

Ársskýrsla Rannsóknarnefndar flugslýsa 2005



Útgefandi: Rannsóknarnefnd flugslýsa

ÁRSSKÝRSLA
RANNSÓKNARNEFNDAR
FLUGSLYSA
2005

EFNISYFIRLIT

Efnisyfirlit.....	2
Inngangur.....	4
Rannsóknarnefnd flugslysa.....	5
Skýringar hugtaka.....	6
Yfirlit viðfangsefni ársins 2005.....	10
Rannsóknir flugslysa og alvarlegra flugatvika 2003-2005.....	11
Atvik sem urðu árið 2003.....	11
Hjólbarðar sprungu í landingu.....	11
Hafnaði þvert á öryggissvæði utan flugbrautarenda í landingu.....	12
Atvik sem urðu árið 2004.....	13
Brunalykt í farþegarými.....	13
Farþegi slasaðist vegna ókyrrðar í flugi.....	13
Hlekkist á í flugtaki.....	14
Snúið við eftir flugtak vegna bilunar í stjórnþækjum.....	14
Hlekkist á í landingu.....	15
Hlekkist á í flugtaki.....	15
Strokkur losnaði af á flugi.....	16
Aðskilnaðarmissir á leiðum til og frá Reykjavíkflugvelli.....	17
Hreyfill missti afl í flugtaki.....	18
Nefhjólsbúnaður gaf sig í landingu.....	19
Hlekkist á í flugtaki.....	20
Hjól losnaði af í flugtaki.....	22
Reykur og hitalykt í farþegarými.....	22
Atvik sem urðu árið 2005.....	23
Hreyfill missti afl vegna ísingar.....	23
Ratstjórupplýsingar til Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík rofnuðu.....	24
Hætt við flugtak vegna titrings.....	25
Reykjarlykt í flugstjórnarklefa.....	26
Hlekkist á í landingu – Hreyfilhlíf snerti flugbrautina.....	27
Stélkastaðist í landingu.....	28
Stélkastaðist í flugtaki.....	29
Fór fram af flugbrautarenda í landingu.....	30
Hlekkist á í flugtaki – Hætti við flugtak.....	30
Hlekkist á í snertilendingu – Stél rakst í flugbrautina.....	31
Stél rakst í flugbrautina í flugtaki.....	32
Hreyfill missti afl í klifri.....	32
Hreyfill missti afl.....	33
Flogið í hagléli.....	34
Reykur og brunalykt í flugstjórnarklefa.....	35
Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi.....	36

Farartæki á flugbraut í landingu	37
Ókyrrð	38
Hreyfill stöðvaðist í farflugi	38
Reykur í flugstjórnarklefa	40
Lenti á upptekinni flugbraut	40
Flugverji klemmdist við lokun hurðar	41
Tillögur um Úrbætur í flugöryggismálum	42
Skráð flugslys og rannsókuð flugatvik síðastliðin 10 ár	43
Yfirlit yfir dauðaslys á íslensk skráðum loffförum.....	53
Tölulegar upplýsingar um flugslys og alvarleg flugatvk	57
Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik 1985 - 2005.....	58
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa	59
Greining á banaslysum í flugi.....	60

INNGANGUR

Ársskýrsla Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) kemur nú út í tíunda sinn en hún kom fyrst út fyrir árið 1996. Núgildandi lög um rannsókn flugslysa (lög nr. 35 2004) tóku gildi þann 1. september 2004. RNF var sett á laggirnar með sérstökum lögum árið 1996 og tók til starfa 28. júní það sama ár. Fyrirrennari hennar var Flugslysanevnd sem starfaði frá árinu 1968 til 1996 og hóf útgáfu ársskýrslu árið 1984, en sú ársskýrsla tók einnig til rannsókna sem Flugmálastjórn framkvæmdi.

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu á árinu 2005 ásamt útdrætti og niðurstöðum rannsókna á eldri atvikum og slysum. Geta verður þess að ekki er auðvelt að stytta slíkar skýrslur án þess að sleppa einhverjum atriðum sem skýra málið og getur því í einstökum tilfellum orðið erfiðara að fá heildarmynd af atburðarásinni. Því er ráðlegt fyrir þá sem vilja kynna sér tiltekin mál betur að leita þeirra á vefsvæði RNF (<http://www.rnf.is>) þar sem skýrslurnar eru birtar í heild sinni.

Eins og áður er útdrátturinn á ensku ef skýrslan var gefin út á ensku. Einnig eru í ársskýrslunni tölfraðilegar upplýsingar svo og tillögur sem RNF gerði til úrbóta í flugöryggismálum á liðnu ári. Jafnframt er greint frá því hvaða afgreiðslu þær hafa hlotið hjá flugmálayfirvöldum eða öðrum aðilum sem þeim var beint til.

RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Rannsóknarnefnd flugslýsa (RNF) starfar samkvæmt lögum um rannsókn flugslýsa nr. 35/2004.

Stofnunin starfar sjálfstætt og óháð stjórnvöldum og öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Hún heyrir stjórnábylgju undir samgönguráðherra.

Á árinu 2005 skipuðu nefndina þrjú nefndarmenn:

- Geirprúður Alfreðsdóttur, flugstjóri og véla-
verkfræðingur, formaður nefndarinnar,
- Ragnar Guðmundsson, flugvélafræðingur
- Ólafur Haraldsson, hæstaréttarlögmaður
og þrjú varamenn:
- Bryndís Lára Torfadóttir, flugstjóri,
- Páll Valdimarsson prófessor í vélaverkfræði
- Hörður Arilíusson, flugumferðarstjóri

Á árinu 2005 voru breytingar í stöðum rannsóknarstjóra og aðstoðarrannsóknarstjóra ásamt stöðum forstöðumanns og aðstoðarforstöðumanns. Þormóður Þormóðsson, rannsóknarstjóri og forstöðumaður fékk þriggja ára leyfi frá störfum til þess að sinna starfi hjá

Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) frá og með

1. september 2005. Þorkell Ágústsson fyrrverandi aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri var ráðinn í hans stað og í framhaldi af því var Bragi Baldursson ráðinn aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri. Eftirfarandi breytingar áttu sér stað:

Frá 1. janúar til 31. ágúst var forstöðumaður og rannsóknarstjóri

- Þormóður Þormóðsson, BS í flugrekstrar- og
tæknistjórnun.

aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri

- Þorkell Ágústsson, verkfræðingur M.Sc.

Frá 1. september var forstöðumaður og rannsóknarstjóri

- Þorkell Ágústsson, verkfræðingur M.Sc.

Frá 15. október var aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri

- Bragi Baldursson, flugvélafræðingur M.Sc.

Hekla Sörensen starfaði sem ritari á skrifstofu nefndarinnar.

Skrifstofan RNF er á 2. hæð húss Flugbjörgunarsveitarinnar í Reykjavík við Flugvallarveg á Reykjavíkflugvelli. Skrifstofan er opin frá kl. 09:00 til kl. 16:00 virka daga. Utan skrifstofutíma eru starfsmenn RNF á bakvakt.

Heimilisfang nefndarinnar er:

Rannsóknarnefnd flugslýsa

Hús FBSR

v/Flugvallarveg, Reykjavíkflugvelli,

101 Reykjavík

Sími á skrifstofutíma.....511 1666

Bréfasími511 1667

Bakvaktasími utan skrifstofutíma660 0336

Netfang RNFmf@mf.is

Vefur RNFwww.mf.is

Netföng starfsmanna:

- bragi@mf.is
- thorkell@mf.is
- hekla@mf.is

Á vefsíðu RNF er m.a. að finna lög og reglugerðir sem varða nefndina og starf hennar, svo og eyðublað fyrir tilkynningar. Á vefsíðunni er einnig að finna ársskýrslur RNF, svo og einstakar rannsóknarskýrslur sem nefndin hefur gefið út.

SKÝRINGAR HUGTAKA

Þegar eftirfarandi hugtök eru notuð í skýrslu þessari, þá hafa þau þá merkingu, er hér greinir:

Aðili máls

Sá eða þeir sem rannsókn leiðir í ljós að geti hafa átt þátt í því að flugslys varð að mati nefndarinnar.

Afkastageta flugvélar (Aeroplane performance):

Útreiknaðir og prófaðir eiginleikar flugvélar að því er varðar getu og takmörk hennar á öllum stigum flugs, við aðstæður sem hún kann að vera starfrækt við.

Almannaflug (General aviation operation):

Starfræksla loftfars, sem hvorki telst flutningaflug né verkflug.

Alvarlegt flugatvik (Serious incident):

Með alvarlegu flugatviki er átt við flugatvik sem verður við aðstæður sem benda til þess að nær hafi legið við slysi. Sjá nánar í reglugerð Nr. 80 um rannsókn flugslysa.

Alvarleg meiðsl (Serious injury):

Áverkar sem maður verður fyrir í slysi, og:

1. veldur lengri en 48 klst. sjúkráðsvisst, sem hefst innan 7 daga frá þeim degi, er áverkinn varð, eða
2. veldur beinbroti (þó eru undanþegin lokuð brot fingra, taa og nef), eða
3. innifela skurðsár, er hafa í för með sér alvarlegar blæðingar eða skemmdir á taugum, vöðvum eða hásinum, eða
4. innifela áverka á eitthvert innra líffæri, eða
5. innifela annars- eða þriðjastigs bruna eða bruna, er þekur meira en 5% af yfirborði líkamans, eða
6. innifelur svo staðfest sé, að viðkomandi hafi orðið fyrir áhrifum sýkjandi efnis eða skaðlegri geislavirkni.

Atvinnuflug (Commercial aviation):

Flugstarfsemi, sem stendur almenningi til boða gegn gjaldi.

Áfangaskýrsla (Progress report, preliminary report):

Skýrsla sem varðar flugöryggi og rannsóknarnefnd flugslysa gefur út áður en rannsókn máls er lokið, til þess að koma upplýsingum á framfæri við flugmálayfirvöld og málsaðila.

Banvæn meiðsl (Fatal injury):

Áverkar, sem maður verður fyrir í slysi og veldur dauða innan 30 daga frá slysinu.

Blindflug (IFR-flight):

Flug samkvæmt blindflugsreglum (IFR).

Blindflugsskilyrði (Instrument meteorological conditions, IMC):

Veðurskilyrði neðan við lágmark sjónflugsskilyrða, tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð.

Einkaflug (Private flight):

Flugstarfsemi sem stunduð er fyrst og fremst ánægjunnar vegna, eða til öflunar frekari réttinda, og ekkert endurgjald kemur fyrir. Það telst jafnframt einkaflug, ef maður flýgur í tengslum við starf sitt og hefur ekki hagnað af rekstri loftfarsins, né fær sérstaklega greitt fyrir að stjórna því. Það telst ekki endurgjald þótt aðilar skipti með sér beinum kostnaði vegna loftfarsins.

Fartími (Flight time):

Allur tíminn frá því að loftfar hreyfist af stað fyrir eigin afli í því skyni að hefja flugtak þar til það stöðvast að afloknu flugi. Hann er talinn frá því að loftfar hreyfist frá þeim stað sem það er fermt þar til það nemur staðar til affermingar.

Flugaðferðahandbók loftfars (Aircraft operating manual):

Handbók sem lýsir aðferðum við starfrækslu ákveðinnar tegundar loftfars við eðlilegar og afbrigðilegar aðstæður og í neyðartilvikum, skilgreinir kerfi þess og hefur að geyma þá gátlista sem nota skal.

Flugatvik (Incident):

Atvik, annað en flugslys, sem tengist starfrækslu loftfars og hefur áhrif á eða getur haft áhrif á öryggi starfrækslunnar.

Flughandbók flugvélar (Aeroplane flight manual):

Handbók sem tengd er lofthæfiskírteininu þar sem tilgreint er innan hvaða marka flugvélin er talin lofthæf og þar sem gefnar eru nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar fyrir flugliða um örugga starfrækslu flugvélarinnar.

Flughæð (Altitude):

Lóðrétt fjarlægð lárétts lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá meðalsjávarmáli (MSL).

Fluglag (Flight level):

Flötur með sama loftþrýstingi, sem miðaður er við ákveðið loftþrýstimið, 1013,2 hectopasköl (hPa) og aðgreindur er frá öðrum slíkum flötum af tilteknum loftþrýstingsmun.

Flugliði (Flight crew member):

Áhafnarliði sem er handhafi fullgilds skírteinis og falið er starf sem nauðsynlegt er við stjórn og starfrækslu loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugrekandi (Operator):

Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem stundar eða býðst til að stunda rekstur loftfara. Flugrekandi þarf til- skilin leyfi samgönguráðuneytis og Flugmálastjórnar til þess að stunda atvinnuflug.

Flugrekstrarhandbók (Flight operations manual):

Handbók samþykkt af Flugmálastjórn, en samin af flugrekanda, til notkunar og leiðbeiningar fyrir starfslíð hans um einstök svið og þætti flugrekstrarins.

Flugriti (Flight recorder):

Sérhver tegund upptökutækis, sem komið er fyrir í loftfari, til gagns fyrir rannsókn flugslyss/flugatviks.

Flugvakt (Flight duty period):

Tímabil sem hefst þegar starfandi flugverja ber að mæta til vinnu sem felur í sér flug og endar í lok fartíma í lokafluginu þar sem flugverjinn er starfandi flugverji.

Flugslys (Aircraft accident):

Atvik tengt starfrækslu loftfars sem verður frá því að maður fer um borð í loftfarið með þeim ásetningi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði og þar sem:

i) maður lætur lífið eða hlýtur alvarleg meiðsl af völdum þess að:

- hann var um borð í loftfarinu, eða
- hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
- hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils.

ii) loftfar verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem:

- hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetur eða flugeiginleika og
- myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi íhluta, nema um sé að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við loftskrúfur, vængenda, loftnet, hjólbarða,

hemla, hlífar, smádædir eða göt á ytra byrði loftfarsins; eða

iii) loftfars er saknað eða engin leið er að komast að því er týnt eða það er ómögulegt ná til þess.

Sjá nánar í reglugerð Nr. 80 um rannsókn flugslysa.

Flugstjóri (Pilot in command):

Flugmaður sem ber ábyrgð á ferðum og öryggi loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugtími (Time in service):

Sá hluti fartíma sem líður frá þeirri stundu að loftfar lyftist frá yfirborði jarðar þar til það snertir hana aftur á næsta landingarstað.

Flugumferðaratvik (Air traffic incident):

Flugatvik sem aðallega tengist reglum er varða flugumferðarþjónustu og þar sem loftför fara framhjá hvort öðru í slíkri nánd að hættuástand verður, eða þar sem aðrir erfiðleikar, sem orsakast af ófullnægjandi starfsaðferðum, eða af því að ekki var farið eftir starfsaðferðum, eða af göllum í tækjabúnaði á jörðu, valda því að hættuástand verður.

Flugverji (Crew member):

Áhafnarliði sem gegnir starfi um borð í loftfari meðan á fartíma stendur, enda telst starf hans nauðsynlegt fyrir örugga starfrækslu loftfarsins eða fyrir öryggi farþeganna.

Flugvöllur (Aerodrome):

Tiltekið svæði á láði eða legi (að meðtöldum byggingum og búnaði) sem ætlað er að nokkru eða öllu leyti til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu niðri.

Flutningaflug (Commercial air transport operation):

Starfræksla loftfars sem felur í sér flutninga á farþegum, vörum eða pósti gegn endurgjaldi.

Gangtími (Time in service – Viðmiðunartími fyrir viðhaldsskrár):

Hér er átt við þann hluta flugtíma sem líður frá þeirri stundu að loftfar lyftist frá yfirborði jarðar þar til það snertir hana aftur á næsta landingarstað.

Grannskoðun (Overhaul):

Prófanir og/eða framkvæmdir á loftförum eða hlutum til þeirra í samræmi við gildandi fyrirmæli og leiðbeiningar sem fela í sér endurnýjun, að nokkru eða öllu leyti, og hafa í för með sér að talning gangtíma hlutaðeigandi loftfara eða hluta til þeirra hefst að nýju frá byrjun.

Hindrunarlaust klifursvæði (Clearway):

Skilgreint rétthyrnt svæði, á láði eða legi, sem flugmálastjórn hefur ákvörðunarrétt yfir og valið er eða gert nothæft fyrir

flugvél að fljúga yfir, á meðan hún flýgur hluta af fyrsta klifri sínu í ákveðna hæð.

Kennsluflug (Instruction flying):

Kennsluflug er það þegar loftfar er notað við formlega flugkennslu með flugkennara um borð eða þegar flugnemi flýgur einn undir eftirliti flugkennara.

Leiguflug (Charter flight):

Með leiguflugi er átt við óreglubundið flug til flutnings á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa meiri en 5700 kg eða sem viðurkennd eru til flutnings á 10 farþegum eða fleiri.

Lendingarvegalengd (Landing distance):

Sú lárétta vegalengd frá þröskuldi til þess staðar þar sem hægt er að stöðva flugvél, eftir að hún hefur flogið yfir þröskuldinn í 50 feta (15 m) hæð á þeim hraða sem kveðið er á um í flughandbók eða kröfum um afkastagetu.

Lítið loftfar (Small aircraft):

Loftfar sem hefur mestan leyfilegan flugtaksþunga 5700 kg eða minni.

Loftfar (Aircraft):

Sérhvert það tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins, annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar.

Nærri árekstur (Near-collision):

Aðstæður, þar sem staðsetning, flughraði eða vegalengd milli tveggja loftfara var þannig, séð frá sjónarhóli flugumferðarstjóra eða flugmanns, að öryggi þessara loftfara hafi verið stofnað í hættu, að því marki að einn flugmannanna varð að gera ráðstafanir til þess að víkja, eða slík ráðstöfun hefði verið viðeigandi.

Orsakir (Causes):

Aðgerðir, aðgerðarleysi, atvik eða aðstæður, eða sambland af þessu, sem leiddi til flugslyss eða flugatviks.

Óreglubundið flug (Non-scheduled flight):

Flutningaflug sem ekki er starfrækt sem reglubundið flug, þ.e. leiguflug og þjónustuflug.

Rannsókn (Investigation):

Ferli athugana sem gerðar eru í því skyni að fyrirbyggja flugslys og flugatvik og felst í því að safna upplýsingum og greina þær, draga af þeim ályktanir, þar á meðal að ákvarða orsakir og setja fram tillögur í öryggisátt þegar það á við.

Rannsóknarstjóri flugslysa (Chief inspector of accidents):

Forstöðumaður rannsóknarnefndar flugslysa, sbr. lög nr. 35/2004.

Reglubundið áætlunarflug (Scheduled flight):

Með reglubundnu áætlunarflugi er átt við röð flugferða sem fullnægja eftirtöldum skilyrðum:

- Flugferðirnar eru farnar með loftförum sem ætluð eru til flutnings á farþegum, pósti eða vörum, gegn gjaldi.
- Flugferðunum er ætlað að fullnægja ákveðinni flutningsþörf milli tveggja eða fleiri staða, eftir ákveðinni tímaáætlun, eða ferðirnar eru farnar svo títt og reglulega, að augljóst er að fylgt er ákveðinni áætlun.
- Sérhver flugferð stendur almenningi til boða gegn greiðslu, meðan rými er fánlegt.
- Leyfi til reglubundins áætlunarflugs eru tvenns konar, þ.e. sérleyfi og almennt áætlunarleyfi. Með sérleyfi er átt við einkarétt til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á ákveðinni leið en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörfinni á hlutaðeigandi leið. Með almennu áætlunarleyfi er átt við leyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst, á ákveðinni leið án sérleyfis, en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörf á hlutaðeigandi leið, eins og ráðuneytið metur hana á hverjum tíma.

