

## LOKAÐ MEÐ BÓKUN

Málnr.: **2016-146F023**

Dags: **2. desember 2016**

Staður: **Heiðmörk, ofan Höfuðborgarsvæðisins**

Lýsing: **Eldsneytislaus á flugi**

Flugmaður á flugvél TF-KNA, sem er heimasmiðuð Supercruiser SQ12 stélhjólflugvél með ASP/Superior IO 400 M1S hreyfli, var á flugi yfir Heiðmörk er hreyfillinn fór að ganga óreglulega.



Flugmaðurinn setti eldsneytisdæluna<sup>1</sup> í gang og gekk hreyfillinn þá eðlilega.

Flugmaðurinn leitaði því næst að heppilegum lendingarstað og sá vegspotta í Heiðmörk sem hann tók stefnuna á. Lenti flugmaðurinn á veginum, en er hann keyrði flugvélina í átt að malarhlaði<sup>2</sup> við veginn hóf hreyfillinn aftur að ganga óreglulega, en gekk þó uns malarhlaðinu var náð.

Flugmaðurinn hafði verið á flugi í 1,6 klst eftir flugtak frá Reykjavíkflugvelli, þar af í um 1 klst í Miðsvæði sem er æfingarsvæði sunnan Hafnarfjarðar, og var á leið upp á Sandskeið til frekari æfinga. Flugmaðurinn taldi flugvélina vera með eldsneyti til um 3 klst flugs er hann lenti í Heiðmörk.

---

<sup>1</sup> Boost pump

<sup>2</sup> 64° 3' 28.3" N, 021° 47' 59.3" W

Við vettvangsrannsókn RNSA í Heiðmörk kom í ljós að eldsneytisgeymar flugvélarinnar reyndust tómir. Ekki fundust nein ummerki um eldsneytisleka. RNSA tók saman gögn úr leiðarflugbók<sup>3</sup> flugvélarinnar og bar saman við flugleiðsögutæki flugvélarinnar, ásamt því að bera saman við gögn um eldsneytisúttektir flugvélarinnar.

Flugvélin, sem er heimasíði, var í tilkeyrslu eftir samsetningu og hafði alls verið flogið í 20,1 flugtíma frá samsetningu. Lofthæfi og samsetning flugvélarinnar var samþykkt til tilraunaflugs þann 14. október 2016 af Samgöngustofu. Gilti samþykkið í 40 klst til tilraunaflugs, þar sem að hreyfill og skrúfusamstæða væri ekki tegundarviðurkennd.

Í ljós kom að flugmaðurinn hafði ekki tamið sér það verklag að staðfesta magn eldsneytis í eldsneytisgeymum flugvélarinnar fyrir flug. Í staðinn studdist flugmaðurinn einungis við eldsneytismagnsupplýsingar samkvæmt flugleiðsögutæki flugvélarinnar. Það tæki mælir ekki eldsneyti í eldsneytisgeymi, heldur notar innslegnar upplýsingar flugmanns sem settar eru inn í tækið við eldsneytisáfyllingu sem og við eldsneytiseyðsluformúlu og flogna flugtíma. Einnig kom í ljós að stuðull sem var inni í flugleiðsögutækinu fyrir eldsneytisflæði<sup>4</sup> var rangur fyrir hreyfla- og loftskrúfusamsetningu flugvélarinnar. Umtalsverð skekkja var þannig á upplýsingum um eldsneytismagn í flugvélinni.

RNSA bendir á bækling með upplýsingum og tilmælum um ráðstafanir til að koma í veg fyrir eldsneytisskort sem Samgöngustofa hefur gefið út. Þennan bækling má finna á heimasíðu Samgöngustofu undir:

- <http://www.samgongustofa.is/media/flug/Radstafanir-til-ad-fyrirbyggja-eldsneytisskort-BLS.-1-og-2.pdf>

RNSA bendir einnig á að viðbúnaðarþjónusta er byggð á þeim upplýsingum fram koma í flugáætlun. Því er nauðsynlegt gagnvart virkjun leitar og björgunar að flugþol flugvéla sé byggt á réttum upplýsingum.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa lokaði málinu með bókun þann 2. nóvember 2017.

---

<sup>3</sup> Log book

<sup>4</sup> Correction factor for fuel flow