



FLUGMÁLASTJÓRN

LOFTFERÐAEFTIRLIT

REYKJAVÍKURFLUGVELLI
PÓSTHÓLF 350, REYKJAVÍK

SKÝRSLA UM FLUGÓHAPP

Sbr. lög um loftferðir, gr. 145

EINKAFLUGVÉL

TF-PQL, CESSNAFR172J

05.07.1986

FLJÓTAVÍK, HORNSTRÖNDUM

Óhapp þetta var rannsakað í þeim tilgangi einum, að hindra endurtekningu og til að stuðla að flugöryggi (sbr. lög um loftferðir, 145. gr.)

| | |
|--|--|
| Lofftar: Cessna FR172J | Skrásetning: TF-PQL, einkaflugvél |
| Eigandi: Póllinn hf., Aðalstræti 9, Ísafirði | Notandi: Póllinn hf. og eigendur hans |
| Áhöfn: Einn | Farþegar: Þrír |
| Staður: Fljótavík á Hornströndum | Dagur og stund: 05. júlí 1986, kl. 18:55 |
| <p>Yfirlit: Einkaflugvélin TF-PQL var í flugtaki af sandeyrum í Fljótavík. Um það bil er flugvélin lyftist af jörðu, rakst hægra aðalhjól hennar í trédrumb og hjólastellið slitnaði af. Flugmaðurinn lenti heilu og höldnu í Reykjavík um 1 klst. síðar. Litlar skemmdir urðu á flugvélinni og engin slys á mönnum.</p> | |

| | | | |
|---------------------|---------------------|---------------------------|----------------------|
| 1.1. Saga flugsins: | 1.2. Slys á mönnum: | 1.3. Skemmdir á loftfari: | 1.4. Aðrar skemmdir: |
| Sjá bls. 3 | Engin | Sjá bls. 3 | Engar |

1.5. Upplýsingar um áhöfnina:

Karlmaður, 58 ára [REDACTED]

Handhafi gildra réttinda einkaflugmanns. Einkaflugmannsskírteini [REDACTED], útgefið 15.07.1982.

Einn af eigendum Pólsins hf. á Ísafirði og þar með flugvélarinnar.

| Flugtími: | Alls. | sl. 90 daga | sl. 30 daga | sl. 24 klst. |
|-------------|-------|-------------|-------------|--------------|
| Allar teg.: | 148 | 10 | 6:30 | 1:30 |
| Þessi teg.: | 40 | 10 | 6:30 | 1:30 |
| Lendingar: | 8 | 8 | 7 | 2 |

1.6. Upplýsingar um loftfarið: Eins hreyfils háþekja, fjögurra sæta á nefhjólum af gerðinni Cessna FR172J. Hún hefur einn 210 hestafla Lycoming IO-360H benzínhreyfil. Raðnúmer 0454 smíðuð hjá Reims flugvélaverksmiðjunum í Frakklandi 1973. Keypt notuð hinga í júní 1985 og skráð hér á landi TF-PQL nr. 491 í loftfaraskrá hinn 1. júlí 1985, eign Pólsins hf. á Ísafirði. Flugvélin hafði gilt lofthæfiskírteini til 30. nóv. 1986. Skoðanir höfðu verið teknar innan réttra marka samkvæmt flugdagbókum. Hún var nálægt hámarksþunga.

| | | |
|---|--------------------|------------------|
| 1.7. Upplýsingar um veður: Við flugtak í Fljótavík var nærri heiðríkt, vindur 8 hnútar á vestan, 8 ⁰⁰ . Við landingu í Reykjavík var 1/8 í 2500 ft. vindur 25-30 hnútar af norðri. Veður á leiðinni að vestan var bjart og gott. | 1.8. Leiðsögutæki: | 1.9. Fjarskipti: |
| | Á ekki við | Óviðkomandi |

| | | |
|----------------------|------------------|------------------------------|
| 1.10. Flugvöllurinn: | 1.11. Flugritar: | 1.12. Flakið og vegsummerki: |
| Á ekki við | Á ekki við | Sjá bls. 3 |

| | | |
|--------------------------------|--------------|----------------------|
| 1.13. Læknisfræðileg rannsókn: | 1.14. Eldur: | 1.15. Björgun fólks: |
| Á ekki við | Kom ekki upp | Á ekki við |

| | | |
|---------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 1.16. Ranns. og prófanir: | 1.17. Aðrar upplýsingar: | 1.18. Nýjar ranns. aðferðir: |
| Engar | Sjá bls. 3 | Engar |

| | |
|---------------|--|
| 2. Ályktanir: | 3. Niðurstöður: |
| Sjá bls. 4 | Líklegustu orsök slyssins verður að álfta þá, að flugmaðurinn tefldi á tæpasta vaðið með flugtaksvegalengd og auk þess kannaði hann ekki nægilega næsta nágreinni þess svæðis sem nothæft var. |

| | |
|---------------------------|---------------------|
| 4. Tillögur í öryggisátt: | 5. Viðbætur: |
| Engar | 5.1. Myndir bls. 4. |

