



Lokaskýrsla um flugslys

Mál nr.: **19-142F041**

Dagsetning: **17. september 2019**

Staðsetning: **Skálafellsöxl**

Atvik: **Brotlenti eftir snertilendingu á fjallstoppi**

Rannsókn samkvæmt lögum nr.18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, 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, veður og tími	
Staðsetning:	Skálafellsöxl (N 64°14'6.48" V 21°28'50.37")
Dagsetning:	17. september 2019
Veður	Kl. 15:00, suðaustan 12 hnútar, 16 hnúta vindhviður og hitastig 3° C
Tími¹:	14:53

Lofftar	
Tegund:	Piper PA-18-150
Skrásetning:	TF-KAJ
Framleiðsluár:	1975
Raðnúmer:	18-7609019
Lofthæfiskírteini:	Í gildi

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Einkaflug
Fjöldi um borð:	Einn
Meiðsl:	Töluverð
Skemmdir:	Lofffarið ónýtt
Atvikalýsing:	Flugmaður var að kanna aðstæður til landingar á fjallstoppi þegar hann missti stjórn á flugvélinni með þeim afleiðingum að hún brotlenti

Flugmaður		
Aldur:	28 ára	
Skírteini:	Handhafi einkaflugmannsskírteinis (PPL), í gildi	
Áritanir:	SEP, NIT, Aerobatic	
Heilbrigðisvottorð:	2. stigs, í gildi	
Reynsla:	Heildartími:	878.9 stundir
	Á þessa tegund (stélhjól):	482.1 stundir

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

Um flugið

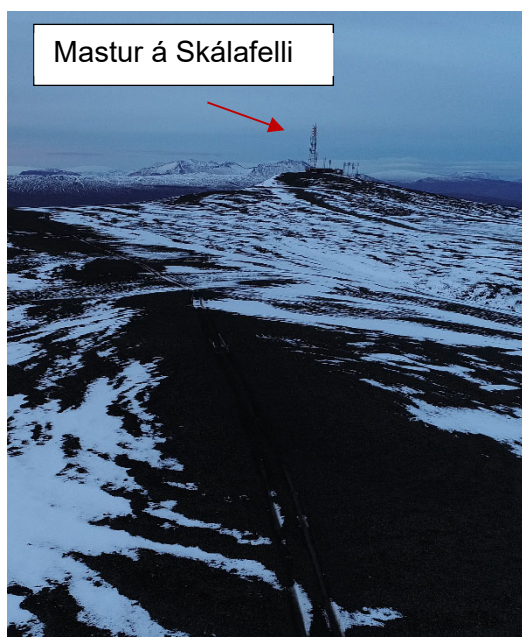
Einkaflugmaður áætlaði að fljúga TF-KAJ (Piper PA-18-150) frá flugvellinum í Mosfellsbæ um Þingvelli og lenda svo á Reykjavíkurlugvelli í þeim tilgangi að fylla þar á eldsneytistanka.

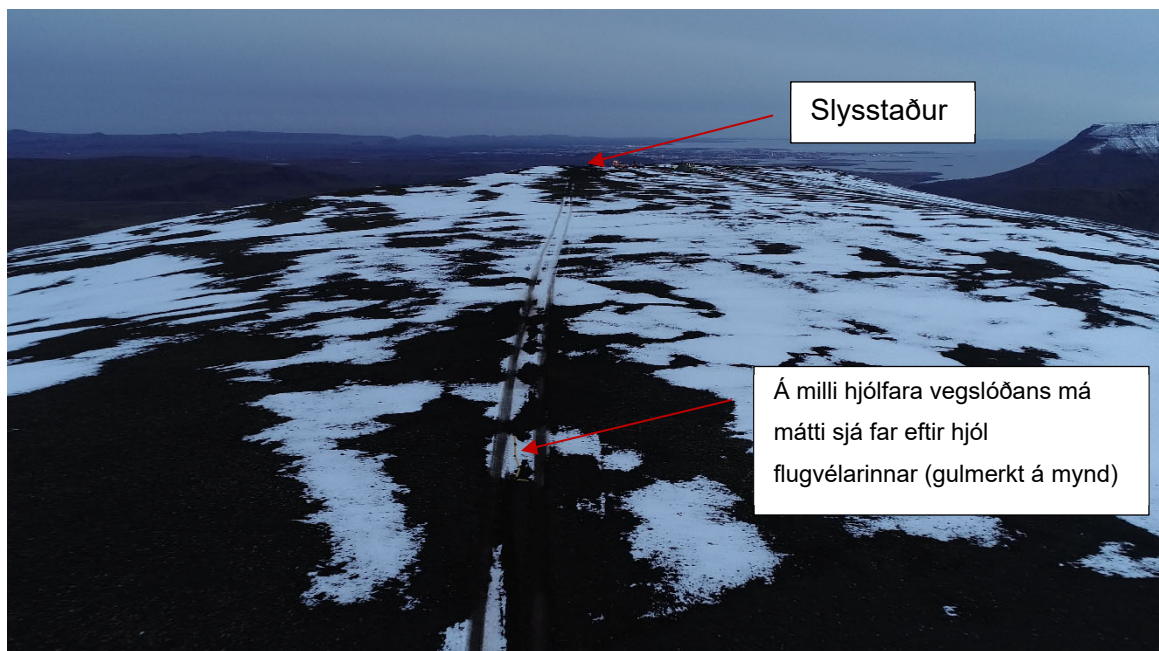
Fyrir flugtak í Mosfellsbæ voru eldsneytistankar um það bil hálffullir og áætlaði flugmaðurinn að hann hefði flugþol í 2-2 ½ klst. Flugmaðurinn kynnti sér veðuraðstæður á Reykjavíkurlugvelli og átti vindur þar að vera undir 10 hnútum samkvæmt veðurspá.

