

BRÁÐABIRGÐASKÝRSLA UM FLUGSLYS

(sbr. lög nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa)

Rannsókn er ekki lokið og er skýrslan gefin út til bráðabirgða.
Upplýsingar geta því breyst við útgáfu lokaskýrslu.

M-01513/AIG-11

TF-MYX

Beech King Air B200

Akstursípróttasvæði við Hlíðarfjallsveg á Akureyri

5. ágúst 2013



Markmið ofangreindra laga er að fækka slysum og auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir. Rannsókn samkvæmt lögnum 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.

Staður og tími	
Staðsetning:	Akstursíþróttasvæði við Hlíðarfjallsveg, Akureyri N65 40.421 W18 09.548
Dagsetning:	5. ágúst 2013
Tími¹:	kl. 13:29

Loftfar	
Framleiðandi og tegund:	Beech King Air B200
Skrásetning:	TF-MYX
Framleiðsluár:	1983
Raðnúmer:	BB-1136
Hreyflar (2):	Pratt & Whitney PT6A-42
Lofthæfiskírteini:	Útgefið 19.5.2006, í gildi

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Flutningaflug eftir sjúkraflug
Fjöldi um borð:	Þrír
Meiðsl:	2 látnir, 1 slasaður
Skemmdir:	Flugvélin er ónýt
Atvikslýsing:	Flugvélin fór í jörðina á akstursíþróttasvæði við Hlíðarfjallsveg á Akureyri þar sem keppni var í gangi. Flugstjóri og sjúkraflutningamaður létust og flugmaðurinn slasaðist töluvert.
Veður	Hiti 9°C, vindur 360°/13-15 hnútar

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

Um flugið

Þann 5. ágúst 2013, kl. 10:21, lagði tveggja manna áhöfn á TF-MYX ásamt sjúkraflutningamanni af stað frá Akureyri til Hornafjarðar í þeim tilgangi að sækja þar sjúkling og flytja hann til Reykjavíkur. Eftir að hafa flutt sjúklinginn til Reykjavíkur var áætlað snúa aftur til Akureyrar. Fyrir flugið frá Reykjavíkurflugvelli voru settir 738 lítrar af eldsneyti á flugvélin. Þyngdar- og jafnvægisútreikningar voru gerðir fyrir þetta flug og sýndu þeir að flugvélin var innan þyngdar- og jafnvægismarka.

Klukkan 12:44 var lagt af stað frá Reykjavíkurflugvelli og var flogið yfir landið í FL170². Þegar flugvélin var 10.5 DME³ frá Akureyrarflugvelli sá áhöfnin til flugvallarins og lauk blindflugi. Skömmu síðar óskaði áhöfnin eftir því við flugturninn að fljúga einn hring yfir bæinn og fékk það samþykkt.

Skömmu síðar hafði flugturninn samband við áhöfnina á TF-MYX og tilkynnti að Fokker flugvél væri að fara á loft til norðurs og óskaði eftir því að áhöfnin myndi fylgjast með umferð. Áhöfn á TF-MYX staðfesti það, var þá við Kristnes og sagðist halda sig vestarlega. TF-MYX var flogið í átt að akstursíþróttabraut við Hlíðarfjallsveg. Þegar flugvélinni nálgast akstursíþróttabrautina í vinstri beygju, misst hún hæð og vinstri vængur hennar snerti jörð við hægri hlið akstursíþróttabrautarinnar með þeim afleiðingum að hún brotlenti. Ekki barst tilkynning um bilun eða neyðarástand frá áhöfn flugvélarinnar á meðan á fluginu stóð.

Vettvangur

Við brotlendinguna kviknaði eldur og losnuðu vængir og stél frá skrokki flugvélarinnar. Skrokkur flugvélarinnar brotnaði og hafnaði um 350 metrum frá þeim stað er vinstri vængurinn snerti jörð. Við vettvangsrannsókn mátti sjá að vængbörð og hjól voru uppi.

Áframhaldandi rannsókn

Brak flugvélarinnar hefur verið flutt í skýli Rannsóknarnefndar samgönguslysa til frekari rannsóknar. Rannsóknin beinist meðal annars að því hvers vegna flugvélin missti hæð. Í áframhaldandi rannsókn verður flak flugvélarinnar og hreyflar skoðaðir frekar ásamt fluglagi og afkastagetu hennar.

Reykjavík, 2. október 2013

Rannsóknarnefnd samgönguslysa

² Flight level 170 (málþrýstingshæð 17000 fet)

³ Distance Measuring Equipment (mælt í sjómílum)