flugvélina fyrir flugið, né heldur kom neitt það í ljós við rannsókn er bentí til þess að bilun hefði átt pátt í slysinu.
- (iv) Hleðsla og þungamiðja flugvélarinnar voru innan leyfilegra takmarka er slysið skeði.
- (v) Í aðfluginu var flugvélin þunghlaðin og með full vængbörð, og lendingarstaðurinn er nánast á brekkubrún, þar sem all sterkur vindur stendur fram af.

b) Orsök slyssins.

Líklega orsök slyssins verður að telja þá, að flugmaðurinn kom of lágt inn til lendingar og lendir í niðurstreymi, sem hann getur ekki bjargað sér út úr.

3. Uppástungur.

Lagt er til að gefið verði út upplýsingabréf um hættu þá sem er því samfara, að fljúga lágt nálægt fjöllum, með tilliti til vinda.

Reykjavík 10. september, 1974