Hann ók flugvélinni úr hlaði á flugvellinum í Mosfellsbæ kl. 14:34. Eftir flugtak hækkaði hann flugið í 2.000 feta hæð og ákvað að skoða aðstæður til landingar á Skálafelli þar sem hann hafði lent nokkrum sinnum áður.

Á toppi Skálafells er mastur ásamt vegslóða. Flugmaðurinn flaug tvö hringflug, austur og norður fyrir mastrið til vesturs og eftir vegslóðanum. Hann lækkaði svo flugið yfir vegslóðanum, setti vængbörð í hak tvö á flugvélinni (1/2 flap) og gerði aðflug eftir Skálafellsöxl til suðvesturs (230°-240°).

Flugmaðurinn ætlaði að fljúga lágt yfir svæðið og kanna möguleika til landingar. Hann flaug eftir vegslóðanum sem var snævipakinn á köflum og lét hjól flugvélarinnar snerta hann aðeins.





Flugmaðurinn mat veðuraðstæður þannig að vindstyrkur hafi verið mjög lítill að austan, þ.e. lítilsháttar meðvindur.

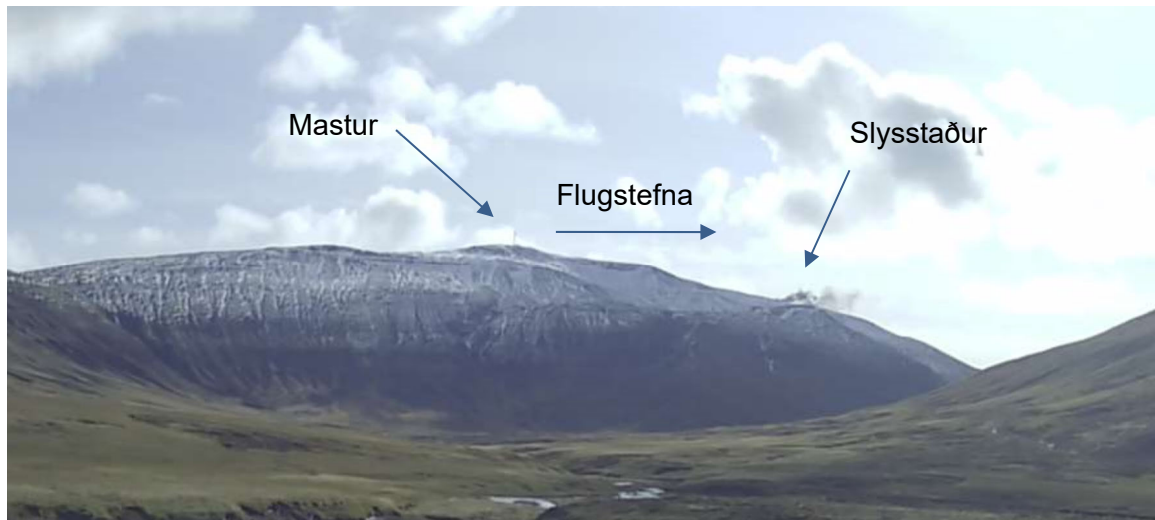
Eftir að hafa flogið lágt eftir vegslóðanum gaf hann flugvélinni afl og beitti henni upp og til hægri. Að sögn flugmannsins fékk hann skyndilega vind undir vinstri væng, þegar flugvélin var í um 10-15 feta hæð, og lyftist vængurinn þá snögglega. Flugmaðurinn reyndi að leiðrétta það með því að beita hallastýrum til vinstri en flugvélin leitaði til hægri, beint niður og skall í jörðina. Líklegur hraði flugvélarinnar þegar atvikið átti sér stað var um 55 mílur/klst.

Eftir að flugvélin skall í jörðina kviknaði eldur en flugmaðurinn náði að komast út úr flakinu. Að sögn flugmannsins varð flugvélin alelda á stuttum tíma. Flugmaðurinn slasaðist töluvert og flugvélin brann upp að mestum hluta.

