

SKÝRSLA UM ALVARLEGT FLUGATVIK

Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist

M-03408/AIG-10

TF-KAJ

Piper PA-18-150 (Super Cub)

Þytur ehf.

Við Stíflisdalsvatn í Þingvallasveit

27. júní 2008



Markmið flugslysarannsóknna er að greina orsakabætti 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.

Um flugið

Staður og tími	
Staðsetning:	Við Stíflisdalsvatn í Þingvallasveit.
Dagsetning:	27. júní 2008.
Tími¹:	15:20.

Loffarið	
Tegund:	Piper PA-18-150 (Super Cub).
Skrásetning:	TF-KAJ, skráð til einkaflugs.
Framleiðsluár:	1975.
Raðnúmer:	18-7609019.
Hreyfill:	Lycoming O-320, s/n L-47072-27A.
Lofthæfiskírteini:	Lofthæfiskírteini í gildi.

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Einkaflug.
Fjöldi um borð:	Tveir.
Meiðsl:	Engin.
Skemmdir:	Minniháttar á hreyfilhlíf við loftinntak.
Atviklýsing:	Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist.

Flugmaður							
Aldur, kyn:	64 ára, karlmaður.						
Skírteini:	Handhafi ATPL/A skírteinis, útgefið af Flugmálastjórn Íslands. Skírteinið var í gildi.						
Heilbrigðisvottorð:	Fyrsta flokks. Í gildi.						
Áritanir:	B747 100-300. IR(A). B747-400. SE piston (land).						
Reynsla:	<table border="1"><tbody><tr><td>Heildartími:</td><td>u.þ.b. 18.000</td></tr><tr><td>Heildartími tegund:</td><td>25</td></tr><tr><td>Síðustu 90 dagar:</td><td>61:07</td></tr></tbody></table>	Heildartími:	u.þ.b. 18.000	Heildartími tegund:	25	Síðustu 90 dagar:	61:07
Heildartími:	u.þ.b. 18.000						
Heildartími tegund:	25						
Síðustu 90 dagar:	61:07						
Hvíldartími:	Vel hvíldur að eigin sögn.						

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

Flug TF-KAJ hófst á Tungubökkum rétt eftir klukkan 15:00 þann 27. júní 2008. Um borð voru tveir flugmenn. Hugðust þeir skiptast á að fljúga flugvélinni og æfa landingar á landingarstað við Stíflisdalsvatn. Var flugvélinni flogið að landingarstaðnum í Stíflisdal, snertilent þar fjórum sinnum og lent einu sinni og hreyfill flugvélarinnar stöðvaður. Skiptu þá flugmennirnir um sæti og settist flugmaðurinn í þessu atviki í framsæti flugvélarinnar.

Umferðarhringir við landingarstaðinn við Stíflisdalsvatn voru flognir í um 1.000 fetum yfir sjávarmáli eða um 400 fetum yfir jörðu fyrir landingu til austurs. Í öðrum umferðarhring þegar að komið var þvert af enda landingarstaðarins dró flugmaðurinn afl af hreyflinum og setti blöndungshitara á. Því næst setti hann vængbörð niður að hálfu og beygði inn á þverlegg. Er komið var á þverlegg setti flugmaðurinn vængbörð niður að fullu. Er hann var að beygja inná lokastefnuna tók hann eftir því að loftskrúfan hafði stöðvast.

Fyrst viðbrögð flugmannsins voru að taka blöndungshitara af og skipta yfir á hægri eldsneytistank. Flugmaðurinn einbeitti sér að því að halda uppi hraða flugvélarinnar en sá að hann myndi ekki ná að svífa flugvélinni inná landingarstaðinn. Flughæðin var þá um 200-300 fet yfir jörðu og flughraði um 50 mílur á klukkustund. Valdi hann sér því sléttan flöt í mólendi framan við vesturenda landingarstaðarins til að nauðlenda flugvélinni á.

Lenti flugmaðurinn flugvélinni, þriggja punkta landingu á 40-50 mílna hraða, á 15-20 metra sléttum bala. Að sögn flugmannsins reyndi hann að láta flugvélina líða yfir þúfurnar með því að halda stýri að sér að fullu og án þess að stíga á bremsur af ótta við að þá myndi flugvélin fara fram yfir sig. Flugvélin flaug þar næst fram af móbarði. Sá flugmaðurinn þá að framundan var lítil tjörn sem hann reyndi að sveigja framhjá en áttaði sig á því að hann myndi ekki ná að beygja fyrir tjörnina, hætti við beygjuna og stýrði flugvélinni beint áfram. Var flugvélin við það að stöðvast þegar hún rann fram af tjarnarbakkanum og á nefið ofan í tjörnina.

Flugmaðurinn slökkti á höfuðrofa og kveikjum og yfirgáfu flugmennirnir flugvélina. Heyrðu flugmennirnir að neyðarsendir flugvélarinnar hafði farið í gang. Því næst hringdu þeir í flugturninn í Reykjavík og létu vita af sér. Flugumferðarstjóri í flugturni tilkynnti RNF um atvikið. Stuttu síðar lenti þyrila Landhelgisgæslunnar, sem var við

æfingar í nágrenninu, hjá þeim til að athuga hvort ekki væri allt í lagi. Einn úr áhöfn þyrlunnar hringdi í Rannsóknarnefnd flugslysa og fékk leyfi til að lyfta nefi flugvélarinnar upp úr tjörninni þar sem eldsneyti lak frá henni og til að slökkva á neyðarsendi.



Mynd 1: TF-KAJ í tjörninni eftir að búið var reisa hana við.

Í fluginu höfðu flugmennirnir tekið eftir því að hægagangshraði flugvélarinnar var nokkuð lágur eða nærri 500 RPM. Einnig höfðu flugmennirnir tekið eftir því að raki í lofti var talsverður vegna skúra og er það í samræmi við upplýsingar frá Veðurstofu Íslands. Við nánari athugun eftir atvikið fannst ekkert athugavert við hreyfillinn. Eftir skoðun var hreyfillinn gangsettur og gekk hann eðlilega en hægagangur þó í lægra lagi.

Rannsóknarnefnd flugslysa telur að þar sem afl var dregið af hreyfli áður en blöndungshitari var settur á hafi ekki verið nægjanlegur hiti til að bræða ís sem hugsanlega hafði safnast fyrir í blöndungi. Einnig telur nefndin að lágur hægagangur flugvélarinnar hafi ekki verið til bóta. Nefndin telur því líklegt að ísing í blöndungi (throttle ice) hafi orsakað það að hreyfill flugvélarinnar stöðvaðist.

Tillögur í öryggisátt

Engar.

Tilmæli

1. Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til flugmanna að setja blöndungshitara á að fullu áður en afl er dregið af hreyfli svo hiti frá hreyfli nýtist sem best við að bræða ís sem mögulega hefur safnast fyrir í blöndungi.
2. Rannsóknarnefnd flugslysa hvetur flugmenn til að haga flugi í umferðahring með þeim hætti að þeir geti örugglega svifið inn til landingar ef hreyfill stöðvast.

Reykjavík, 12. nóvember 2009

Rannsóknarnefnd flugslysa