

2009

ÁRSSKÝRSLA RNF



ÁRSSKÝRSLA
RANNSÓKNARNEFNDAR
FLUGSLYSA
2009

ÚTGEFANDI: RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	5
Inngangur.....	7
Rannsóknarnefnd flugslysa.....	9
Skýringar hugtaka.....	10
Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2009.....	14
Atvik sem urðu árið 2006.....	15
Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél.....	15
Missti afl í flugtaki.....	16
Atvik sem urðu árið 2007.....	17
Jafnþrýstingur féll.....	17
Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu.....	17
Nauðlenti á sjó.....	18
Brotlending eftir ofris og spuna.....	19
Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa.....	19
Féll niður um vök.....	20
Atvik sem urðu árið 2008.....	21
Endaði utan flugbrautar eftir landingu.....	21
Caught fire during landing.....	21
Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist.....	22
Hreyfill stöðvaðist vegna bilunar í eldsneytiskerfi.....	23
Brotlending eftir ofris í flugtaki.....	24
Lenti fyrir framan flugbrautarenda.....	25
Árekstrarhætta.....	26
Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði.....	27
Árekstrarhætta á jörðu.....	27
Slokknaði á hreyfli eftir landingu.....	27
Atvik sem urðu árið 2009.....	28
Hreyfill missti afl á flugi.....	28
Hreyfill stöðvaðist í snertilendingu.....	28
Neyðarútgangur losnaði af á flugi.....	29
Loftþrýstingur féll.....	30
Hlekkist á í landingu.....	31
Loftskrúfa snerti jörð í lágflugi.....	32
Árekstrarhætta.....	33
Árekstrarhætta.....	33
Reykur í flugstjórnarklefa.....	34
Hlekkist á í landingu.....	34
Flaug á rafmagnslínu.....	35
Reykur í flugstjórnarklefa.....	36
Hreyfill missti afl í flugtaki.....	37
Hreyfill missti afl.....	37
Hæðarstýri virkaði ekki í flugtaki.....	38
Eldsneytisleki.....	38

Árekstrarhætta	39
Hreyfill missti afl	39
Jafnþrýstingur féll	39
Ók á bifreið sem lagt hafði verið á flughlaði.....	40
Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum.....	41
Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár	45
Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi.....	56
Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik	61
Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1989- 2008.....	62
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa	63
Greining á banaslysum í flugi.....	64

Inngangur

Ársskýrsla Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) er nú gefin út í fjórtánda sinn en hún kom fyrst út fyrir árið 1996. Skýrslan er nú einungis gefin út á vef RNF. RNF var stofnað með sérstökum lögum um rannsókn flugslysa árið 1996 og tók nefndin til starfa 28. júní það ár. Fyrirrennari hennar var Flugslysanevnd sem starfaði frá árinu 1968 til ársins 1996 og hóf hún að gefa út ársskýrslu árið 1984, en sú ársskýrsla tók einnig til rannsókna sem Flugmálastjórn Íslands framkvæmdi. Núgildandi lög um rannsókn flugslysa (lög nr. 35/2004) tóku gildi þann 1. september 2004.

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu á árinu 2009 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 erfitt að fá heildarmynd af atburðarásinni. Því er ráðlegt fyrir þá sem vilja kynna sér tiltekin mál betur að leita þeirra á vefsvæði RNF (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.

Mynd á forsíðu er af TF-MOS. Myndin er tekin af ÞÁ.

Rannsóknarnefnd flugslysa

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

Stofnunin starfar sjálfstætt og óháð stjórnvöldum og öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Hún heyrir stjórnslulega undir samgöngu- og sveitastjórnar ráðherra.

