



Lokaskýrsla um flugslys

Mál nr.: **15-055F006**

Dagsetning: **11. maí 2015**

Staðsetning: **Vestur af Tungubökkum, Mosfellsbæ**

Atvik: **TF-REX (Jodel D117A) fór í spuna eftir flugtak og hafnaði í sjónum**

Rannsókn samkvæmt lögum nr.18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum og skal ekki leitast við að skipta sök eða ábyrgð.

1. HELSTU STAÐREYNDIR

Staður og tími	
Staðsetning:	Í sjó vestur af Tungubökkum í Mosfellsbæ 64°10'37"N, 021°43'32"V
Dagsetning:	11. maí 2015
Veður	Kl. 14:00, 330°/9 hnútar Kl. 15:00, 280°/11 hnútar
Tími¹:	Um kl. 14:30

Loftfar	
Tegund:	Jodel D117A
Skrásetning:	TF-REX, skráð sem „Smá flugvél“
Framleiðsluár:	1960
Raðnúmer:	922
Hreyfill:	Continental C90-14F
Lofthæfiskirteini:	Í gildi

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Einkaflug
Fjöldi um borð:	Einn
Meiðsl:	Töluverð
Skemmdir:	Flugvélin er ónýtt
Atvikalýsing:	Fór í spuna eftir flugtak og hafnaði í sjónum

Flugmaður							
Aldur:	24 ára karlmaður						
Skirteini:	Handhafi einkaflugmannsskirteinis, útgefnu af Flugmálastjórn Íslands (nú Samgöngustofa), í gildi						
Áritanir:	SEP						
Heilbrigðisvottorð:	Í gildi						
Reynsla:	<table border="1"><tbody><tr><td>Heildartími:</td><td>150</td><td>stundir</td></tr><tr><td>Á þessa tegund:</td><td>40</td><td>stundir</td></tr></tbody></table>	Heildartími:	150	stundir	Á þessa tegund:	40	stundir
Heildartími:	150	stundir					
Á þessa tegund:	40	stundir					

¹ Allir tímar í skýrslunni eru staðartími (UTC +0) ef annað er ekki tekið fram

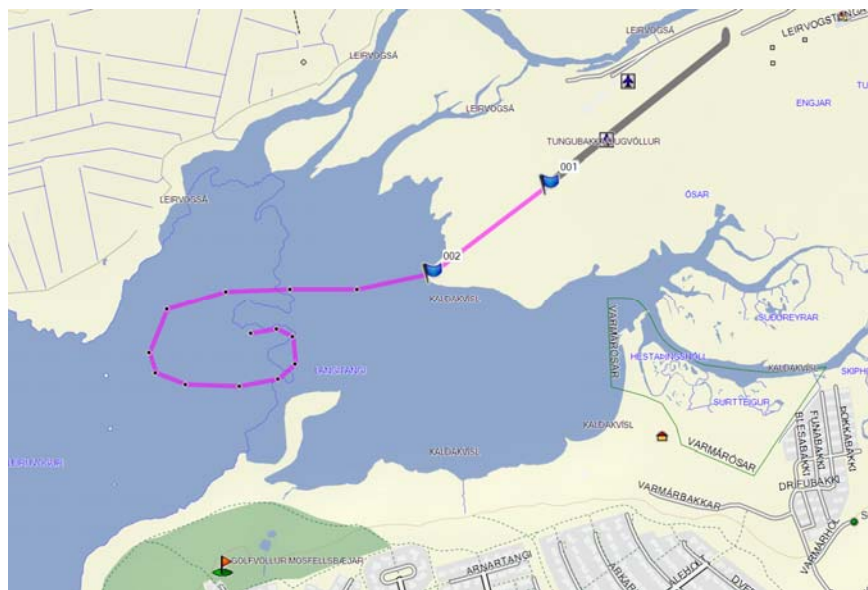
Um flugið

Einkaflugmaður á TF-REX (Jodel D-117A) hugðist fara í einkaflug frá flugvellinum í Mosfellsbæ um Suðurland. Flugmaðurinn gerði ekki jafnvægisútreikninga fyrir flugið en áætlaði að um 40 lítrar af eldsneyti væru á flugvélinni og var einn um borð. Að sögn flugmannsins var grunnþyngd loftfarsins 340 kg og hámarksflugtaksþyngd 620-630 kg

Áður en haldið yrði um Suðurland ákvað flugmaðurinn að gera nokkrar snertilendingar á flugvellinum í Mosfellsbæ. Hann tók á loft til vesturs og í stað þess að fara hefðbundinn umferðarhring ákvað hann að snúa við og lenda á móti flugtaksstefnu, þ.e. til austurs (sjá upprátt á mynd 1).