Sjónflug (VFR-flight):

Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

Stjórnandi rannsóknar (Investigator in charge):

Maður sem, á grundvelli menntunar og hæfis, ber ábyrgð á skipulagningu, framkvæmd og stjórn einstakrar rannsóknar.

Stórt loftfar (Large aircraft):

Loftfar sem hefur leyfilegan flugtaksþunga meiri en 5700 kg.

Tillögur í öryggisátt (Safety recommendations):

Tillögur frá rannsóknarnefnd flugslysa, byggðar á upplýsingum úr tiltekinni rannsókn og settar fram í því skyni að koma í veg fyrir flugslys og flugatvik.

Tiltæk flugtaksvegalengd (Take off distance available, TODA):

Lengd tiltæks flugtaksbruns, að viðbætti lengd hindrunarlauss klifursvæðis ef séð hefur verið fyrir slíku.

Tiltæk hröðunar-stöðvunar vegalengd (Accelerate- stop distance available, ASDA):

Lengd tiltæks flugtaksbruns (TORA), að viðbætti lengd tiltæks stöðvunarsvæðis ef séð hefur verið fyrir slíku.

Tiltæk landingarvegalengd (Landing distance available, LDA):

Sú lengd flugbrautar sem lýst hefur verið yfir að sé tiltæk og nothæf fyrir brautarbrun flugvélar í landingu. Tiltæk landingarvegalengd byrjar við þröskuldinn og er venjulega lengd flugbrautar með bundnu slitlagi.

Tiltækt flugtaksbrun (Take-off run available, TORA):

Sú lengd flugbrautar, sem lýst hefur verið yfir að sé tiltæk og nothæf fyrir brautarbrun flugvélar í flugtaki. Tiltækt flugtaksbrun er venjulega lengd flugbrautar með bundnu slitlagi.

Verkflug (Aerial work):

Starfræksla loftfars í sérhæfðri starfsemi og þjónustu svo sem í landbúnaði, byggingavinnu, við ljósmyndun,

landmælingar, athuganir og eftirlit úr lofti, leit og björgun, auglýsingaflug o.s.frv.

Þjónustuflug (Taxi-flight):

Óreglubundið flug til flutninga á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa minni en 5700 kg og viðurkennd eru til flutnings á allt að 9 farþegum.

YFIRLIT VIÐFANGSEFNA ÁRSINS 2005

Árið 2005 skráði rannsóknarnefnd flugslysa 716 frávik í flugi íslenskra loftfara hérlendis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 53 þessara frávika nánar og voru 23 þeirra skilgreind sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru því tekin til formlegrar rannsóknar.

Á árinu 2005 lauk rannsóknarnefnd flugslysa gerð rannsóknarskýrslu í sjö málum sem ólokið var í upphafi ársins. Þá lauk nefndin 24 öðrum málum frá árinu 2003 til ársins 2005 með bókun.

Skýrslur sem gefnar voru út árið 2005 voru vegna eftirfarandi atvika/slysa:

- Flugumferðaratvik OY-RCA og N46PW vestur af Íslandi 01.08.03.
- Flugslys TF-SAC á flugvælinum við Sandskeið 07.09.03.
- Flugslys TF-FTT á Raufarhafnarflugvelli 01.12.03.
- Flugslys TF-FUN á Keflavíkflugvelli 15.06.05
- Flugslys TF-HHX austur af Sandskeiði 14.03.04.
- Flugatvik TF-MOS á Tungubakkflugvelli 15.07.04.
- Flugatvik LY-KAJ í Þjórsárdal 16.07.04.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði samtals 5 tillögur til úrbóta í flugöryggismálum í kjölfar rannsókna sem hún lauk á árinu 2005. Tillögum þessum var beint til flugrekenda og Flugmálastjórnar Íslands.

Í árslok átti RNF eftir að ljúka 12 málum sem urðu árið 2004 og 21 máli sem urðu árið 2005. Ekkert banaslys varð í flugi íslensk skráðra loftfara á árinu 2005.

Samkvæmt 10 gr. laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa skal þeim sem tillögum er beint til, taka tilhlýðilegt tillit til þeirra tilmæla í öryggisátt sem fram koma og hrinda þeim í framkvæmd ef við á. Ennfremur skulu þeir án tafar og eigi síðar en innan þriggja mánaða frá því að tilmælin bárust gera nefndinni grein fyrir því hvernig brugðist hafi verið við

tilmælunum. Tillögum þessum er gerð nánari skil aftar í ársskýrslunni.

Bent skal á að sumar rannsóknarskýrslurnar eru mjög langar og þeim fylgja oft ítarleg fylgiskjöl. Því er hér aðeins birtur útdráttur úr skýrslunum, svo og niðurstöður og tillögur sem gerðar voru til úrbóta. Skýrslur RNF, svo og ársskýrslur hennar, er að finna í heild sinni á vefsíðu RNF (<http://www.rnf.is>).

Svo sem fram kemur í 17. gr. laganna, er Rannsóknarnefnd flugslysa heimilt að gera rannsóknarskýrslur sínar á ensku ef málsaðili er útlendur. Þess vegna eru nokkrar skýrslur nefndarinnar gerðar á ensku og útdráttur þeirra sem hér er birtur því á ensku.

Þann 28. maí 2005 var haldin flugslysaæfing á Akureyrarflugvelli. Fulltrúar RNF tóku að venju þátt í æfingunni sem tókst vel en sett



var á svið flugslysa sem gerði ráð fyrir að Fokker flugvél með 50 farþegum hefði farist við syðri enda flugvallarins á Akureyri eftir að henni hlekkist á í aðflugi. Í æfingunni tóku einnig þátt þeir viðbragðsaðilar sem kæmu að svo stórra aðgerð s.s. slökkvilið, lögregla, björgunarsveitir, heilbrigðisstofnanir, Rauði Kross Íslands, kirkjan og flugvallarstarfsmenn.

RANNSÓKNIR FLUGSLYSA OG ALVARLEGRA FLUGATVIKA 2003-2005

Atvik sem urðu árið 2003

Hjólbarðar sprungu í landingu

2003

Alvarlegt flugatvik M-05803/AIG-33 TF-JML Metro

Reykjavíkflugvöllur 11. september 2003

Þann 11. september 2003 kl. 06:45 lenti TF-JML á flugbraut 13 á Reykjavíkflugvelli. Í landingunni sprangu þrjú af fjórum dekkjum aðalhjólábúnaðarins og fjórða dekkið slitnaði að miklu leyti.

Þegar hægri aðalhjólin snertu flugbrautina kom hnykkur á flugvélin og taldi flugstjórinn að það væri af völdum vindhviðu. Skrufublöð voru sett í hægagangsstöðu. Að sögn flugstjórans steig hann á hemlana þegar flugvélin var til móts við flugbraut 01/19 í landingarbruninu (eftir um það bil 300 metra landingarbrun) og varð hann þá var við að hjólbarðar væru sprungnar.

Við prófun kom í ljós að hemlakerfið starfaði þannig að því fastar sem stigið var á fótstigin eftir að handfang handhemilsins hafði verið togað út, því meira virkuðu handhemlarnir, allt þar til hjólin voru að fullu læst. Ennfremur kom í ljós að þegar handhemill var tekin af með því að setja handfangið inn þá átti það til að færast út aftur að litlu leyti.

Það er álit RNF að þrýstingur hafi verið á hemlakerfi flugvélarinnar þegar flugvélin lenti á Reykjavíkflugvelli án þess að flugstjóri eða flugmaður yrðu þess varir. Í flugstjórnarklefanum er ekkert sem gefur til kynna um að þrýstingur geti verið á hemlakerfinu annað en staða handfangsins. RNF sendi því erindi á ríki framleiðanda (Bandaríkin) með tillögu um úrbætur þess eðlis. Við rannsóknina kom einnig í ljós að munur er á leiðbeiningum um notkun á handhemli, annarsvegar í þjálfunarhandbók og sérstaklega útbúnum gátlistum Flugfélags Íslands og



hinsvegar í handbókum framleiðandans. Það var ekki að finna ábendingar í gátlistum flugrekandans um að athuga hvort handhemill sé á.

Það er mat RNF að leiðbeiningar um notkun á handhemli í þjálfunarhandbók og sérstaklega útbúnum gátlistum Flugfélags Íslands skuli verða samkvæmt handbókum framleiðandans og gerðu því eftirfarandi tillögu í öryggisátt.

RNF leggur til við Flugfélag Íslands að:

- sjá til þess að leiðbeiningar um notkun handhemils í sérstaklega útbúnum gátlistum og þjálfunarhandbók séu í samræmi við leiðbeiningar í gögnum framleiðandans

Skýrslu um málið má finna á vef RNF (www.rnf.is).

Hafnaði þvert á öryggissvæði utan flugbrautarenda í landingu

2003

Alvarlegt flugatvik M-07503/AIG-39 TF-ELN Boeing 737 Reykjavíkflugvöllur 31. desember 2003

Atvikið varð í landingu flugvélarinnar TF-ELN sem er af gerðinni Boeing 737-300 á Reykjavíkflugvelli. Ís var á flugbrautinni og í landingarbruninu rann flugvélin til og hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautarinnar.

Rannsókn RNF á atvikinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Atvik sem urðu árið 2004

Brunalykt í farþegarými

2004

Alvarlegt flugatvik **M-00304/AIG-39** G-BNWS Boeing 767 Keflavíkflugvöllur 11. janúar 2004

Flugvélin var um það bil 200 sjómílar suður af landinu á leið frá London til Baltimore þegar áhöfn hennar sendi frá sér viðvörðunarkall (PAN PAN) vegna brunalyktar og misturs í farþegarými. Áhöfnin ákvað að snúa flugvélinni til Keflavíkflugvallar þar sem viðbúnaðarástand var sett á hjá viðbragðsaðilum. Flugvélin lenti á Keflavíkflugvelli athugasemdarlaust um það bil einni klukkustundu síðar. Við skoðun kom í ljós að hitari við hurð í farþegarými hafði brunnið yfir.

Rannsókn á atvikinu var ekki lokið þegar skýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu árskýrslu.



Farþegi slasaðist vegna ókyrrðar í flugi

2004

Flugslys **M-00804/AIG-06** TF-ATJ Boeing 747 Atlantic Ocean
Tropics 26. febrúar 2004

Flugvélin TF-ATJ sem er af gerðinni Boeing 747 var í FL340 á leið frá Buenos Aires til Madrid þegar hún lenti í ókyrrð með þeim afleiðingum að einn farþegi slasaðist alvarlega. Flugvélinni var snúið til Las Palmas flugvallar þar sem farþeganum var settur frá borði og undir

læknishendur. Rannsóknarnefnd flugslysa tilkynnti flugslysið til Rannsóknarnefndar flugslysa á Spáni (Spanish Air Accident Investigation Commission). Rannsókninni var ekki lokið árið 2005.

Hlekkist á í flugtaki

2004

Flugslýs M-01304/AIG-09 TF-TOF Jodel DR-220 Reykjavíkflugvöllur 31. desember 2003

Um kl. 16:30 sunnudaginn 4. apríl 2004 hugðist einn eigenda flugvélarinnar, TF-TOF, fljúga flugvélinni frá einkaflugvelli sínum á Stóru-Bót í Árnassýslu til Mosfellsbæjar. Um borð voru þrír farþegar þar af einn fullorðin og tvö börn, 11 og 13 ára. Flugvélin er af gerðinni Jodel DR-220, einshreyfils, fjögurra sæta með stélhjól. Þegar flugvélin fór fram af flugbrautarenda heyrði flugmaðurinn í ofrisflautu flugvélarinnar og fann stuttu síðar að flugvélin rakst lítillega í hól sem staðsettur er um það bil 16 metra frá flugbrautarenda. Eftir það féll flugvélin niður í lægð handan við hólinn.

Að sögn flugmannsins var honum kunnugt um að flugbrautarvegalengdin var stutt en hann taldi hana nægilega langa. Hann byrjaði að gefa flugvélinni afl þegar hann var að snúa henni í flugtaksstefnu við flugbrautarendann. Þegar flugvélin hafði farið um það bil 2/3 af flugbrautinni varð honum það ljóst að flugtakshraða



var ekki náð en hann ákvað að hafa áfram fullt afl á hreyflinum og reyna flugtak í stað þess að hætta við. Rannsókn á atvikinu var ekki lokið þegar skýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu árskýrslu.

Snúið við eftir flugtak vegna bilunar í stjórnækjum

2004

Alvarlegt flugatvik M-01704/AIG-10 TF-JXA MD-82 Á Ítalíu 8. maí 2004

Flugvélinni (MD-82) var snúið við til landingar skömmu eftir flugtak sökum frávika í stjórnvélum flugvélarinnar. Rannsóknarnefnd flugslysa á Ítalíu ákvað að taka atvikið til rannsóknar og hefur niðurstaða hennar ekki borist

RNF. Rannsókn á atvikinu var ekki lokið þegar skýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu árskýrslu.

Hlekkvist á í landingu

2004

Flugslýs **M-03904/AIG-17** TF-ELH Dornier 228 Siglufjarðaflugvöllur 23. júní 2004

Áhöfn flugvélarinnar var í æfingaflugi við flugvöllinn á Siglufirði. Áhöfnin hafði lent eina snertilendingu á flugbraut 07 og hugðist framkvæma aðra snertilendingu á sömu flugbraut með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði á flugbrautinni með hjólabúnaðinn í uppréttri stöðu.

Flugmennina, sem voru einir um borð, sakaði ekki en flugvélin skemmdist töluvert.

Rannsókn RNF á atvikinu var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Hlekkvist á í flugtaki

2004

Alvarlegt flugatvik **M-04804/AIG-24** C FXOH Helio Courier Löngufjörur 18. júlí 2004

Flugvélin C-FXOH sem er af gerðinni Helio Courier hlekkvist á í flugtaki í fjörunni á Gömlueyri við Löngufjörur á sunnanverðu Snæfellsnesi. Flugmaðurinn hafði snúið flugvélinni í hálfhring eftir landingu en hann hugðist taka í loftið í gagnstæða stefnu miðað við landingarstefnuna. Hann áttaði sig ekki á því að í landingarbruninu hafði hann sveigt flugvélinni örlítið þannig að eftir að hann hafði snúið flugvélinni í hálfhring var stefna hennar ekki eftir fjörunni eins og hann hélt heldur í átt að sandhólum ofan við fjöruna. Í flugtakinu rakst flugvélin á sandhól með þeim afleiðingum að hún skemdist mikið en flugmanninn sem var einn um borð sakaði ekki.

Rannsókn RNF á atvikinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu



Strokkur losnaði af á flugi

2004

Alvarlegt flugatvik M-04904/AIG-25 TF-UPS Piper PA-28 Við Húsafell 21. júlí 2004

Flugvélin TF-UPS sem er af gerðinni Piper PA28-161 var í yfirlandsflugi á leið frá Stóra-Kroppi til flugvallarins í Húsafelli þegar flugmaðurinn varð var við að hreyfillinn missti afl. Reykur barst inn í flugstjórnarklefan og ákvað flugmaðurinn að nauðlenda flugvélinni í móa um það bil 6 kílómetra frá flugvellinginum í Húsafelli. Flugmaðurinn var einn um borð og sakaði hann ekki en flugvélin skemmdist nokkuð. Við vettvangsrannsókn kom í ljós að einn af fjórum strokkum hreyfilsins hafði losnað af hreyflinum. Rannsókn RNF á atvikinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu



Aðskilnaðarmissir á leiðum til og frá Reykjavíkflugvelli

2004

Flugumferðaratvik M-06304/AIG-30

TF-OII Cessna 150

Austursvæði

23. ágúst 2004

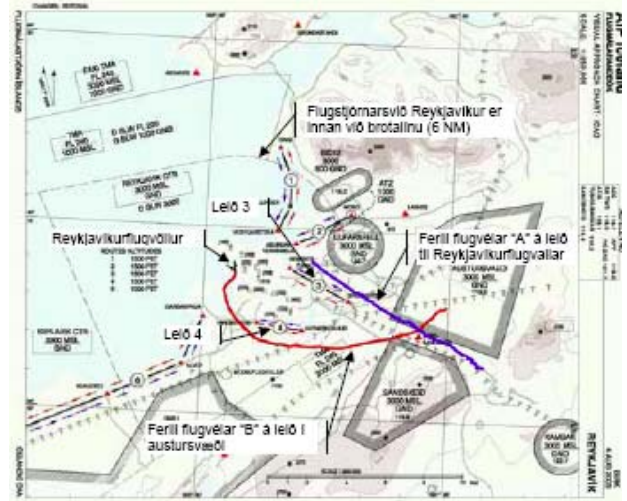
TF-FBA Piper PA-28

Þann 23. ágúst 2004 kl. 14:36:12 er TF-FBA tilbúin til brottfarar á Reykjavíkflugvelli og keyrir í brautarstöðu 19. Á sama tíma er TF-OII á leið frá Bakkaflugvelli til Reykjavíkur. Flugmaður á TF-FBA ætlar að fara í austursvæði og fær heimilt flugtak og leið 4. Flugmaður TF-FBA tilkynnir turni kl. 14:44:09 að hann sé staddur út við Vatnsendahlíð og er hann þá stilltur á turntíðni TF-OII á móts við Litlu Kaffistofuna og skiptir yfir á tíðni fyrir Sandskeið (119,9 MHz) og tilkynnir komu sína inná svæðið. Á móts við Sandskeið kl. 14:46:31 skiptir TF-OII yfir á turntíðni Reykjavíkflugvallar og tilkynnir komu. Turn svarar og gefur leiðbeiningar um leið 3 inn á braut 19.

Um svipað leyti og TF-OII skiptir yfir á turntíðni Reykjavíkflugvallar skiptir TF-FBA yfir á tíðni fyrir Sandskeið og tilkynnir komu sína inná svæðið. Flugmenn flugvélnanna fara því á mis við köll hvors annars. Þeir fá hvorugir tilkynningu um umferð á svæðinu frá flugturni og vita því ekki af umferð í nágrenninu.

Klukkan 14:47:09 tilkynnir flugmaður TF-OII að hann hafi steypt sér niður og nærri lent í árekstri við TF-FBA. Flugturn staðfestir við flugmann TF-OII að það hafi verið ein önnur flugvél í svæðinu.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði tvær tillögur í öryggisátt sem beint var til Flugmálastjórnar Íslands:



1. Flugumferðarstjóra að upplýsa eftir bestu getu um þekkta flugumferð inn og út úr stjórnðu loftrými.
2. Flugmálastjórnar Íslands að kanna færslu á ytra endamiði sjónflugsléiðar 4 á eða út fyrir svæðamörk flugstjórnarsviðs Reykjavíkflugvallar (Reykjavík CTR).