Á árinu 2009 skipuðu nefndina þrír nefndarmenn:

- Hallgrímur A. Viktorsson, flugstjóri, formaður nefndarinnar
- Ragnar Guðmundsson, flugvélafræðingur
- Bryndís Lára Torfadóttir, flugmaður

og þrír varamenn:

- Sigurður Líndal prófessor og hæstaréttarlögmaður
- Gestur Gunnarsson flugvirki
- Hörður Arilíusson, flugumferðarstjóri

Forstöðumaður og rannsóknarstjóri:

- Þorkell Ágústsson, verkfræðingur M.Sc.

Aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri:

- Bragi Baldursson, flugvélafræðingur M.Sc.

Þann 1. september 2009 voru eftirfarandi breytingar á nefndinni: Ragnar Guðmundsson kom til starfa fyrir nefndina á ný eftir árs leyfi sem veitt var vegna framhaldsnáms í Bretlandi. Bryndís Lára Torfadóttir var skipuð að vera áfram í nefndinni en hún hafði setið í nefndinni í fjarveru Ragnars. Ólafur Haraldsson hæstaréttarlögmaður lauk þá störfum fyrir nefndina.

Í september 2009 voru eftirfarandi breytingar á varamönnum nefndarinnar: Páll Valdimarsson lauk störfum sem varamaður nefndarinnar en Sigurður Líndal prófessor var skipaður sem varamaður frá sama tíma.

Eyrún Stefánsdóttir starfaði sem móttökuritari á skrifstofu nefndarinnar.

Skrifstofa RNF er á 2. hæð húss Flugbjörgunarsveitarinnar í Reykjavík við Flugvallarveg. Skrifstofan er opin frá kl. 09:00 til kl. 16:00 virka daga.

Utan skrifstofutíma eru mögulegt að hafa samband í bakvaktarsíma RNF í símanúmer 660-0336.

Heimilisfang nefndarinnar er:

Rannsóknarnefnd flugslysa

Hús FBSR

Við Flugvallarveg,

101 Reykjavík

Sími á skrifstofutíma 511 1666

Bréfasími..... 511 1667

Bakvaktasími utan skrifstofutíma..... 660 0336

Netfang RNF RNF@RNF.is

Vefur RNF www.rnf.is

Netföng starfsmanna:

- bragi@rnf.is
- thorkell@rnf.is
- eyrun@rnf.is

Á vefsíðu RNF er meðal annars að finna lög og reglugerðir sem varða nefndina og störf hennar, svo og eyðublöð fyrir tilkynningar. Á vefsíðunni er einnig að finna ársskýrslur RNF, svo og þær 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.

Almannaflyg (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 meiðsli (Serious injury):

Áverkar sem maður verður fyrir í slysi, og:

1. veldur lengri en 48 klst. sjúkrahúsvist, 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 stöðvast.

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 hectopaskól (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 tilskilin 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 svo sem hljóðriti (Voice recorder) eða ferðriti (Data Recorder) 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, afkastagetu 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 loftskrufur, vængenda, loftnet, hjólbarða, hemla, hlífar, smádældir 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 (Flight time):

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

Grannskoðun (Overhaul):

Prófanir og/eða framkvæmdir á loftförum eða hlutum 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 er það þegar loftfar er notað við formlega flugkennslu með flugkennara um borð eða þegar flugnemi flýgur einn undir eftirliti flugkennara.

Leiguflug (Charter flight):

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.

Lendingarvegalegd (Landing distance):

Sú lárétta vegalegd 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.

Lofftar (Aircraft):

Tæki notað til að flugs og getur verið léttara en loft, eins og t.d. loftbelgur, eða þyngra en loft eins og flugvél. Flest loftför eru knúin áfram með hreyflum, en sviffluga og svífðreki nota uppstreymi til að haldast á lofti.

Nærri árekstur (Near-collision):

Aðstæður, þar sem staðsetning, flughraði eða vegalegd milli tveggja loftfara var þannig, séð frá sjónarhóli flugumferðarstjóra eða flugmanns, að öryggi þessara loftfara var stofnað í hættu, að því marki að einn flugmannanna varð að gera ráðstafanir til þess að vika, 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:

a) Flugferðirnar eru farnar með loftförum sem ætluð eru til flutnings á farþegum, pósti eða vörum, gegn gjaldi.

b) 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.

c) Sérhver flugferð stendur almenningi til boða gegn greiðslu, meðan rými er fánlegt.

d) 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.

