

SKÝRSLA UM FLUGSLYS

(sbr. lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa)

M-01611/AIG-13

TF-SUE

Piper PA 22-150

Á Ísafjarðarflugvelli

5. ágúst 2011



Markmið flugslysarannsókna 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 samkvæmt lögum nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

| Staður og tími | |
|---------------------|-------------------------------|
| Staðsetning: | Á Ísafjarðarflugvelli, (BIIS) |
| Dagsetning: | 5. ágúst 2011 |
| Tími ¹ : | kl. 20:45 |

| Lofthæfing | |
|--------------------|--|
| Tegund: | Piper PA 22-150, Tri Pacer |
| Skrásetning: | TF-SUE. Skráð til einkaflugs |
| Framleiðsluár: | 1958 |
| Raðnúmer: | 22-5571 |
| Hreyflar: | Einn, 160 hestafla Lycoming 0-320- bulluhreyfill |
| Lofthæfiskírteini: | Í gildi |

| Aðrar upplýsingar | |
|-------------------|---|
| Tegund flugs: | Einkaflug |
| Fjöldi um borð: | Þrír |
| Meiðsl: | Einn farþeganna meiddist lítillega |
| Skemmdir: | Flugvélin skemmdist mikið |
| Atvikslýsing: | Flugvélin f auk á bakið þegar verið var að aka henni í brautarstöðu |

| Flugmaður | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|--------------|-------------|-----------------------|-------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
| Aldur, kyn: | 33 ára karlmaður | | | | | | | | |
| Skírteini: | Handhafi PPL/A skírteinis, útgefið af Flugmálastjórn Íslands. Skírteinið var í gildi | | | | | | | | |
| Áritanir: | SE piston (land) | | | | | | | | |
| Heilbrigðisvottorð: | Í gildi | | | | | | | | |
| Reynsla: | <table border="1"><tbody><tr><td>Heildartími:</td><td>295 stundir</td></tr><tr><td>Heildartími á tegund:</td><td>170 stundir</td></tr><tr><td>Síðustu 90 dagar:</td><td>9 stundir</td></tr><tr><td>Síðustu 24 tímar:</td><td>0 stundir</td></tr></tbody></table> | Heildartími: | 295 stundir | Heildartími á tegund: | 170 stundir | Síðustu 90 dagar: | 9 stundir | Síðustu 24 tímar: | 0 stundir |
| Heildartími: | 295 stundir | | | | | | | | |
| Heildartími á tegund: | 170 stundir | | | | | | | | |
| Síðustu 90 dagar: | 9 stundir | | | | | | | | |
| Síðustu 24 tímar: | 0 stundir | | | | | | | | |

Að kvöldi 5. ágúst 2011 hugðist flugmaður fara í einkaflugi frá Ísafirði til Fljótavíkur á flugvélinni TF-SUE, sem er fjögurra sæta af gerðinni Piper Tri Pacer. Með flugmanninum var félagi hans og tveggja ára sonur flugmannsins.

Fyrir flugið hlóð flugmaðurinn farangri í flugvélinu, bætti eldsneyti á eldsneytistankana og festi barnið í barnabílstól í aftursætinu. Nokkuð hvass vindur var á flugvellinginum á Ísafirði og taldi flugmaðurinn að á meðan hann var að undirbúa flugið hafi vindur verið norðaustanstæður um 15 hnútar, með hviðum upp í 25

¹ Allir tímar í skýrslunni eru staðartími (UTC) ef annað er ekki tekið fram.

hnúta. Að sögn flugmannsins var þetta í samræmi við þær veðurupplýsingar sem hann hafði aflað sér fyrr um daginn. Enginn starfsmaður var í flugturninum þar sem vakt var lokið og gat flugmaðurinn því ekki fengið veðurupplýsingar þaðan.

