

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

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

M-01204/AIG-07

**TF-HHX
Schweizer 269C
Austur af Sandskeiði
14. mars 2004**



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.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Lofffarið

- **tegund og skrásetning:** Schweizer 269C , tveggja sæta þyrta, skráð til kennsluflugs
- **framleiðsluár:** 1991
- **raðnúmer:** S 1587
- **hreyflar:** Einn 180 ha. Lycoming HIO-360-D bulluhreyfill, raðnúmer L-25615-51A

Dagsetning: 14. mars 2004, kl. 14:46

Staður: Austur af Sandskeiði (64°03'20''N, 021°33'08''V)

Tegund flugs: Kennsluflug

Fjöldi manna um borð: Tveir

Meiðsl: Engin

Skemmdir: Nokkrar

Flugmaðurinn

- **aldur og kyn:** 40 ára karlmaður
- **flugreyksla:** 3.600 stundir í heild, 16 stundir á síðustu 90 dögum fyrir atvikið. Heildarflugreyksla á þessa tegund flugvélar 400 stundir, þar af 5 stundir á síðustu 90 dögum.

Sunnudaginn 14. mars 2004 var flugkennari að æfa flugnema fyrir verklegt atvinnuflugmannspróf á þyrta. Flugneminn var að æfa nauðlendingar á þyrtnni TF-HHX á og við flugvöllinn á Sandskeiði. Um það bil 45 mínútum eftir flugtak á Reykjavíkflugvelli ákvað flugkennarinn að láta flugnemann æfa aðflug til nauðlendingar á ójöfnum lendingarstað. Þegar þyrta var í um það bil 500 feta hæð yfir jörðu, austur af flugvöllum á Sandskeiði, dró flugkennarinn aflið af hreyfli þyrtnnar til að líkja eftir hreyfistöðvun. Flugneminn fann lendingarstað sem hann taldi hentugan og beindi þyrtnni að honum til nauðlendingar. Þegar þyrta var 50 til 100 fetum fyrir ofan lendingarstaðinn sá flugkennarinn betri lendingarstað og ákvað að taka við stjórn þyrtnnar og beina henni þangað.

Að sögn flugkennarans var ekki ætlunin að lenda þyrtnni, enda var það ekki hluti af æfingunni. Ætlunin var að enda æfinguna í voki (hover) yfir lendingarstaðnum.

Þegar þyrta nálgast lendingarstaðinn dró flugkennarinn úr lækkunar- og fallhraða þyrtnnar með því að reisa nef hennar. Að sögn flugkennarans kom þá hnykkur á þyrta og hún byrjaði að snúast til hægri í lágréttu plani. Flugkennarinn ákvað tafarlaust að nauðlenda þyrtnni og eftir að hún hafði snúist um 180 gráður kom hún þungt niður á vinstra skíðið og síðan það hægra. Þyrta staðnæmdist upprétt á lendingarstaðnum nokkuð skemmd. Flugkennarinn og flugneminn komust sjálfir út úr þyrtnni ómeiddir.

Við rannsókn á vettvangi kom í ljós að stélbóma þýrlunnar hafði rekist í 50 sendimetra hátt mosabarð sem liggur við jaðar landingarstaðarins (sjá mynd hér að neðan).



Að mati RNF rakst stélbóman í barðið þegar flugkennarinn reisti nef þýrlunnar fyrir vokið. Þegar stélbóman rakst í barðið bognaði hún þannig að drifskaft stélskrúfunnar fór úr sambandi við gírkassa þýrlunnar og stélskrúfan hætti að snúast. Ljóst er að við þetta varð þýrlan stjórnlaus og byrjaði að snúast í láréttu plani.

Ekkert kom fram við rannsóknina sem benti til bilunnar í stjórnþækum eða hreyfli þýrlunnar.

2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar

Reykjavík 26. júlí 2005

Rannsóknarnefnd flugslysa