

Flugmálastjórnin
Loftferðaæftirlitið

Skýrsla um flugslys

TF-OIO

Cessna F150L

í Jökulsá á Dal

7. ágúst 1975

Efnisyfirlit

Bls.

Yfirlit.....	1
1. Rannsóknin.....	1
1.1. Um flugið.....	1
1.2. Slys á mönnum.....	2
1.3. Skemmdir á flugvélinni.....	2
1.4. Aðrar skemmdir.....	2
1.5. Upplýsingar um áhöfnina.....	3
1.6. Upplýsingar um flugvélina.....	3
1.7. Veðurskilyrði.....	3
1.8. Radíóleiðsögutæki.....	3
1.9. Fjarskipti.....	4
1.10. Flugvöllurinn og búnaður hans.....	4
1.11. Flugriti.....	4
1.12. Flakið.....	4
1.13. Eldur.....	4
1.14. Atriði er varða björgun.....	4
1.15. Rannsókn og prófanir.....	4
2. Ályktanir og niðurstöður.....	4
2.1. Ályktanir.....	4
2.2. Niðurstöður.....	5
a) Það sem kom í ljós.....	5
b) Líkleg orsök, eða orsök slyssins.....	5
3. Uppástungur.....	5
Viðbætur - ljósmyndir	

Flugmálastjórn
Loftferðæftirlit

Skýrsla um flugslýs

Loftfar: Cessna F150L., TF-OIO. Hreyfill: Continental/Roll: Royce O-200A

Skráður eigandi: [REDACTED] Egilsstöðum og fleiri.

Flugmaður: [REDACTED] Reykjavík. Ómeiddur.

Farþegi: [REDACTED] Egilsstöðum. Ómeiddur.

Slysstaður: Ósar Jökulsár á Dal og Lagarfljóts.

Dagur og stund: 7. ágúst 1975, um klukkan 21:55.

Yfirlit

Þann 7. ágúst 1975, ákváðu [REDACTED] og [REDACTED] að fljúga frá Egilsstöðum til Vopnafjarðar, en þangað þurfti Yngvi að komast. Átlaði [REDACTED] síðan að fljúga flugvélinni til baka til Egilsstaða.

Flugið hófst frá Egilsstaðaflugvelli, klukkan 21:17 og áætlaði flugmaðurinn að fljúga sjónflug og lenda á Vopnafirði eftir 35 mínútur, dvelja þar í 15 mínútur og vera síðan 35 mínútur til baka.

Klukkan 23:12 hófst eftirgrennslan og kl. 23:32 var lýst yfir neyðarástandi og undirbúin leit á sjó og landi, þar sem ekkert hafði orðið vart við flugvélin. Klukkan 00:16 bringdi síðan flugmaðurinn frá Eyjaseli í Jökulsárhlíð, og tilkynnti um brotlendingu flugvélarinnar í Jökulsá á Brú.

Engin meiðsli hefðu orðið á mönnum, en vélin væri mikið skemmd.

1. Rannsóknin

1.1. Um flugið.

Hinn 7. ágúst kom [REDACTED] flugmaður að máli við [REDACTED], flugmann hjá [REDACTED] og bað hann um að skjóta sér til Vopnafjarðar. Ákváðu þeir að fara á flugvélinni TF-OIO, sem er 2 sæta einshreyfils flugvél, í eigu [REDACTED] og þriggja annarra aðila.

Áætluðu þeir að vera 35 mínútur á leiðinni og hugðist [REDACTED] koma einn til baka, eftir ca. 15 mín. viðvöl á Vopnafirði. Flugtak á Egilsstöðum var síðan kl. 21:17. Flugturninn á Egils-

stöðum hafði eðlilegt talsamband við flugvélina, uns hún hvarf útfyrir Kollumúla.

Síðasta sem flugumferðarstjórinn sagði, var "það er talsvert mikið að þyngja að, þú athugar það vel - ekki verra hér - þyngra norðurfrá".

Flugmaðurinn kvittaði fyrir þessu.

