



SKÝRSLA UM FLUGATVIK

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

Staður	: Flugbraut 20 á Reykjavíkflugvelli.
Dagsetning	: 22. febrúar 2000, kl. 10:30.
Lofftarið :	
- tegund og skrásetning	: Cessna 152. TF-FTL, tveggja sæta háþekja. Skráð til kennsluflugs.
- framleiðsluár	: 1978
- raðnúmer	: 15279824.
- hreyflar	: Einn, AVCO-Lycoming O-235-L2C bulluhreyfill, raðnúmer RL-19442-15.
Skráður eigandi	: Glitnir hf., Kirkjusandi 2, 155, Reykjavík.
Rekandi/notandi	: Flugtak ehf./Flugskóli Íslands hf., Reykjavíkflugvelli.
Atvikslýsing	: Flugvélin rann út í flugbrautarkant í landingu.
Tegund flugs	: Kennsluflug - einliðaflug flugnema.
Veðurskilyrði	: Dagsbirta, þurr og bjart, skyggni meira en 10 km., vindur 170°/5-10 hn., lofthiti -1°C.
Flugskilyrði	: Sjónflugsskilyrði.
Flugið	: Landingarbrun.
Fjöldi manna um borð	: Einn.
Meiðsl	: Engin
Skemmdir loftfarinu	: Skemmdir á hreyfilfestingu og annað blað loftskráfunnar aðeins bogið.
Aðrar á skemmdir	: Engar.
Flugstjóri -	
- kyn, aldur, flug- skírtein og flugreynsla	: Kona, 26 ára gömul. Var í sínu fyrsta einliðaflugi undir eftirliti flugkennara síns hjá Flugskóla Íslands hf., til undirbúnings útgáfu Flugmálastjórnar á flugskírteini flugnema. Heildar fartími hennar var samtals 13:54 klst., allt á C-152 og síðustu 90 daga. Samkvæmt flugdagbók, hafði hún lent C-152 samtals 54 sinnum sl. 90 dagana fyrir atvikið.

Markmið flugslysarannsóknar er að greina orsakana 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. Fyrir um morguninn flaug flugkennarinn með flugnemann í 1:12 klst. á flugvélinni TF-FTL. Flugæfingarnar fólust meðal annars í því að undirbúa flugnemann fyrir fyrsta einliðaflug til útgáfu skírteinis flugnema hjá Flugmálastjórn. Að því loknu skrifaði flugkennarinn upp á einliðaflug fyrir snertilendingar á Reykjavíkurflugvelli, sem er lokastig fyrir útgáfu skírteinisins. Fyrirhugað var að framkvæma tvær snertilendingar, síðan lokalendingu og aka að flugskólanum að henni lokinni.

Heildarflugtími flugnemans var samtals 13:54 klst. og lágmarksflugtími sem Flugmálastjórn krefst fyrir útgáfu skírteinis flugnema/flugvél er 12 klst með flugkennara, á flugvél af sömu gerð og skírteinið er gefið út fyrir.

Flugbraut 20 var í notkun á þessum tíma. Flugbrautin er 1749 m löng, 45 m breið og eru flugbrautarljós við brautarjaðrana. Flugbrautin var að mestu auð og þurr á miðbiki en með ísblettum og á báðum jöðrum hennar var ísglerungur. Hún var sandborin og hemlunarskilyrðin voru með 0,37 - 0,37 - 0,35, eða "sæmleg til góð" (0,36-0,39) samkvæmt alþjóðastöðlum. Utan við ljósalínurnar voru frofnir, 30 til 40 cm þykkir snjóruðningar.

Flugneminn undirbjó flug sitt og flugtak var kl. 10:16 af braut 20 og floginn hæðri umferðarhringur. Veður var gott og vindur uppgefinn 170 gráður/ 5-10 hnútar. Eftir fyrri snertilendinguna var floginn annar umferðarhringur og aðflug til snertilendingar númer tvö.

Flugvélin lenti á eðlilegum stað á flugbrautinni. Þá var hliðarvindur aðeins frá vinstri, eða 170°. Samkvæmt ummerkjum, virðist flugvélin hafa stefnt aðeins upp í vindinn, eða til vinstri miðað við brautarstefnuna þegar hún snerti. Flugneminn virðist ekki hafa leiðrétt eða náð að leiðrétta brunstefnuna og flugvélin rann út á ísglerunginn þar sem hemlunarskilyrði voru mun lakari en það meðaltal sem upp var gefið við bremsuæfinguna. Flugvélin rann inn í snjóruðninginn og stöðvaðist utan flugbrautar með stétið að hluta innan við ljósalínu.

2. UMFJÖLLUN OG NIÐURSTAÐA.

Líklegt er að flugneminn hafi beitt stjórnstækjum flugvélarinnar í lokaaðfluginu, miðað við hægjan hliðarvindstuðul frá vinstri og flugvélin lent skökk, miðað við flugbrautarstefnuna.

Flugneminn, sem var reynslulítill og í sínu fyrsta einliðaflugi, rétti ekki stefnu langöxuls flugvélarinnar af í tæka tíð fyrir snertingu við flugbrautina. Af ummerkjum var ekki sjáanleg stefnubreyting og flugvélin rann út á ísglerunginn í jaðri flugbrautarinnar, þar sem bremsuskilyrði voru mun lakari en á miðbiki brautarinnar og síðan áfram beint út í jaðar flugbrautarinnar þar sem hún stöðvaðist í snjóruðningnum.

Hemlunarskilyrði á flugbrautinni voru með strax eftir atvikið og þau reyndust vera 0,37 - 0,37 - 0,35, sem samkvæmt alþjóðastöðlum telst vera "sæmleg til góð" hemlunarskilyrði.

3. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT.

Engar.

Reykjavík 27. apríl 2000

Rannsóknarnefnd flugslysa