

SKÝRSLA UM ALVARLEGT FLUGATVIK

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

M-05205/AIG-22

TF-VEJ

Britten-Norman BN2B-20

Selfossflugvöllur

31. desember 2005



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.

1 HELSTU STAÐREYNDIR

Lofffarið :

- tegund og skrásetning TF-VEJ skráð sem flugvél til almenns farþegaflugs
- framleiðsluár 1989
- raðnúmer 2209
- skírteini Lofthæfiskírteini gildir til 31. júlí 2006

Dagsetning og tími: 31. desember 2005, kl. 20:24

Staður: Selfossflugvöllur (BISF) braut 05

Tegund flugs: Leiguflug

Fjöldi um borð: 2 í áhöfn og 1 farþegi.

Meiðsl: Engin

Skemmdir: Engar

Atvikalýsing: TF-VEJ lenti á upptekinni flugbraut

Flugmaður:

- aldur og kyn 34 ára karlmaður
- flugreynsla Þegar atvikið varð var heildarflugtími flugmanns 1470 stundir. Reynsla á þessa flugvél var 60 stundir. Hann hafði flogið 10 stundir á síðustu 60 dögum fyrir atvikið.

Um flugið

Á gamlárskvöld fór TF-VEJ með farþega í leiguflugi frá Vestmannaeyjaflugvelli til Selfossflugvallar. Undirbúningur fyrir flugið var gerður í Vestmannaeyjum og var með hefðbundnum hætti. Voru meðal annars NOTAM skoðuð á vef Flugmálastjórnar ásamt veðurskeytum (METAR). Engin NOTAM voru gefin út fyrir Selfossflugvöll á vefsíðu Flugmálastjórnar.

Flugtak og farflug til Selfossflugvallar gekk vel og var veður gott og skyggni meira en 10 km. Í aðflugi til Selfossflugvallar kallaði flugmaðurinn fjórum sinnum á tíðninni 118,1 MHz, sem notuð er á Selfossflugvelli, til þess að láta vita af komu sinni. Fyrst á 10 sjómílna lokastefnu þar næst í 7,5 sjómílna fjarlægð, síðan í 3ja sjómílna fjarlægð og að síðustu í 800 fetum er flugmenn sáu flugbraut 05.

Á meðan á aðfluginu stóð lyklaði flugstjóri 6-8 sinnum á tíðni fyrir flugbrautarljósin til þess að minnka og auka ljósstyrk á þeim á víxl í þeim tilgangi að gefa til kynna að flugumferð væri við flugvöllinn.

Lending á braut 05 var eðlileg en fljótlega í landingarbruninu varð flugmaðurinn var við flugeldaskotpall austan megin við miðlínu brautarinnar. Flugstjórinn sveigði flugvélinni framhjá skotpallinum til að forða árekstri. Tveimur bílum hafði einnig verið lagt á flugbraut 33. Snjókoma var á Selfossi þegar lent var.

Samkvæmt mælingum lögreglunnar á Selfossi mun skotpallurinn hafa verið um það bil 5 metra inná flugbrautinni austan megin og u.þ.b. 100 metra frá mótum flugbrautarinnar við austur-vestur brautina (33-15). Hjólfar eftir flugvélinu mældist 9 metrum vestan við skotpallinn.

Strax eftir landingu á Selfossflugvelli hringdi flugstjórinn í Flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík til að spyrjast fyrir um hvort Flugmálastjórn vissi af lokun Selfossflugvallar. Í símtalinu kom fram að vakstjóri í Flugstjórnarmiðstöðinni hafði ekki upplýsingar um lokun flugvallarins enda höfðu engin NOTAM verið gefin út fyrir hann.

2 UMFJÖLLUN OG NIÐURSTAÐA

Samkvæmt Flugmálahandbók (AIP) GEN 3.1.3.5. hefur Upplýsingaþjónusta flugmála hjá Flugmálastjórn Íslands meðal annars það hlutverk að safna og dreifa upplýsingum fyrir íslenska flugstjórnarsvæðið og fyrir flugumferð. Hluti af upplýsingagjöf þjónustunnar er útgáfa NOTAM tilkynninga.

Rekstraraðili, flugvallarins Selfoss, var þegar atvikið varð Flugmálastjórn Íslands (flugvalla- og leiðsögusvið). Flugvöllurinn hafði þá starfsleyfi sem flugvöllur í flokki skráðra landingarstaða skv. reglugerð nr. 347/2004 um flugvelli, útgefið af flugöryggissviði Flugmálastjórnar Íslands. Flugvellir í flokki skráðra landingarstaða eru undir eftirliti flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands. Umsjónarmaður flugvallarins var og er starfsmaður flugvalla- og leiðsögusviðs Flugmálastjórnar Íslands.

Við útgáfu starfsleyfis þarf flugvöllur í flokki landingarstaða að uppfylla kröfur um landingarstaði í IV hluta reglugerðar nr. 347/2004 um flugvelli.

Í 34. gr. reglugerðarinnar er gerð eftirfarandi krafa:

“Eigendum/umráðendum ber jafnframt að tryggja að fylgst sé reglulega með ástandi landingarstaðarins og tilkynna upplýsingaþjónustu flugmála tafalaust um vafasamt ástand flugbrauta eða annað það ástand landingarstaðarins sem skert getur öryggi flugumferðar.”

Umráðendur Selfossflugvallar tilkynntu ekki um lokun landingarstaðarins og vafasamt ástand flugbrauta til upplýsingaþjónustu flugmála eins og 34. gr reglugerðinnar kveður á um.

3 TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar tillögur í öryggisátt.

Reykjavík 4. október 2006

Rannsóknarnefnd flugslysa