Ýtarlegri umfjöllun um málið má finna á vef rannsóknarnefndar flugslysa (www.rnf.is).

Hreyfill missti afl í flugtaki

2004

Flugslýs

M-07304/AIG-34

TF-API

Cessna 152

Akureyrarflugvöllur

23. september 2004

Fimmtudaginn 23. september 2004 hugðist einkaflugmaður fara í stutt flug frá Akureyrarflugvelli á flugvélinni TF-API, Cessna 152 sem hefur verið breytt úr nefhjólsvél í stélhjólsvél. Skömmu eftir flugtak missti hreyfill flugvélarinnar afl með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði í fjöruborði við enda flugbrautarinnar.

Flugmaðurinn sem jafnframt er eigandi flugvélarinnar ákvað með stuttum fyrirvara að fara í flugið þar sem veður var gott. Hann fór að venju yfir gátlista sem hann hafði útbúið sjálfur og gangsetti flugvélina. Að því loknu ók hann flugvélinni að hlaði til uppkeyrslu (til móts við flugturninn) en á leiðinni teygði hann sig niður og lagfærði gólfteppi sem sett höfðu verið í flugvélina daginn áður. Gólfteppin pössuðu ekki vel að hans sögn og hafði hann fjarlægt hluta af því kvöldið fyrir slysið.

Eftir uppkeyrslu ók hann flugvélinni að flugbraut 01 og hóf flugtak þvert af hlaði. Frumklifur var með eðlilegum hætti en þegar flugvélin var í um það bil 300 feta hæð byrjaði hreyfill flugvélarinnar að hökta og stöðvaðist síðan. Þegar flugmaðurinn varð var við að hreyfillinn fór að hökta beindi hann nefi flugvélarinnar fram, setti vængbörð á til fulls og ákvað að lenda aftur á flugbrautinni.

Flugvélin lenti á flugbrautinni, tókst á loft á ný og lenti aftur á grasi handan flugbrautarendans og reyndi flugmaðurinn þá að beygja flugvélinni til hægri til þess að koma í veg fyrir að hún færi fram af bakka handan flugbrautarendans. Það tókst ekki og fór flugvélin fram af bakkanum og lenti með talsverðum þunga á vinstra aðalhjóli og vinstri væng. Vinstri aðalhjólafesting gaf sig, fór gegnum skrokk flugvélarinnar og inn í flugstjórnarklefann með þeim afleiðingum að flugmaðurinn slasaðist töluvert.

Við gangsetningu hreyfils fór flugmaðurinn yfir gátlista sem ætlaður er til „fyrir flugtak“ og gekk þá meðal annars úr skugga um að eldsneytiskraninn hafi verið á (sjá mynd). Eftir það átti flugmaðurinn við gólfteppi flugvélarinnar sem nýlega hafði verið komið fyrir. Líklegt er að við það hafi flugmaðurinn breytt stöðu eldsneytiskranans án þess að taka eftir því. Á gátlistanum sem flugmaðurinn studdist við koma fram atriði sem ber að yfirfara fyrir flugtak en hann fór yfir þau atriði þegar hann gangsetti flugvélina. Flugmaðurinn fór ekki yfir „fyrir flugtak“ gátlistann skömmu fyrir flugtak og



veitti því ekki athygli um stöðu eldsneytiskranans eftir akstur. Það er mat RNF að rétt notkun gátlista fyrir flugtak hefðu tekið af allan vafa um stöðu eldsneytiskranans í flugtakinu.

Óljóst er hvort rafmagnseldsneytisdælan hafi starfað eðlilega í flugtakinu en RNF telur að virkni hennar hafi ekki breytt neinu um gang hreyfilsins þar sem vélknúna eldsneytisdælan starfaði eðlilega. RNF telur líklegt að hreyfill flugvélarinnar hafi stöðvast sökum þess að eldsneyti streymdi ekki eðlilega til hreyfils miðað við líklega stillingu eldsneytiskranans í flugtakinu.

Eftir að hreyfillinn stöðvaðist hafði flugmaðurinn lítinn tíma til þess að framkvæma neyðarviðbrögð, svo sem að athuga um stöðu eldsneytiskranans en einbeitti sér að því að lenda flugvélinni.

RNF telur það meðverkandi þátt í slysinu að flugmaðurinn ákvað að nota aðeins hluta af tiltækri flugbraut eða um það bil 1.430 metra langa í stað 1.940 metra sem tiltæk var. Það er mat RNF að flugmaðurinn hefði átt að nota alla tiltæka flugbraut þrátt fyrir að það sé lengri flugbraut en nauðsynleg er fyrir þessa tegund flugvéla.

RNF beinir því til flugmanna að:

1. Flugmenn noti gátlista sem að lágmarki innihalda þau atriði sem gefin eru út af framleiðanda viðkomandi lofffara.

Ýtarlegri umfjöllun um málið má finna á vef rannsóknarnefndar flugslýsa (www.rnf.is).

Nefhjólsbúnaður gaf sig í landingu

2004

Alvarlegt flugatvik M-07404/AIG-35 TF-SYN Fokker F27 Færeyjarflugvöllur 1. október 2004

Nefhjólsleggur flugvélarinnar TF-SYN (Fokker F27) gaf sig í landingu á flugvöllinum í Færeyjum. Landingin var með hefðbundnum hætti en í akstri varð áhöfnin vör við að eitthvað væri athugavert við nefhjól flugvélarinnar.

Skýrslu RNF um atvikið var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu



Hlekkvist á í flugtaki

2004

Flugslýs

M-08004/AIG-37

TF-ARR Boeing 747

Sharjah, Sameinuðu 7. september 2004

Arabísku

Furstadæmin

Histry of the flight

The aircraft and crew were assigned to operate a cargo flight, DLH8457, from Sharjah, U.A.E. to Frankfurt, Germany. The crew did not notice anything unusual with the aircraft apart from a few known defects verbally reported by the crew that operated the previous sector from Bangkok. The aircraft was then prepared for the flight to Frankfurt and the crew completed pre-departure checks including an external inspection of the aircraft.

After push back and engines start-up, at 1623:24 hr the crew was cleared by ATC to taxi the aircraft to runway 30. From the performance and speed reference cards the crew ascertained the decision speeds for a reduced engine thrust 10° flap takeoff as follows; V1 – 162 KIAS, Vr – 174 KIAS and V2 – 180 KIAS. The crew line-up the aircraft for a full length take-off and was cleared for take-off at 1631:42 hr. A surface wind check of 340°/08 kt was passed by the tower controller.

The take-off roll commenced at 1633:32 hr. During the roll, the FO made the 80 KIAS call at 1633:57 hr followed by the V1 call 26 seconds later. At the same time of the V1 call, the tower controller transmitted to the crew “and Lufthansa there was a bang and you've got smoke coming on the right hand side”. The commander then aborted the take-off at 1634:26 hrs whilst maintaining the aircraft on the runway centreline. The speed of the aircraft when aborting actions were first initiated by the crew was 165 KIAS.

The crew indicated that the power levers were brought to idle, full reverse thrust selected, speed brakes deployed and manual application of brakes were made. The aircraft acceleration however, continued to 171 KIAS before decelerating normally but was not able to come to a halt within the accelerate stop distance available.

Just prior to reaching the end of the runway, the commander turned the aircraft to the left to avoid the elevated approach lights at the end of the runway and it came to a stop in an open sand area approximately 30 metres from the prepared surface of the runway in a nose low attitude. The commander then ordered an evacuation and the crew exited through the right upper deck door

using ladders provided by personnel from the airport RFF services. The aircraft suffered substantial damage to the fuselage, wings and the landing gears, no injuries to crew or passenger.

Analysis

There was no evidence of any other systems malfunction or abnormality affecting the aircraft other than the failed No 9 wheel rim and associated components. From the FDR data, the failure of the No 9 wheel rim would not



have been the main cause (s) of the accident, as the aircraft had already achieved V1 and capable of taking off normally. This failure however, may reduce the effectiveness of the aircraft braking capability during the eventual aborted take-off. The accident occurred as a consequence of an aborted take off, initiated by the commander, at a speed above V1. It departed the paved surface and came to a stop about 30 metres from the runway end. Despite the claim made by the Commander that the abort was initiated around the V1 speed of 162 KIAS, the FDR trace showed that aborting actions did not begin until 165 KIAS which was 3 kts above the V1 speed. Furthermore, the aircraft continued to accelerate to 171 KIAS before decelerating and at this speed, the likelihood of the aircraft stopping within the accelerate stop distance available is practically negligible.

Cause

The cause of this accident was the termination of the take-off at a speed above V1 with insufficient runway

remaining to stop the aircraft safely as a result of the commander's interpretation that there was smoke and 'fire'.

Contributory Cause(s)

a) The failure of the No 9 wheel rim during the take-off roll which caused the bang and smoke.

b) The probable use of watermist as a medium to cool hot brakes which may have subject the wheel rims to fail under normal operating loads.

c) The continued usage of the inboard wheel half that should have been retired during year 2000.

RECOMMENDATIONS

4.1 The following are safety recommendations:

4.1.1 The State of Registry/Operator is recommended:

4.1.1.1 to re-examine the content of the operator's CRM courses to ensure the following subjects are adequately addressed;

4.1.1.1.1 decision analysis process at critical phases of flight;

4.1.1.1.2 mind perception;

4.1.1.1.3 lessons from past accidents/incidents.

4.1.1.2 to conduct further investigation as to the failure of incorporating Service Bulletin 2607081-32-030 Revision 3 dated 31st May 2001 by all concerned parties and to take the appropriate action.

4.1.1.3 to conduct a comprehensive investigation in respect to the repeated incidents involving the operator's B747-200 fleet undercarriage and wheels to determine whether there is any correlation.

4.1.1.4 to disseminate the appropriate information relating to this accident as much as possible for the purpose of preventing similar occurrences.

4.1.2 The State of Registry/Operator is recommended to ensure that the operator:

4.1.2.1 take the necessary steps to reemphasise in training that its cockpit crew respond to an emergency in accordance only with Standard Operating Procedures.

4.1.2.2 reviews the Standard Practices Procedures adopted by its line maintenance provider in the use of watermist to cool hot and overheated brakes.

4.1.2.3 urgently revises its procedures to ensure that all recommendations by the manufacturer issued through Service Bulletins are strictly complied.

4.1.3 The Airport Authority is recommended:

4.1.3.1 to ensure that the elevated approach lights and their supporting structures for the approach to Runway 12, which are located within the RESA for Runway 30 are made frangible in accordance with the requirements of Annex 14.

The complete accident report can be found at www.rnf.is.

Hjól losnaði af í flugtaki

2004

Alvarlegt flugatvik M-08204/AIG-39 TF-ARH Boeing 747 Kórea 14. desember 2004

Áhöfnin á flugvélinni TF-ARH, sem er af gerðinni Boeing 747, snéri aftur til landingar eftir að tilraunir til að taka upp hjólin eftir flugtak báru ekki árangur. Eftir landingu kom í ljós að eitt aðalhjóla flugvélarinnar hafði fallið af hjólabúnaðinum í flugtakinu. Við atvikið skemmdist

flugvélin og hluti af ljósabúnaði flugvallarins. Atvikið átti sér stað á Incheon flugvelli í Suður-Kóreu. Skýrslu RNF um atvikið var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu

Reykur og hitalykt í farþegarými

2004

Alvarlegt flugatvik M-08404/AIG-41 TF-FIU Boeing 757 Vestur af Keflavík 25. desember 2004

Áhöfnin á flugvélinni TF-FIU, sem er af gerðinni Boeing 757, ákvað að snúa við til Keflavíkurflugvallar eftir að reykur og hitalykt kom upp í farþegarými. Við rannsókn

kom fram að reykurinn kom frá vatnshitara á salerni flugvélarinnar. Málinu var ekki lokið árið 2005.

Atvik sem urðu árið 2005

Hreyfill missti afl vegna ísingar

2005

Alvarlegt flugatvik M-00205/AIG-01 N923TT Socata Suðvestur af 10. janúar 2005
Trinidad Keflavíkurlugvelli

Einkaflugmaður var á leið frá Narsarsuaq til Reykjavíkur á einshreyfils flugvél sem hann hafði keypt í Bandaríkjunum og hugðist fljúga til Þýskalands.

Um kl. 20:50 missti hreyfillinn afl og var flugvélin þá í 21.000 feta hæð (FL 210) og um það bil 90 sjómílar suðvestur af Keflavík. Flugmaðurinn reyndi að ræsa hreyfilinn nokkrum sinnum en án árangurs. Hann lýsti því yfir neyðarástandi og bjó sig undir að þurfa að nauðlenda í sjónum.

Þegar flugvélin var um það bil að fara niður fyrir 5.000 feta hæð ákvað flugmaðurinn að gera lokatilraun til þess að ræsa hreyfilinn og fór hann í gang í um það bil 3.400 feta hæð. Flugmaðurinn ákvað að halda þeirri hæð og snúa inn til keflavíkurlugvallar.

Þyrla bandaríkjahers var á flugi við keflavíkurlugvöll og snéri hún strax til móts við flugvélinna ásamt flugvél Flugmálastjórnar og mættu henni um kl 21:30. Þyrlan og flugvél Flugmálastjórnar fylgdu flugvélinni inn til landingar á Keflavíkurlugvelli þar sem hún lenti kl. 21:51.

Að sögn flugmannsins hafði hann hækkað flugið á flugleið sinni í FL210 til þess að reyna að komast hjá því að fljúga í ísingarskilyrðum. Eftir landingu mátti sjá ísingu á flugvélinni. Að morgni 11. janúar reyndist ekkert athugasvert við gang hreyfilsins án nokkurra lagfæringa. Flugmaðurinn hafði ekki sett ísvara í eldsneytið en gerði það fyrir áframhaldandi flug sem reyndist athugasemdarlaust. Rannsóknarnefnd flugslysa telur líklegustu orsök fyrir atvikinu að ísing hafi myndast í eldsneytiskerfinu sem hafi orðið til þess að hreyfillinn missti afl. Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun árið 2005.



Ratstjórupplýsingar til Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík rofnuðu

2005

Flugumferðaratvik M-00705/AIG-02 Ratsjár

Flugstjórnarmiðstöðin 8. febrúar 2005
í Reykjavík

On february 8th 2005, at 13:55, there was a power failure at the Air Control Squadron at Keflavik Airport. The UPS (Uninterruptable Power Supplies) batteries that sustain the backup power to the Air Control Squadron systems were in-operational. The power failure resulted in a total loss of radar data to the Reykjavik Air Traffic Control Center. In addition the Flight Data Processing System (FDPS) at the Keflavik air traffic control tower was rendered in-operable. Power was restored at 14:09 and radar data was subsequently restored at the Reykjavik Air Traffic Control Center. FDPS at the Keflavik air traffic control tower became operational at 14:32.

The UPS batteries are maintained by the Department of the Air Force (USAFE) and sustain backup power to the systems to keep the radars operational. On august 29th 2004 the UPS batteries were detected to be "boiled over" and had to be replaced. New batteries were placed on order and were installed but not yet operational at the time of the power failure. The UPS batteries are custom made and require an extensive manufacturing and

shipping period and were once again operational on march 8th 2005.

The Aircraft Accident Investigation Board (AAIB) investigated the incident and learned that the USAFE, as a result of the incident, performs a preventive maintenance check on the UPS batteries every month. The USAFE also intends to have the system load tested annually and to pre-order replacement UPS batteries to have on hand prior to expiration of the current batteries.

AAIB Iceland made one safety recommendation directed at the Icelandic Civil Aviation Administration

The AAIB recommends that the Icelandic Civil Aviation Administration:

1. Identify and make every effort to remove single points of failure in all their safety critical systems in-order to reduce the likelihood of similar failures.

The complete report can be found on www.rnf.is.

Hætt við flugtak vegna titrings

2005

Alvarlegt flugatvik M-01205/AIG-03 TF-ATI Boeing 747 Madrid flugvelli, Spáni 23. janúar 2005

On the 23rd of January 2005 flight IB-6501 was taking off from runway 36L at the Madrid-Barajas (LEMD) Airport with 17 crew and 318 passengers. During the initial take-off roll, without prior warning, the aircraft started to vibrate. The vibration was at first considered, by the flight crew, as normal. As the aircraft increased the speed the vibration intensified and monuments and panels in the cockpit as well as the cabin began to be shake loose. The flight crew aborted take-off at 80 kts and declared emergency. The vibrations decreased in proportion with the deceleration.

Once the aircraft stopped on the runway fire fighting services verified that there was no fire in the undercarriage. The passengers disembarked using normal exitways. No injuries were reported.

The Spanish Accident Investigation Board was notified and they appointed an Investigator In Charge. The Icelandic AAIB appointed an accredited representative to the investigation. The investigation was not finished in the year 2005.



Reykjarlykt í flugstjórnarklefa

2005

Alvarlegt flugatvik M-01805/AIG-04 TF-FIJ Boeing 757 Austur af Íslandi 27. apríl 2005

Flugvél af gerðinni 757 var á leið til Stokkhólms frá Keflavík er reykjarlykt kom upp í flugstjórnarklefa. Áhöfnin sendi frá sér áriðandi skilaboð (PAN PAN) um rafmagnsbilun í spennubreyti ("Static Inverter") til flugstjórnar og fékk heimild til Egilsstaðaflugvallar. Stuttu áður en að Egilsstöðum kom óskaði áhöfnin eftir heimild til Keflavíkflugvallar þar sem hún lenti athugasemdarlaust.

Við rannsókn á atvikinu kom fram að um bilun í viðnámi í spennubreyti var að ræða og er þetta þekkt vandamál í Boeing flugvélum. Hefur Boeing gefið út Service Bulletin 757-24-0110 byggt á Service Bulletin frá framleiðanda tækisins Avionic Instruments Incorporated (Service

Resistor R170 was observed cracked; see figure 16.

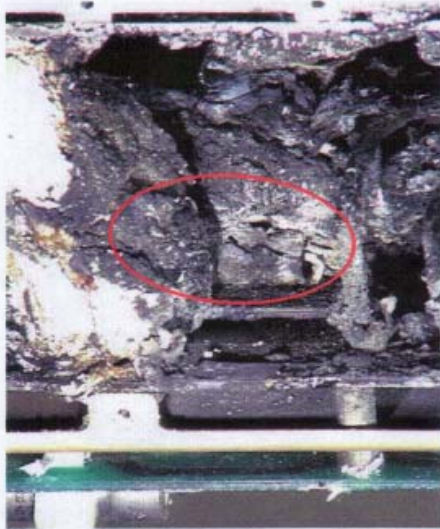


Figure 16.
View of cracked resistor R170



Figure 13.
View with the bridge control logic PCB pulled away from the inverter case assembly

Bulletin 1-002-0102-1000-24-28). Bilunin lýsir sér með því að viðnámið ofhitnar og eyðileggur þetta sem liggja upp við viðnámið eins og myndirnar sýna hér að ofan. Flugrekandinn brást við með því að uppfæra tækjabúnað flugvéla sinna og bæta inn vinnukorti í viðhaldsáætlun sýna um hreinsun á spennubreyti.

Rannsóknarnefnd flugslysa sendi erindi á flugrekendur Boeing flugvéla á Íslandi til að vekja athygli á vandamálinu og kanna stöðu á íslenskt skráðum loftförum.