Sjónflugsskilyrði (Visual Meteorological Conditions, VMC)**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 flugtaksvegalegd (Take off distance available, TODA):

Lengd tiltæks flugtaksbruns að viðbættri lengd hindrunarlauss klífursvæðis ef séð hefur verið fyrir slíku.

Tiltæk hröðunar/stöðvunar vegalegd (Accelerate stop distance available, ASDA):

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

Tiltæk landingarvegalegd (Landing distance available, LDA):

Sú lengd flugbrautar sem lýst hefur verið yfir að sé tiltæk og nothæf fyrir brautarbrun flugvélar í landingu. Tiltæk landingarvegalegd 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 yfir viðfangsefni ársins 2009

Árið 2009 bárust Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) tilkynningar um 1156 frávik í flugi íslenskra loftfara hérlendis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 35 þessara frávika nánar. 20 þeirra voru skilgreind sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru því tekin til formlegrar rannsóknar.

Á árinu 2009 lauk RNF 35 málum. Þar af var 21 máli lokað með bókun, í 12 málum voru gefnar út skýrslur og í tveim málum var rannsókn undir stjórn erlendar rannsóknarnefndar.

Samkvæmt 10 gr. laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa skulu þeir 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 eru gerð nánari skil aftar í ársskýrslunni.

RNF gerði samtals 13 tillögur í öryggisátt og 16 tilmæli/viðbrögð í öryggisátt voru gerð í kjölfar rannsókna sem hún lauk á árinu 2009. Erlendar rannsóknarnefndir sem unnu að rannsóknum í samvinnu við RNF gerðu engar tillögur í öryggisátt vegna rannsóknanna.

Eitt banaslys varð í flugi hér á landi á árinu 2009. Það var þegar TF-GUN (Cessna 180F) brotlenti eftir að hafa flogið á rafmagnslínu við Selá í Vopnafirði þann 2. júlí. Flugmaður og einn farþegi voru um borð í flugvélinn Farþeginn lést og flugmaðurinn slasaðist alvarlega.

Bent skal á að sumar rannsóknarskýrslurnar eru langar og þeim fylgja oft ítarleg fylgiskjöl. Því eru hér aðeins birtir útdrættir úr skýrslunum, svo og niðurstöður og tillögur sem gerðar voru til úrbóta. Skýrslur (og ársskýrslur) RNF er að finna í heild sinni á vefsíðu RNF www.RNF.is.

Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél

2006

Flugumferðaratvik M-03206/AIG-18 ICE 872 Boeing 757 Tékkland 21. apríl

The Czech Republic Investigation Unit received a notification about loss of communication regarding Icelandair flight ICE872. The aircraft was on an IFR flight plan from BIKF (Keflavik, Iceland) to HELX (Luxor, Egypt). The crew flew without radio communication via entrance point FIR LKAA HDO at 10:29 to OKF at 10:46 into the flight information region LKAA. By questioning

neighbouring area control centers it was established that the crew lost communication at UIR Berlin. The Czech Air Force was alerted. LKPR Area Control Center attempted to establish contact on all frequencies including 121.5 MHz (EMERGENCY) with negative results.

The investigation was not concluded in 2009.

Missti afl í flugtaki

2006

Flugslýs

M-03506/AIG-19

N9911V Cessna 180

Fljótavík Hornströndum

5. júní

The pilot of N9911V had made a short flight from Fljot to Isafjordur airport and was returning to Fljot. Fljot is in the north-western part of Iceland where aircraft land on a compacted sandy beach. At Fljot there is an amateur weather station. The pilot contacted a person in Fljot via radio to obtain the latest weather information. The reported wind was south-easterly at 10-12 knots.

