

LOKAÐ MEÐ BÓKUN

Málnr.: **20-095F019**

Dags: **15. september 2020**

Staður: **Við flugvöllinn í Forsæti**

Lýsing: **Missti afl á hreyfli skömmu fyrir landingu**

Flugmaður á flugvél TF-ALB (CP 750 Beryl) tók á loft frá flugvælinum að Forsæti og hugðist fara í umferðarhring og koma svo aftur inn til landingar. Flugvélin, sem er heimasíði, var tiltölulega nýsmíðuð og einungis búið að fljúga henni um 50 flugtíma.



Á lokastefnunni, eftir að dregið hafði verið afl af hreyflinum og vængbörð voru komin niður, fannst flugmanni að flugvélin væri komin á of lítinn hraða og hugðist gefa hreyflinum aukið afl. Uppgötvaði flugmaðurinn þá að ekkert gerðist þegar hann gaf hreyflinum afl, heldur var hreyfillinn komin niður í 500 snúninga á mínútu og að missa aflið. Flugmaðurinn náði ekki að endurræsa hreyfilinn. Var flugvélin komin niður að ofrishaða og því varð flugmaðurinn að lenda flugvélinni.

Flugvélin náði ekki inn á flugbrautina í Forsæti, heldur lenti flugmaðurinn flugvélinni á túnenda norðaustan við flugbrautina. Þar fór flugvélin á upphækkaða vegöxl, þar sem hjólabúnaður hennar brotnaði undan. Rann flugvélin því næst yfir veginn og hafnaði handan hans.

Við rannsóknina kom í ljós að flugvélin var útbúin rafeindakveikjum sem almennt eru ekki viðurkenndar í flugvélar, þar sem þær eru ekki vottaðar. Þær voru þó leyfilegar í þessu

tilfelli, þar sem að flugvélin var flokkuð sem heimasíði. Rafeindakveikjurnar¹ eru þeim eiginleika búnað að framleiða sjálfar það rafmagn sem þær nota við kveikju í bullum hreyfilsins. Þegar hreyfillinn er gangsettur, þá framleiða rafeindakveikjurnar hins vegar ekki nægilegt rafmagn og því þurfa þær rafmagn frá rafgeymi flugvélarinnar þar til snúningur hreyfilsins er orðinn nægur.

Samkvæmt flugmanni TF-ALB, þá taldi hann rafeindakveikjurnar færar um að framleiða nægilegt rafmagn þegar snúningur hreyfilsins væri kominn upp í 400-500 snúninga á mínútu. Samkvæmt upplýsingum² frá framleiðanda rafeindakveikjanna, þá þarf 800 snúninga á mínútu fyrir rafeindakveikjurnar til þess að þær framleiði nægilegt rafmagn sjálfar.

Að sögn flugmannsins, þá prófaði hann kveikjurnar eftir hann hafði gangsett flugvélin og sett um 1000 snúninga á mínútu afl á hreyfilinn. Slökkti hann þá einnig á rofum fyrir rafmagn frá rafgeymi til rafeindakveikjanna, til þess að kanna hvort að þær væru sjálfbærar með rafmagn, sem þær voru. Því næst fór flugmaðurinn í loftið.



Við rannsóknina kom í ljós að rofar fyrir rafmagn frá rafgeymi til rafeindakveikjanna voru stilltir á „OFF“ í fluginu. Hafði flugmaðurinn gleymt að setja þá aftur á „ON“ eftir að hann prófaði hvort kveikjurnar væru sjálfbærar fyrir flugtak.

RNSA telur að þegar flugmaðurinn dró aflið af hreyflinum fyrir landingu, þá hafi rafeindakveikjurnar ekki verið sjálfbærar með rafmagn lengur. Þar sem rofar fyrir rafmagn frá rafgeymi fyrir rafeindakveikjurnar voru ekki á „ON“, þá fengu rafeindakveikjurnar ekki rafmagn frá rafgeymi flugvélarinnar og því slökknáði á hreyfli flugvélarinnar.

Þegar RNSA kom á vettvang var búið að fjarlægja flugvélin af slysstað. RNSA minnir flugmenn á að hreyfa ekki við vettvangi.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa lokaði málinu með bókun þann 4.03.2021.

¹ P/N P114L4 frá eMAG Electronic Ignition

² <https://emagair.com/114-series/>