1.1. Um flugið:

Laugardaginn 5. júlí 1986, fór einn af eigendum flugvélarinnar TF-PQL, ásamt 3 farþegum frá Ísafirði til Fljótavíkur á Hornströndum. Eftir að hafa dvalið þar dagstund, var ákveðið að snúa til baka um kl. 19:05.

Til flugtaks notaði flugmaðurinn um 230 m. langar, sléttar og harðar sandeyrar, flugvélin var um það bil 40 kg. undir hámarks flugtaks massa og vindur var hægur. Flugmaðurinn lyfti flugvélinni af jörðu á 55 hnúta hraða, rétt áður en sandinn þraut og grasbakki tók við. Í sama mund rakst hægra aðalhjólíð af miklu afli í sveran trédrumb, sem lá að mestu hulinn melgrasi þarna í brúninni og hjólaleggurinn sviftist af í heilu lagi. Höggið var það mikið, að sjálfvirkur neyðarsendir flugvélarinnar fór í gang, en aflmiklum hreyfli hennar tóks að rífa flugvélin á loft.

Flugmaðurinn ákvað að fljúga til Reykjavíkur, þar sem aðstæður til nauðlendingar voru að hans mati öruggari en á Ísafirði. Þegar flugvélin kom til Reykjavíkur, var þar nokkur viðbúnaður. Vindur var 25-30 hnútar og stóð heint á braut 02.

Flugvélin lenti þar síðan kl. 20:22. Lendingin tókst vel og flugvélin stöðvaðist á flugbrautinni, eftir að hafa fallið út á hægri vængenda og stélföt.

1.3. Skemmdir á loftfari:

Skemmdir urðu litlar á flugvélinni. Helstar á hægri helmingi lárétta stélflettarins.

1.12. Flakið og vegsummerki:

Inni í Fljótavíkinni er stórt lón tengt sjónum. Þegar fjara er, koma miklar sléttar sandeyrar upp. Milli þeirra og sjávarins er allbreiður lágur grandur, vaxinn grasi en næst sandinum er melgresi.

Sandflákinn var þarna um 230 metra langur og harður, svo varla markaði fyrir förum. Þar sem grasið tók við, var bakkinn um 30-50 sm hærri en sandflákinn og næst sandinum er þétt melgresi.

Rétt inni í melgresinu á brún bakkans, lá um 2 metra langur og allsver rekaviðardrumbur hálfur í sandinum og hulinn melgresinu. Greinilegt var, að flugvélin hafði verið komin á góða ferð og lyftst af nokkru fyrir bakkann, en hægra aðalhjólíð lent af miklu afli á drumbinum, festibolti hjólastellsins klippst sundur og stellið sviftist af.

Aðalhjólastell flugvélarinnar eru sver rör, sem geanga sitt hvoru megin inn í búk flugvélarinnar og eru fest með einum bolta. Boltinn í hægra stellini klippst sundur og rörið dróst út. Þar með var stellið laust frá. Hjólastellið og brot úr hjólhlífinni köstuðust í flugtaksstefnuna, en flugvélin flaug á brott.

Skemmdir við nauðlendinguna í Reykjavík urðu nokkrar á stélfletinum.

1.17. Aðrar upplýsingar:

TF-PQL er með 210 ha. hreyfil og hefur góða afkastagetu. Samkvæmt handbók TF-PQL, þá þarf flugvélin við bestu skilyrði og á hámarks massa í logni, 226 metra brun til flugtaks og í 10 hnúta mótvindi þarf 158 metra langt brun.

Erfitt er að geta sért til um brunlengd TF-PQL í umrætt skipti, en líklegt er, að það hafi verið um 210 metrar. Flugmaðurinn notaði 10° vængbörð, svo sem ráðlagt er.

2. ÁLYKTANIR:

Sandflákinn sem notaður var til flugtaksins í Fljótavík, er útfiri inni í vikinni. Hann var sléttur og harður eins og málbik, en hinsvegar mátti hann ekki styttri vera, svo flugtakið yrði framkvæmt af öryggi og því var teft á tæpasta vaðið.

Þá verður einnig að álíta það vera skort á aðgát, að skoða ekki landið sem tók við þar sem útfirinu sleppti. Hinsvegar verður að telja þá ákvörðun flugstjórans rétta, að fljúga til Reykjavíkur og nauðlenda þar.

