

BRÁÐABIRGÐASKÝRSLA UM FLUGSLYS

**Rannsókn er ekki lokið og er skýrslan
gefin út til bráðabirgða**

**Upplýsingar geta því breyst
eftir því sem líður á rannsóknina**

M-02012/AIG-16

TF-303

Rans S6-ES Coyote II

Um 1,3 km suðaustan við fisflugvöllinn Sléttuna á Reykjanesi

20. október 2012



Markmið flugslysarannsókna er að greina orsakapætti flugslysa í því skyni einu að koma í veg fyrir að flugslys endurtaki sig og stuðla að því að öryggi í flugi megi aukast. Tilgangurinn er ekki að skipta sök og/eða ábyrgð. Skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa skal ekki beitt sem sönnunargagn í opinberum málum, en rannsókn á meintri refsiverðri háttsemi í tengslum við flugslys er óháð rannsókn flugslysa sbr. lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa.

Helstu staðreyndir

Staður: 063°55.734'N og 022°28.511'W, um 1,3 km suðaustan við fisflugvöllinn Sléttuna á Reykjanesi

Dags. og tími: 20. október 2012 klukkan 15:14

Lofffarið :

- tegund Rans S6-ES Coyote II, tveggja sæta vélknúið fis
- skrásetning TF-303
- framleiðsluár 1996
- raðnúmer 03957779ES
- skírteini Útgefið þann 17. október 2012 af Fisfélaginu Sléttunni¹ til eins árs
- hreyflar Einn, Rotax 582 bulluhreyfill
- loftskrúfa Woodcomp, 3 blaða 62“

Tegund flugs: Kennsluflug til fisflugsréttinda

Flugskilyrði: Sjónflugsskilyrði

Fjöldi um borð: Tveir

Meiðsl: Tveir látnir

Skemmdir á loftfarinu: Ónýtt

Flugkennari

- aldur, kyn 66 ára karlmaður
- skírteini Handhafi fisskírteinis, upphaflega útgefið af Flugmálastjórn Íslands þann 11. Júlí 2002. Skírteinið var í gildi
- reynsla Samtals 604 klst og 45 mín / 2 klst og 35 mín á þessa tegund

Flugnemi

- aldur, kyn 42 ára karlmaður
- skírteini Var í kennsluflugi og ekki orðin handhafi flugskírteinis²
- reynsla Samtals 10 klst og 45 mín / 2 klst og 15 mín á þessa tegund

¹ Fisfélagið Sléttan er viðurkennt fisflugfélag af Flugmálastjórn Íslands og hefur í samræmi við reglugerð 780/2006 með síðari breytingum heimild til útgáfu flughæfnisskírteina fisvéla

² Viðurkenning Flugmálastjórnar Íslands á Fisfélaginu Sléttunni veitir heimild til bóklegrar og verklegrar þjálfunar til útgáfu skírteinis fisflugmanna

Lofffarið

Fisvél TF-303 var upphaflega sett saman af fyrri eiganda í Danmörku árið 1996. Fisvélin var gerð úr stálgrind, álrörum og klædd dúk úr Dacron seglefni og var af gerðinni Rans S6-ES Coyote II. Árið 2000 skipti fyrri eigandi fisvélarinnar um klæðningarnar á vængjunum og árið 2009 skipti fyrri eigandi fisvélarinnar einnig um hreyfil á henni.

Fisvél TF-303 var flutt inn notuð frá Danmörku í júlí 2012, í gámi, og þurfti því að setja vængina og hreyfil á hana þegar komið var til Íslands. Einnig var skipt um mestan hluta eldsneytisleiðslna eftir að hún kom til Íslands.

Eigendur fisvélarinnar sóttu um flughæfnisskírteini hjá Fisfélaginu Sléttunni á Reykjanesi þann 6. október 2012. Samdægurs var framkvæmd nýskráningar-skoðun á fisvélinni af Fisfélaginu Sléttunni og stóðst fisvélin þá skoðun án athugasemda. Í nýskráningaskjalinu er vitnað til þess að mjög góð viðhaldsáætlun fylgi fisinu frá fyrri eiganda í Danmörku. Fyrir skoðunina hafði fisvélinni verið flogið 492,45 klst og gangtími hreyfilsins var 48 klst.

Þann 17. október 2012, gaf tæknistjóri Fisfélagsins Sléttunnar út flughæfnisskírteini fyrir TF-303.

Um flugið

Í eftirmiðdaginn þann 20. október 2012 fóru tveir menn í flug á fisvélinni TF-303 frá fisflugvellinum Sléttunni á Reykjanesi. Tilgangur flugsins var kennsluflug til fisflugsréttinda. Um borð var fisflugskennari frá Fisflugsfélaginu Sléttunni ásamt fisflugsnema, en neminn hafði ásamt öðrum manni nýlega fest kaup á fisinu TF-303.