Rannsóknarnefnd flugslysa hafði ekki lokið afgreiðslu málsins á árinu 2005.

Hlekkvist á í lendingu – Hreyfilhlíf snerti flugbrautina

2005

Alvarlegt flugatvik M-02005/AIG-05

TF-ATJ Boeing 737

Tenerife Norte
flugvelli, Spáni

31. maí 2005

The flight departed normally from Madrid and approached Tenerife Norte Airport (TFN) after an uneventful cruise. Prior to descent, the crew completed the approach briefing, with particular mention of the minimum sector altitudes and the Vref speed to which they decided to add 10 kt.

When descending through 1000 ft AGL, a shift in the wind direction was noted producing an estimated increase of 15 kt of the indicated airspeed. Immediate action was then taken to rectify conditions and speed was adjusted again to Vref plus 10 kt. No further speed changes were noted. At approximately 10 ft above the runway during the final flare a sudden wind change occurred that in the opinion of the crew produced more lift of the left wing. The PF, who was the first officer, reacted to correct this condition and the aircraft carried out a “firm landing” in the opinion of the crew. They did not feel there were over-controlling maneuvers in the pitch or roll axes. They remembered that the aircraft touched down on the center line of the runway.

The aircraft vacated runway 30 normally and proceeded to the assigned gate, where the crew shut down the engines and completed the after landing checks. The passengers disembarked normally. Damages were discovered on engine 4 cowling. The damage consisted of a couple of holes at the bottom of the cowling and several other scratch marks. There also were glass slivers stuck around the scratch area.



The flight crew advised ATC and a runway inspection was ordered. Two runway edge lights on the right side of the runway were observed to be completely broken. Other two lights had the glass broken. Between the two broken lights, there was an area of deep grooves and scratches some 2 to 4 cm width. The aircraft was subject to several inspections, including a hard landing inspection, and was ferried back to base several days afterwards.

The Spanish Accident Investigation Board was notified and they appointed an Investigator In Charge. The Icelandic AAIB appointed an accredited representative to the investigation. The investigation was not finished in the year 2005.

Stélkastaðist í landingu

2005

Alvarlegt flugatvik M-02205/AIG-06 TF-IOO Cessna 180 Reykjavíkflugvöllur 10. júní 2005

Einkaflugmaður var að koma frá Egilsstöðum til landingar á Reykjavíkflugvelli með tvo farþega á fjögurra sæta stéllhjólflugvél. Bjart veður var á leiðinni en þegar komið var að Þingvallavatni var orðið lágskýjað og fékk flugmaðurinn heimild fyrir sérlegu sjónflugi inn til Reykjavíkflugvallar. Á Reykjavíkflugvelli var vindur 280°/6 hnútar.

Flugmaðurinn taldi sig koma of hægt inn til landingar og setti hann full vængbörð á í landingunni. Um það leyti varð flugmaðurinn við lítilsháttar ókyrrð og féll flugvélin á vinstra aðalhjól og stélkastaðist til hægri með þeim afleiðingum að vinstri vængendinn rakst í flugbrautina. Á myndinni má sjá för eftir vinstra aðalhjól og vinstri væng.

Skýrslu RNF um slysið var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Stélnkastadið í flugtaki

2005

Flugslys **M-02405/AIG-07** TF-FUN American Keflavíkurlugvöllur 15. júní 2005
Champion

Þann 15. júní 2005 fór flugmaður í einkaflugi frá Reykjavík til Keflavíkur á flugvélinni TF-FUN sem er tveggja sæta eins hreyfils stélnhjólsflugvél af gerðinni American Champion 7EC.

Flugtak var frá Reykjavíkurlugvelli um kl. 13:50 og var flogið til Keflavíkurlugvallar um leið 6. Vindur á Keflavíkurlugvelli var hægur af norðri og var flugbraut 02 í notkun. Þegar flugvélin nálgadið flugvöllinn var vindstefnan að snúast í suður og var flugmanninum gefið upp að vindur væri 250° / 5 til 8 hnútar þegar hann fékk heimild til snertilendingar á flugbraut 02. Flugmaðurinn lenti þriggja punkta landingu og var landingin eðlileg að hans mati.

Eftir landinguna gaf flugmaðurinn hreyflinum afl til að hefja flugvélin í loftið aftur. Að sögn flugmannsins byrjaði flugvélin þá að leita til vinstri með þeim afleiðingum að hún fór vinstra megin út af flugbrautinni og inn á öryggissvæðið til hliðar við flugbrautina. Þar stélnkastadið flugvélin heilan hring til hægri.

Flugmaðurinn skoðaði ekki flugvélin sérstaklega eftir slysið þar sem hann taldi hana óskemmda. Hann ók flugvélinni inn á flugbrautina og hélt áfram flugtakinu. Eftir flugtak flaug flugmaðurinn flugvélinni til



Reykjavíkurlugvallar þar sem hann lenti eðlilegri landingu. Við skoðun þar kom í ljós að flugvélin var nokkuð skemmd.

Vindstefnan á Keflavíkurlugvelli var að breytast þegar slysið varð. Vindur var að snúast úr norðlægri stefnu í suðlæga. Samkvæmt almennu verklagi var flugbraut 02 í notkun vegna þess að ríkjandi vindur hafði staðið best á þá flugbraut.

Við rannsókn Rannsóknarnefndar flugslysa fannst ekkert athugasvert við stjórnþæki eða hemla flugvélarinnar. Það er álit RNF að orsök atviksins sé röng beiting stjórnþækja flugvélarinnar í flugtaki í hliðarvindi. Rannsóknarnefnd flugslysa gaf út skýrslu um málið þann 22. desember 2005. Skýrsluna má finna á vef Rannsóknarnefndar flugslysa (www.rnf.is).

Fór fram af flugbrautarenda í landingu

2005

Alvarlegt flugatvik M-02505/AIG-08 TF-OND Cessna 152 Flugvöllurinn á Flúðum 14. júlí 2005

Snemma að morgni fór flugnemi í æfingaflug í yfirlandsflugi þar sem nemendum er gert að fara að lágmarki 150 sjómílna einliðaflug (solo) í yfirlandsflugi. Flugneminn áætlaði að fljúga frá Reykjavík um Selfoss, Bakka, Múlakot og Flúðir og aftur til. Samkvæmt veðurupplýsingum frá Veðurstofu Íslands voru sjónflugsskilyrði góð.

Flugneminn ákvað fyrst að gera snertilendingu á Selfossflugvelli og flaug að því loknu til flugvallarins á Bakka þar sem hann lenti á flugbraut 30, stöðvaði flugvélin, snéri henni við, ók í flugbrautarstöðu og hóf flugtak á sömu flugbraut 3 mínútum síðar.

Frá flugvellingum á Bakka fór flugneminn að flugvellingum á Flúðum. Flugneminn flaug flugvélinni yfir flugvöllinn á Flúðum til þess að athuga aðstæður til landingar og sá meðal annars að lítinn sem engan vind var að sjá á vindpokanum við flugbrautina. Flugneminn flaug þá umferðahring og ákvað að lenda á flugbraut 20 með 30° vængbörð.

Að sögn flugnemans var aðflugið of hátt og við það að lækka flugið jókst hraði flugvélarinnar og ákvað



flugneminn því að hætta við landingu, fljúga annan umferðahring og reyna landingu aftur.

Í seinna aðfluginu ákvað flugmaðurinn að lenda flugvélinni en í landingarbruninu fór flugvélin fram yfir flugbrautarendann og stöðvaðist í grasi handan flugbrautarendans. Skýrslu RNF um slysið var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.

Hlekkist á í flugtaki – Hætti við flugtak

2005

Flugslys M-02605/AIG-09 TF-IOO Cessna 180 Fljótavík 15. júlí 2005

Einkaflugmaður hugðist taka á loft utan hefðbundins flugvallar frá strönd í Fljótavík. Flugmaðurinn varð að flugtakið tókst ekki eins og hann bjóst við og hætti því við flugtak. Við það stélkastaðist flugvélin til hægri og hafnaði á vinstri væng með þeim afleiðingum að hún skemmdist töluvert. Í flugvélinni voru þrír farþegar ásamt flugmanninum og sakaði þá ekki. Skýrslu RNF um slysið var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í prentun og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Hlekkist á í snertilendingu – Stél rakst í flugbrautina

2005

Alvarlegt flugatvik M-02705/AIG-10 TF-BKB Cessna 177 Reykjavíkflugvöllur 20. júlí 2005

Einkaflugmaður var í snertilendingum á flugbraut 13 á TF-BKB og var búinn að lenda fjórum sinnum athugasemdarlaust en í fimmtu landingu byrjar flugvélin að hoppa á flugbrautinni. Flugmaðurinn ákvað að gefa fullt afl og halda áfram flugtaki. Skömmu eftir flugtak tekur flugmaðurinn eftir því að hæðarstýrið virkaði ekki eðlilega og óskaði eftir því að lenda á flugbraut 01. Landingin þar gekk vel en við vettvangsrannsókn komu í ljós skemmdir á stéli og hæðarstýri flugvélarinnar sem gáfu til kynna að stél hennar hafi rekist í í landingunni. Reynsla flugmannsins var samtals 93,8 stundir og þarf af 5,7 stundir á þessa tegund flugvélar. RNF telur líklegustu orsök þá að reynsluleysi flugmannsins á þessa tegund flugvélar hafi valdið því að stél flugvélarinnar hafi rekist í flugbrautina í síðasta flugtakinu.



RNF hafði ekki lokið málinu árið 2005.

Stél rakst í flugbrautina í flugtaki

2005

Alvarlegt flugatvik M-02905/AIG-11 TF-ATJ Boeing 747 Miami flugvelli, USA 2. ágúst 2005

On August 1 2005 22:30 GMT Air Atlanta flight IB 6122 took off from the Miami International airport. The flight was destined for Madrid, Spain. During rotation, following the take-off roll, the tail section of the aircraft contacted the runway. During the rotation the Flight Engineer noticed the Cargo Door Light flickering momentarily but did not mention this to the pilots until established at climb altitude. After discussing the causes of the light the flight crew dismissed it as being a problem related to pressurization of the fuselage. The flight crew was thus unaware of the tail strike and continued the flight to Madrid.

The flight crew that took over the aircraft in Madrid discovered scrape marks on the tails section during the pre-flight inspection and notified the operator and the previous flight crew. The aircraft was grounded and repairs were made by IBERIA maintenance on behalf of Air Atlanta.



The operator notified authorities that initiated an investigation. The AAIB in Iceland was nominated as the investigating body in charge of the investigation and the NTSB nominated an accredited representative. The investigation was not finished in the year 2005.

Hreyfill missti afl í klifri

2005

Alvarlegt flugatvik M-03005/AIG-12 TF-ARO Boeing 747 Alsír 5. ágúst 2005

After setting climb thrust, #1 Bleed Air O/H Light came on followed by EGT and N2 fluctuations. reduced thrust lever to light idle as per Quick Reference Handbook (QRH). Engine number 1 was shut down. Returned to landing strip for a 3 engine landing. On ground a pylon valve vlamp was found missing. The case was not completed in 2005.

Hreyfill missti afl

2005

Alvarlegt flugatvik M-03105/AIG-13 TF-TWO Cessna 150 Við Laxnes í Mosfellsdal 24. ágúst 2005

Flugmaður sem var á leið inn til landingar í Reykjavík varð skyndilega var við að hreyfillinn missti afl. Flugmaðurinn ákvað þá að lenda flugvélinni á veginum við Laxnes.

Málinu var ekki lokið árið 2005.



Flogið í haglél

2005

Flugslýs

M-03305/AIG-14

TF-ARD

Boeing 757

Palma, Mallorca

20. ágúst 2005

TF-ARD was delayed at the holding point for Runway 06R because other aircraft departures were being delayed due to the thunderstorm. In accordance with Standard Operating Procedures (SOPs), the commander, as the Pilot Not Flying (PNF), had his Navigation Display (ND) set to Weather with a range of 20 nm selected and the radar beam tilted up 5° up. The only weather returns displayed on the screen were green with no active cells showing.

The aircraft which departed ahead of TF-ARD was an A321, with the same departure clearance. The commander of that aircraft was the PF and also had his weather radar selected ON and set to 20 nm range. He recalled that, shortly after takeoff, there was an isolated, small, weather return at about 5 nm which he made a 10° turn to the right to avoid. He did not consider it very active but, in view of the recent weather, thought it prudent to take the avoiding action. When abeam that cell, another much larger and active cell was displayed at about 15 nm ahead, and he made a 50° avoiding left turn. This aircraft did not encounter any heavy rain, hail or severe turbulence during the departure or the climb to cruising level.

Having received take-off clearance, the co-pilot of TF-ARD carried out the takeoff and climbed on runway heading, in accordance with the departure clearance. The aircraft was in Instrument Meteorological Conditions (IMC) with no significant weather being displayed on the weather radar, and initially, no rain or turbulence was encountered. From the crew's recollection at about



3,000 ft the aircraft encountered heavy hail which, although very short in duration, produced an extremely loud sound on the flight deck. The autopilot remained engaged and the PF continued the departure. The weather radar failed and the aircraft continued the climb in IMC without encountering further precipitation.

The crew were aware that the aircraft had been damaged, as the co-pilot's windscreen was cracked but, on feeling the inside surface of the screen, the co-pilot confirmed that only the outer layer had suffered damage. With no weather radar and the windscreen damage not preventing further climb, the crew elected to continue to their destination rather than returning to Palma and risk encountering further severe weather. The AAIB UK issued a bulletin on the accident [AAIB Bulletin: 6/2006](#).

Reykur og brunalykt í flugstjórnarklefa

2005

Alvarlegt flugatvik M-03405/AIG-15 TF-FIE Boeing 757 Standsted flugvöllur 18. ágúst 2005
í Bretlandi

The aircraft was taking off from Runway 23 for a short night flight to Liege, Belgium; the First Officer was the handling pilot. The takeoff was uneventful until, at about 5-10 kt below V1, the captain thought he might have seen some smoke in the cockpit. At this time the first officer was unable to confirm the presence of smoke. At approximately 500 ft, the captain turned-up his reading light and called that he could see smoke and the first officer confirmed that he could smell it. They called the control tower, explaining the circumstances and requesting a turn-back and landing. The controller asked if they were declaring an emergency but the captain declined, saying that the smoke had cleared however he still preferred to return. They were given radar vectors to 5 to 6 miles finals and the aircraft landed on Runway 23 without any difficulties after a total airborne time of 11 minutes. The Airport Fire Service attended and, after a brief inspection, the aircraft was taxied back to the gate with everything appearing normal. A technician from the maintenance provider attended and agreed that he could also smell an odour of hot oil, apparently emanating from the air conditioning system. Subsequent inspection suggested that an oil leak, apparently from the No 1 bearing in the left engine, had been ingested into the



intermediate pressure compressor and thence into the air conditioning bleed air. Initial actions were to change and inspect the pressure and scavenge oil filters but the operator subsequently opted to change the left engine. After this the aircraft was released to service with no further reports of air contamination. A subsequent strip examination of the engine showed that a cracked No 1 bearing front ring seal had been responsible for the oil leak. The AAIB UK issued a bulletin on the accident [AAIB Bulletin: 2/2006](#).

Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi

2005

Alvarlegt flugatvik M-03505/AIG-16 TF-ARJ Boeing 747 Jormo Kenyatta Int. 30. september 2005
Airport, Kenya

The 3 person flight crew of TF-ARJ took off from runway 06 at the Jormo Kenyatta International Airport in Nairobi, Kenya. After take-off the crew retracted the landing gears and experienced total loss of hydraulic system number four.

The crew turned the aircraft back to the airport and landed on the same runway as they took-off from. The left wing landing gear failed to extend despite repeated efforts by the flight crew to extend it.

The crew made an emergency landing with the landing gear only partially extended. Just before the aircraft stopped at the end of the runway the gear collapsed. The aircraft was jacked up and the gear extended manually to facilitate towing from the runway. No injuries were to the flight crew (3), relief crew (3), and ground engineer (1) who were on board.

The Air Accident Investigation Department of the Kenyan Ministry of Transport is investigating the incident. The AAIB in Iceland appointed an accredited representative to the investigation. The investigation was on-going in the year 2005.



Farartæki á flugbraut í landingu

2005

Alvarlegt flugatvik M-04105/AIG-17 TF-ARV Boeing 747 Frankfurt/Main flugvelli 20. október 2005



The crew of TF-ARV landed at Frankfurt/Main Airport on October 20th 2005. As the aircraft was vacating the runway on the third quarter of the runway the tower contacted them about a runway incursion. The tower air traffic controller asked the crew if they noticed an automobile without lights on the last quarter of the runway. The pilot denied seeing the automobile and

report nothing unusual about the approach and landing. The BFU in Germany is investigating the incident and the Icelandic AAIB has appointed an accredited representative to the investigation. The investigation was not completed in the year 2005.

Ókyrrö

2005

Alvarlegt flugatvik M-04305/AIG-18 TF-FTG Cessna 152 Æfingasvæði við 24. nóvember 2005
Reykjavíkurlflugvöll

Flugnemi í sólóflugi var í æfingasvæði (austursvæði) í um það bil 2000 feta hæð um kl. 12:35. Þá varð hann var við mikla ókyrrö rétt hjá spennistöð. Stuttu síðar missti vélin mikla hæð með þeim afleiðingum að hann skaust upp í loft þannig að rúða í lofti brotnaði. Nemi var ekki

nægilega spenntur í belti. Ennfremur er bent á að neminn kom inn til vallar og tók þjár snertilendingar áður en hann kom inn á stæði. Atvikið var tilkynnt til RNF. Rannsókn málsins var ekki lokið á árinu 2005.

Hreyfill stöðvaðist í farflugi

2005

Alvarlegt flugatvik M-04705/AIG-19 ACA-873 Airbus A330 58°N 40°W 4. desember 2005

The aircraft was flying at 34,000 feet on its way from Frankfurt to Montreal when the number one engine quit. Due to lower one engine cruise speed the aircraft was unable to maintain 34,000 feet and descended to a lower flight level. The crew was unable to restart the engine and a decision was made to divert to Keflavik Airport and

make an overweight landing on runway 02. A detailed inspection revealed that the number one engine gear box had failed. AAIB Iceland had not finished its investigation in 2005.

Hlekkvist á í flugtaki**2005****Alvarlegt flugatvik M-05005/AIG-20 TF-VIK Helio Super Ísafjarðarflugvöllur 5. desember 2005**
Courier

Þann 5. desember ákvað flugmaðurinn að fara í stutt einkaflug með 3 farþega til að kynna þeim hægflugseiginleika Helio Super Courier H-295. Við akstur að flugbraut tók flugmaðurinn skyndilega þá ákvörðun að hefja flugtaksbrun skáhallt af stæði eða um 30° miðað við flugbrautarstefnu (sjá áætlaðan flugferil af mynd 1).

Í flugtaksbruninu fannst flugmanninum hegðun vélarinnar óvenjuleg, þ.e. stélið lyftist ekki eins auðveldlega og venjulega. Hann áttaði sig þá á því að hann hafði gleymt að setja á 20° vængbörð fyrir flugtak eins og gátlisti kveður á um. Flugtaksbrun án vængbarða er umtalsvert lengra en venjulegt flugtak. Auk þess er útsýni framávið takmarkað þar sem stél lyftist mun seinna frá jörðu.