Reykjavík 20.júlí 1986,

[Redacted signature] [Redacted signature]
[Redacted signature] [Redacted signature]

form. Flugslysaneftndar

Rannsakandi flugslysa

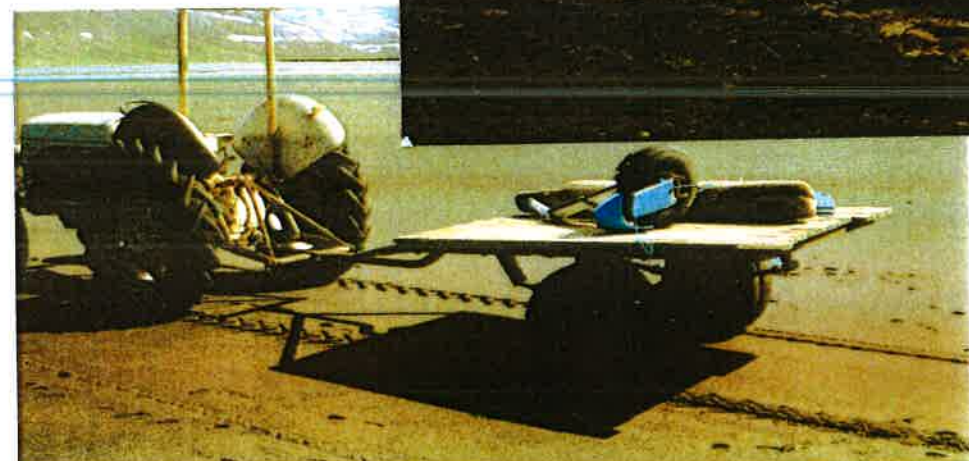
5. VIÐBÆTUR:

5.1. Myndir:



Sandflákinn

Flugtaksstefna



2. ÁLYKTANIR:

Sandflákinn sem notaður var til flugtaksins í Fljótavík, er útfiri inni í vikinni. Hann var sléttur og harður eins og malbik, en hinsvegar mátti hann ekki styttri vera, svo flugtakið yrði framkvæmt af öryggi og því var teft á tapasta vaðið.

Þá verður einnig að álitast það vera skort á aðgát, að skoða ekki landið sem tók við þar sem útfirinu sleppti. Hinsvegar verður að telja þá ákvörðun flugstjórans rétta, að fljúga til Reykjavíkur og nauðlenda þar.

Reykjavík 20. júlí 1986,

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
form. Flugslysanefndar

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
Rannsakandi flugslysa

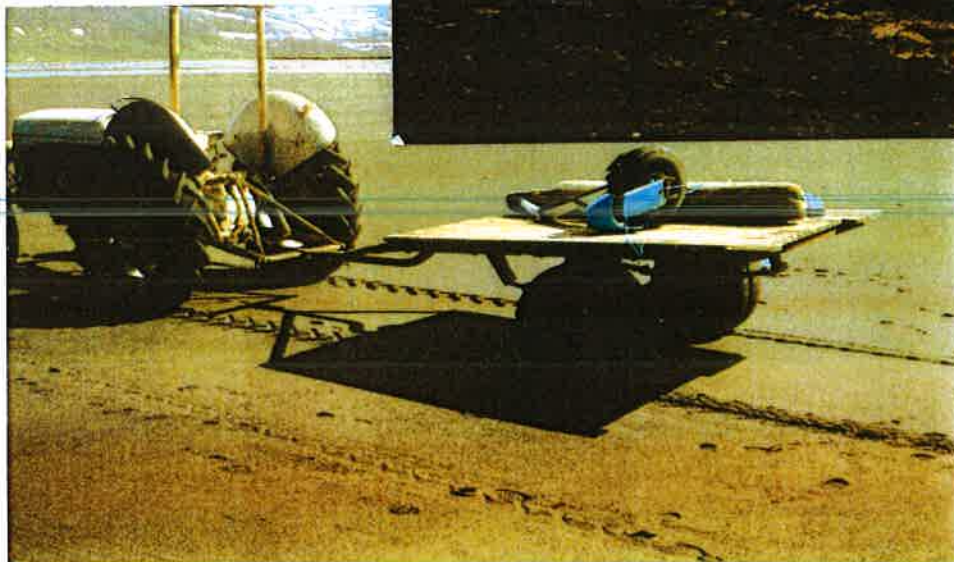
5. VIÐBÆTUR:

5.1. Myndir:



Sandflákinn

Flugtaksstefna



Á sandflákanum
Á kerrunni er hjólið
og drumburinn