Samkvæmt frásögn flugmannsins, þá flugu þeir inn með suðurströnd Vopnafjarðar, þegar út fyrir Kollumúlann kom. Voru þeir lausir við ský og sáu vel til jarðar. Er á móts við svokallaðan Fagra-dal kom, þá var þar fyrir svartur þokubakki, sem lokaði fyrir. Snúa þeir félagar þá við og hugðust halda sömu leið til baka. Er að strönd Héraðsflóa kom, þá var þar einnig þéttur þokubakki.

Ákváðu þeir þá að freista þess að fylgja Lagarfljótinu upp á Hérað en þar var mun betra veður og lítið breytt frá því fyrr um kvöldið. Í hægri beygju rakst hægri vængur flugvélarinnar í vatnið og stakk hún á nefið, síðan vinstri væng og hafnaði loks á bakinu í rúmlega 1 metra djúpu vatni. Flugmaður og farþegi komust út og óðu í land.

1.2. Slys á mönnum.

<u>Slys</u>	<u>Áhöfn</u>	<u>Farþegar</u>	<u>Aðrir</u>
Dauði	0	0	0
Meiri háttar meiðsli	0	0	0
Minni háttar meiðsli	0	0	0
Ómeiddir	1	1	0

1.3. Skemmdir á flugvélinni.

Svo sem áður segir, þá kollsteyptist og sökk flugvélina eftir að hafa rekið annan vænginn í fljótið. Skemmdir við slysið sjálfst voru helstær þær, að báðir vængendar voru brotnir og þó meira sá vinstri. Hreyfilfestingar voru brotnar og hreyfillinn genginn aftur og niður. Nefhjól var gengið aftur og leggur þess brotinn frá festingum. Stélkambur var dældaður og boginn.

Viku eftir slysið, þá var flugvélina dregin á land. Við þær aðgerðir skemmdist hún enn meir, m.a. brotnaði skrokkurinn í sundur, enda var sterkur straumur og erfitt að athafna sig.

1.4. Aðrar skemmdir.

Engar.

1.5. Upplýsingar um áhöfnina.

[REDACTED] 25 ára, fæddur [REDACTED]
Hlaut skírteini flugstjóra, [REDACTED] 1973 og var það, er slysið
skeði, í gildi til 30. nóvember 1975.

Hann hafði er slysið skeði, flogið alls um 3000 klst., þar af
um 1450 klst. á Cessna 150.

[REDACTED] 32 ára, [REDACTED] Egilsstöðum var
einnig handhafi gilds flugstjóraskírteinis.

1.6. Upplýsingar um flugvélinu.

Flugvélin TF-OIO er tveggja sæta einshreyfils háþekja, smíðuð
úr málmi. Hún er á tveim aðalhjólum og nefhjóli, sem öll eru
föst niðri.

Hún var smíðuð af Reims Aviation, í Reims Frakklandi, árið 1970.
Hún var skráð hér á landi 7. janúar 1972, eign Flugstöðvarinnar
h.f. Reykjavík.

Hinn 3. maí 1974 keyptu flugvélinu [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lofthæfisskírteini hennar var í gildi til 31. marz 1976.

Þá er slysið skeði, hafði henni verið flogið samkvæmt flugdag-
bókum, samtals 1965 klst. Síðasta skoðun, sem var ársskoðun,
var framkvæmd 25. júní 1975.

Síðan þá hafði flugvélinni verið flogið 26:45 klst. samkvæmt
flugdagbókum. Allar skoðanir virðast hafa verið gerðar á réttum
tímum.

1.7. Veðurskilyrði.

Veður á þessum slóðum þá er slysið varð, var logn eða mjög hæg
suðlæg gola. Áður en flugið var hafið, þá var veður í Vopna-
firði, samkvæmt athugun; alskýjað í 800 fetum, skyggni var 10
km. og logn. Á Egilsstöðum var logn, þrumuveður í nánd, hiti
11°, daggarmark 9°. Á Dalatanga var suðaustan 5 hnútar, skúrir,
hiti 9°, daggarmark 8°, þrumuveður. Á Raufarhöfn var logn, sá
ekki til lofts, þoka, hiti 9°, daggarmark 9°.