During the descent from 2,000 feet the pilot applied partial carburetor heat momentarily. The pilot slowed the aircraft down and then continued the descent towards the landing area. Approaching final toward the east the pilot decided to practice a touch-and-go landing before making the final landing. There was a slight crosswind from the right and the pilot approximated that he flew the aircraft with a 10-20 degree bank towards the right wing and 40 degree flaps.

According to the pilot the touchdown was normal and after approximately 30-40 meters (98-131 feet) he applied power again. Just after rotation and initial climb the engine RPM suddenly dropped. The engine started sputtering and sounded like it was going to stop. The pilot removed power by throttling back in an attempt to keep the engine running. The pilot's attempts were not successful and the engine stopped running.

The pilot quickly glanced at the aircraft instruments and engine controls to find reasons for the engine stopping. He made no changes to the fuel selector valve or engine



control settings but focused on maintaining control of the aircraft and keeping the airspeed above stall.

The aircraft touched down hard on the main landing gear in the knee-deep water beyond the landing area. The pilot secured the aircraft by switching off the master switch, turning the magnetos off, and putting the fuel selector valve to the off position. The pilot was not injured and left the aircraft unassisted.

Following the accident the pilot notified AAIB Iceland by phone. AAIB Iceland dispatched two investigators to the accident scene and sent an international notification to the State of Registry, the NTSB in the United States of America. The NTSB did not appoint an accredited representative but offered their assistance to the investigation.

The investigation was not concluded in 2009.

Þrýstingur um borð í flugvélinni féll

2007

Alvarlegt flugatvik M-01507/AIG-05 TF-FIG Boeing 757 Vestur af Grænlandi 11. mars

TF-FIG var í vöruflutningaflugi með yfir 700 grísi á leið frá Kanada til Rússlands með viðkomu á Íslandi. Þegar flugvélin var um það bil 100 sjómíllur vestur af Narsarsuaq varð áhöfnin vör við að þrýstingur um borð í flugvélinni varð óstöðugur og óskaði því eftir lækkun úr FL 350 í FL 280. Ekki reyndist unnt að verða við þeirri heimild. Um það bil 30 mínútum síðar féll þrýstingur snögglega ásamt því að viðvörðunarljóð (Master warning sound) heyrðist í flugstjórnarklefanum. Áhöfnin lýsti því yfir neyðarástandi, breytti stefnu um 30° til hægri og lækkaði flugið í FL 175. Eftir lækkun varð þrýstingur stöðugur (6.000'). Áhöfnin hélt þannig áfram til Keflavíkurflugvallar og lenti þar. Eftir landingu var ekki unnt að ræsa aukastöð (APU) en eftir að slökkt hafði verið á hreyflum var vörurýmið opnað til þess að loftræsta og veita dýrunum ferskt loft.



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu

2007

Flugslýs M-02307/AIG-11 N442MT Cessna 336 Reykjavíkflugvöllur 23. maí

Einkaflugmaður var í ferjuflugi með flugvélina N442MT frá Kanada til Spánar með viðkomu á Grænlandi og á Íslandi. Flugmaðurinn áætlaði að koma inn til landingar á flugbraut 01 en á lokastefnu taldi hann flugvélina vera of hátt og ákvað hann að gera fráhrarfsflug og koma aftur inn til landingar á sömu flugbraut. Á lokastefnu fékk flugmaðurinn þær upplýsingar frá flugturni að hjólin væru ekki niðri og gerði hann því annað fráhrarfsflug. Þegar flugvélin var í 100 til 200 feta hæð missti annar hreyfillinn af en þessi flugvélategund er tveggja hreyfla með annan hreyfillinn að framan og hin að aftan. Flugmaðurinn ákvað nú að koma inn til landingar á flugbraut 13. Fyrir landingu fóru hjólin ekkiniður með eðlilegum hætti og setti hann því hjólin niður handvirkt. Í landingunni gaf annað aðalhjólanna sig.