Flugneminn hafði tilkynnt meðeiganda sínum skömmu fyrir slysið að hann hygðist fara kennsluflug þennan dag, að æfa flugtök og landingar, og vonandi yrði flugprófið í framhaldi af því.

Á sama tíma og fisflugmaður og fisflugnemi um borð í TF-303 voru að gera sig klára til flugtaks var kennsluflugvél frá Keflavíkurflugvelli í biðflugi yfir Sléttunni í um

1200 feta hæð yfir sjávarmáli og var að bíða eftir heimild til landingar á Keflavíkurflugvelli.

Á meðan flugmaður kennsluflugvélarinnar frá Keflavíkurflugvelli flaug biðflugið vakti fisflugvöllurinn Sléttan athygli hans, því að hann hafði ekki áður orðið var við þennan fisflugvöll í grennd við Keflavíkurflugvöll. Ákvað hann því að taka myndir á símann sinn af fisflugvellinum Sléttunni á meðan hann flaug biðflugið. Ein þessara mynda er mynd 1, en á henni má sjá TF-303 í brautarstöðu í 11° rétta stefnu³ í norðnorðaustur og er sú mynd tekin kl 15:09 þann 20. október 2012.



Mynd 1: TF-303 í brautarstöðu á flugvellinum Sléttunni

Samkvæmt gögnum frá Veðurstofu Íslands var vindhraði um 120°/7 hnútar á Keflavíkurflugvelli er slysið varð, en á sama tíma var vindhraði um 95°/10 hnútar í Grindavík. Eru þetta þær veður athuganastöðvar sem næstar eru slyssaðnum og liggur hann á milli þeirra. Því má ætla að ofangreint flugtak hafi verið framkvæmt í hliðarvindi.

Það vakti athygli flugmanns kennsluflugvélarinnar að fisflugvél sem var að fara í loftið til norðnorðaustur [TF-303] notaði stærstan hluta flugbrautarinnar í flugtakið, auk þess sem físvélin virtist fljúga hægt og lágt eftir það.

³ True heading

Flugmaður kennsluflugvélarinnar hóf því að taka myndband af flugi fisvélarinnar á símann sinn, skömmu eftir flugtak TF-303. Mynd 2 sýnir upphaf þessa myndbands þar sem TF-303 sést skömmu eftir flugtak, en þá hefur fisvélin hafið stefnu til austurs. Var þetta klukkan 15:11.



Mynd 2: TF-303 skömmu eftir flugtak

Flugmaður kennsluflugvélarinnar hélt áfram að mynda flug fisvélarinnar [TF-303] þar sem honum fannst fisvélin fljúga enn hægar. Eftir um 40 sekúndna myndskleið missir flugmaður kennsluflugvélarinnar sjónar af fisvélinni þar sem að hún fer undir kennsluflugvélinu, er kennsluflugvélin flýgur biðflug sitt.

Þegar flugmaður kennsluflugvélarinnar hafði aftur snúið í biðflugi sínu þannig að hann sér til austurs, í þá átt sem fisvélin stefndi í er hann missti sjónar af henni, hóf hann að fylgjast aftur með flugi fisvélarinnar og mynda flug hennar. Fisvélin hafði hækkað flugið en var þó enn í mjög lítilli hæð (á bilinu 200-300 fet yfir sjávarmáli) að mati flugmanns kennsluflugvélarinnar. Að auki flaug fisvélin enn hægar en áður að mati flugmanns kennsluflugvélarinnar. Þá hafði fisvélin einnig breytt stefnu sinni í suðurátt.

Skömmu síðar beygði fisvélin til hægri í vesturátt. Flugmaður kennsluflugvélarinnar tók þá eftir því að beygjuhalli fisvélarinnar jókst á meðan beygt var og á endanum

féll hún á hægri væng og snérist til jarðar með nefið á undan þar til hún brotlenti. Það náðist þó ekki á myndband.

Flugmaður kennsluflugvélarinnar tilkynnti flugslysið til flugturnsins á Keflavíkurflugvelli og var slysið tilkynnt til RNF kl. 15:35.

Er það mat RNF að hægri vængur fisvélarinnar hafi ofrisið í beygjunni og í kjölfarið hafi flugvélin farið í spuna til jarðar.

Rannsókn RNF beinist nú meðal annars að því hvað hafi orðið til þess að fisvélin ofreis.

Reykjavík, 29.11. 2012

Rannsóknarnefnd flugslysa