Samkvæmt frásögn flugmannsins, þá var þokuloft, versnandi skygg
og lækkandi skýjahæð, er nær dró Héraðsflóa.

1.8. Radíóleiðsögutæki.

Óháð slysinu.

1.9. Fjarskipti.

Óháð slysinu.

1.10. Flugvöllurinn og búnaður hans.

Óháð slysinu.

1.11. Flugriti.

Enginn flugriti var í flugvélinni, enda ekki krafist samkvæmt íslenskum reglum.

1.12. Flakið.

Flugvélin lá á bakinu úti í Jökulsá á Brú, þar sem hún rennur saman við Lagarfljót, skammt ofan við ósana á um það bil 1. m. djúpu vatni. Flakið var um 80-100 metra frá landi og um 500 metra frá ósnum.

Ekki reyndist unnt, að komast út að flakinu, fyrr en um það bil einni viku eftir slysið. Það var þá á sama stað, í straumpungu jökulvatninu.

Mjög mikill leir hafði sest til í flakinu, einkanlega í vængjum og gerði það að verkum, að mjög erfitt var að draga það að landi og skoða það.

1.13. Eldur.

Ekki kom upp eldur.

1.14. Atriði er varða björgun.

Flugmaður og farþegi voru með sætisólar spenntar og sluppu ómeiddir, nema flugmaðurinn sem skrámaðist lítillega á enni.

1.15. Rannsókn og prófanir.

Ekkert kom það fram við rannsókn málsins, sem benti til þess að bilun í flugvélinni hefði átt þátt í slysinu.

2. Ályktanir og niðurstöður

2.1. Ályktanir.

Álíta verður, að flugmaðurinn hafi einbeitt sér að því að halda sjónflugi. Með tilliti til þess hvernig veður var, þá er augljóst að til þess hefur flughæðin orðið lítil.

Lendingarskilyrði eru slæm á söndunum fyrir botni Hérðasflóa, laus sandur og ósléttur, svo og sandbleyta, svo flugmaðurinn tekur þá ákvörðun að freista þess að fylgja fljótinu. Þarna eru sandrif til beggja hliða og eitt útfall, en innan við sandrifið er gríðar-

stórt lón og margar kvíslar. Vatnið er mjög skolleitt og nánast grátt og rann mjög saman við þokuna, þannig að sjón-
deildarhringur varð enginn sýnilegur.

Í einni beygjunni missti flugvélin hæð, var of lágt til þess
að sleppa og lenti í vatninu.

2.2. Niðurstöður.

a) Það sem kom í ljós:

- (i) Lofthæfisskírteini TF-OIO var í gildi.
- (ii) Samkvæmt bókum flugvélarinnar, höfðu skoðanir verið fram-
kvæmdar á réttum tímum.
- (iii) Ekki er vitað til þess, að nokkuð hafi verið athugavert við
flugvélinu fyrir flugið, né heldur kom nokkuð fram, er benti
til þess að bilun í hreyfli hefði átt þátt í slysinu.
- (iv) Hleðsla og þungamiðja flugvélarinnar voru innan takmarka
við flugtak.
- (v) Flugmaðurinn hafði gilt flugskírteini, áritað fyrir þessa
tegund flugvéla.
- (vi) Veðurskilyrði voru þannig, að loft var raka mettað og var
því mikil hætta á þoku. Auk þess var svartþoka fyrir
landinu. Þokan jókst undir kvöldið, sérstaklega við strönd-
ina og var þar bæði lélegt skýggni og lítil skýjahæð.
- (vii) Flugmaðurinn flaug svo lágt, að smáhæðartap í beygju olli
því, að flugvélin rak vængendann í vatnið.

b) Líkleg orsök eða orsök slyssins.

Líklega orsök, eða orsök slyssins verður að telja þá, að flug-
maðurinn reyndi í lítilli hæð að halda sjónflugi í þoku og dimm-
viðri og gætti sín ekki, þannig að er flugvélin missti hæð í
beygju, rakst hún í vatnið.