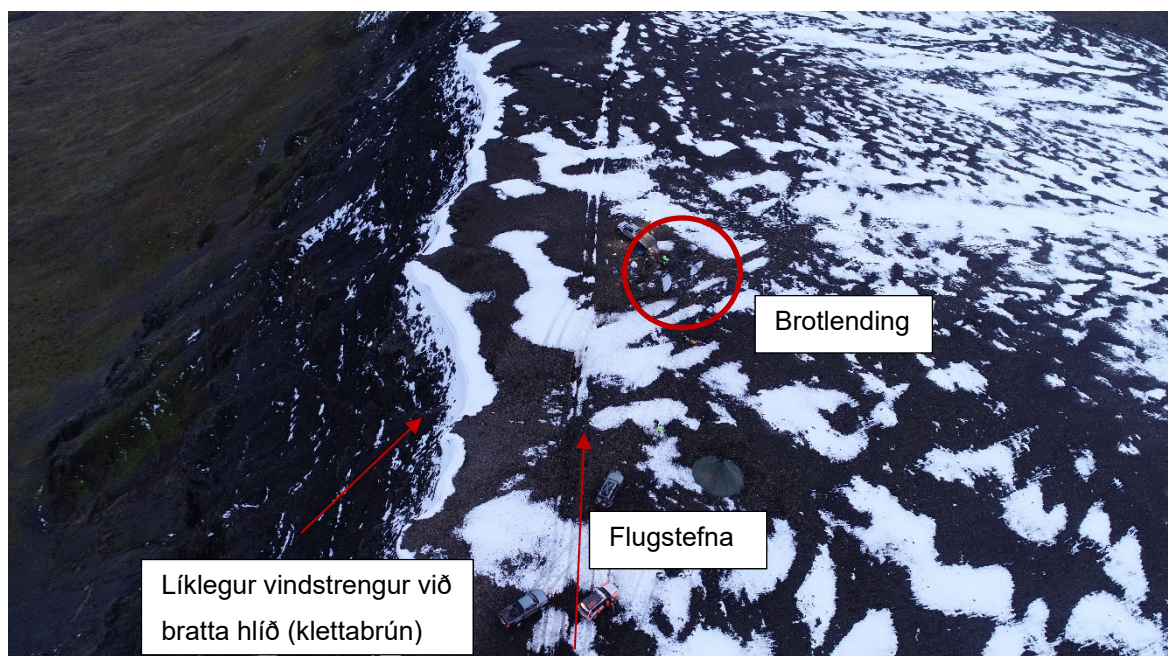
Neyðarboð frá flugvélinni bárust Flugstjórnarmiðstöðinni klukkan 14:53 og hófst strax leit að henni. Fyrstu boð gáfu til kynna að hún væri staðsett við Móskarðahnúka og hófst því leit á þeim stað.

Flugmaðurinn beið aðstoðar á snævipöktu yfirborði svo hann sæist betur. Þyrlla Landhelgisgæslunnar fann slysstaðinn og flugmanninn klukkan 15:52, tæpri klukkustund eftir að neyðarboð bárust og flutti hann á Landspítala Háskólasjúkrahús.

Myndbandsupptöku var að finna af Skálafelli þann dag sem slysið varð og var upptökuvélin staðsett norðan við Skálafell. Á upptökunni mátti meðal annars sjá hvar reykur frá flugvélarflakinu barst yfir Skálafellsöxl eftir að flugvélin brotlenti og skreið reykurinn niður með fjallinu (hægra megin við flugstefnu). Fyrstu ummerki um reyk mátti sjá á upptökunni kl. 14:56².



Á myndinni hér að neðan má sjá brattar hlíðar vinstra megin við flugstefnu ásamt slysstaðnum.



² Upptökuvélin er veftengd og uppfærir því reglulega tímasetningu

Það er mat RNSA að þegar flugvélinni var flogið eftir Skálafellsöxl hafi sterkur vindstrengur lyft vinstri væng flugvélarinnar skyndilega um það leyti þegar flugvélin nálgast klettabrún fjallsins vinstra megin við flugstefnuna. Við það hafi flugmaðurinn misst stjórn á flugvélinni, með þeim afleiðingum að hún skall í jörðina. Meðverkandi þáttur er að flogið var hægt og nærri klettabrún.

Annað

Fyrstu upplýsingar um slysið gáfu til kynna að neyðarboð frá flugvélinni hafi verið um 1,5 km. frá slysstað og hófst leit því við Móskaðahnúka. Talið er líklegt að þar sem það kviknaði í flugvélinni við brotlendinguna hafi neyðarsendirinn brunnið áður en uppfærð og leiðrétt staðsetningarmerki fengust.

3. TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Tillögur í öryggisátt:

19-142F041-T01

RNSA beinir því til Samgöngustofu að beita sér í forvörnum og fræðslu er varðar flug við fjöll eða í fjalllendi.

Tilmæli:

RNSA vill beina því til flugmanna að gæta varúðar ef flogið er nálægt fjöllum eða fjallsbrúnum og ígrunda vel veðurastæður á flugleiðum sínum.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

- Geirprúður Alfreðsdóttir, formaður
- Bryndís Lára Torfadóttir, nefndarmaður
- Gestur Gunnarsson, nefndarmaður
- Hörður Arilfússon, varamaður
- Tómas Davíð Þorsteinsson, varamaður

Reykjavík 30. desember 2020

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Þorkell Ágústsson
stjórnandi rannsóknarinnar