

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

(sbr. lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa)

M-00510/AIG-05

TF-134

Fly Synthesis Storch

Á Fimmvörðuhálsi í Rangárvallasýslu

27. mars 2010



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 samkvæmt lögum nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Staður og tími	
Staðsetning:	Á Fimmvörðuhálsi í Rangárvallasýslu
Dagsetning:	27. mars 2010
Tími ¹ :	kl. 15:40

Loffarið	
Tegund:	Fly Synthesis Storch CL
Skrásetning:	TF-134, skráð sem fis
Framleiðsluár:	1993
Raðnúmer:	10
Hreyflar:	Einn, 65 hestafla Rotax 582 bulluhreyfill
Lofthæfi:	Flughæfnisskírteini, útgefið af Fisfélagi Reykjavíkur Skírteinið var útrunnið

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Fisflug
Fjöldi um borð:	Einn
Meiðsl:	Engin
Skemmdir:	Lofskrúfan brotnaði, vinstri vængur og nefhjól skemmdust
Atvikslýsing:	Fisflugvélin brotlenti í yfirflugi, fór fram yfir sig og lofthæfið fór í jörðina

Flugmaður									
Aldur, kyn:	36 ára karlmaður								
Skírteini:	Handhafi fisskírteinis, útgefið af Flugmálastjórn Íslands. Skírteinið var í gildi								
Áritanir:	Þriggja ása stjórnun með farþega								
Heilbrigðisvottorð:	Í gildi								
Reynsla:	<table border="1"><tbody><tr><td>Heildartími:</td><td>250 stundir</td></tr><tr><td>Heildartími á tegund:</td><td>180 stundir</td></tr><tr><td>Síðustu 90 dagar:</td><td>Ekki vitað</td></tr><tr><td>Síðustu 24 tímar:</td><td>7 stundir</td></tr></tbody></table>	Heildartími:	250 stundir	Heildartími á tegund:	180 stundir	Síðustu 90 dagar:	Ekki vitað	Síðustu 24 tímar:	7 stundir
Heildartími:	250 stundir								
Heildartími á tegund:	180 stundir								
Síðustu 90 dagar:	Ekki vitað								
Síðustu 24 tímar:	7 stundir								

Þann 27. mars 2010 fór flugmaður frá flugvelli á Selfossi austur að Fimmvörðuhálsi á fisflugvélinni TF-134 sem er tveggja sæta og eins hreyfils. Tilgangur flugsins var að skoða eldgos sem þar stóð yfir.

Eftir hefðbundinn undirbúning og flugtak flaug flugmaðurinn um Fljótshlíð og Þórsmörk þar sem hann hækkaði flugið í áttina að Fimmvörðuhálsi. Veður á Suðurlandi var gott, hæg norðanátt og léttskýjað. Meiri vindur var þó í fjallahæð.

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

Margir voru því að nota tækifærið þennan dag til að skoða eldgosid. Töluverð umferð jeppa var á Fimmvörðuhálsi og einnig var nokkur flugumferð á svæðinu. Þegar flugmaður TF-134 nálgast eldstöðina hóf hann að skoða eldsumbrotin. Að sögn flugmanns hafði hann litla reynslu í að fljúga í fjalllendi og hafði sjaldan flogið í svona mikilli hæð. Eftir að hafa skoðað gosið um stund sá flugmaðurinn að öðru físi hafði verið lent á snævipökku sléttlendi í nágrenni við eldstöðina. Hann ákvað að yfirfljúga landingarsvæðið, sem er í um 3000 feta hæð, til að skoða aðstæður og athuga hvort hann gæti lent TF-134 þar án þess að lenda innan um fólk eða farartæki. Yfirflugið var til vesturs en flugmanninum fannst vindur vera hægur og um 45 gráður frá hægri. Þegar TF-134 var komin niður undir jörð var, að sögn flugmannsins, eins og físinu væri þrýst niður. Hann gaf hreyflinum fullt afl til að hækka flugið en allt kom fyrir ekki og físið skall í jörðina. Af ummerkjum að dæma þá lenti TF-134 á öllum hjólunum í einu. Físið rann áfram en nefhjólíð grófst í snjó og brotnaði. Við það fór físið fram yfir sig og loftskrúfan fór í jörðina. Við óhappið stöðvaðist hreyfilinn en flugmaðurinn slökkti á höfuðrofanum og fór út.