Þegar undirbúningi flugsins var lokið og allir voru komnir um borð ræsti flugmaðurinn hreyfilinn og ók flugvélinni yfir að hlaðinu við flugstöðina þar sem hann keyrði upp hreyfilinn og prófaði stjórnþækin fyrir flugtak. Um klukkan 20:45 ók hann svo flugvélinni í átt að flugbrautinni og var ætlunin að aka í brautarstöðu flugbrautar 08, þvert af flugstöðinni. Stefna flugvélarinnar var þá um 350 gráður en vindur um 50 gráður, 15 til 25 hnútar, að mati flugmannsins. Í akstrinum var hann með hæðarstýrið í hlutlausri stöðu en hliðarstýrin að fullu til hægri.



Rétt í þann mund þegar flugvélin var að komast inn á flugbrautina fannst flugmanninum sem gríðarleg vindhviða kæmi skáhallt aftan á hægri hlið flugvélarinnar. Við þetta rann flugvélin um tvo metra til vinstri, áður en hún lyftist upp á nefhjólilið og vinstra aðalhjólilið, rak niður loftskrúfunu, valt til vinstri og hafnaði á bakinu (myndin hér að ofan af TF-SUE var tekin á slysstaðnum, til austurs).

TF-SUE er með eina hurð hvoru megin á skrokknum. Hurðin hægra megin er fyrir flugmanninn og farþegann í framsætinu en hurðin vinstra megin er aftar og fyrir farþegana í aftursætinu.

Eftir að flugvélin hafði stöðvast á bakinu losaði flugmaðurinn sig úr öryggisbeltinu og tók við að reyna að opna framdyr flugvélarinnar til að komast út. Farþeginn í framsætinu átti í vandræðum með að losa öryggisbeltið en náði að losa sig eftir stutta stund. Hægri vængurinn lagðist niður við slysið og vængstífunar brotnuðu þannig að erfitt var að opna hægri dyrnar. Eftir nokkrar árangurslausar tilraunir ákvað flugmaðurinn að reyna að skriða út um brotna framrúðuna. Gatið á rúðunni reyndist vera of þröngt þannig að hann komst aðeins hálfur út en varð svo að skriða aftur inn í flugvélinu. Farþeganum og flugmanninum tókst síðan að opna hægri dyrnar og farþeginn komst þar út. Þegar farþeginn var kominn út skreið flugmaðurinn aftur í til að losa barnið úr barnabílstólnum. Hann rétti svo farþeganum barnið út um framdyrnar. Flugmaðurinn lokaði svo fyrir eldsneytið, slökkti á höfuðrofanum og kom sér út úr flugvélinni. Hann hringdi næst í Neyðarlínuna en samkvæmt upplýsingum frá henni barst tilkynning um slysið klukkan 20:47. Að mati flugmannsins tók um tvær til þrjá mínútur fyrir alla að komast út úr flugvélinni. Slysið var tilkynnt til RNF klukkan 20:48.

Eins og kom fram hér á undan þá aflaði flugmaðurinn sér upplýsinga um veður fyrr um daginn. Upphaflega ætlaði hann að leggja af stað um kl. 17:00 en frestaði brottför þegar í ljós kom að of lágskýjað var í Fljótavík. Þær upplýsingar fékk flugmaðurinn símleiðis frá ættingjum sem þar voru staddir. Þeir upplýstu hann síðan um kvöldið að skýjahæð hafði hækkað og ákvað flugmaðurinn þá að leggja af stað. Upplýsingar um veðurskilyrði á Ísafirði og á flugleiðinni fékk flugmaðurinn á vefsvæði Veðurstofu Íslands „vedur.is“ þegar hann var að undirbúa sig fyrr um daginn. Þar skoðaði hann annarsvegar flugveðurathuganir (METAR) sem gerðar voru á Ísafjarðarflugvelli kl. 17:00 og 18:00 og hinsvegar flugvallarspá (TAF) sem gerð var kl. 16:27 og gildi fyrir tímabilið frá kl. 17:00 til kl. 02:00 (sjá hér að neðan).

