



Lokaskýrsla um alvarlegt flugatvik

Mál nr.: **21-046F016**

Dagsetning: **4. maí 2021**

Staðsetning: **Flugvöllurinn við Blönduós**

Atvik: **Fór fram yfir sig í landingu og hafnaði á hvolfi**

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:	Utan flugbrautar við flugvöllinn á Blönduósi
Dagsetning:	4. maí 2021
Veður	Sjónflugsskilyrði, vindur 340°/ 15 hnútar
Tími¹:	Um kl. 16:00

Lofftar	
Tegund:	Piper PA-12 Replica
Skrásetning:	TF-XXL
Framleiðsluár:	2011
Raðnúmer:	1060
Lofthæfiskírteini:	Í gildi

Aðrar upplýsingar	
Tegund flugs:	Einkaflug
Fjöldi um borð:	Tveir
Meiðsl:	Engin
Skemmdir:	Minniháttar
Atvikalýsing:	Flugmaður steig á hemla í landingabruni með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði á hvoli

Flugmaður		
Aldur:	59 ára	
Skírteini:	Handhafi einkaflugmannsskírteinis, í gildi	
Áritanir:	Á ekki við	
Heilbrigðisvottorð:	Í gildi	
Reynsla:	Heildartími:	1.396,7 stundir
	Á þessa tegund (stélhjólsvél):	41,6 stundir

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

Um flugið

Flugmaður fór ásamt farþega (sem einnig er flugmaður) í einkaflug frá flugvellinum við Blönduós til að æfa sig á flugvélin. Flugvélin, TF-XXL, er stélhjólsvél af gerðinni Piper PA-12 Replica.

Hliðarvindur var á flugvellinum og ákvað flugmaðurinn að lenda á grassvæði við hliðina á flugbrautinni en flugvélin er á stórum dekkjum sem ætluð eru til slíkra lendinga.

Flugmaðurinn og farþeginn lentu nokkrum sinnum og skiptust á að vera við stjórn flugvélarinnar. Flugvélin er tveggja sæta, fram- og aftursæti, og eru stjórnvelir fyrir bæði sæti. Flugmaðurinn var vanur að fljúga flugvélinni úr framsæti en var að þessu sinni í aftursæti hennar.

Í lokalendingunni, eftir um það bil 100 metra landingabrun, var flugmaðurinn að beita hliðarstýrum en steig í ógáti og einnig fremur fast á hemlana um leið og hann var að stíga á fótstig fyrir hliðarstýri með þeim afleiðingum að flugvélin steyptist yfir sig og hafnaði á hvolfi.

Flugmaðurinn og farþeginn slösuðust ekki og komust sjálfir út úr flugvélinni.



2. GREINING OG NIÐURSTAÐA

Bæði flugmaðurinn og farþeginn höfðu verið að æfa sig á þessa tegund flugvélar og var þetta annað flugið þeirra saman. Farþeginn er að smíða samskonar flugvél.

