

# SKÝRSLA UM FLUGSLYS

(sbr. lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa)

## Hlekkist á í landingu



**M-06206/AIG-36**

**TF-LEO  
PA-18 Super Cup  
Við Gæsavatnaskála  
23. september 2006**



Markmið flugslysarannsókna er að greina orsakabætti flugslysa í því skyni einu að koma í veg fyrir að flugslys endurtaki sig og stuðla að því að öryggi í flugi megi aukast. Tilgangurinn er ekki að skipta sök og/eða ábyrgð. Skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa skal ekki beitt sem sönnunargagn í opinberum málum, en rannsókn á meintri refsiverðri háttsemi í tengslum við flugslys er óháð rannsókn flugslysa skv. lögum nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa.

## 1 HELSTU STAÐREYNDIR

**Staður:** Staðsetning, 64°43'19,8"N, 017°37'28,2"W.

**Dagsetning og tími:** 23. september 2006, kl. 10:50.

**Lofffarið :**

- **tegund og skrásetning** TF-LEO, skráð til einkaflugs.

- **framleiðsluár** 1975.

- **raðnúmer** 18-7509074.

- **skírteini** Lofthæfiskírteini í gildi.

**Tegund flugs:** Einkaflug.

**Meiðsl:** Engin.

**Atvikalýsing:** Hlekkist á í lendingu utan flugbrautar.

**Flugmaður:**

- **skírteini** Einkaflugmannsskírteini gildi til 6.9.2006

- **aldur, kyn** 46 ára karlmaður.

- **reynsla** Þegar slysið varð var heildarflugtími flugmanns 305 stundir. Reynsla á þessa tegund flugvélar var 179 stundir. Hann hafði flogið 9 stundir á síðustu 90 dögum fyrir slysið.

### Um flugið

Einkaflugmaður hugðist fara í útsýnisflug frá Akureyrarflugvelli að Kárahnjúkum um Gæsavötn og Öskju og frá Kárahnjúkum til Akureyrar um Mývatn. Flugtak frá Akureyrarflugvelli var kl. 10:09 og áætlaði flugmaðurinn að lenda þar aftur tæpum fimm klukkustundum síðar eða kl. 15:00.

Eftir um það bil 25 mínútna flug var flugvélin yfir skálanum við Gæsavötn og ákvað flugmaðurinn þá að lenda á mel við skálann og rétta aðeins úr sér áður en frekara flugi samkvæmt áætlun væri framhaldið. Flugmaðurinn mat aðstæður til landingar með því að fljúga þrisvar sinnum yfir fyrirhugaðan landingarstað og gera eitt aðflug án þess að lenda. Hann sá að lítill sem engin vindur var þar sem vatn við enda melsins var spegilslétt. Skömmu fyrir landingu setti flugmaðurinn vængbörð á til fulls og áætlaði að lenda á um það bil 40 hnúta hraða. Í landingunni fór flugvélin yfir fyrirhugað landingarsvæði og lenti í snjóskafli handan þess, tókst á loft og lenti aftur í snjóskaflinum með þeim afleiðingum að hún steypist rólega fram yfir sig og hafnaði á

hvolfi. Flugmaðurinn var spenntur í þriggja punkta öryggisbelti og slasaðist ekki. Hann komst sjálfur út úr flakinu og gekk að því loknu í Gæsavatnaskála og tilkynnti um slysið.

Flugmaðurinn var kunnugur þessu svæði og hafði lent þar áður en þó aðeins að sumarlagi. Við vettvangsrannsókn kom í ljós að fyrirhugaður landingarstaður (melur) var um það bil 110 metra langur (sjá mynd 1). Samkvæmt handbók flugvélarinnar þarf hún 107 metra miðað við staðalaðstæður<sup>1</sup>.



Mynd 1: myndin sýnir flugvélina á hvolfi og stefnu til landingar

RNF telur að líklegasta orsök slyssins sé sú að flugmaðurinn flaug yfir fyrirhugað landingarsvæði (yfiskaut) og lenti því í snjónum handan þess. RNF vill hvetja flugmenn sem hyggjast lenda við slíkar aðstæður að gæta fyllstu varúðar, hætta við landingu og gera fráhrarfsflug ef þeir verða varir við að aðflugið er ekki eins og áætlað.

## 2 TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Engar.

Rannsóknarnefnd flugslysa

Reykjavík 31. desember 2008

<sup>1</sup> Logn, 15°C og hæð við sjávarmál