METAR BIIS 051800Z 04015G29KT 9999 -RA FEW015 BKN020 BKN025 13/10 Q1012

*METAR BIIS 051700Z 10015G29KT 050V130 9999 FEW015 BKN020 BKN030 15/10 Q1012
RMK VRB030TIL240 5G21*

TAF BIIS 051627Z 0517/0602 02015G25KT 9999 BKN015 OVC025

Samkvæmt þessum upplýsingum var vindur hviðóttur á Ísafjarðarflugvelli seinni part dags með vindhviðum upp í 29 hnúta. Vindstefnan var breytileg frá 30 gráðum til 240 gráður. Spáð var norðaustlægum vindi með 15 hnúta vindhraða og hviðum upp í 25 hnúta.

Opnunartími flugturnsins á Ísafirði er til kl. 18:00 og er síðasta METAR skeytið sent að öllu jöfnu á þeim tíma. Þennan dag var brottför áætlunarvélarinnar til Reykjavíkur seinni en venjulega og var því vakt í flugturninum til kl 19:00. Starfsmaðurinn á vakt sendi auka METAR áður en vaktinni lauk (sjá hér að neðan).

METAR BUIS 051900Z 02023G37KT 9999 FEW015 BKN020 OVC035 13/10 Q1012

Samkvæmt METAR skeytinu hafði vinhraðinn aukist nokkuð kl. 19:00 með hámarks hviðum upp í 37 hnúta. Vindstefnan var þó mun stöðugri eða 20 gráður. Þennan METAR sá flugmaðurinn ekki.

Síritar eru á vindmælunum á flugvellingum á Ísafirði. Samkvæmt þeim þá gekk vindur upp að kvöldi 5. ágúst og náði hámarki um kl. 20:40. Síriti á vindmæli sem er staðsettur við brautarenda 08 skráði vindhviður upp í 48 hnúta á þeim tíma þegar slysið varð og var vindstefnan mjög breytileg frá 341 gráðu til 78 gráða. Flugmenn hafa aðgang að raunupplýsingum frá síritum vindmæla á nokkrum flugvöllum á vefsíðu ISAVIA. Upplýsingar um vind á flugvellingum á Ísafirði eru þar á meðal. Þessi þjónusta er nýleg og hafði, þegar slysið varð, ekki verið kynnt fyrir flugmönnum. Flugmenn leita oftast upplýsinga um flugveður á „vedur.is“ en upplýsingar frá vindmælum flugvalla eru ekki tiltækar þar.

Að mati RNF var ekkert flugveður fyrir TF-SUE á Ísafjarðarflugvelli þegar slysið varð. Samkvæmt METAR sem gerður var kl. 19:00 var mjög hvasst og síritar á flugvellingum skráðu vindhviður upp í 48 hnúta kl. 20:45 þegar flugmaðurinn var að aka flugvélinni í brautarstöðu. Vindstefnan var einnig mjög breytileg. Við undirbúning flugsins fyrir um daginn aflaði flugmaðurinn sér upplýsinga um veður á „vedur.is“. Samkvæmt þeim upplýsingum áttu mestu vindhviður að vera 25 hnútar. Hann varð að fresta brottför og aflaði sér ekki nýrra veðurupplýsinga áður en hann lagði af stað um kvöldið sama dag. Flugmaðurinn vissi ekki að METAR var gefin út kl. 19:00 og hann hafði ekki vitneskju um að upplýsingar um vind frá síritum á vindmælum á flugvellingum eru tiltækar á vefsvæði ISAVIA. Að sögn flugmannsins hefði hann hætt við flugið ef hann hefði aflað sér þessara upplýsinga.

2. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til ISAVIA og Veðurstofu Íslands að þær :

1. vinni að því að upplýsingar frá vindmælum flugvalla sem tiltækar eru á vefsvæði ISAVIA verði jafnframt birtar á vefsvæði Veðurstofu Íslands.

Reykjavík 17. nóvember 2011

Rannsóknarnefnd flugslysa