

SKÝRSLA UM ALVARLEGT FLUGATVIK

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

M-02407/AIG-12

TF-BCX

Yakolev Yak-52

Brekkukot í Reykholtsdal, Borgarfirði

22. maí 2007



Markmið flugslysarannsóknna 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.

UM FLUGIÐ

Staður:	Lendingarstaðurinn við Brekkukot (64°40'49.66"N, 021°25'41.39" V).
Dagsetning og tími:	22. maí 2007, kl. 22:05.
Loffarið :	
- tegund	Yakolev YAK-52.
- skrásetning	TF-BCX, skráð til einkaflugs.
- framleiðsluár	1982
- raðnúmer	822414
- skírteini	Lofthæfiskírteini í gildi.
Tegund flugs:	Einkaflug.
Fjöldi um borð:	2.
Meiðsl:	Engin.
Skemmdir:	Loftskrúfa.
Atvikslýsing:	Fór fram yfir brautarenda í landingarbruni.
Flugmaður:	
- aldur, kyn	31 ára karlmaður.
- skírteini	Handhafi skírteinis atvinnuflugmanns (ATPL/A), útgefið af Flugmálastjórn Íslands. Skírteini í gildi.
- reynsla	Þegar slysið varð var heildarflugtími flugmanns 5068,1 stundir. Reynsla á þessa flugvél var 18,2 stundir. Hann hafði flogið 17 stundir á síðustu 90 dögum fyrir slysið á þessari tegund flugvélar og framkvæmt 30 landingar.

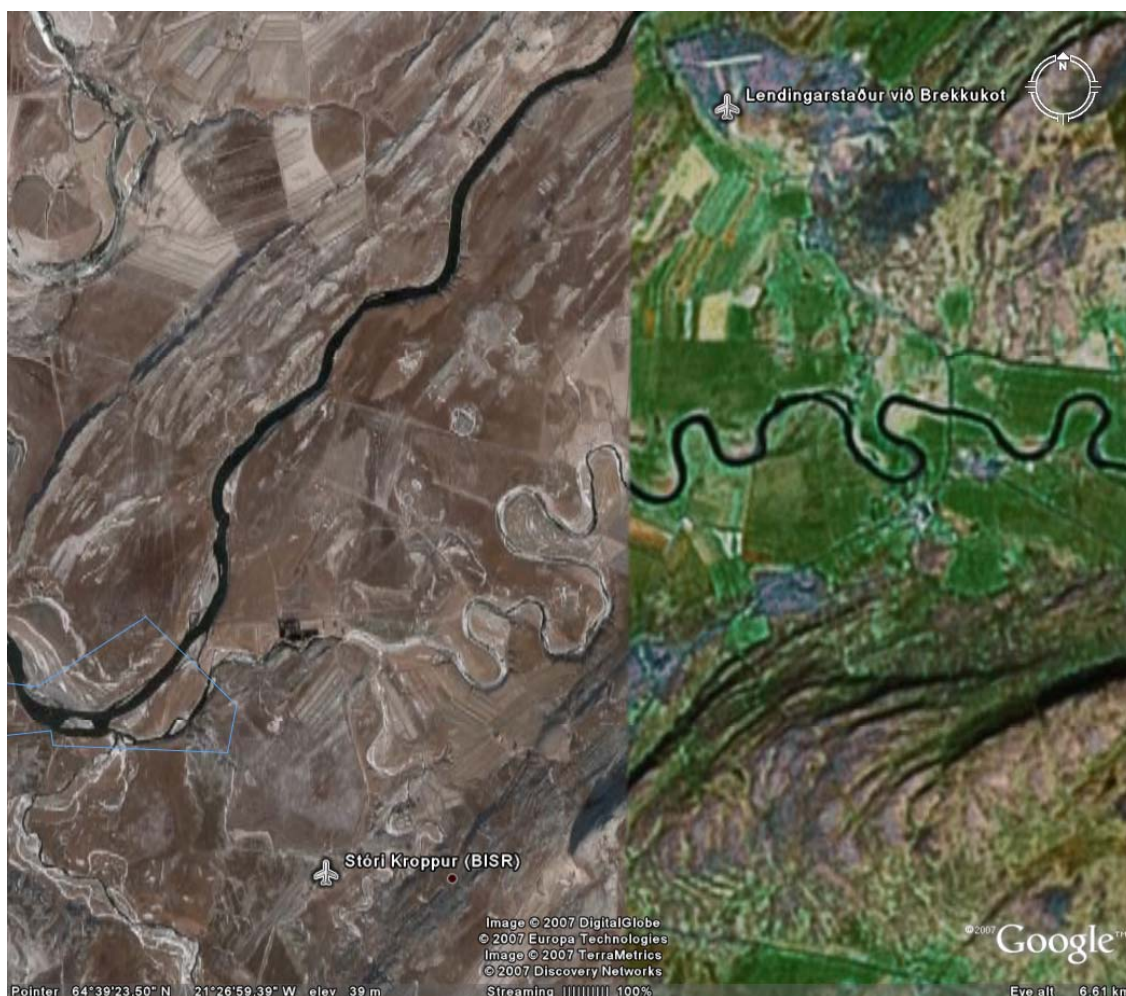
Flugmaðurinn ásamt einum farþega flaug á flugvélinni TF-BCX frá Reykjavíkflugvelli til landingarstaðar við Brekkukot í Reykholtssdal (sjá mynd 1) að kvöldi 22. maí 2007. Lendingarstaðurinn við Brekkukot er þjappaður melur sem sáð hefur verið í. Þar eru 2 flugbrautir, austur-vestur braut og norður-suður braut og flaug flugmaðurinn tvo hringi umhverfis brautirnar til að kanna aðstæður fyrir landingu. Miðað við gufu sem lagði frá nærliggjandi hverum áætlaði flugmaðurinn að það væri logn. Að sögn flugmannsins leit allt eðlilega út og hóf hann aðflug til norðurs.

