

SKÝRSLA UM FLUGATVIK

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

M-04403/AIG-27

**TF-HIS
Cessna 180
Við Stíflisdalsvatn
4. ágúst 2003**



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

1 HELSTU STAÐREYNDIR

Staður: Við Stíflisdalsvatn, um það bil 64°14'54"N 021°19'15"V

Dagsetning og tími: 4. ágúst 2003, kl. 21:15

Lofffarið :

- tegund og skrásetning Cessna 180, TF-HIS, skráð til einkaflugs
- framleiðsluár 1953
- raðnúmer 180-30310
- skírteini Lofthæfiskírteini gildi til 31. janúar 2004
- hreyfill Einn 230 hestafla Continental 0-470K bulluhreyfill

Tegund flugs: Einkaflug

Fjöldi manna um borð: 3

Meiðsl: Engin

Atvikalýsing: Hreyfill missti afl í farflugi

Flugmaður:

- aldur, kyn 43 ára karlmaður
- reynsla Þegar atvikið varð var heildarflugtími flugmanns 11.727 stundir. Reynsla á þessa flugvél var 14 stundir. Hann hafði flogið 202 stundir á síðustu 90 dögum fyrir slysið.

2 UMFJÖLLUN

Flugmaður með tvo farþega (annar þeirra er 2ja ára sonur hans) var á flugvélinni TF-HIS á leið frá Efstadal í Árnessýslu að flugvælinum á Tungubökkum í Mosfellsbæ.

Kl. 21:15 eða eftir um það bil 16 mínútna flug varð flugmaðurinn var við gangtruflanir í hreyfli flugvélarinnar og í framhaldi af því stöðvaðist hreyfillinn. Flugvélin var þá, að sögn flugmannsins, í um það bil 1700 feta hæð sunnan við Stíflisdalsvatn á Mosfellsdalsheiði sem er í um það bil 650 feta hæð yfir sjávarmáli.

Flugmaðurinn áleit að um vélarbilun væri að ræða en hann taldi sig hafa heyrt hjá meðeigendum sínum að gangtruflana hefði orðið vart í hreyfli TF-HIS nokkrum dögum áður. Síðar kom í ljós að um aðra flugvél mun hafa verið að ræða.

Flugmaðurinn hafði strax samband við flugturninn á Reykjavíkflugvelli og tilkynnti að hann hefði misst hreyfilaflið og jafnframt að hann yrði að nauðlenda. Hann ákvað að nauðlenda flugvélinni á óskráðri flugbraut við Stíflisdalsvatn, enda var það heppilegur landingarstaður að hans mati. Nauðlendingin gekk vel og kl. 21:19 hafði flugmaðurinn aftur samband við flugturninn og tilkynnti að hann væri lentur og sagði jafnframt frá því að eldsneytiskrani hefði verið stilltur á vinstri tank en samkvæmt eldsneytismæli mun sá tankur hafa verið tómur. Flugmaðurinn mun ekki hafa gefið sér tíma til þess að viðhafa viðbrögð samkvæmt gátlista fyrir nauðlendingu.

Eftir landinguna stillti flugmaðurinn á hægri tank flugvélarinnar og prófaði að gangsetja hreyfilinn sem þá fór strax í gang. Að því búnu hóf flugmaðurinn flugvélina á loft og flaug henni til flugvallarins í Mosfellsbæ þar sem hann lenti flugvélinni og gekk frá henni í skýli.

Fyrir atvikið hafði flugmaðurinn flogið fjórtán flug þennan dag og voru þau eftirfarandi:

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Mosfellsbær-Þjórsárdalur | 8. Bakki-Vestmannaeyjar |
| 2. Þjórsárdalur-Vestmannaeyjar | 9. Vestmannaeyjar-Reykjavík, |
| 3. Vestmannaeyjar-Bakki | 10. Reykjavík-Efstidalur , 111 lítrar settir á flugvélina |
| 4. Bakki-Vestmannaeyjar | 11. Efstidalur- Vestmannaeyjar |
| 5. Vestmannaeyjar-Bakki | 12. Vestmannaeyjar-Múlakot |
| 6. Bakki-Vestmannaeyjar | 13. Múlakot-Stórabót |
| 7. Vestmannaeyjar-Bakki | 14. Stórabót-Efstidalur |

Í TF-HIS voru tveir gátlistar, einn sem gefinn var út af Airtour Flight Equipment LTD í Englandi fyrir Cessna 180 og Cessna 182 flugvélar og annar sem útbúinn var af eigendum flugvélarinnar. Að sögn flugmannsins vantaði þriðja gátlistann í flugvélina og var það nýjasti gátlistinn sem einnig var útbúinn af eigendum flugvélarinnar. Að sögn flugmannsins var hann vanur að nota þann gátlista. Við rannsókn kom í ljós að nýjasti gátlistinn tilheyrði TF-KAH sem er eins flugvél og TF-HIS og í eigu sömu eigenda. Í handbók flugvélarinnar um gátlista (Owner's Manual, Section II – Operating Check List) er að finna gátlista sem framleiðandi flugvélarinnar leggur til og samþykktur er af framleiðsluríkinu við útgáfu tegundarskírteinis flugvélarinnar. Gátlistarnir sem útbúnir voru af eigendunum flugvélarinnar voru til einföldunar og eru þeir nokkuð styttri en gátlistinn sem framleiðandi flugvélarinnar leggur til, sjá mynd af gátlistum í viðhengi A.

Við rannsóknina kom fram að þó að tveir gátlistanna hafi verið styttri, kom fram í þeim að stilla beri eldsneytiskrana flugvélarinnar á „BOTH“, bæði fyrir gangsetningu hreyfils og fyrir lendingu flugvélarinnar. Flugmaðurinn mun ekki hafa notast við gátlistana, hvorki við undirbúningi fyrir flug, í flugi flugvélarinnar né við undirbúningi nauðlendingarinnar.

Flugmaðurinn setti 111 lítra af eldsneyti á flugvélinu á Reykjavíkflugvelli eftir tífunda flugið (frá Efstadal til Reykjavíkur) en man ekki hver stilling eldsneytiskranans var eftir áfyllinguna. Samkvæmt frásögn flugmannsins var sonur hans (tveggja ára gamall) einn og eftirlitslaus um borð í flugvélinni í skamman tíma fyrir ellefta flugið þennan dag (frá Efstadal til Vestmannaeyja). Við skoðun á eldsneytiskrana flugvélarinnar kom í ljós að auðvelt var að snúa honum og því mögulegt að hann hafi færst til í ógáti, sjá mynd að neðan.



Það er álit RNF að hreyfill flugvélarinnar hafi stöðvast þar sem eldsneytið gekk til þurrðar á þeim tanki sem eldsneytiskraninn var stilltur á (vinstri tankur). RNF telur að vandaðri undirbúningur fyrir flugið og notkun gátlista hefði átt að komið í veg fyrir atvikið.

3 TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

RNF beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að hún:

Hafi eftirlit með að gátlistar flugvéla séu í samræmi við handbækur þeirra og að á þeim komi meðal annars fram hvaða flugvél gátlistinn tilheyrir, útgáfudagur og útgefandi.

Reykjavík 3. mars. 2004

Rannsóknarnefnd flugslysa

4 VIÐHENGI A – GÁTLISTAR FLUGVÉLARINNAR

Á myndinni má sjá afrit af þeim gátlistum sem tilheyrðu TF-HIS. Gátlistinn lengst til vinstri er gefin út af Airtour Flight Equipment LTD í Englandi, Gátlistinn í miðjunni er gerður af eigendum flugvélarinnar eins og gátlistinn lengst til hægri.