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Nauðlenti á sjó

2007

Flugslýs

M-02907/AIG-13

TF-SIF

Aerospatiale SA 365

Við Straumsvík

16. júlí

Áhöfnin á TF-SIF var við björgunaræfingu yfir sjó við Straumsvík. Sigmaður var að sækja fólk úr Björgunarbátnum Einari Sigurjónssyni en það var hluti æfingarinnar. Þegar þyrlan var í um það bil 40 feta hæð yfir björgunarbátnum og björgunarmaður hafði sigið niður í bátinn varð áhöfnin vör við aflmissi hreyfils/hreyfla, snúningur aðalþyrils féll og viðvörunarhljóð heyrðist í flugstjórnarklefanum. Áhöfnin undirbjó þá nauðlendingu á sjó meðal annars með því að virkja flot þyrlunnar og beina henni frá björgunarbátnum. Eftir landingu á sjónum gekk áhöfnin frá þyrlunni og yfirlag hana með aðstoð áhafnar björgunarbátsins. Skömmu síðar hvolfdi þyrlunni í sjóinn.



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Brotlending eftir ofris og spuna

2007

Flugslýs

M-03207/AIG-16

TF-OND

Cessna 152

Búðavatnsstæði á Reykjanesi

9. ágúst

Flugkennari og flugnemi lögðu upp frá Reykjavíkurlugvelli í kennsluflug á flugvélinni TF-OND. Rétt er komið var inn í Suðursvæði byrjaði flugneminn að æfa hægflug í um 1000 feta hæð yfir sjávarmáli.

Í æfingunni seig flugvélin niður á við vegna ónógs afls, fór inn í byrjunarstig spuna (spin entry) og snérist um hálfhring í átt til jarðar. Flugkennarinn tók strax við stjórninni, dró afl af hreyflinum og beitti hliðarstýrum til þess að stöðva snúning flugvélarinnar. Flugvélin rakst harkalega niður á vinstri væng, nef og aðalhjól í mosa- og kjarrgróið hraun. Miklar skemmdir urðu á öllu burðarvirki flugvélarinnar þannig að flugvélin var dæmd ónýt. Flugkennarinn og flugneminn komust sjálfir út úr flakinu og reyndust þeir ómeiddir.

Samkvæmt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands voru skilyrði fin fyrir myndun fjallabylgna af Lönguhlíð (fjallgarður á Reykjanesi). Stöðugur loftmassi og vindur áveðurs um 25-30 hnútar. Fjallabylgjur voru sjáanlegar yfir landinu á gervitunglamynd frá þessum degi.



Við slík skilyrði geta einnig myndast sterkir "hléstrengir" (downslope windstorm) og ekki er ólíklegt að slíkir strengir myndu ná 40-50 hnúta styrk, ef litið er á vindaumhverfið. Slíka strengi er þá að finna tiltölulega nálægt yfirborði og geta þeir haft í för með sér sterk vindhvörf (e. windshear) á jaðarsvæðum strengsins.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa

2007

Alvarlegt flugatvik

M-03907/AIG-24

TF-JMB

Dash 8

Við Akureyri

30. október

TF-JMB var í aðflugi til Akureyrarflugvallar í 6.500 feta hæð þegar áhöfnin varð vör við brunalykt í flugstjórnarklefanum. Skömmu síðar kviknaði eldur í hitara fyrir vinstri framrúðu. Áhöfnin setti upp súrefnisgrímur og slókti á rúðuhitaranum. Eftir 10-15 sekúndur slokkaði eldurinn en í kjölfarið brast rúðan.

