

SKÝRSLA UM FLUGATVIK

(sbr. lög nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa)

M-02703/AIG-16

TF-VHH

Cessna A185F

Á Bessastaðavegi, Álfanesi

31. maí 2003



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 skv. lögum nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa (sjá 1. gr. og 14. gr.).

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Lofffarið

- tegund og skrásetning: Cessna A185F, TF-VHH. Skráð til einkaflugs
- framleiðsluár: 1973
- raðnúmer: 18502092
- hreyflar: Einn, 300 ha. Continental IO-520-D bulluhreyfill

Dagsetning: 31. maí 2003, kl. 20:58

Staður: Á Bessastaðavegi, Álfanesi, 64°06'14''N, 022°00'17''V

Tegund flugs: Einkaflug

Fjöldi manna um borð: Tveir

Meiðsl: Engin

Skemmdir: Engar

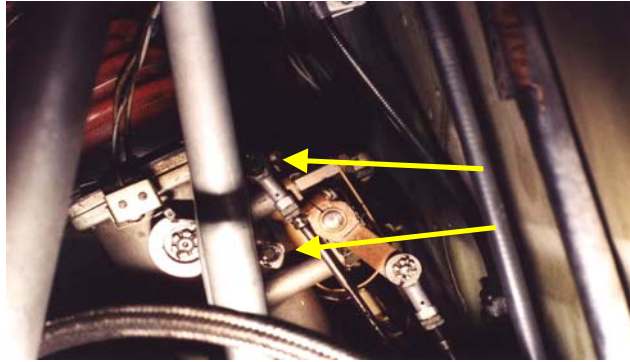
Flugmaðurinn

- aldur og kyn: 26 ára karlmaður
- flugreynsla: 1.606 stundir í heild, 4,2 stundir á síðustu 90 dögum fyrir atvikið

Þann 31. maí 2003 var flugmaður flugvélarinnar TF-VHH að koma til landingar á Reykjavíkurlugvelli eftir flug frá Patreksfirði. Þegar flugvélin var að koma inn á lokastefnu brautar 13 dró flugmaðurinn af afli hreyfilsins og hóf lokaaðflug til landingar. Á stuttri lokastefnu ákvað flugmaðurinn að draga aflið alveg af þar sem honum fannst flugvélin of hátt og hraði hennar of mikill. Hann dró handfang eldsneytisgjafarinnar út án þess að breyting yrði á afli hreyfilsins. Þá ýtti hann handfanginu aftur inn en aflið hélst áfram óbreytt og áttaði flugmaðurinn sig þá á því að hann hafði ekki stjórn á afli hreyfilsins. Flugvélin var nú komin inn yfir flugbrautarendann og var í 600 til 700 feta hæð. Ákvað flugmaðurinn því að hætta við landingu og beygði hann flugvélinni til hægri með það í huga að lenda á flugbraut 01. Þegar flugvélin var komin út yfir Skerjafjörðinn sá flugmaðurinn að hraðinn var að nálgast lágmark og að flughæðin var um 500 fet en flugvélin lækkaði flugið um 50 til 100 fet á mínútu. Hann mun hafa talið ráðlegra að reyna landingu á Álfanesi frekar en að taka krappa beygju til landingar á flugbraut 01 á Reykjavíkurlugvelli. Flugmaðurinn undirbjó nauðlendingu og skimaði jafnframt eftir hentugum stað til landingar. Þegar flugvélin var yfir Bessastaðanesi var hún í um 300 feta hæð og ákvað flugmaðurinn að lenda á afleggjaranum að Bessastöðum sem hann taldi hentugasta landingarstaðinn. Hann hóf aðflug, slökkti á hreyflinum á stuttri lokastefnu og lenti flugvélinni til norðurs á Bessastaðavegi kl. 20:58.

Við rannsókn RNF á flugvélinni á vettvangi kom í ljós að barki eldsneytisgjafarinnar hafði farið úr sambandi þar sem hann tengist við eldsneytisgjöf hreyfilsins. Barkinn á að vera festur við eldsneytisgjöfina með bolta og ró og var líklegt að boltinn hafi losnað úr tengingunni.

Á myndinni hér til hliðar má sjá tengistykki á barka eldsneytisgjafar flugvélarinnar og tengiarm eldsneytisgjafar hreyfilsins.



Á myndinni má einnig sjá tvær aðrar tengingar hjá tengingu eldsneytisgjafarinnar og voru þær báðar festar með kastalaróm (Castellated Nut). Samkvæmt hlutahandbók framleiðanda flugvélarinnar (Illustrated Parts Catalog) eiga þessar tengingar allar að vera með sjálflæsandi róm (Self-Locking Nut).

Samkvæmt viðhaldsáætlun framleiðandans á að skoða ofangreindar tengingar á 100 flugstunda fresti. Síðasta 100 flugstunda skoðun á TF-VHH var 26 dögum fyrir atvikið og hafði flugvélinni verið flogið sex flugstundir frá þeirri skoðun. Samkvæmt upplýsingum flugvéltækis flugvélarinnar munu tengingarnar þá hafa verið skoðaðar en ekkert athugavert komið í ljós. Flugvéltæknirinn kvaðst ekki muna hvort tenging eldsneytisgjafarinnar hafi verið með sjálflæsandi ró eða kastalaró.

Það er álit RNF að við tengingu barka eldsneytisgjafarinnar við eldsneytisgjöf hreyfilsins hafi verið notuð kastalaró sem hafi losnað þannig að tengingin fór úr sambandi. Ekki er ljóst hvort öryggispinnann hafi vantað á róna eða hvort slitinn öryggispinni hafi verið notaður sem hafi losnað. RNF telur að rétt framkvæmd 100 flugstunda skoðun hafi átt að kom í veg fyrir atvikið, enda einungis sex flugstundir liðnar frá þeirri skoðun þegar atvikið átti sér stað.

2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar.

Reykjavík 18. nóvember 2003

Rannsóknarnefnd flugslysa