Á þessum tímapunkti setti flugmaður á 20° vængbörð. Vængbörðin eru rafdrifin og færast hægt niður. Flugmaður sá að brautarjaðar nálgast og tók hann því krappa hægri beygju ásamt því að reyna að hefja vélina á loft. Í beygjunni rakst hægri hluti hæðarstýris líklega í



flugbrautina eða snjóruðninga í brautarjaðrinum. Endahlíf hæðarstýris beyglaðist og brot kom í efri hluta stýrisflatarins (sjá mynd 2 og 3 að neðan). Flugvélin ferðaðist örskamma stund á öryggissvæði en tókst svo á loft. Flugvélinni var strax snúið við inn til landingar sem var eðlileg.

Málinu var ekki lokið árið 2005.

Reykur í flugstjórnarklefa

2005

Alvarlegt flugatvik M-05105/AIG-21 TF-ATU Boeing 767 Milli Jeddah og Banjarmasin 14. desember 2005

While en-route to JED-BDJ aircraft diverted to DXB due to smoke in cabin and flight deck. Aircraft made an uneventful emergency landing. The source of the smoke was from a failed static inverter. AAIB Iceland reported the incident to the General Aviation Authority of the

United Arab Emirates. A similar incident occurred on a Boeing 757 (see M-01805/AIG-04) earlier in the year 2005.

The investigation was on-going in 2005.

Lenti á upptekinni flugbraut

2005

Alvarlegt flugatvik M-05205/AIG-22 TF-VEJ Britten Norman Selfossflugvöllur 31. desember 2005
Islander

Á gamlársdagskvöld fór TF-VEJ með farþega í leiguflugi frá Vestmannaeyjaflugvelli til Selfossflugvallar. Undirbúningur fyrir flugið var gerður í Vestmannaeyjum og var með hefðbundnum hætti. Voru meðal annars NOTAM skoðuð á vef Flugmálastjórnar ásamt veðurskeytum (METAR). Engin NOTAM voru gefin út fyrir Selfossflugvöll á vefsíðu Flugmálastjórnar.

Flugtak og farflug til Selfossflugvallar gekk vel og var veður gott og skyggni meira en 10 km. Í aðflugi til Selfossflugvallar kallaði flugmaðurinn fjórum sinnum á tíðninni 118,1 MHz, sem notuð er á Selfossflugvelli, til þess að láta vita af komu sinni. Fyrst á 10 sjómílna lokastefnu þar næst í 7,5 sjómílna fjarlægð, síðan í 3ja sjómílna fjarlægð og að síðustu í 800 fetum er flugmenn sáu flugbraut 05.

Á meðan á aðfluginu stóð lykkaði flugstjóri 6-8 sinnum á tíðni fyrir flugbrautarljósinn til þess að minnka og auka ljósstyrk á þeim á víxl í þeim tilgangi að gefa til kynna að flugumferð væri við flugvöllinn.

Lending á braut 05 var eðlileg en fljótlega í landingarbruninu varð flugmaðurinn var við

flugeldaskotpall austan megin við miðlínu brautarinnar. Flugstjórinn sveigði flugvélinni framhjá skotpallinum til að forða árekstri. Tveimur bílum hafði einnig verið lagt á flugbraut 33. Snjókoma var á Selfossi þegar lent var. Samkvæmt mælingum lögreglunnar á Selfossi mun skotpallurinn hafa verið um það bil 5 metra inná flugbrautinni austan megin og u.þ.b. 100 metra frá mótum flugbrautarinnar við austur-vestur brautina (33-15). Hjólfar eftir flugvélinu mældist 9 metrum vestan við skotpallinn.

Strax eftir landingu á Selfossflugvelli hringdi flugstjórinn í Flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík til að spyrjast fyrir um hvort Flugmálastjórn vissi af lokun Selfossflugvallar. Í símtalinu kom fram að vakstjóri í Flugstjórnarmiðstöðinni hafði ekki upplýsingar um lokun flugvallarins enda höfðu engin NOTAM verið gefin út fyrir hann.

Málinu var ekki lokið á árinu 2005.

Flugverji klemmdist við lokun hurðar

2005

Alvarlegt flugatvik M-05305/AIG-23 TF-ARE Boeing 757

Manchester flugvelli, 11. júní 2005
Bretlandi

Whilst closing the R4 door prior to departure, a cabin crew member trapped her left forearm between the door assist handle and aircraft bulkhead, causing her wrist to fracture in three places. Two safety recommendations are made in a [bulletin](#) released by the AAIB UK:

1. Safety Recommendation 2005-133

It is recommended that Excel Airways reviews its procedures for the closing of cabin doors, to reflect the fact that there are occasions when

cabin attendants may require assistance from ground staff.

2. Safety Recommendation 2005-134

It is recommended that Excel Airways reviews its training with respect to the operation of Boeing 757-200 cabin doors, to ensure that the final assessment of any authorised individual's capability to operate a cabin door safely is carried out on an aircraft under representative conditions.

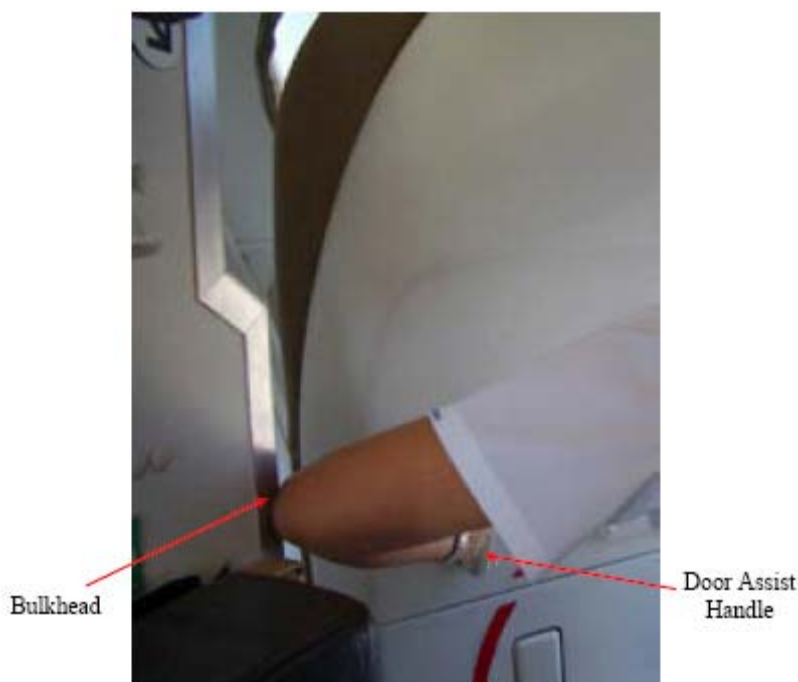


Figure 1

Reconstruction of a cabin crew member's arm trapped between bulkhead and door assist handle

TILLÖGUR UM ÚRBÆTUR Í FLUGÖRYGGISMÁLUM

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði 5 tillögur um úrbætur í flugöryggismálum í rannsóknnum sínum á árinu 2005. Í þeim tilfellum þar sem tillögunum var beint til Flugmálastjórnar Íslands (FMS) skilaði matsnefnd stofnunarinnar á sviði flugöryggis niðurstöðu til RNF. Nokkrum tillögum var beint til annarra stofnana og fyrirtækja ásamt áhugamannafélaga um flug og flugklúbba.

RNF gerði tillögur í öryggisátt í þremur af sjö skýrslum sem gefnar voru út árið 2005. Eftirfarandi eru þær tillögur sem Rannsóknarnefnd flugslysa gerði árið 2005 ásamt formlegum viðbrögðum þeirra aðila sem tillögunum var beint til.

Flugumferðaratvik OY-RCA og N46PW vestur af Íslandi 01.08.03. Skýrsla RNF gefin út 12. maí 2005. RNF beindi tillögu sinni til flugrekandans.

1. Air Atlantic training, quality audits and quality inspections should emphasize flightcrew adherence to company SOP's.

Ekki hafa borist upplýsingar um viðbrögð frá flugrekanda en matsnefnd Flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands (FÖS) gerði ekki athugasemdir.

Flugslys TF-SAC á flugvellingum við Sandskeið 07.09.03. Skýrsla RNF gefin út 21. júlí 2005. RNF beindi tillögum sínum til Flugmálastjórnar og Svifflugfélags Íslands.

RNF beindi því til:

1. Flugmálastjórnar Íslands að hún íhugi að taka upp eftirlit með ástandi og viðhaldi tækjabúnaðar þess sem svifflugsfélögin nota við iðkun svifflugs.

Flugskóla Íslands 21. nóvember 2005.

RNF beindi því til:

2. Svifflugfélags Íslands að félagið endurskoði og samræmi leiðbeiningar um neyðarviðbrögð til svifflugmanna.

Matsnefnd FÖS tók undir báðar tillögurnar. Ennfremur var tillaga nr. 2 tekin upp á kennarafundi Svifflugfélags Íslands með það að markmiði að samræma kennslu.

Flugslys TF-FTT á Raufarhafnarflugvelli 01.12.03. Skýrsla RNF gefin út 22. apríl 2005. RNF beindi tillögum sínum til áhugamannafélaga um flug, flugklúbba og Flugmálastjórnar Íslands ásamt Flugskóla Íslands.

RNF beinir því til:

1. Áhugamannafélaga um flug, flugklúbba og Flugmálastjórnar Íslands að fjallað verði árlega um flug að vetrarlagi á flugöryggisfundum sem þessir aðilar standa að.

RNF beinir því til:

2. Flugskóla Íslands að hann hafi flug að vetrarlagi sem árlegt umræðuefni í síþjálfun flugkennara þar sem meðal annars verði fjallað um klæðnað, lágmarksbúnað, veðurfar, val flugleiða og ástand flugbrauta.

Matsnefnd FÖS tók undir báðar tillögurnar, fór yfir vanhugsuð flug og agaðar fyrirmyndir á flugöryggisfundi árið 2005 og birti glærur á vefsvæði sínu www.caa.is. Ennfremur ræddi eftirlitsmaður skírteinadeildar FMS tillögu nr. 2 í úttekki sinni hjá

SKRÁÐ FLUGSLYS OG RANNSÖKUÐ FLUGATVIK SÍÐASTLIÐIN 10 ÁR

Í þessari skrá eru talin þau flugslys og flugatvik síðustu 10 ára, sem rannsökuð hafa verið. Þar er um að ræða atvik, er snerta loftför skráð á Íslandi og erlend loftför, sem hlekkst hefur á í íslenskrri lögsögu. Rannsókn alvarlegra flugatvika varð skyld með lögum nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa. Slys í fallhlífarstökki og fisflugi eru ekki talin hér með. Þegar slík slys hafa orðið hefur rannsóknin verið framkvæmd af lögregluvöldum, með tæknilegri aðstoð Flugmálastjórnar og/eða RNF.

Ó/L=Ómeiddir /Lítið meiddir S=Slasaðir D=Dánir

Ár	Dags.	Skrás. merki	Tegund lofff.	Málsatvik í stuttu máli og slysstaður	Ó/L	S	D
1996	18.01	N1805	DC8-62	Rann út af flugbrautarenda í landingu á Keflavíkurflugvelli.	76	-	-
	04.03	TF-JMD	DHC6-300	Leggur nefskiðis skekktist í landingu á Appollovatni á Grænlandi.	3	-	-
	17.03	N904WA	BN2A-21	Erlend flugvél brotlenti við Innri-Njarðvík eftir hreyfistöðvun.	-	1	-
	31.05	TF-JMK	SA227-AC	Lá við slysi í flugtaki af Akureyrarflugvelli.	14	-	-
	02.06	TF-REF	Jodel D140AC	Flugvélin brotnaði sundur í landingu eftir misheppnað flugtak af túni við Hvítárdal í Hrunamannahreppi.	1	-	-
	07.06	TF-DOV	DO28-B1	Stélkastaðist inn á flughlað Flugleiða hf. í landingu á braut 14 á Reykjavíkurflugvelli.	2	-	-
	04.06	TF-FKI	C180	Skemmdist í landingu í Kingsmuir Fife, Bretlandi, þegar nýr eigandi var að æfa sig.	1	-	-
	27.06	TF-FIS	F27-Mk050	Hreyfilbilun og reykur í stjórnklefa og farþegarými.	24	-	-
	28.06	TF-FTJ	C152	Brotlenti og eyðilagðist í Geldinganesi eftir hreyfistöðvun.	2	-	-
	28.07	TF-FID	B737-400	Vængendi straukst við flugbraut í landingu.	108	-	-
	29.07	TF-FTD	C150D	Rann á tvær aðrar flugvélar á Flúðafflugvelli eftir gagnsetningu.	1	-	-
	01.08	TF-LFA	C310Q	Vinstra aðalhjól féll upp í landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	5	-	-
	05.08	TF-FTK	C172M	Fauk á bakið í akstri eftir landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	1	-	-
	08.08	TF-CCP	YAK52	Lenti með hjólin uppi á Tungubökkum í Mosfellsbæ.	1	-	-
	10.08	TF-ELJ	ATR42	Alvarlegt ísingaratvik við 65°23'N 035°00'V.	45	-	-
	14.08	TF-ELJ/TF-SAP	ATR42 Let Kunovitce	Flugumferðaratvik við Sandskeið.	3	-	-
	24.08	TF-ULF	Jodel D-140C	Rann á trjádrumb í flugtaksbruni í Skaftafelli og skemmdist.	2	-	-
	15.09	TF-FIK/TF-FIC	B757-200 B737-400	Flugumferðaratvik um 15. sjóm SA-við Keflavík.	190	-	-
	30.01	TF-ABD	L1011-385-1	Lenti skammt á Akureyrarflugvelli.	13	-	-
	06.11	TF-SJM	CF172L	Fór á bakið í landingarbruni við Kirkjubæjarklaustur.	3	-	-
1997	07.02	TF-FTG	CA152	Rann í landingu út af hlið brautar í Reykjavík og inn á öryggissvæðið.	1	-	-
	23.02	TF-BAB	C140A	Ók á hindrun á flughlaði á Reykjavíkurflugvelli.	1	-	-
	09.03	UR76687	IL76MA	Flugvél frá flugher Úkraínu var hætt komin í landingu á Keflavíkurflugvelli.	16	-	-
	04.04	TF-ABR	B747-100	Lá nærri að flugmenn misstu stjórn á flugvélinni í farflugi yfir N-Ítalíu.	17	-	-

	05.04	TF-CCP	Yak52	Spann í sjóinn og fórst út af Straumsvík.	-	-	2
	22.04	TF-EGU	PA31-350	Rafmagnseldur á flugi til Egilsstaða. Var slökktur nærri strax.	2	-	-
	22.04	OY-AUT	PA31P	Erlend flugvél brotlenti við enda flugbrautar 14 á Reykjavíkflugvelli.	2	-	-
	24.04	TF-JVB	C402B	Nefhjólsleggur kiknaði í akstri eftir landingu í Freysnesi, Örfæfum.	6	-	-
	13.05	TF-JMD	DHC6-300	Skemmdist smávegis í landingu á kalli Grænlandsjökuls.	6	-	-
	25.05	TF-FKM	PA18-135	Brotlenti á flugbraut við Litla-Odda nálægt Hellu.	1	-	-
	01.06	TF-FTL	C152	Nauðlenti eftir hreyfilbilun á túni við Grafarvog.	2	-	-
	23.06	TF-UNG	C150	Nauðlenti eftir hreyfistöðvun og fór á bakið við Selfossflugvöll.	1	-	-
	26.06	TF-ABC	Zlin-326	Lenti með hjólin uppi á Tungubakkaflugvelli, Mosfellsbæ.	1	-	-
	28.06	TF-NPK	C47A	Hlekkist á í flugtaki af flugbraut við Sandárstokka við Blöndulón.	2	-	-
	30.06	TF-FID	B737-400	Loft lak úr þremur aðalhljóum eftir að hætt var við flugtak af Kastraupflugvelli.	164	-	-
	02.07	TF-JMD	DHC6-300	Flugverji meiddist í landingu á Grænlandsjökli.	6	1	-
	30.07	TF-FTE	C152	Brotlenti á Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
	02.08	TF-DUK	Jodel DR220	Hlekkist á í flugtaki við Grímsstaði á Fjöllum.	2	-	-
	16.08	TF-JML	SA227-DC	Skemmdist í mikilli ókyrrð yfir Ísafjarðardjúpi.	21	-	-
	14.09	TF-HHD	AB206BII	Fórst í verkflugi í Hamarsfirði, S-Múlasýslu.	-	-	1
	29.09	RCAF	CL60	Rann út af akbraut í akstri eftir landingu á Keflavíkflugvelli.	6	-	-
	21.01	TF-FII	B757-200/ Óþekkt 2 hreyfla	TF-FII vék af flugferli vegna nálgunar flugvélar við Baltimore.	190	-	-
	20.11	TF-ABW	B747-100	Rann út af flugbraut í flugtaki af Charles deGaulle flugvelli við París.	7	-	-
1998	07.03	TF-KLM	C172N/ TF-TWO C150L	Flugvélararnar snertust á lokastefnu fyrir landingu á flugvellingum á Tungubökkum í Mosfellsbæ.	1	-	-
	02.03	TF-BKB	C177	Nauðlenti eldsneytislaus á Nesjavallavegi á Mosfellsheiði. Vængendi rakst í umferðarskilti og skemmdist.	2	-	-
	03.03	TF-ABL	B747-300/ Saudia L1011	Flugumferðaratvík við Jeddah í Saudi Arabíu.	123	-	-
	10.03	TF-JML	SA227-DC	Alvarleg bilun kom fram í hæðarstýrisstilli flugvélarinnar fyrir flug.	21	-	-
	04.04	D-AGYA	B767-300	Eldur á flugi í hitaelementi við neyðarútgang í farþegaklefa á flugi. Flugvélinni var snúið til varúðarlendingar á Keflavíkflugvelli.	291	-	-
	15.04	TF-ABO	B747-100	Flugumferðaratvík við Khartoum í Súdan.	476	-	-
	27.04	TF-JMK	SA227-AC	Í akstri og í myrkri rákust skrifublöð vinstra hreyfils í tréstauro sem notaður var til að merkja akbraut.	2	-	-
	30.05	TF-SRM	S108-2	Í lágflugi eftir flugtak rakst annað aðalhljól í höfuð áhorfanda.	1	1	-
	09.06	TF-NPK	C47A	Eldur kom upp í hægri hreyfli á flugi og var nauðlent á Selfossflugvelli.	5	-	-
	22.06	TF-FIR	F27-Mk050	Flugmenn fengu og stilltu inn rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að Húsavíkflugvelli.	18	-	-
	23.06	TF-ICI	C150	Rann tvisvar í röð út af braut í snertilendingum á Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
	28.06	TF-AGN	Avid Flyer	Fór á bakið í flugtakstilraun í Fljótavík á Hornströndum.	2	-	-
	30.06	TF-FTL	C152	Nauðlenti eldsneytislaus á Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ.	2	-	-
	10.07	TF-EGD	PA38-112	Nauðlenti á Stykkishólmsflugvelli eftir hreyfilbilun á flugi.	1	-	-
	18.07	TF-KJO	PA20	Brotlenti eftir flugtakstilraun af Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ.	2	-	-
	19.07	N42PG	Lear 24D	Rann út af flugbraut í landingu á Keflavíkflugvelli.	3	-	-
	26.07	N56LE	FH227B	Hægra aðalhljól féll upp í landingarbruni á Keflavíkflugvelli.	2	-	-
	27.07	TF-ABV	L1011-385	Eldur í handfarangri farþega um borð fyrir flugtak í Alicante á Spáni.	350	-	-
	29.07	TF-FII	B757-200	Kviknaði í raftengi fyrir sjónvarpsskjá á flugi.	223	-	-
	05.08	TF-ABD	L1011-385	Hlíf (non-structural panel) losnaði af flugvélinni og féll til jarðar,	247	-	-