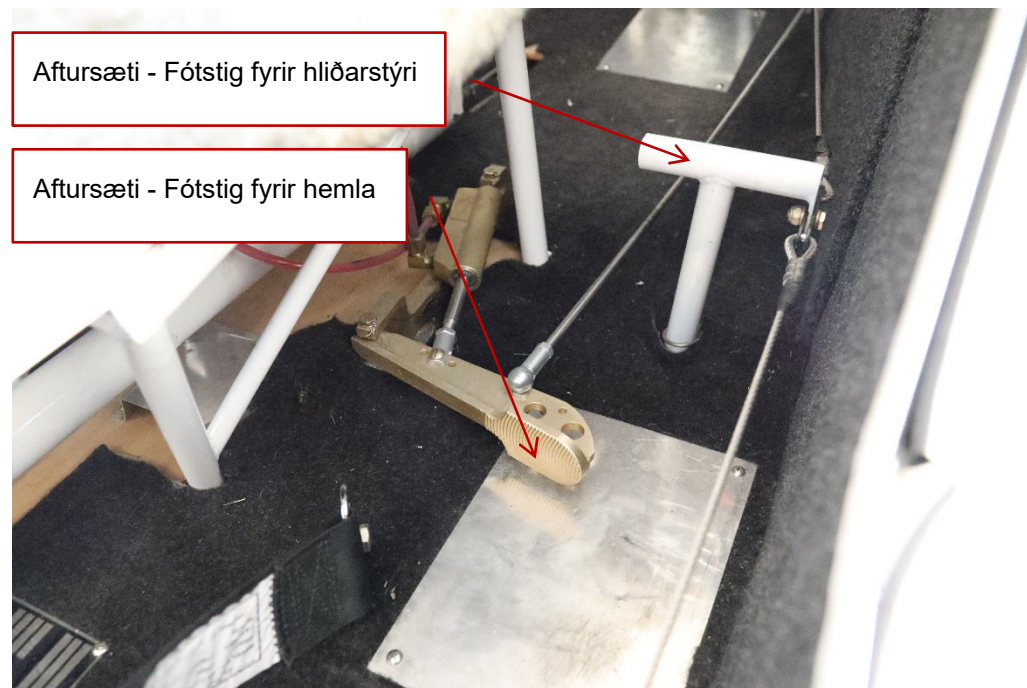
Þeir höfðu verið að skiptast á að lenda og þar sem hliðarvindur var á flugbrautina ákváðu þeir að æfa landingar á grasi utan flugbrautar. Þeir höfðu framkvæmt nokkrar landingar og gengu þær mjög vel að mati flugmannsins. Grassvæðið sem þeir notuðu til landinganna er um 250 metra langt og hafði flugmaðurinn notað um 100 metra til landingar þegar flugvélin steyptist á hvolf.



Mynd 1: Örin sýnir stefnu landingarinnar

Flugmaðurinn var með 41,6 klst reynslu á þessa flugvél þegar slysið varð og samtals 211 landingar. Þar af hafði hann um þriggja klst reynslu við stjórn flugvélarinnar úr aftursætinu.

Flugvélin er flokkuð sem heimasníði og er smíðuð þannig að mögulegt er að stjórna henni úr fram- og aftursæti. Fótstig fyrir hemla úr aftursæti er fyrir aftan fótstig fyrir hliðarstýri þannig að auðvelt er að stíga á bæði fótstigin samtímis, sé ekki höfð á því sérstök aðgát.



Mynd 2 - Fótstig úr aftursæti

Fótstig fyrir hemla úr framsæti eru einnig fyrir aftan fótstig fyrir hliðarstýri en þó aðeins meira til hliðar (inn á við) og eru þannig minni líkur á að stigið sé á bæði fótstigin samtímis.



Mynd 3 - Fótstig úr framsæti

Þegar flugmaðurinn fékk þjálfun á þessa flugvél var sérstaklega farið yfir það að hann yrði að vera „innskeifur“ þegar hann væri að beita hliðarstýrum úr aftursæti flugvélarinnar. Honum láðist að gera það í þessari lendingu en hann hafði litla reynslu af stjórn flugvélarinnar úr þessu sæti.

Niðurstaða rannsóknar RNSA leiddi það í ljós að hemlar úr aftursæti eru staðsettir þannig að auðvelt er að stíga á þá í ógáti þegar verið er að beita hliðarstýri. Við rannsóknina kom fram að hemlum hafði verið beitt í ógáti úr aftursæti, og of harkalega, með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði á hvolfi.

RNSA telur að skoða mætti þann möguleika að haga afstöðu fótstiga fyrir hemla í aftursæti til samræmis við fótstig úr framsæti.

3. TILLÖGUR/TILMÆLI Í ÖRYGGISÁTT

Tillögur í öryggisátt:

Engar

Tilmæli:

RNSA bendir flugvélasmiðum í heimasíði að hafa samræmi í afstöðu milli fótstiga og hemla í fram- og aftursæti ef kostur er



Skýrsluna samþykkja:

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

Reykjavík 30. desember 2021

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Þorkell Ágústsson
stjórnandi rannsóknar