

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

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

M-02405/AIG-07

**TF-FUN
American Champion 7EC
Á Keflavíkurflugvelli
15. júní 2005**



Markmið flugslysarannsókna 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 samkvæmt lögum nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Löftfarið

- tegund og skrásetning: American Champion 7EC, TF-FUN. Skráð til einkaflugs
- framleiðsluár: 1995
- raðnúmer: 1356-95
- hreyflar: Einn, 115 hestafla Lycoming O-235- bulluhreyfill

Dagsetning: 15. júní 2005, kl. 13:59

Staður: Braut 02 á Keflavíkurflugvelli, (BIKF)

Tegund flugs: Einkaflug

Fjöldi manna um borð: Tveir

Meiðsl: Engin

Skemmdir: Vængendi bognaði og hjólahlífar rispuðust

Flugmaðurinn

- aldur og kyn: 47 árs karlmaður
- flugreynsla: 255 stundir í heild, 22 stundir á síðustu 90 dögum fyrir atvikið. Heildarflugreynsla á þessa tegund flugvélar 15 stundir, þar af 6 stundir á síðustu 90 dögum.

Þann 15. júní 2005 fór flugmaður í einkaflugi frá Reykjavík til Keflavíkur á flugvélinni TF-FUN sem er tveggja sæta eins hreyfils stélhjólflugvél af gerðinni American Champion 7EC.

Flugtak var frá Reykjavíkurflugvelli um kl. 13:50 og var flogið til Keflavíkurflugvallar um leið 6. Vindur á Keflavíkurflugvelli var hægur af norðri og var flugbraut 02 í notkun. Þegar flugvélin nálgast flugvöllinn var vindstefnan að snúast í suður og var flugmanninum gefið upp að vindur væri 250° / 5 til 8 hnútar þegar hann fékk heimild til snertilendingar á flugbraut 02. Flugmaðurinn lenti þriggja punkta landingu og var landingin eðlileg að hans mati.

Eftir landinguna gaf flugmaðurinn hreyflinum afl til að hefja flugvélin í loftið aftur. Að sögn flugmannsins byrjaði flugvélin þá að leita til vinstri með þeim afleiðingum að hún fór vinstra megin út af flugbrautinni og inn á öryggissvæðið til hliðar við flugbrautina. Þar stélkastaðist flugvélin heilan hring til hægri.

Flugmaðurinn skoðaði ekki flugvélin sérstaklega eftir slysið þar sem hann taldi hana óskemmda. Hann ók flugvélinni inn á flugbrautina og hélt áfram flugtakinu. Eftir flugtak flaug flugmaðurinn flugvélinni til Reykjavíkurflugvallar þar sem hann lenti eðlilegri landingu. Við skoðun þar kom í ljós að flugvélin var nokkuð skemmd.

Vindstefnan á Keflavíkurflugvelli var að breytast þegar slysið varð. Vindur var að snúast úr norðlægrri stefnu í suðlæga. Samkvæmt almennu verklagi var flugbraut 02 í notkun vegna þess að ríkjandi vindur hafði staðið best á þá flugbraut.

Við rannsókn Rannsóknarnefndar flugslysa fannst ekkert athugavert við stjórtæki eða hemla flugvélarinnar. Það er álit RNF að orsök atviksins sé röng beiting stjórtækja flugvélarinnar í flugtaki í hliðarvindi.

Flugvélin TF-FUN er stélhjólflugvél og því vandmeðfarnari í landingu og flugtaki í hliðarvindi en nefhjólflugvélar. Í ljósi margra tilfella á undanförunum árum þar sem stélhjólflugvélar hafa stélkastast í landingu eða flugtaki í hliðarvindi vill RNF benda flugmönnum á að þó ákveðin flugbraut sé í notkun á stjórnuðum flugvöllum þá er ekkert því til fyrirstöðu að óska eftir að lenda á annarri flugbraut ef þeir meta landingu þar öruggari.

2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar

Reykjavík 22.desember 2005

Rannsóknarnefnd flugslysa