Eftir flugtak, þegar flugvélin hafði náð 400-500 feta hæð setti flugmaðurinn blöndungshitara á, dró afl af hreyflinum og beygði í átt að flugvellinum. Hann taldi hraða flugvélarinnar vera um það bil 100 km/klst eftir klifur, og um það bil 70-80 km/klst fyrir beygjuna. Samkvæmt upplýsingum frá flugmanni er ofrishaði flugvélarinnar 50 km/klst.

Í beygjunni setti flugmaðurinn lofthemil (airbrake) á til þess að lækka flug þar sem hann taldi sig vera of hátt miðað við fjarlægð frá flugvellinum. Eftir það varð hann var við að flugvélin var farin að lækka meira en hann áætlaði. Hann beitti þá stýri fram og setti fullt afl á hreyfilinn. Við það fór flugvélin í spuna og að sögn flugmannsins tók hann lofthemilana af. Flugvélin spann til jarðar og skall í sjónum. Grunnt er á þessum slóðum og gat flugmaðurinn komist út úr flakinu og gengið í land. Hann slasaðist töluvert og flugvélin eyðilagðist.



Mynd 1: Áætlaður ferill flugvélarinnar eftir flugtak og að brotlendingu

2. GREINING OG NIÐURSTAÐA

Þegar RNSA kom á vettvang hafði fjarað út og mátti meðal annars sjá að lofthemill var á. Ekki var að finna handbók fyrir flugvélin en í viðhaldsgögnum var að finna vigtarskýrslu sem sýndi að grunnþyngd flugvélarinnar var mæld 389,4 kg og hámarks flugtaksþyngd skráð 617 kg. Miðað við 40 lítra af eldsneyti var flugvélin innan marka hámarksþyngdar í fluginu.

Við rannsóknina voru fylgigögn með tegundaráritun fengin frá framleiðsluríki sem sýndu að ofrishaði flugvélarinnar er 55 km/klst í láréttu flugi, 60 km/klst í 30° beygjuhalli og 70 km/klst í 60° beygjuhalli. Gögnin studdu einnig hámarksþyngd 617 kg.



Mynd 2: Lofthemlar eru staðsettir undir væng á flugvélinni og voru á eftir brotlendingu

Flugvélin er útbúin lofthemlum sem koma niður úr vængjum. Á mynd 2 má sjá að lofthemlarnir voru á eftir brotlendingu.

Handbók fyrir flugvélin hefur ekki verið gefin út af framleiðanda en fylgigögn með tegundaráritun sýndu að misræmi var í því sem flugmaðurinn taldi um ofrishaða og hámarksþyngd flugvélarinnar.

Ekki var unnt að finna upplýsingar um nákvæman feril flugvélarinnar og því ekki hægt að reikna út beygjuhalla. RNSA telur þó líklegt að flugvélinni hafi verið flogið í krappri beygju og bendir á að varhugavert er að taka krappar beygjur í lítilli hæð ásamt því að beita lofthemlum við slíkar aðstæður. RNSA telur að flugvélinni hafi verið flogið of hægt í beygju með lofthemil á, með þeim afleiðingum að flugvélin ofreis og spann til jarðar. Enn fremur bendir RNSA flugmönnum á að fljúga hefðbundinn umferðarhring við snertilendingar.

3. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar

Skýrsluna samþykktu:

Geirprúður Alfreðsdóttir	Formaður
Gestur Gunnarsson	Nefndarmaður
Bryndís Lára Torfadóttir	Nefndarmaður
Tómas Davíð Þorsteinsson	Varamaður

Reykjavík 31. maí 2018

F.h. Rannsóknarnefndar samgönguslysa
Þorkell Ágústsson
Stjórnandi rannsóknarinnar