			skömmu eftir brottför frá Manchester í Bretlandi.			
09.08	TF-ABR	B747-100/	Flugumferðaratvik við Havana á Kúbu.	450	-	-
	C-FTDA	A300		186	-	-
10.08	N8423T	PA32-301	Fórst í Kambhorni við Hornskriður austan Hornafjarðar.	-	-	3
15.08	ISB-700	DO228-202/	Flugumferðaratvik sunnan við radióvitann NB.	-	-	-
	FXI-320	PA31-350				
13.09	TF-VEL	TB10	Brotlenti eftir flugtak af Bakkaflugvelli í Landeyjum.	-	3	-
30.09	TF-ABT	L1011-385	Hlíf af loftræstikerfi féll af flugvélinni og olli m.a. skemmdum á hreyfli.	303	-	-
15.11	EI-BNA	DC8-63	Eitt hægra aðalhjóla féll af flugvélinni í flugtaki af Keflavíkurlflugvelli.	8	-	-
19.12	TF-HHG	Bell 206-L1	Farþegi opnaði dyr á flugi og missti myndbandsökuvél fyrir borð.	4	-	-
21.12	N33TV	P68C	Bilun í hæðarstýrisstilli og alvarleg vandamál við stjórn loftfarsins. Nauðlent á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-
03.01	TF-JMG	PA31-350	Eldur í hreyfli á flugi eftir brottför frá Egilsstöðum.	7	-	-
10.01	TF-ABG	B747-100/	Flugumferðaratvik við Algeirs í Alsír.	500	-	-
		Ókunn		-	-	-
15.02	TF-ELH	DO228-201	Drapst á öðrum hreyfli í klifri frá Sauðárkróki í myrkri og snjókomu.	13	-	-
20.02	TF-FKM	PA18-135	Rak nefið niður í lok landingarbruns.	1	-	-
08.03	TF-BAB	C140A	Fór á bakið í flugtaksbruni af Sandskeiði.	1	-	-
22.02	TF-FIS	F27-Mk050/	Flugumferðaratvik við radióvitann RK við Reykjavík.	32	-	-
	TF-TOA	PA28R-200		2	-	-
11.03	TF-ABG	B747-100/	Flugumferðaratvik við Libreville í Gabon.	500	-	-
		Ókunn		-	-	-
21.03	TF-MYA	C152	Rann út af flugbraut í landingu á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-
22.04	TF-FKM	PA18-135	Brotlenti við Fitjar á Kjalarnesi er hreyfill missti afl eftir flugtak.	-	1	-
15.05	TF-API	C152	Ók á hindrun á leið frá flugskýli að fluglaði á Akureyrarflugvelli.	1	-	-
04.06	TF-ULV	Jodel	Stélkastaðist í landingu. Festingar hjólaleggs skemmdust.	1	-	-
		DR1050				
06.06	TF-REF	Jodel D140	Nauðlending á Tungubökkum eftir að smurolía hreyfils lak út á flugi.	2	-	-
08.06	TF-JMD	DHC6-300	Rann út af flugbraut í landingu í Zackenberg á Grænlandi.	2	-	-
09.06	TF-ROB	Jodel DR221	Loftskrúfan rakst niður í akstri á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-
09.06	TF-TUG	PA25-235	Loftskrúfa rakst niður í akstri á Sandskeiðsflugvelli.	1	-	-
12.06	TF-ABD	L1011-385/	Flugumferðaratvik við Róm á Ítalíu.	374	-	-
		Ókunn		-	-	-
16.06	TF-DAB	PA16	Skrúfa rakst niður í landingu eða í akstri á Tungubakkaflugvelli.			
17.06	TF-BKG	PA28-235	Stélkast í landingu á Stykkishólmsflugvelli.	1	-	-
28.06	TF-FII	B757-200/	Flugumferðaratvik, þegar Air France B-747 ók án heimildar	220	-	-
	AF-6498	B747	þvert yfir flugbraut þar sem TF-FII var í flugtaksbruni.	4	-	-
09.07	G-BCLJ	AA5	Nauðlenti eldsneytislaus á sjó undan Stokksnesi og sökk.	2	-	-
21.07	TF-FIM	PA18-150	Skemmdist í landingu við Grund í Reykhólasveit.	2	-	-
16.08	TF-ELF	DO228-202K/	Flugatvik er TF-ELF ók án heimildar út á flugbraut á			
	TF-FTG	CA152	Reykjavíkurlflugvelli, þar sem TF-FTG var að lenda.	21	-	-
11.09	N44645	PA28-151	Hætti við flugtak í Hvolsvelli og flugvél fór út af brautinni.	2	-	-
12.09	TF-ABD	L1011-385/	Flugumferðaratvik við Aþenu í Grikklandi.	374	-	-
	G-BBAE	L1011		375	-	-
27.09	TF-FIR	F27-Mk050	Flugmenn fengu og stilltu inn rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að Ísafjarðarflugvelli.	52	-	-
04.11	TF-ICI	C152/	Ók inn á flugbraut og hóf flugtak meðan flugvél sem var nýlent var enn að aka hana til baka eftir landingu.	1	-	-
	TF-JML	SA227-DC		21	-	-

2000	13.01	TF-ELN	B737-300	Bilun í jafnþrýstibúnaði. Snúið við og lent í Brussel.	3	-	-
	17.01	TF-ELJ	ATR42	Annað framhjólíð féll af öxlinum eftir flugtak í Sebha, Lybíu.	5	-	-
	06.02	TF-FIO	B757-200	Ítrekaðar rafmagnsbílanir vegna galla/skemmda í rafleiðslum.	195	-	-
	22.02	TF-FTL	C152	Rann út af flugbraut í landingu.	1	-	-
	22.02	FAXI-13	F27-Mk050/	Flugumferðaratvik. Aðskilnaður skertist í aðflugi til Reykjavíkur.	70	-	-
		FAXI-363	SA227				
	21.03	TF-UPS	PA28-161	Eldur kviknaði út frá rafgeymi í akstri. Brunaskemmdir.	1	-	-
	14.04	TF-FFU	C172	Fauk á bakið í akstri fyrir flugtak af Selfosflugvelli.	1	-	-
	21.04	TF-FIA	B737-400	Fráhvarfsflug vegna viðvörunar jarðvara í aðflugi að Gardermoenflugvölli við Osló.	175	2	-
	23.04	TF-FTR	C152	Nauðlending vegna eldsneytisskorts.	2	-	-
	02.06	TF-JMK	SA227	Bifreið var ekið inn á flugbraut, í veg fyrir flugvél í flugtaki.	18	-	-
	12.06	TF-ATB	B747-200	Neyðarrenna losnaði úr hólfi sínu og týndist á flugi yfir Ermarsundi.	3	-	-
	12.06	TF-UTA	C172/	Flugumferðaratvik yfir Garðabæ. Óeðlileg nálgun flugvéla í sjónflugi.			
		TF-TOD	PA28		6	-	-
	14.06	TF-ROB	Jodel DR221	Brotlenti eftir snertilendingu á Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-
	14.07	TF-SMS	Rans S10	Nauðlenti eftir hreyfilbilun í flugtaki af Flúðafflugvelli.	1	-	-
	16.07	TF-KAP	J3	Brotlenti á Selfosflugvelli.	2	-	-
	16.07	TF-FIR	F27-Mk050	Þung landing og rak niður stélið á Reykjavíkurlflugvelli.	53	-	-
	20.07	CMM-703	A330/	Flugumferðaratvik norðan Færeyja (62°59'55"N 004°34'13"V).	-	-	-
		AAL-80	B767-300				
	21.07	TF-JVD	PA23-250	Hægra aðalhjól féll upp í landingu í Reykjavík.	4	-	-
	23.07	TF-KAF	C170B	Stélhjól kræktist í girðingu í landingu við Hraunteig, Rangárvallasýslu.	2	-	-
	28.07	TF-OWL	Kitfox	Féll inn í gormflug og brotlenti eftir flugtak við Stíflisdalsvatn.	-	1	-
	06.08	TF-EMM	C152	Nauðlenti eftir hreyfilbilun á vegi við Bjarnastaðahlíð, Skagafirði.	2	-	-
	07.08	TF-GTI	CT210L	Fórst í Skerjafirði eftir hreyfistöðvun í fráhrarfsflugi frá Reykjavíkurlflugvelli	-	2	4
	17.08	TF-MYA	C152/	Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla yfir Kópavogi.	3	-	-
		TF-FFC	BE77				
	01.09	TF-MID	C152	Flugvélin skemmdist er henni var ekið á flugvallargirðingu í Reykjavík.	1	-	-
	07.09	TF-JME	SA227	Rann út í brautarkant í upphafi flugtaksbruns í Reykjavík.	4	-	-
	24.09	DAF-678	C130/	Flugumferðaratvik við Grænland (65°21'N 034°20'V).			
		GRL-678	DHC7				
	24.09	TF-FTE	C152	Nauðlending eftir hreyfilbilun í flugtaki af Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-
	06.01	TF-FTX	C152/	Flugumferðaratvik yfir ytri höfninni í Reykjavík.	22	-	-
		FXI-163	SA227				
	08.01	TF-POL	CFR172J	Skemmdist í landingu í Fljótavík á Hornströndum.	3	-	-
	21.01	TF-MYA	C152	Stélkastaðist og skemmdist í landingu á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-
	31.01	TF-GTR	C172RG	Lenti með hjólin uppi á Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-
	07.12	TF-UGL	C172/	Ók út á braut í notkun og fyrir flugvél sem var í aðflugi.	20	-	-
		ICB-751	DO228				
	15.12	TF-FIT	F27-Mk050	Alvarlegt ísingartilvik í flugi til Ísafjarðar.	3	-	-
2001	21.01	TF-ABQ	B747200/	Flugumferðaratvik við Curacao. Flugvélin var í lækkun úr FI-350 í 250 þegar árekstrarvari fyrirskaði klifur. Önnur flugvél sem fór ekki að fyrirmælum og klifraði í gegnum feril TF-ABQ.	400*	-	-
		Ókunn					
	03.03	N18LH	Lear 35	Skemmdist þegar flugstjóri hætti við flugtak eftir að sprakk á aðalhjóli.	4	-	-
	04.03	TF-FIW	B757-200	Eitt aðalhjól fór af í flugtaki í Verona á Ítalíu, þegar öxullega bilaði.	195*	-	-
	06.03	N272BB	AC500	Fórst við Þrídranga nálægt Vestmannaeyjum.	-	-	2

11.03	TF-BMC	BE23A	Rann út af flugbraut í landingu á Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
18.03	TF-FTE	C152/	Flugumferðaratvik - óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi við Reykjavíkflugvöll.	2	-	-
	TF-FTR	C152				
27.04	LX-TLB	DC8-63	Hætt við flugtak þegar í ljós kom að flugvélin var rangt hlaðin.	6	-	-
29.04	LHA825	B747/	Flugumferðaratvik. Skertur aðskilnaður í farflugi yfir úthafinu á 63°N 030°V.	?	-	-
	SAS911	B767				
25.05	TF-SIF	SA269	Blöð aðalþyrils rákust í stélkamb og stýriskamba á flugi yfir Urðarmúla á Snæfellsnesi.	5	-	-
16.06	TF-FIW	B757-200	Snéri til Brest í Frakklandi og varúðarlenti v/reyks í farþegaklefa.	195*	-	-
22.06	TF-ATM	B747-200	Flugumferðaratvik við Madrid - óeðlileg nálgun flugvélar sem fór ekki að fyrirmælum flugumferðarþjónustu.	400*	-	-
28.06	TF-FIJ	B757-200	Öxull í öðrum aðalhjólábúnaði brotnaði þar sem flugvélin var í stæði á Kastraupflugvelli.	150*	-	-
10.07	TF-BKB	C177	Lá við slysi er flugmaðurinn missti stefnustjórn í flugtaki.	1	-	-
21.07	TF-FIE	B737-300	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu vegna truflana í flugtölvum og flugmælitækjum vegna raka.	3	-	-
23.07	BAW85	B747-400/	Flugumferðaratvik. Skertur aðskilnaður er ferlar skárust í farflugi yfir úthafinu nálægt 72°N 058°V.	400	-	-
	COA99	B777-200				
27.07	AP-BGB	Lancair 4P	Rúða brotnaði í FI220, 100 sjóm vestur af 63°N 030°V. Snéri til Reykjavíkur.	1	-	-
05.08	TF-JMB	PA38-112	Nauðlenti eldsneytislaus í Garðsárdal nálægt Akureyri.	2	-	-
09.09	TF-MDA	MD9-81	Reykur í vörurými á flugi til Arlanda flugvallar við Stokkhólm.	3	-	-
18.09	TF-ATF	B747-200/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun í lækkun í farflugi nálægt Genf í Sviss er önnur flugvél flaug af heimiluðum ferli.	400*	-	-
	Ókunn					
18.08	TF-FIG	B757-200	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu v/viðvörðun og truflana í flugmælitækjum.	3	-	-
23.01	TF-JVF	PA31-310	Hætt við flugtak á Reykjavíkflugvelli v/rangrar stöðu mælitækja.	5	-	-
07.11	TF-ATP	B767-200	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) í flugi yfir Líbyu.	295*	-	-
14.11	TF-ELR	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) og skipaði lækkun í klífri í 1000 fetum eftir flugtak frá Dublin, Írlandi.	3	-	-
	Ókunn					
01.12	N415D	C337	Snéri við eftir flugtak frá Reykjavík vegna reyks í stjórnklefa.	1	-	-
02.12	TF-JME	SA227	Rann út af flugbraut og í snjóruðninga í landingu á Hornafirði.	20	-	-
05.12	TF-ATH	B747-300	Eftir landingu í Buenos Aires kom í ljós, að stór hlíf við vængrót hafði losnað og fallið af.	400*	-	-
23.12	TF-SUN	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) í lækkun í skýjum yfir Nicaragua.	154	-	-
	Ókunn					
2002						
09.01	TF-FIJ	B757-200	Hlaðmenn lokuðust inni í lest flugvélarinnar fyrir brottför frá Keflavík.	223*	-	-
22.01	TF-FIO	B757-200	Flugvélinni var beint bratt niður í fráhrarfsflugi frá Gardemoenflugvelli í Noregi.	82	-	-
25.01	TF-FIP	B757-200/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í brottflugi frá Arlanda flugvelli í Svíþjóð.	49	-	-
	LN-RON	MD81		100	-	-

18.03	TF-JVI	P68/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi inn á braut 13 á Reykjavíkflugvelli.	2*	-	-
	TF-FRK	C172		2	-	-
11.03	TF-MYA	C152	Fór á bakið í snertilendingu á flugvöllinum á Stóra-Kroppi.	2	-	-
13.03	TF-ATN	B747-200	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í farflugi yfir Líbíu.	200	-	-
24.04	N5176D	C182	Lenti í vandræðum vestur af Keflavík þegar hreyfillinn missti afl.	1	-	-
11.05	TF-FTL	C152	Nauðlenti á Höskuldarvöllum eftir að hreyfillinn missti afl.	2	-	-
15.05	FMS		Tilfelli komu upp við innleiðingu á nýju fluggagnakerfi í flugstjórnarmiðstöð FMS.	-	-	-
17.05	TF-ATP	B767-200	Reykur kom upp í farþegarými eftir landingu í Madrid vegna útleiðslu í lesljósi.	192	-	-
30.05	TF-ELS	A310-300	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í klifri yfir Tyrklandi.	2*	-	-
01.06	TF-POU	PA28-140	Flaug á rafmagnslínu í aðflugi til landingar á flugvöllinum á Forsæti.	1	-	-
02.06	TF-FII	B757-200	Rafmagnsbilun og hitalykt á flugi yfir Englandi.	223*	-	-
19.06	TF-JSO	C172	Snéri við þegar hreyfill missti afl eftir flugtak frá Vestmannaeyjum.	1	-	-
21.06	TF-ULF	Jodel D140	Loftskrúfa flugvélarinnar botnaði á flugi yfir Dagverðarnesi í Dalasýslu.	2	-	-
30.06	TF-LIF	AS332	Allur rafstraumur fór af þyrlu sem var í sjúkraflugi vegna bilunar í rafkerfi.	6	-	-
03.07	TF-ABJ	Pitts S1J	Brotlenti við Akureyrarflugvöll eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
03.07	TF-ATO	B767-200	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í klifri yfir Grikklandi.	298*	-	-
11.07	DLH454	B747-400/	Flugumferðaratvik við 61°N 00°V. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla við svæðamörk íslenska flugstjórnarsvæðisins.	450*	-	-
	DLH456	B747-400		450*	-	-
29.07	TF-SMS	Rans S10	Brotlenti í flugtaki frá Keflavíkflugvelli.	1	-	-
01.08	TF-JVG	C404	Flugvél missti 11.000 feta hæð yfir austurströnd Grænlands.	11	-	-
01.08	TF-KOK	C172	Hlekkist á og fór út af flugbraut í landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	4	-	-
02.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki rétta flugleið samkvæmt brottflugkortu í flugi frá Vestmannaeyjum.	2*	-	-
10.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki samkvæmt heimild í brottflugi frá Hornafirði.	10*	-	-
14.08	TF-FTG	C152/	Flugvél lenti án heimildar á Reykjavíkflugvelli eftir að talstöð bilaði og ók svo á móti annarri flugvél í landingarbruni.	1	-	-
	TF-FTN	PA44-180		2	-	-
18.08	TF-TAL	C206	Lenti á Akureyrarflugvelli eftir að hreyfill missti afl á flugi.	3)	-	-
14.09	TF-ATH	B747-300	Ók á landgang við brottör frá Madrid á Spáni.	373	-	-
14.09	TF-ABP	B747-200	Viðvörun um eld eftir flugtak í Lagos í Nígíeríu.	406*	-	-
25.09	GAF 4601	Tornado	Rann út af flugbraut í landingu á Keflavíkflugvelli.	1	-	-
29.09	FXI 699	F27-Mk050	Flaug um 150 sjómílar af áætlaði flugleið.	3*	-	-
02.01	TF-FIN	B757-200	Flaug ofan við heimilaða flughæð vegna rangrar stillingar hæðarmælis.	194*	-	-
14.01	TF-UGL	C172	Snéri við þegar hreyfill missti afl eftir flugtak frá Reykjavíkflugvelli.	2*	-	-
16.01	TF-ATD	B747-200	Stél flugvélarinnar rakst í flugbrautina við landingu í Teesside í Englandi.	446	-	-
19.01	TF-FII	B757-200	Flugvélin missti 7.000 feta hæð á flugi suður af Baltimore.	196	-	-
22.01	TF-ARA	B767-300	Neyðarrenna féll af flugvélinni í flugtaki frá Buenos Aires í Argentínu.	168	-	-
15.11	TF-VEV	PA31-350	Hjól flugvélarinnar komu ekki niður fyrir en eftir nokkrar tilraunir fyrir landingu á Bakkaflugvelli.			