Eftir slysið hóf flugmaðurinn að taka físið saman til að undirbúa flutning þess af vettvangi. Vitni að slysinu tilkynntu um það til Neyðarlínunnar sem hafði strax samband við RNF. Rannsakandi RNF lagði strax af stað á vettvang og á leiðinni bað hann lögregluna og björgunarsveitamenn á slysstaðnum um að gefa flugmanninum fyrirmæli um að hrófla ekki við neinu þar til hann væri kominn á vettvang. Þegar þau fyrirmæli komust til flugmannsins hafði hann þegar losað annan vænginn af físinu. Samkvæmt vitnisburði flugmanns taldi hann að RNF rannsakaði ekki flugatvik á físvélum. Með það í huga og að hann var staddur uppi á jökli illa klæddur og nálægt eldgosi, ákvað hann að halda áfram að taka físið í sundur og koma því niður af jöklinum.



Þegar rannsakandi RNF kom á vettvang var flugmaðurinn búinn að taka físið saman, koma því á pallbíl og farinn með það af vettvangi. Rannsakandi RNF skoðaði því físið á Skógum, en þangað hafði flugmaðurinn farið með það af jöklinum.

Við skoðun RNF á físinu og hreyfli þess kom ekkert óeðlilegt fram sem skýrt gæti orsök slyssins. Það er álit RNF að orsök slyssins hafi verið sú að flugmaðurinn, sem ekki var vanur að fljúga í þessari hæð eða í fjallendi, hafi vanmetið aðstæður þegar hann hugðist kanna landingarstaðinn á Fimmvörðuhálsi. Landingarstaðurinn sem var snævipakinn hallaði upp í móti og nokkur vindur var á svæðinu sem líklega var hviðóttur vegna mishæðotts umhverfis. Að auki hefur afkastageta físsins verið lakari í þeirri hæð sem slysið átti sér stað en við sjávarmál. Allt hefur þetta hjálpast að við að valda því að físið skall í jörðina þegar flugmaðurinn flaug lágt yfir fyrirhugað landingarsvæði.

Samkvæmt grein 7(a) í lögum 35/2004 um rannsókn flugslysa er kveðið á um að RNF beri að rannsaka flugslys og alvarleg flugatvik sem verða á borgaralega skráðum loftförum á íslensku yfirráðasvæði. Rannsóknarskylda RNF yfir flugslys og alvarleg flugatvik nær því yfir slys og alvarleg flugatvik á hreyfilknúnum borgaralega skráðum fisum.

Flugmenn og umráðendur hreyfilknúinna fisa verða því að tilkynna án tafar til RNF öll flugslys og alvarleg flugatvik er varða þau. Jafnframt eiga önnur ákvæði reglugerðar 35/2004 um rannsóknir flugslysa við um hreyfilknúin fis, svo sem að ekki megi hreyfa né flytja á brott loftfar né hrófla við ummerkjum slyssins uns rannsókn er lokið nema RNF hafi heimilað það.

Árið 2005 gaf Fisfélag Reykjavíkur út flughæfniskírteini fyrir fis TF-134 í samræmi við reglugerð um fis og var gildistími þess eitt ár.

Við rannsókn RNF á slysinu kom í ljós að stjórnandi TF-134 hafði ekki látið Fisfélag Reykjavíkur endurnýja flughæfniskírteini fisvélarinnar. Ennfremur kom í ljós við rannsóknina að flughæfniskírteini fisvéla höfðu almennt ekki verið endurnýjuð árlega af Fisfélagi Reykjavíkur eins og reglugerð um vélknúin fis kveður á um.

Í kjölfar þessa flugslyss, og rannsóknar á því, hefur nú verið gerð bót á þessu og eru flughæfniskírteini fisvéla nú endurnýjuð árlega af Fisfélagi Reykjavíkur.

2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til fisfélaga:

1. að þau kynni fyrir félagsmönnum sínum lög og reglur um rannsóknir flugslysa meðal annars til þess að félagsmenn tilkynni án tafar flugslys og alvarleg flugatvik á hreyfilknúnum fisum til RNF og hrófli ekki við rannsóknarvettvangi þegar slys hefur orðið.

Reykjavík 7. desember 2012

Rannsóknarnefnd flugslysa