Flugmaðurinn ákvað að hafa aðflugshraðann aðeins lægri en venjulega eða um 150 km/klst í landingarham (vængbörð og hjól niðri) vegna þess að norður-suður

flugbrautin er aðeins um 450 metrar á lengd. Venjulegur aðflugshraði á Yak-52 samkvæmt handbók er 160-170 km/klst. Flugvélin snerti um 36 metrum innan við þröskuld. Um 70 metrum síðar flaug flugvélin fram af bingu sem er á flugbrautinni og lenti aftur um 70 metrum innar. Yak-52 þarf 300 metra landingarbrun ef snertihraði er 115 km/klst samkvæmt handbók flugvélarinnar.

Flugvélin endaði landingarbrunið á því að fara um 55 metra fram yfir norðurenda flugbrautarinnar. Í lokin rakst flugvélin á rafmagnsgirðingu og reif hana upp með staurum. Rafmagnsgirðing olli skemmdum á loftskrófu flugvélarinnar eins og sjá má á mynd 2 og 3. Þegar flugmaðurinn fór út úr flugvélinni tók hann eftir því að það var dökk á flugbrautinni.

Norður-suður flugbrautin er þjappaður melur með þunnu lagi af gróðri á yfirborðinu. Klukkan 22:00 mældist vindur á sjálfvirkri veðurathuganarstöð á Hvanneyri 264°/8 hnútar. Rannsóknarnefnd flugslysa telur að líklegasta orsök atviksins sé lítil hæging í landingarbruninu vegna daggar á flugbrautinni.



Mynd 1: Lendingarstaðurinn við Brekkukot í Reykholtssdal.



Mynd 2 og 3: Skemmdir á báðum blöðum loftskrúfu.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar tillögur í öryggisátt.

Reykjavík 17. október 2007

Rannsóknarnefnd flugslysa