2003

15.11	TF-TOE	PA28-140	Snérist og vængur rakst niður í landingarbruni á Sandskeiðsflugvelli.	3	-	-
03.12	TF-FIH	B757-200	Snéri við þegar reykur kom upp í farþegaklefa eftir brottför frá Keflavík.	229*	-	-
08.01	TF-ATX	B747-200F	Flugvélin, sem var flogið á sjálfstýringu, tók snarpa dýfu á flugi yfir Úkraínu.	3*	-	-
09.01	TF-ATW/ Ókunn	B747-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Lagos í Nígíeríu.	422*	-	-
13.01	TF-ATO/ Ókunn	B767-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun við New York í Bandaríkjunum.	-	-	-
17.02	TF-ATW Ókunn	B747-200/ Ókunn	Árekstrarvari gaf viðvörðun í aðflugi til Lagos í Nígíeríu vegna annarar flugvélar.	422*	-	-
20.02	TF-ARF	B747-200	Reykur kom upp um borð í flugvélinni á flugi til Jedda í Saudi Arabíu.	472*	-	-
20.02	TF-FIO	B757-200	Bilun kom upp eftir flugtak frá Keflavíkflugvelli í fyrsta flugi flugvélarinnar eftir C skoðun.	189*	-	-
23.02	TF-FIH	B757-200	Flugvélin lenti í London eftir að reykur hafði kom upp um borð á flugi til Keflavíkur.	223*	-	-
24.02	TF-ARA	B767-300	Reykur kom upp um borð í flugvélinni á flugi til Buenos Aires í Argentínu.	201*	-	-
07.03	TF-FIN	B757-200	Hitaskemmdir fundust á hlífum fyrir ofan hægri hreyfil flugvélarinnar við daglega skoðun í Boston í Bandaríkjunum.	223*	-	-
28.03	TF-FTR	C152	Brotlenti við Eystra-Miðfell í Hvalfirði í snjókomu og dimmu.	-	2	-
30.03	TF-FIN	B757-200/ Ókunn	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Punta Cana í Dóminíkanska lýðveldinu.	223*	-	-
26.04	TF-OXO	PA22-150	Lenti á Selfossflugvelli eftir að hreyfillinn hafði misst afl vegna brotins útblástursventils.	-	-	-
02.05	TF-ELP Ókunn	B737-300/ Ókunn	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Barcelona á Spáni.	121*	-	-
09.05	TF-KAF	C170	Stékkastaðist og skemmdist í landingu á Keflavíkflugvelli.	1	-	-
16.05	TF-FTL	C152	Fór á bakið í snertilendingu á flugvelli í Stykkishólmi.	2	-	-
29.05	TF-JMC	DHC6	Áhöfnin fékk rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvelli á Sauðárkróki.	2	-	-
31.05	TF-VHH	C185	Lenti á Bessastaðavegi eftir að eldsneytisgjöfin hafði farið úr sambandi í aðflugi að Reykjavíkflugvelli.	2	-	-
17.06	TF-FKR	C206	Flugvélin rann út af flugbrautinni í landingarbruni á Reykjavíkflugvelli vegna bilunar í stýrisbúnaði.	4	-	-
29.06	LY-ARS	PA30	Flaug ekki samkvæmt verklagi í aðflugi og fráhrarfsflugi við Reykjavíkflugvöll.	2	-	-
08.07	TF-FIK	B757-200	Flugvélin snéri við og lenti í Faro í Portúgal eftir að reykur hafði kom upp um borð.	223*	-	-
10.07	TF-ABA Ókunn	B747-200/ Ókunn	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur í farflugi við París í Frakklandi.	390*	-	-
12.07	TF-JMU	F27-Mk050/ TF-FTN	Áhöfn TF-JMU fékk skipun (RA) frá árekstrarvaranum um að fylgjast með lækkunarhraða í aðflugi að Reykjavíkflugvelli.	50*	-	-
		PA44-180		2	-	-

23.07	TF-ELN	B737-300	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlflugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	5	-	-	
29.07	AFR084 ACA851	B747-400/ A340-300	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 68°N 040°V.	?	-	-	
30.07	TF-ELC	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í aðflugi að Prestwick í Skotlandi.	120*	-	-	
	Hawk			2	-	-	
01.08	OY-RCA N46PW	BAe146-200/ PA46-310	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 028°V.	39	-	-	
01.08	TF-ATU	B767-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi nálægt París í Frakklandi vegna annarar flugvélar.	325*	-	-	
	HB-IJL	A320		?	-	-	
04.08	TF-HIS	C180	Lenti við Stíflisdalsvatn eftir að hreyfillinn hafði misst afl sökum eldsneytisskorts í þeim tanki sem stillt var á.	4	-	-	
18.08	C-GAGN	B747-400	Lenti á Keflavíkurlflugvelli eftir að reykur hafði komið upp um borð vegna bilunar í víftu.	283	-	-	
21.08	TF-ATC	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í aðflugi að Orlando í Bandaríkjunum.	472*	-	-	
	Ókunn						
28.08	N789UA	B777-200	Lenti á Keflavíkurlflugvelli eftir að rafalar beggja hreyfla höfðu gefið sig.	167	-	-	
31.08	TF-ELH	DO228	Áhöfn flugvélarinnar fékk uppgefnar rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvellinginum á Bíldudal.	8	-	-	
07.09	TF-SAC	ASK21	Svifflugvél hlektist á þegar verið var að draga hana á loft á Sandskeiði.	-	1	-	
11.09	TF-JML	SA227	Sprakk á þremur af fjórum hjólbörðum aðalhjóra flugvélarinnar í landingu á Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-	
19.01	TF-FIG	B757F	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlflugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	2	-	-	
09.11	TF-ATY	B767-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi yfir Líbýu.	222*	-	-	
	Ókunn						
15.11	CLX773 AAL87	B747-400/ B777-200	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 025°V.	?	-	-	
30.11	TF-ELD	B737-400/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi við Marseille í Frakklandi.	170*	-	-	
	Ókunn						
01.12	TF-FTT	C152	Stakkst á nefið á flugvellinginum á Raufarhöfn þegar flugkennari hugðist yfirfljúga flugbrautina.	2	-	-	
23.12	TF-JME	SA227	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Reykjavíkurlflugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	?	-	-	
31.12	TF-ELN	B737-300	Flugvélin hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu á Reykjavíkurlflugvelli.	5	-	-	
2004	06.01	N767UA	B777-200	Drapst á öðrum hreyfli á leið frá Þýsklandi til Bandaríkjanna. Lýst yfir neyðarástandi og vélinni lent í Keflavík.	231	-	-
	08.01	TF-BBD	B737-300	Flugvélin rann út á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu í Rennes í Frakklandi.	2	2	-
	11.01	G-BNWS	B767-300	Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og snéri til Keflavíkur eftir að brunalykt fannst í farþegarýni.	?	-	-
	15.02	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug yfir Indónesíu.	18	-	-
	15.02	TF-ARF	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug yfir Indónesíu.	476	-	-

01.03	TF-JMD	DHC6	Lendingarbúnaður flugvélarinnar rakst í snjóhrygg.	?		
08.02	TF-ATC	B747-267	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Jeddah í Sádi Arabíu.	?		
26.02	TF-ATJ	B747-300	Farþegi slasast í ókyrrð og flugvélinni því snúið til Las Palmas.	425	1	-
14.03	TF-HHX	Hughes269C	Stélskrúfa rakst í barð við landingaræfingu austur af Sandskeiði.	2	-	-
04.04	TF-TOF	Jodel DR-220	Hlekkist á í flugtaki við Stóru Bót austur af Hellu.	4	-	-
03.04	FXI-697	F-50	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug við Kulusuk í Grænlandi.			
30.04	TF-JMS	F-27	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Færeyjar.	?		
08.05	TF-JXA	MD-82	Snúið við til landingar skömmu eftir flugtak á Catania flugvelli á Spáni.	152	-	-
			Veltistýri störfuðu ekki eðlilega.			
13.05	AAL71	B777-200	Flugvél lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að hafa misst afl af hreyfli um 400 sjómílar suður af Keflavík.			
06.06	TF-ELC	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við London.	?		
08.06	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klífra við Amsterdam.	?		
18.06	TF-ELY	B737	Árekstrarvari gaf skipun um að klífra í aðflugi til landingar á flugvöllum á Kos í Grikklandi.	7	-	-
23.06	TF-ELH	Dornier	Lenti með hjól uppi á Siglufirði.	2		
17.06	TF-SAG	ASW-19	Nauðlenti svifflugu í flugtaki við Sandskeið eftir að togvír festist í stéldragi.	1	-	-
02.07	TF-ATY	B767-204	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug eftir flugtak frá Oran í Alsír.	11	-	-
07.07	TF-ARK	B757	Flugvél snúið til Parísar vegna reykjaryktar í farþegarými.	?		
08.07	TF-ELG	A300	Bilun í hliðarstýri í aðflugi til Hong Kong.	?		
12.07	TF-ARD	B757	Árekstrarvari gaf skipun um að hætta klífri við Dalaman í Tyrklandi.	?		
15.07	TF-MOS	Citabria	Hlekkist á í flugtaki við Tungubakkaflugvöll.	2	-	-
		7GAA				
16.07	TF-KAJ	PA18-150	Fór á bakið í landingu við Þjórsárdal.	1	-	-
18.07	CFXOH	Helio Courier	Skemmdist í flugtaki á Gömlu Eyri á Snæfellsnesi.	1	-	-
21.07	TF-UPS	PA-28	Nauðlenti vestur af Húsafelli eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
31.07	TF-SAA	Diamond	Mótorsviffluga missti afl yfir Nesjavöllum og sveif inn til landingar á Selfossi.	?		
		HK-36TTC				
29.07	TF-ELP	B737-400	Nauðlenti vegna reyks í flugstjórnarklefa við Lisbon í Portúgal.	176	-	-
02.08	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að fylgjast með lækkunarhraða vegna umferðar við Orlando í Florida.	487	-	-
17.08	TF-FIU	B757-200	Árekstrarvari gaf tilskipun um lækkun í brottflugi frá Sharm El Sheikh í Egyptalandi.	?		
23.08	TF-OII/	C150/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi austur af Reykjavíkurlugvelli.	1	-	-
	TF-FBA	PA28R-200		2	-	-
26.08	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klífra í aðflugi til Edinborgar í Skotlandi.	2	-	-
05.09	TF-ELJ	B737-400	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Feneýjar á Ítalíu.	?		
23.09	TF-API	C152	Hreyfill missti afl eftir flugtak frá Akureyrarflugvelli.	-	1	-
01.10	TF-SYN	F-27	Nefhjósleggur flugvélarinnar gaf sig í landingu í Færeyjum.	17	-	-
27.09	N464AT	B737-200	Reykur í farþegaklefa við brottför frá Keflavíkurlugvelli.	?		
07.11	TF-ARR	B747-200	Flugvél rann fram af flugbrautinni eftir að áhöfnin hætti við flugtak frá flugvöllum Sharjah í Sameinuðu Arabísku Furstadæmunum.	4	-	-
19.11	TF-ARY	B747	Fór fram af flugbraut í landingu á Hahn flugvelli í Þýskalandi.			
14.12	TF-ARH	B747	Eitt af aðalhjólum flugvélarinnar féll af henni í flugtaki frá Incheon flugvelli í Suður-Kóreu.	4	-	-
16.12	N212MZ	Mooney	Ferjuflugvél missti afl af hreyfli um 80 sjómílar suður af Keflavík	1	-	-
25.12	TF-FIU	B757-200	Flugvélinni snúið við til Keflavíkur vegna reykjalyktar í farþegarými	?		

2005	10.01	N923TT	Socata Trinidad	Hreyfill missti afli vegna ísingar á milli Narsarsuaq og Reykjavíkur	1
	08.02	Ratsjár		Ratsjárupplýsingar til Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík rofnuðu tímabundið	
	23.01	TF-ATI	B-747	Hætt við flugtak vegna titrings	335
	27.04	TF-FIJ	B-757	Reykjarlykt í flugstjórnarklefa vegna ofhitunar í viðnámi í spennubreyti („Static Inverter“)	?
	31.05	TF-ATJ	B-747	Hlekkist á í landingu – Hreyfillíflif snerti flugbrautina	?
	10.06	TF-IOO	Cessna 180	Stélkastaðist í landingu	3
	15.06	TF-FUN	American Champion	Stélkastaðist í flugtaki	1
	14.07	TF-OND	Cessna 152	Fór fram af flugbrautarenda í landingu	1
	15.07	TF-IOO	Cessna 180	Hlekkist á í flugtaki – Hætti við flugtak	4
	20.07	TF-BKB	Cessna 177	Hlekkist á í snertilendingu – Stél rakst í flugbrautina	1
	02.08	TF-ATJ	B-747	Stél rakst í flugbrautina í flugtaki	?
	05.08	TF-ARO	B-747	Hreyfill missti afl í klifri	?
	24.08	TF-TWO	Cessna 150	Hreyfill missti afl og flugmaður nauðlenti á þjóðveginum við Laxnes	1
	20.08	TF-ARD	B-757	Flaug inn í haglél í klifri frá Palma flugvelli við Mallorca	238
	18.08	TF-FIE	B-757	Snúið við til Stanstead flugvallar vegna reyks og brunalyktar í flugstjórnarklefa	2
	30.09	TF-ARJ	B-747	Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi	?
	20.10	TF-ARV	B-747	Farartæki var á flugbraut í landingu á Frankfurt/Main flugvelli	?
	24.11	TF-FTG	Cessna 152	Flugnemi í einliðaflugi flaug í talsverða ókyrrð og rak höfuð í rúðu í lofti flugvélarinnar	1
	04.12	ACA873	A-330	Flugvél snéri til Keflavíkur vegna hreyfilstöðvunar	281
	05.12	TF-VIK	Helio Super Courier	Hlekkist á í flugtaki á Ísafjarðarflugvelli er flugmaður hugðist hefja flugtak af stæði	4
	14.12	TF-ATU	B-767	Flugvél snúið til Dubai vegna reyks í flugstjórnarklefa og farþegarými Reykur var vegna bilur í spennubreyti („Static Inverter“)	?
	31.12	TF-VEJ	Piper PA-31	Flugvél lenti á upptekinni flugbraut þar sem flugeldaskotpöllum hafði verið komið fyrir	2

YFIRLIT YFIR DAUÐASLYS Á ÍSLENSK SKRÁÐUM LOFTFÖRUM

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látinir</i>
1.	27.06.20	H-2545	Avro-504 K	Barn hljóp fyrir flugvélina, þegar hún var í flugtaksbruni í Vatnsmýrinni í Reykjavík.	001
2.	14.04.42	TF-ÖRN	Waco YKS-7	Í þjónustuflogi snéri flugmaðurinn við eftir að hreyfillinn missti afl í flugtaki af Reykjavíkurlflugvelli og reyndi að lenda aftur.	002
3.	13.03.47	TF-RVI	Grumman JRF-6B	Áætlunarflugvél fórst í flugtaki á Hvammsfirði við Búðardal.	004
4.	29.05.47	TF-ISI	C47A	Áætlunarflugvél frá Reykjavík til Akureyrar í sjónflugi inn á Eyjafjörð, flaug á Hestfjall í Héðinsfirði austan Siglufjarðar.	025
5.	31.05.47	TF-KAT	Luscombe 8A	Kennsluflugvél stakkst til jarðar í æfingaflugi við Varmadal á Kjalarnesi.	002
6.	07.03.48	TF-RVL	Avro Anson V	Áætlunarflugvél frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur flaug á Norðurhálsa við Skálafell á Hellisheiði er flugm. var að snúavið í sjónflugi.	004
7.	27.03.48	TF-SAD	Pratt & Reed	Æfingasviðfluga stakkst í húspak eftir að togvír slitnaði í flugtaki og flugmaðurinn reyndi að snúa við og lenda aftur.	002
8.	31.01.51	TF-ISG	C47A	Áætlunarflugvél frá Vestmannaeyjum í aðflugium radióvita á Álfanesi til Reykjavíkurlflugvallar flaug í sjóinn út af Flekkuvík á Vatnsleysuströnd.	020
9.	11.05.51	TF-RPM	Airsp. Consul	Einkaflugvél í ferjuflugi til Íslands flaug á heiðardrag í sjónflugi yfir hálendi Skotlands.	003
10.	05.03.52	TF-KOS	J-3	Einkaflugvél í lágflugi flaug á símastaur við Sandskeið.	001
11.	12.02.56	TF-KAM	Fleet Finch	Einkaflugvél í sjónflugi frá Akureyri til Reykjavíkur spanntil jarðar á Holtavörðuheiði.	001
12.	29.03.58	TF-BOB	C172	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Heiðarfjall á Öxnadalshéiði, þegar flugm. var að snúa við.	004
13.	04.01.59	TF-HMH	C180	Þjónustuflugvél flaug í jörðina í Bíldsárskarði á Vaðlaheiði. Var í sjónflugi til Akureyrar eftir að hafa snúið frá í flugi að Laugaskóla í Reykjadal.	004
14.	24.04.59	TF-EVE	C180	Sjúkraflugvél í sjónflugi norðan úr skagafirði til Reykjavíkur flaug í jörðina í Sáturdal á Snæfellsnesi.	003
15.	16.05.62	TF-KAG	J3	Einkaflugvél í æfingaflugi flugnema, spanntil jörðu nálægt Korpúlfsstöðum í Mosfellsbæ.	001