Blindflugsaðstæður voru þegar atvikið varð en sjónflugsaðstæður voru þegar flugvélin var komin í 3.000 feta hæð.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Féll niður um vök

2007

Alvarlegt flugatvik M-05207/AIG-27 TF-RLR Cessna 172 Arnarvatnsheiði 28. desember

Flugmaður á TF-RLR fór þann 28. desember 2007 í könnunarflug til að athuga með snjóalög á Úlfsvatni og vað á Norðlingafljóti. Hugðist hann koma þar daginn eftir ásamt öðrum flugmönnum og æfa landingar á ís á vatninu. Flugmanninum fannst snjóþekjan helst til mikil á vatninu en ákvað að snerta hana aðeins til að sjá hversu mjúkur snjórinn væri.

Aðflugið var framkvæmt með 10 gráðu vængbörð og á um 75 hnúta hraða. Við fyrstu snertingu veitti snjórinn það mikið viðnám að hæðarstýri og fullt afl dugðu ekki til að hefja flug á nýjan leik. Eftir landinguna ók flugmaðurinn flugvélinni um einn kílómetra fram og til baka um frosið vatnið til að gera för í snjóinn og troða braut fyrir flugtak. Var flugmaðurinn að klára þriðju ferð eftir braut þegar nefhjólið féll niður um ís.

Að sögn flugmannsins telur hann ísfleka hafa rekið í sundur og þynnri ís frosið á milli flekanna.



Þar hafi því myndast um 4-5 metra breitt svæði með þynnri ís sem nefhjól flugvélarinnar féll niður um.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Endaði utan flugbrautar eftir landingu

2008

Alvarlegt flugatvik M-00208/AIG-01 TF-ELW Airbus A300 París, Frakkland 15. janúar

Í landingu á Charles De Guelle flugvelli í París fór TF-ELW að renna til vinstri frá landingarstefnu. Hraði flugvélarinnar var þá um 70 hnútar. Ekki reyndist unnt að halda flugvélinni á flugbrautinni og hafnaði flugvélin í grasi utan flugbrautarinnar. Rannsóknarnefnd flugslysa í Frakklandi tók atvikið til rannsókna.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.



Caught fire during landing

2008

Alvarlegt flugatvik M-01508/AIG-04 TF-ARS B-747 Dhaka, Bangladesh 25. mars

The aircraft was on a flight from Madinah, Saudi Arabia to Dhaka, Bangladesh. The flight was uneventful and the landing was regular (gentle) and according to procedures. The fuel consumption during the flight was a little more than calculated in the flight plan but nothing unusual evaluated by the captain. During landing roll the crew received a question from the tower controller asking if operation was normal. As there was no indication in the cockpit the crew responded by confirming that the aircraft was operating normal and asked for a reason for this question. The tower controller explained that he observed a smoke coming from the aircraft and activated the fire department that already was in alert status. At the time when the aircraft was exiting runway 14 the crew received fire indication on engine nr. 3. The crew then activated fire extinguishing bottles for engine nr. 3 and shut down all engines as they were located on the taxiway at the end of the runway (South taxiway). The fire department arrived at the aircraft and started to extinguish a fire at the strut/engine area No. 3.



Meanwhile the crew evacuated the aircraft using one escape slide on the right side (R1) and two escape slides on the left side (L1 and L2). Passengers and crew evacuated without major injuries. A few of them however received minor injuries during the evacuation. The picture demonstrates the damages to the aircraft (engine #3).

The investigation was not concluded in 2008.

Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist

2008

Alvarlegt flugatvik M-03408/AIG-10 TF-KAJ Piper PA-18-150 Lendingarstaður við Stíflisdalsvatn

27. júní

Flug TF-KAJ hófst á Tungubökkum rétt eftir klukkan 15:00 þann 27. júní 2008. Um borð voru tveir flugmenn. Hugðust þeir skiptast á að fljúga flugvélinni og æfa landingar á landingarstað við Stíflisdalsvatn. Var flugvélinni flogið að landingarstaðnum í Stíflisdal, snertilent þar fjórum sinnum og lent einu sinni og hreyfill flugvélarinnar stöðvaður. Skiptu þá flugmennirnir um sæti og settist flugmaðurinn í þessu atviki í framsæti flugvélarinnar.