3. Uppástungur.

Reykjavík 1. september 1975

rannsakandi flugslysa

Sýna TF-010

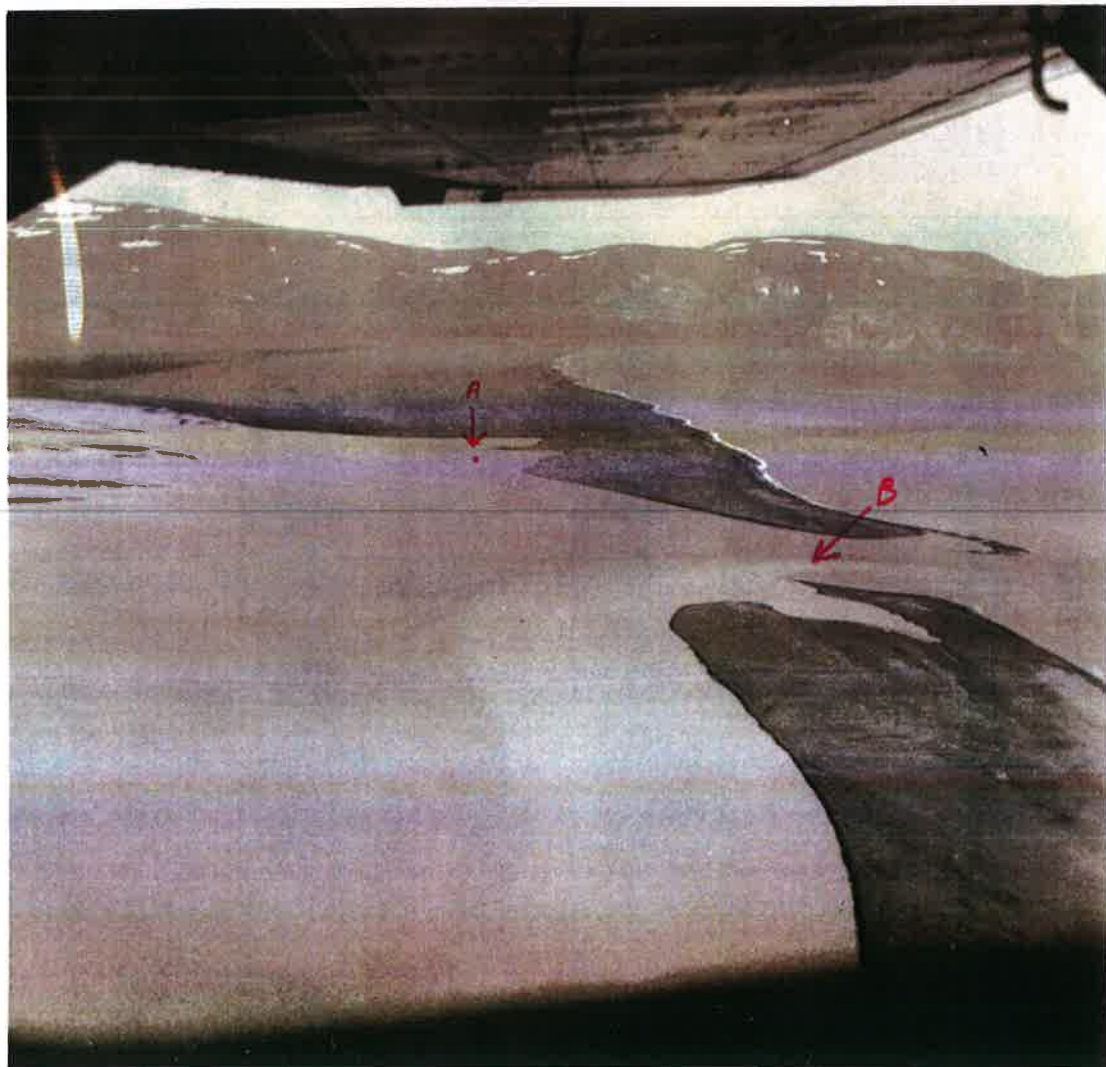
