



SKÝRSLA UM FLUGSLYS

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

Staður	: Sandfjara í Fljótavík á Hornströndum (66°26'N 022°55'V).
Dagsetning	: 8. október 2000, kl. 10:35.
Lofftarið -	
- tegund og skrásetning	: Cessna FR-172J. Fjögurra sæta, eins hreyfils háþækja með nefhjól. Skráð til einkaflugs.
- framleiðsluár	: Frakklandi 1973.
- raðnúmer	: 0454.
- hreyflar	: Einn, Teledyne Continental IO-360H, 210 ha. bulluhreyfill.
- trygging	: Ábyrgðartrygging hjá Codan A/S Kaupmannahöfn, húftrygging hjá Ísvá ehf., Reykjavík.
Skráður eigandi	[REDACTED]
Rekandi/notandi	: Eigendur.
Atvikslýsing	: Flugvélin rak nef og vængenda niður í landingarbruni.
Tegund flugs	: Einkaflug.
Veðurskilyrði	: Dagsbirta, þurr og bjart, logn, skyggni meira en 10 km., léttskýjað, hiti +4°C, QNH 991 hPa.
Flugskilyrði	: Sjónflugsskilyrði.
Flugið	: Landingarbrun.
Fjöldi manna um borð	: Þrír.
Meiðsl	: Engin
Skemmdir á loftfarinu	: Sýnilegar skemmdir á loftskráfu, krumpur í vinstri væng og skemmdir á vængenda vinstri vængs og á aftari vængbitanum.
Aðrar skemmdir	: Engar.
Flugstjóri -	
- kyn, aldur, flugskirtein og flugreynsla	: Karlmaður 49 ára. Handhafi gilds skirteinis einkaflugmans, útg. [REDACTED] 1981 og tegundaráritun sama dag. Síðasta gild heilbrigðisskoðun [REDACTED] 2000 og síðasta gilt hæfnipróf [REDACTED] 2000. Þegar slysið varð, var heildar fartími hans samtals 1170:48 klst., þar afvoru samtals 465:30 klst. á þessa tegund, allt á TF-POL. Fartími síðustu 90 daga fyrir slysið var samtals 31 klst., þar af samtals 29:18 klst á TF-POL og á þeim tíma hafði hann lent flugvélinni samtals 68 sinnum
Rannsóknin	: Rannsakandi frá Rannsóknarnefnd flugslysa fór ekki á slysstað í Fljótavík. Rannsóknin fór fram með gagnasöfnun, skýrslutökum og viðtölum.

Markmið flugslysarannsóknna er að greina orsakir 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. Sunnudaginn 8. október 2000 ákváðu nokkrir eigendur sumarhúsa í Fljótavík, sem eru búsettir á Ísafirði, að skreppa til Fljótavíkur og ganga frá húsum sínum fyrir veturinn. Til fararinnar var notuð flugvélin TF-POL, sem flugmaðurinn átti hlut í, en farþegar voru tveir. Veður var gott og bjart og veðurspá góð.

Flugtak af Ísafjarðarflugvelli var kl. 10:15 og lá leiðin yfir Ísafjarðardjúpi til Fljótavíkur. Flugmaðurinn segir, að þegar komið var til Fljótavíkur var þar enginn maður staddur, enda er staðurinn í eyði. Þá kom í ljós, að hinn hefðbundni landingarstaður var ófær. Hann er stór sandfláki ofanvert við Fljótavíkuros, þar sem sjór fellur yfir. Í þetta sinn féll óvenju seint út vegna tregðu í ósmýnninu að sögn flugmannsins. Samkvæmt sjávarfallalínuriti sem gefið er út af Sjómátingum Íslands, var morgunflæði kl. 05:15 í Fljótavík. Morgunfjara var kl. 11:45 og síðdegisflæði var þar kl. 17:55.

Flugmanninum sem var vel kunnugur staðháttum og hafði lent í Fljótavík samtals 34 sinnum á þessu ári, leist vel á fjöruborðið norðaustan við ósmýnnið, en þar var sléttur og rakur sandur. Hann segist hafa flogið nokkrum sinnum meðfram fjörunni á ákveðnum stað, skoðað staðinn vandlega og ákvað landingarvegalengdina með skeiðklukku. Samkvæmt málingunni hafi tiltekið landingarvegalengd verið 550 m. og hann talið það fullnægjandi.

