



SKÝRSLA UM FLUGATVIK

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

Staður	: Flugbraut 13 á Reykjavíkflugvelli.
Dagsetning	: 11. mars 2001, kl. 15:40.
Loffarið :	
- tegund og skrásetning	: Beechcraft A23A, TF-BMC, fjögurra sæta lágþekja. Skráð til einkaflugs.
- framleiðsluár	: 1968.
- raðnúmer	: M-1083.
- hreyflar	: Einn 165 ha, Continental IO-346-A bulluhreyfill.
Skráður eigandi	: Magnús Ingólfsson o.fl., Kambsvegi 13, 104 Reykjavík.
Rekandi/notandi	: Skráður eigandi.
Atvikslýsing	: Flugvélin rann út af flugbraut eftir landingu.
Tegund flugs	: Einkaflug - æfingaflug einkaflugmanns.
Veðurskilyrði	: Dagsbirta, þurr og bjart, skyggni meira en 10 km., léttskýjað í 3400 fetum, vindur 110°/15 hn., lofthiti +7°C, QNH 981 hPa. Samkvæmt veðurathugunum var vindur kl. 15:00: 90°/12-22 hn. og kl. 16:00 var vindur á flugvelli 90°/14 hn
Flugskilyrði	: Sjónflugsskilyrði.
Flugið	: Lendingarbrun.
Fjöldi manna um borð	: Einn.
Meiðsl	: Engin
Skemmdir á loftfarinu	: Engar.
Aðrar skemmdir	: Engar.
Flugstjóri -	
- kyn, aldur, flugskírtein og flugreynsla	: Karlmaður 21 árs, handhafi gilds skírteinis einkaflugmanns, útg. af flugmála- stjórn 7. maí 1999, með áritum fyrir eins hreyfils landflugvélar. Samkvæmt flugdagbók var heildaflugtími hans samtals 91:24 klst. Þegar atvikið varð, þar af voru samtals 12:12 klst. á þessa tegund flugvéla og þetta var fyrsta flug hans síðustu 90 dagana fyrir atvikið. Hann hafði lent þessari flugvélarategund samtals 18 sinnum.

=====
 ===
 Markmið flugslysarannsóknna 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.
 (Sjá 1. gr. og 14. gr. laga nr. 59/1996 um rannsókn flugslysa).
 =====
 ===

1. MÁLAVEXTIR.

Um flugið. Flugmaðurinn áformaði 45 mínútna einliða æfingaflug og snertilendingar á Reykjavíkurflogvelli. Flugtak var kl. 15:31 af flugbraut 13 og flugmaðurinn flaug umferðarhring til landingar.

Flugturninn gaf vind 110°/15 hn. og að sögn flugmannsins var aðflug til fyrstu snertilendingarinnar eðlilegt. Landingin var nokkuð hörð að sögn flugmannsins og þegar hann hafði rétt flugvélina af fyrir brautarstefnu og flugtak á ný gaf hann hreyflinum fullt afl og hóf flugtaksbrun. Þegar flugvélin var komin á um 50 hn. hraða, leitaði hún til hægri. Flugmaðurinn segist hafa brugðist við með því að stíga á fótstig vinstra hliðarstýrisins, en þá fór ekki betur en svo að flugvélin sveigði til vinstri og rann út af flugbrautinni, inn á eyjuna milli flugbrautarinnar og akbrautar ECHO og staðnæmduðist um 50 m. utan flugbrautarinnar skammt frá klettum sem þar eru. Flugvélin snéri þá u.þ.b. 60° til vinstri frá brautarstefnu.

Engar skemmdir urðu, flugmaðurinn stöðvaði hreyfilinn og tilkynnti flugturninum hvernig komið væri.

Hemlar aðalhjólanna eru "tábremsur" framan við fótstig hliðarstýranna. Við athugum flugvirkja fannst ekkert athugavert við flugvélina, hemla hennar eða annan búnað.

2. UMFJÖLLUN OG NIÐURSTAÐA.

Stefna flugbrautarinnar er um 135° og vindstefnan var gefin 110°/15 hn. fyrir snertilendinguna eða hliðarvindur frá vinstri.

Flugmaðurinn framkvæmduð snertilendingu, brunhraðinn minnkaði og flugmaðurinn snéri sér að því að hefja flugtaksbrun á ný.

Fótstig hliðarstýranna (rudder-pedals) stýra nefhjólina meðan það hefur snertingu við jörðu. Hemlar flugvélarinnar eru "tábremsur" framan við fótstig hliðarstýranna (rudder). Hemlarnir eru nokkur áhrifamiklir og ekkert fannst athugavert við stjórn- eða hemlabúnað flugvélarinnar eftir atvikið.

Flugmaðurinn sjálfur telur líklegast, að þegar hann var að hefja flugtak á ný og var að leiðrétta stefnu flugvélarinnar sem leitaði til hægri á flugbrautinni, með því að stíga á vinstra hliðarstýri, hafi hann óvart stigið á hemla vinstra aðalhjólsins, með þeim afleiðingum að flugvélin sveigði til vinstri og rann út af flugbrautinni.

Líklegt er að reynsluleysi hafi verið meðverkandi orsakavaldur.

3. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT.

Engar.

Reykjavík 31. maí 2001

Rannsóknarnefnd flugslysa