

LOKAÐ MEÐ BÓKUN

Málnr.: **21-062F014**

Dags: **3. júlí 2021**

Staður: **Á fisflugvellinum á Hólmsheiði**

Lýsing: **Hlekkvist á í landingu**

Fisflugkennari ásamt fisflugnemanda hafði verið á flugi á mótordreka TF-130 (Aeros Cross Country), þar sem meðal annars voru framkvæmdar nokkrar snertilendingar á Sandskeiði. Hugðust þeir síðan lenda á fisflugvellinum á Hólmsheiði.



Fisflugkennarinn hafði um 500 flugtíma reynslu á mótordreka, en fisflugnemandinn hafði lokið um 4-5 flugtímum á mótordreka.

Fisflugneminn sem sat í aftara sætinu var að stýra, en fisflugkennarinn sem sat í fremra sætinu sá um bensíngjöfina og var með aðra hendi á stýri.

Að sögn fisflugkennarans sló hann af flughraðanum í lokaaðfluginu og var því hraðinn fyrir landinguna kominn niður í um 60 km/klst. Var það svipaður hraði og þeir höfðu verið að lenda á í snertilendingunum á Sandskeiði.

Fallhraði mótordrekans fyrir landinguna var hærri en vanalega og var hann því að missa hæð óþarflega hratt.

Við rannsóknina kom fram að þegar stýristöng mótordrekans var ýtt fram¹ rétt fyrir landinguna, til þess að slétta út² flugið, þá gerðist ekkert.



Lenti því mótordrekinn harkalega og brotnaði nefhjólíð undan í landingunni og bognaði vinsti aðalhjólleggur. Steyptist mótordrekinn svo fram yfir sig og hafnaði á hvolfi.

Fisflugkennarinn, sem sat í fremra sæti mótordrekans, slasaðist á höfði þegar mótordrekinn steyptist á hvolf.

Að sögn fisflugkennarans lætur mótordrekinn betur að stjórn í landingu ef flughraðinn er hærri, eða um 80 km/klst.

Samkvæmt handbók³ mótordrekans, þá er ofrishaði hans 56 km/klst á hámarksþunga (472,5 kg). Rannsóknin leiddi í ljós að hleðsla mótordrekans var nálægt hámarksþunga við landinguna.

Ljóst er að þar sem flugið var ekki slétt út fyrir landinguna, varð landingin harkalegri en ella.

Ekki er hægt að útiloka að mótordrekinn hafi ofrishið í lok aðflugsins og gæti það útskýrt háan fallhraða fyrir landinguna, auk þess að skýra hvers vegna ekkert gerðist þegar stýristönginni var ýtt fram.

RNSA telur að bæta hefði þurft við afli fyrir landinguna og lenda á hærri hraða.

Við kennslu á mótordrekann er ekki mögulegt að stjórna inngjöfni úr aftursætinu og því urðu báðir aðilar að koma að stjórn mótordrekans. Er þetta fyrirkomulag óvenjulegt í flugi, en ekki eru til mótordrekar á Íslandi þar sem að þessu er öðruvísi fyrirkomið að sögn Fisfélags Reykjavíkur.

RNSA lokaði málinu með bókun á nefndarfundi þann 2.09.2021.

¹ Stýristöng mótordrekans virkar öfugt miðað við venjuleg stýri á þriggja ása fisum og flugvélum

² flare out

³ Aeros Cross Country Owner/Service Manual, 9. Performance, 9.4. Stall Speeds