Flugmaðurinn segist hafa farið að öllu með aðgát og fyrst snertilent. Sandurinn virtist þéttur og því ákvað hann að lenda og gerði aðflug og lenti til norðausturs. Flugmaðurinn segir, að þegar brunhraðinn hafi verið orðinn 10-15 hnútar, hafi lág sandalda verið þvert yfir landingarstefnuna. Þessi sandalda hafi verið lausari í sér en fjaran og það hafi engum togum skipt, að nefhjólíð grófst í lausan sandinn og snérist til hægri. Flugvélin snögg hæð á sér, stél hennar og hægri aðalhjól lyftust, nefið og vinstri vængendinn lögðust þungt í sandinn, þannig að loftskrúfan sem snérist í lausagangi slóst niður um það bil sem flugvélin stöðvaðist. Flugvélin féll síðan aftur á hjólin. Þá var klukkan 10:35.

Flugmaður og farþegar voru í öryggisbeltum og meiddust ekki.

2. AÐRAR UPPLÝSINGAR.

2.1 Lýsing á aðstaðum. Fljótavík hefur verið í eyði frá því um 1960, en þar eru nokkrir sumarbústaðir. Fljótavík er grunnur dalur sem er opin mótí norð vestri. Í dalnum er stórt stöðuvatn og úr því fellur grunn og breið á til sjávar. Sjávarfalla gæir þarna mikið og sjór fellur yfir stóran hluta strandarinnar og um árósin inn í vatnið.

Viðkomandi fólk hefur í um 20 ár notað einkaflugvélar til ferða milli Ísafjarðar og Fljótavíkur og þar eru þrír staðir sem notaðir hafa verið sem landingarstaðir.

Aðal staðurinn er stór þéttur sandfláki nokkur hundruð metra frá ármýnninu. Sjór fellur reglulega að þessum stað og því er sandflákinn harður þegar sjór fellur út. Að þessu sinn var nánast ólendandi þar, því sjór flæddi að honum vegna tregðu í útfalli ármýnnisins og nothaft svæði var óþægilega mjótt að sögn flugmannsins. Eftir slysið kom í ljós, að sandrif hafði myndast þar í nýlegu óveðri og nánast teppt árósin.

Fjaran þar sem TF-POL lenti er annar landingarstaðurinn sem notaður er. Hún er 30-50 metra breið á háfjöru en þar sem hún er fjær húsunum og sjór fellur yfir hana er hún sjaldnar notuð að sögn flugmannsins.

Þriðji staðurinn er hinum megin áróssins og er notaður af öðrum fjölskyldum sem þar eiga sumarhús. Hann var hins vega ekki aðgengilegur, því þarna féll áin á milli.

Í ljós kom, að sandflekurinn eða skaflinn sem lá þvert yfir fjöruna, var um 10 metra breiður og 10-15 sm. þykkur. Að mati flugmannsins hafði skaflinn myndast í sama veðri og í tengslum við sandrifið í árósum.

Flugmaður og farþegar hans gengu frá flugvélinni, sem var síðan bjargað af sjó, þar sem ekki reyndist unnt að framkvæma ferjuflug til Ísafjarðarflugvallar.

2.2 Hleðsla og jafnvægi/afkastageta. Mesti leyfður flugtaks- og landingarþungi TF-POL er 1154 kg. Samkvæmt hleðslufirliti sem flugmaðurinn gerði, var landingarþunginn um 1040 kg. Þegar slysið varð.

Samkvæmt flughandbók TF-POL, þurfti hún á þeim þunga sem hún var, í logni og +15° lofthita, um 387 m til landingar yfir 15 m. hindrun, eða um 190 m. landingarbrun við sjávarmál, á steyptri braut eða á malbiki.

3. UMFJÖLLUN OG NIÐURSTAÐA.

Eins og fram kom í skýrslunni, fór rannsakandi Rannsóknarnefndar flugslysa ekki á slysstað, heldur var rannsókn atviksins byggð á greinargóðum skýrslum, viðtölum og myndum.

Fram kom, að flugmaðurinn er reyndur, þekkir vel til aðstæðna og hafði mjög oft lent flugvél þessari í Fljótavík. Lendingarstaðir í Fljótavík eru þekktir, en ástand þeirra getur verið nokkuð breytilegt frá degi til dags. Því er mikilvægt að þeir séu vandlega skoðaðir úr lofti fyrir landingu og það taldi flugmaðurinn sig hafa gert og var þess full viss að tiltækt svæði væri öruggt.

Á Íslandi eru margar flugbrautir og landingarstaðir þar sem möl og/eða sandur er og gilda þar sömu reglur um aðgát og varkárni. Flugmaðurinn snertilenti í fjörunni og verður að álíta að hann hafi sýnt nauðsynlega aðgát, þegar tekið er tillit til reynslu hans og þekkingar á staðháttum. Erfitt er að sjá að hann hefði átt að sjá lausa sandflekkin eða sandskaflinn fyrir landinguna.

4. TILLÖGUR UM ÚRBÆTUR Í ÖRYGGISMÁLUM:

Engar.

Reykjavík 22. október 2000

Rannsóknarnefnd flugslysa