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látir</i>
16.	18.03.63	TF-AID	PA23-150	Atvinnuflugvél varð að nauðlenda í hafi vestan Grænlands vegna Ísingar. Hún var í ferjuflugi frá Bandaríkjunum til Íslands.	002
17.	14.04.63	TF-ISU	Vickers V759	Áætlunarflugvél steiptist til jarðar á lokastefnu í aðflugi að Fornebuflugvelli við Ósló.	012
18.	13.08.64	TF-AIH	13.08.64 TF-AIH	Kennsluflugvél í sjónflugi frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur, flaug á fjallið Litla Meitil við Þrengslin.	001
19.	18.01.66	TF-AIS	C45H	Sjúkraflugvél í aðflugi um nótt til Norðfjarðarflugvallar hafnaði í sjónum út af Norðfirði.	002
20.	03.05.67	TF-AIO	C47A	Vöruflutningaflugvél í sjónaðflugi að flugvelli á Heimaey flaug á Kervíkurfjall við Stakkabót á Heimaey.	003
21.	31.05.67	TF-AIJ	PA28-150	Kennsluflugvél í lágflugi kringum bát flaug í sjóinn undan Gufunesi við Reykjavík.	001
22.	31.07.67	TF-FLC	C172	Farþegi hljóp í loftskrófu einkaflugvélar fyrir flugtak af Reykjavíkurlugvelli.	001
23.	03.10.67	TF-BGI	PA22-160	Einkaflugvél í sjónflugi frá Húsavíkurlugvelli til Reykjavíkur týndist yfir sjó.	001
24.	19.02.68	TF-DGD	PA30	Kennsluflugvél spanntil jarðar á Reykjavíkurlugvelli eftir að bilun varð í loftskrófu annars hreyfilsins.	002
25.	15.07.68	TF-DGF	PA28-150	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Ísafjarðar spanntil jarðar á Brunnhæð við Látrabjarg.	004
26.	26.09.70	TF-FIL	F27-300	Áætlunarflugvél í aðflugi til flugvallarins á Vogey flaug á fjall á eyjunni Myggenes í Færeyjum.	008
27.	02.12.70	TF-LLG	CL44J	Vöruflutningaflugvél í aðflugi til flugvallarins við Dacca í Austur-Pakistan (Bangla Desh), stakkst til jarðar í aðfluginu.	004
28.	30.07.71	TF-JEL	C150	Einkaflugvél í lágflugi við hús í Vogum á Vatnsleysuströnd spanntil jarðar og forst.	001
29.	11.11.71	TF-LLJ	CL44D4	Dráttarvél var ekið í loftskrófu hreyfils vöruflutningaflugvélar á flugvelli í Lúxemborg. Ökumaður dráttarvélarinnar lést.	001
30.	19.03.72	TF-SAN	Vasama	Æfingasviðfluga ofreis og stakkst til jarðar úr lítilli hæð eftir að togvír slitnaði í flugtaki af Sandskeiðsflugvelli.	001
31.	04.06.72	TF-REH	BN2A	Farþegi í þjónustuflugi gekk í loftskrófuna þegar flugvélin var að stöðva eftir landingu á Akranesflugvelli.	001
32.	26.03.73	TF-VOR	BE D50B	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Akureyri til Reykjavíkur brotlenti í Búrfjöllum norðanLangjökuls eftir að báðir hreyflar hennar stöðvuðust í mikilli ísingu.	005
33.	15.07.73	TF-REA	M20E	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Þórshafnar flaug á fjallsbrún í Snjófjöllum við Holtavörðuheidi.	004
34.	06.05.74	TF-OAE	DC6B	Vöruflutningaflugvél flaug í jörðina í lokaaðflugi við flugvöllinn í Nürnberg í Þýskalandi.	003

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látnir</i>
35.	02.06.74	TF-JOI	BE B23	Einkaflugvél í sjónflugi frá Stykkishólmi til Reykjavíkur flaug í jörðina er flugmaðurinn var að snúa við í Svínadal í Dölum.	004
36.	17.01.75	TF-LKH	S55	Þyrlla í þjónustuflugi í sjónflugi frá Reykjavík að Vegamótum á Snæfellsnesi féll til jarðar við Hjarðarnes í Hvalfirði.	007
37.	25.04.77	TF-AGN	H269	Einkaþyrlla í sjónflugi frá Reykjavík austur á Síðu flaug í snjóbreiðu við Bláfell á Mælifellssandi. Flugmaður og farþegi urðu úti.	002
38.	15.11.78	TF-FLA	DC8-63	Leiguflugvél fórst í lokaaðflugi að flugvælinum í Colombo á Sri-Lanka.	183
39.	08.11.79	TF-FIA	Citabria 7GCBC	Einkaflugvél í lágflugi við Sigmundarstaði í Þverárhlíð í Borgarfirði flaug á raflínu og stakkst til jarðar.	002
40.	17.02.80	TF-REB	PA18-150	Einkaflugvél ofreis í klifri og stakkst til jarðar eftir flugtak af flugvælinum við Húsafell.	001
41.	22.09.80	TF-RTO	BN2A	Áætlunarflugvél í sjónflugi frá Þórshöfn til Egilsstaða flaug á fjallshlíð í Smjörfjöllum.	004
42.	27.05.81	TF-ROM	R114A	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Þverárvörn á Tvídægru.	004
43.	04.10.81	TF-OSP	Rallye 100	Einkaflugvél brotlenti í snertilendingaræfingu á Helluflugvelli.	001
44.	05.07.82	TF-TUR	C210	Farþegi gekk í skrófu flugvélar eftir landingu á Sandskeiði.	001
45.	20.07.82	TF-FHJ	PA23-250	Þjónustuflugvél í blindaðflugi til Reykjavíkurflugvallar, flaug á Kistufell í Esju.	005
46.	26.10.82	TF-MAO	PA23-180	Einkaflugvél í sjónflugi frá Suðureyri til Ísafjarðar týndist í hafi undan Arnarfirði.	001
47.	25.04.83	TF-FLD	C150	Einkaflugvél stakkst í sjóinn við flugvöllinn á Hálsnesflugvelli í Hvalfirði.	002
48.	22.10.83	TF-FHL	MU2B-36	Farþegi í þjónustuflugi hjóp í loftskrófuna eftir landingu á Reykjavíkurflugvelli.	001
49.	08.11.83	TF-RAN	S76A	Landhelgisgæsluþyrlla fórst í Jökulfjörðum í æfingaflugi af varðskipi um nótt.	004
50.	31.01.86	TF-ZEN	Zenith CH200	Einkaflugvél í sjónflugi við skíðasvæðið í Bláfjöllum flaug á fjallshlíð.	002
51.	05.04.86	TF-ORM	PA23-250	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Ísafirði til Reykjavíkur flaug á fjallshlíð í Ljósufjöllum á Snæfellsnesi.	005
52.	17.06.86	TF-MOL	M5-235	Einkaflugvél spann til jarðar í aðflugsbeygju við Flúðaflugvöll	001
53.	21.01.87	TF-ORN	PA31-350	Atvinnuflugvél í aðflugi til Ísafjarðarflugvallar í lélegu veðri og myrkri, hafnaði í sjónum undan Arnarnes.	001
54.	23.07.87	TF-PRT	PA28R-180	Einkaflugvél spann til jarðar við Röðul sunnan Blönduóss rétt eftir flugtak fyrir sjónflug frá Blönduósi til Reykjavíkur.	004
55.	30.07.89	TF-TEE	C150	Einkaflugvél spann til jarðar úr lágflugi við Torfastaði í Biskupstungum.	001
56.	16.07.90	TF-BIO	PA28-161	Einkflugvél í lágflugi inni í Ásbyrgi í Kelduhverfi flaug á raflínu og stakkst til jarðar.	001

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látnir</i>
57.	13.10.90	TF-ELU	PA34-200T	Einkaflugvél stakkst í Skerjafjörð á lokastefnu til lendingar á Reykjavíkurlflugvelli eftir að báðir hreyflarnir misstu afl.	001
58.	03.12.90	TF-TIU	C172	Einkaflugvél í sjónflugi var flogið í jörðina á Mosfellsheiði.	001
59.	23.12.90	TF-SBH	Ka6	Æfingasviffluga stakkst til jarðar á Melgerðismelum, eftir að annar vængurinn brotnaði af henni í flugæfingu.	001
60.	03.07.92	TF-IVI	C177RG	Einkaflugvél í sjónflugi frá Þórsmörk til Reykjavíkur flaug í hraunbreiðu í Mundahrauni sunnan Heklu.	001
61.	07.08.93	TF-ONI	Monnet Moni	Mótorsviffluga brotlenti í æfingaflugi við Sandskeið.	001
62.	17.11.93	TF-ELA	DO228-202K	Hlaðmaður gekk í skrófu flugvélar í þjónustuflugi á Reykjavíkurlflugvelli.	001
63.	28.08.94	TF-EGE	CR172K	Einkaflugvél spann í sjóinn í lágflugi við Borgarnes.	002
64.	30.06.95	TF-VEN	P68C	Atvinnuflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Selfossflugvallar flaug á fjallið Geitahlíð sunnan Kleifarvatns.	001
65.	08.07.95	TF-SBM	Mistral-C	Æfingasviffluga ofreis og stakkst til jarðar í upphafi flugtaks, eftir að togvír losnaði frá henni.	001
66.	14.09.95	TF-ELS	CF172P	Flugvél í einkaflugi flaug í hlið Tröllatinds við Bægisárjökul í sjónflugi frá Akureyri til Reykjavíkur.	003
67.	05.04.97	TF-CCP	Yak 52	Listflugvél í æfingaflugi spann í sjóinn undan Straumsvík.	002
68.	14.09.97	TF-HHD	AB206BII	Þyrta í þjónustuflugi valt á hliðina í flugtaki við Nóntind við Hamarsfjörð í Suður-Múlasýslu.	001
69.	07.08.00	TF-GTI	CT210L	Flugvél í þjónustuflugi fórst í Skerjafirði eftir hreyfistöðvun í fráhrarfsflugi frá Reykjavíkurlflugvelli.	004

TÖLULEGAR UPPLÝSINGAR UM FLUGSLYS OG ALVARLEG FLUGATVK

Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik 1985 - 2005

Ár	Áætlunar flug	Flugslys og flugatvik	Leigu- flug	Flugslys og flugatvik	Þjónust uflug	Flugslys og flugatvik	Verk flug	Flugslys og flugatvik	Einkaflug	Flugslys og flugatvik	Kennslu- flug	Flugslys og flugatvik	Svifflug	Flugslys og flugatvik	Flugstundir samtals	Flugslys og flugatvik samtals
1985	30.000	1	6.500	0	9.100	1	3.000	0	14.000	7	6.900	5	800	0	70.300	14
1986	33.000	2	6.000	0	9.300	1	3.500	0	14.000	9	7.800	0	800	1	74.400	13
1987	37.200	1	6.900	0	8.800	3	4.000	2	15.500	9	9.200	2	800	1	82.400	18
1988	35.000	4	6.500	0	8.500	1	4.000	2	17.100	11	8.700	1	800	0	80.600	17
1989	33.000	4	4.000	0	6.800	1	2.800	0	16.700	6	9.100	3	800	1	73.200	15
1990	37.900	3	5.400	2	9.100	1	2.200	1	15.100	6	7.800	4	800	2	78.300	19
1991	38.500	0	11.900	0	8.500	0	1.900	0	12.700	10	8.500	0	800	0	82.800	8
1992	36.082	1	5.549	0	6.641	2	2.138	0	11.234	4	6.189	0	800	2	68.633	9
1993	34.517	1	10.320	0	6.825	0	1.751	0	9.510	4	8.237	0	800	1	71.996	6
1994	39.684	1	12.272	0	7.101	1	2.119	1	10.952	5	7.766	1	800	3	80.694	12
1995	41.694	1	13.881	0	10.087	1	2.475	0	13.025	5	6.316	4	800	2	88.278	13
1996	47.682	2	21.464	3	6.159	2	2.131	0	14.106	11	10.750	0	800	0	103.092	18
1997	51.930	3	25.452	2	5.826	2	1.729	4	14.805	7	13.318	2	800	0	113.060	20
1998	60.549	5	34.434	6	6.756	1	2.004	2	10.753	7	16.052	2	930	0	131.480	23
1999	65.847	5	34.885	4	3.481	1	1.730	0	10.995	11	16.843	3	797	0	134.578	24
2000	70.833	9	39.961	4	2.614	2	1.955	0	11.042	10	12.462	8	700	0	139.567	33
2001	66.959	3	45.683	11	2.611	1	1.941	1	9.103	2	10.567	2	700	0	137.562	20
2002	56.081	8	52.000	8	1.750	5	1.824	2	10.560	8	9.229	3	750	0	132.192	34
2003	70.203	8	65.985	15	2.841	0	1.826	3	9.565	6	7.309	2	750	1	158.479	35
2004	81.459	3	108.053	22	2.100	0	1.900	1	9.713	6	6.016	1	751	0	209.992	33
2005	64.831	4	155.491	8	2.672	1	1.779	0	12.440	8	8.541	1	750	0	245.754	23

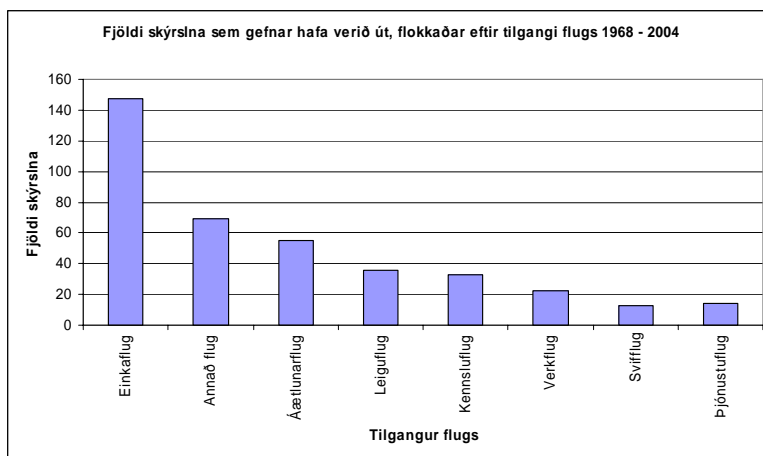
Ath. Alvarleg flugatvik eru talin hér með frá 1995 og flugumferðaratvik frá 1997.

Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslýsa¹⁾

RNF gerir skýrslur um formlegar rannsóknir sem fram fara og nefnast þær AIG skýrslur. Minniháttar rannsóknum og þeim rannsóknum sem nefndin telur að niðurstöður hafi ekki flugöryggislegt gildi er lokið með bókun. Árið 2005 vann RNF að útgáfu tíu skýrslna vegna flugslýsa eða alvarlegra flugatvika sem urðu það árið. Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ár hafa verið gefnar út u.þ.b. 13 skýrslur árlega eða u.þ.b. ein skýrsla á mánuði.

Mál sem tekin eru til formlegrar rannsóknar eru fleiri en skýrslurnar segja til um. Á árinu 2005 voru 23 mál tekin til formlegrar rannsóknar, á árinu 2004 voru þau 41 og einnig 41 á árinu 2003, 38 á árinu 2002 en 20 á árinu 2001.

Af súluritinu hér að neðan má sjá skiptingu skýrslna eftir tilgangi flugs. Alls hafa verið gefnar út 389 skýrslur frá árinu 1968 og er u.þ.b. þriðjungur þeirra vegna einkaflugs. Alls hafa 69 skýrslur verið gefnar út vegna annars flugs svo sem æfingaflugs, reynsluflugs, listflugs, ferjuflugs o.fl. Fæstar skýrslur hafa verið gerðar um þjónustuflug og sviffflug.



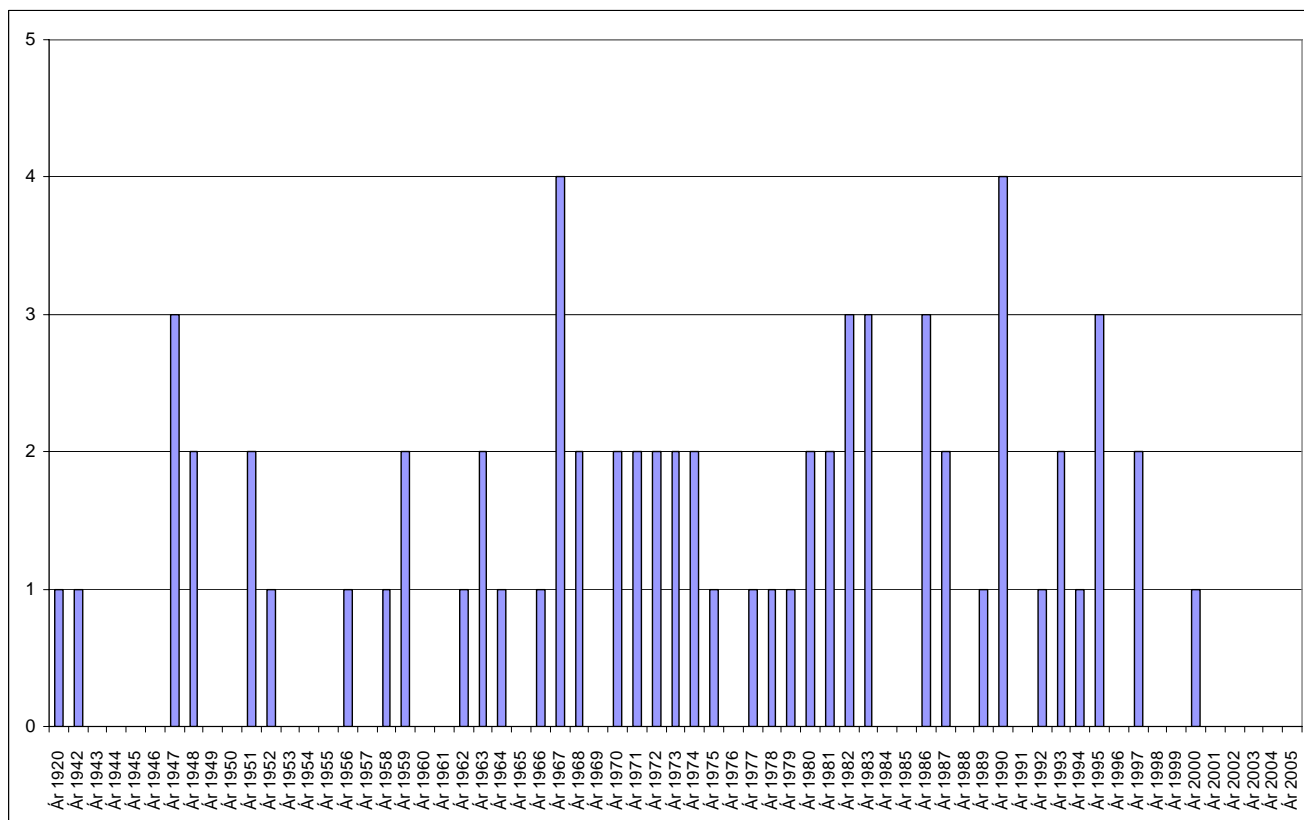
¹⁾ Hér er einnig átt við forvera RNF, samanber inngang

Greining á banaslysum í flugi

Frá árinu 1920 hafa samtals orðið 69 banaslys í flugi á íslensk skráðum loftförum. Tvisvar sinnum hafa orðið 4 banaslys á sama ári og fimm sinnum hafa orðið 3 banaslys á sama ári, síðast 1995. Ekkert banaslys hefur orðið síðastliðin fimm ár og hefur það ekki gerst áður frá upphafi flugs á Íslandi. Á árunum 1943 til 1946 voru fjögur ár á milli banaslysa.

Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára varð að meðaltali 1 banaslys á ári. Ef litið er á meðaltal síðustu fimmtán ár voru þau 0,77. Ef litið er á meðaltal síðustu tíu ár voru þau 0,3 en eins og kemur fram að ofan er meðaltalið 0 litið er á síðustu fimm ár.

Súluritið hér að neðan sýnir fjölda banaslysa á ári frá 1920.



Á súluriti hér að neðan má sjá fjölda banaslysa frá 1920-2005, skipt eftir tilgangi flugs. Flest eru þau í einkaflugi (31), þar á eftir koma banaslys í þjónustuflugi (11). Einnig er súluriti sem sýnir í hvaða mánuði banaslys hafa orðið og er júlí mánuður sá mánuður sem telur flest banaslys.