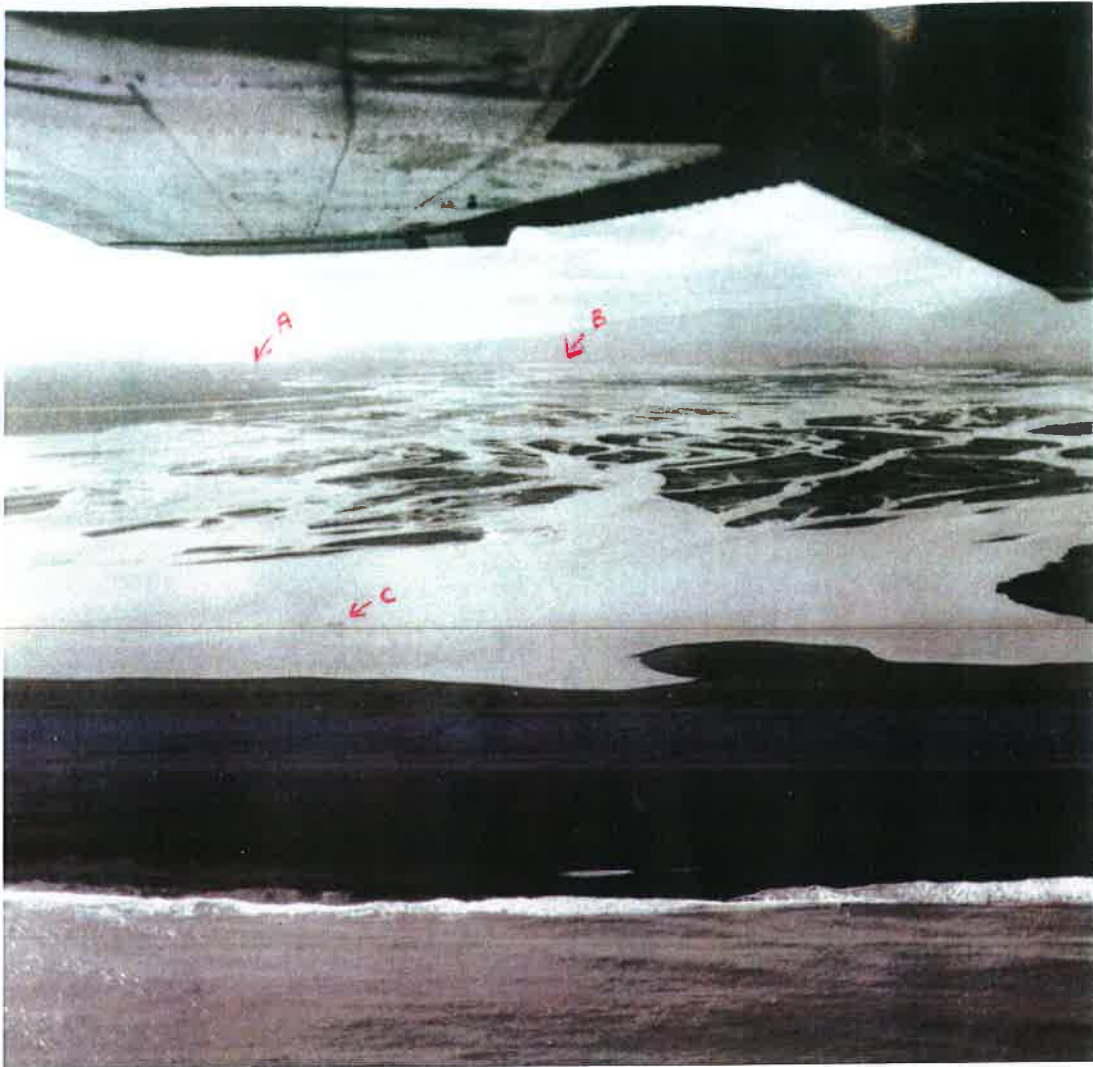
AFSTÖÐUMYNDIR:

Séð frá ströndinni, upp-
eftir Fljótsdalshéraði,
yfir Óshólmanna.

A: Lagarfljót

B: Jökulsá á Dal

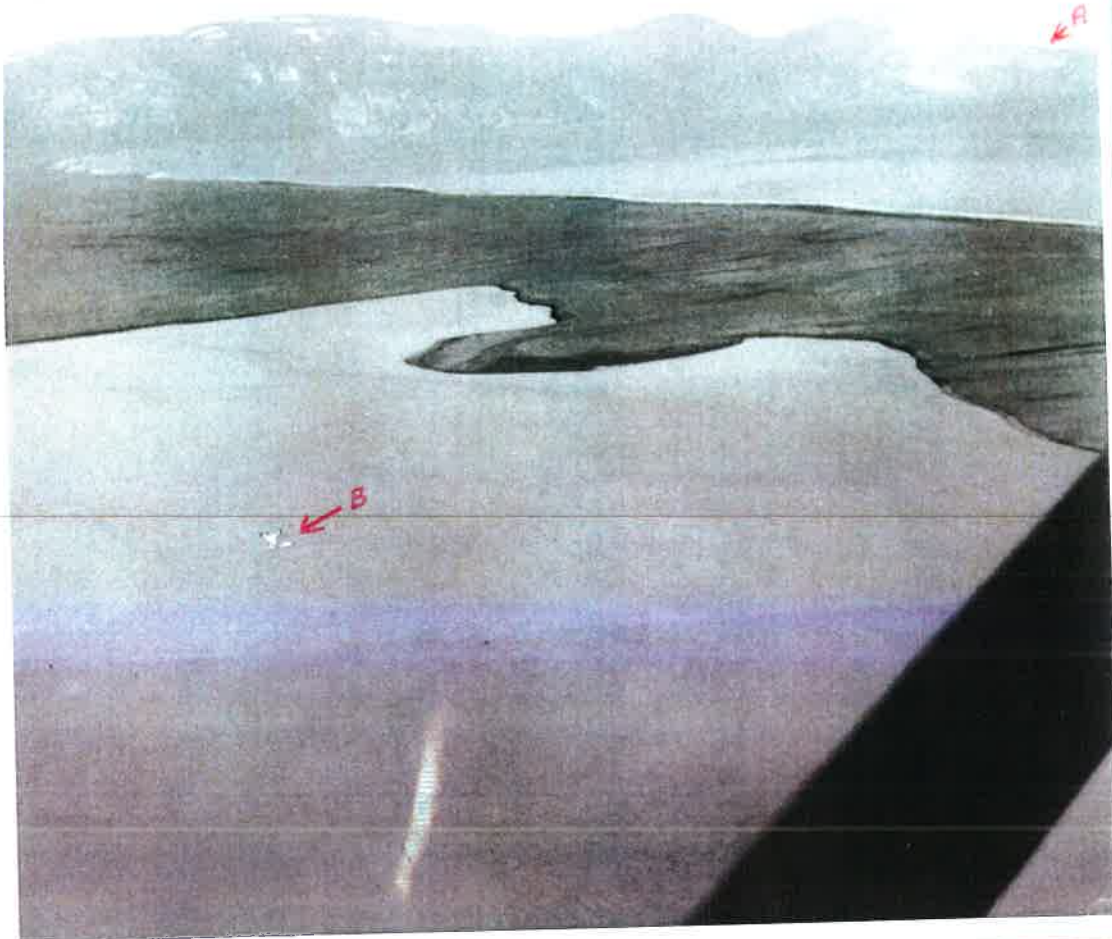
C: Flugvélin TF-010



Séð yfir óana frá suð-
austri til norðvesturs.

A: Flugvélin TF-010

B: Sameiginlegt útfell,
eða ós Lagarfljóts
og Jökulsár á Dal.



A: Kollumúli milli
Héraðsflóa og
Vopnafjarðar

B: Flugvélin TF-010



Flugvélin TF-010,
á botni óssins.