Umferðarhringir við landingarstaðinn við Stíflisdalsvatn voru flognir í um 1.000 fetum yfir sjávarmáli eða um 400 fetum yfir jörðu fyrir landingu til austurs. Í öðrum umferðarhring þegar að komið var þvert af enda landingarstaðarins dró flugmaðurinn afl af hreyflinum og setti blöndungshitara á. Því næst setti hann vængbörð niður að hálfu og beygði inn á þverlegg. Er komið var á þverlegg setti flugmaðurinn vængbörð niður að fullu. Er hann var að beygja inná lokastefnuna tók hann eftir því að loftskrúfan hafði stöðvast.

Fyrst viðbrögð flugmannsins voru að taka blöndungshitara af og skipta yfir á hægri eldsneytistank. Flugmaðurinn einbeitti sér að því að halda uppi hraða flugvélarinnar en sá að hann myndi ekki ná að svífa flugvélinni inná landingarstaðinn. Flughæðin var þá um 200-300 fet yfir jörðu og flughraði um 50 mílur á klukkustund. Valdi hann sér því sléttan flöt í mólendi framan við vesturenda landingarstaðarins til að nauðlenda flugvélinni á.

Lenti flugmaðurinn flugvélinni, þriggja punkta landingu á 40-50 mílna hraða, á 15-20 metra sléttum bala. Að sögn flugmannsins reyndi hann að láta flugvélin líða yfir þúfurarnar með því að halda stýri að sér að fullu og án þess að stíga á bremsur af ótta við að þá myndi flugvélin fara fram yfir sig. Flugvélin flaug þar næst fram af móbarði. Sá flugmaðurinn þá að framundan var lítil tjörn sem hann reyndi að sveigja framhjá en áttaði sig á því að hann myndi ekki ná að beygja fyrir tjörnina, hætti við beygjuna og stýrði flugvélinni beint áfram. Var flugvélin við það að



stöðvast þegar hún rann fram af tjarnarbakkanum og á nefið ofan í tjörnina.

Flugmaðurinn slökkti á höfuðrofa og kveikjum og yfirgáfu flugmennirnir flugvélina. Heyrðu flugmennirnir að neyðarsendir flugvélarinnar hafði farið í gang. Því næst hringdu þeir í flugturninn í Reykjavík og létu vita af sér. Flugumferðarstjóri í flugturni tilkynnti RNF um atvikið. Stuttu síðar lenti þyrta Landhelgisgæslunnar, sem var við æfingar í nágrenninu, hjá þeim til að athuga hvort ekki væri allt í lagi. Einn úr áhöfn þýrlunnar hringdi í Rannsóknarnefnd flugslysa og fékk leyfi til að lyfta nefi flugvélarinnar upp úr tjörninni þar sem eldsneyti lak frá henni og til að slökkva á neyðarsendi.

Í fluginu höfðu flugmennirnir tekið eftir því að hægagangshraði flugvélarinnar var nokkuð lágur eða nærri 500 RPM. Einnig höfðu flugmennirnir tekið eftir því að raki í lofti var talsverður vegna skúra og er það í samræmi við upplýsingar frá Veðurstofu Íslands. Við nánari athugun eftir atvikið fannst ekkert athugavert við hreyfilinn. Eftir skoðun var hreyfillinn gangsettur og gekk hann eðlilega en hægagangur þó í lægra lagi.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Hreyfill stöðvaðist vegna bilunar í eldsneytiskerfi

2008

Alvarlegt flugatvik M-05108/AIG-13 TF-FFH Piper PA-28R Hvalfjörður

12. ágúst

Tilgangur flugs á TF-FFH seinnipart dags þann 12. ágúst 2008 var útsýnisflug um Þingvelli, Gullfoss, Geysi, Langjökul og Hvalfjörð. Flugtak var frá Reykjavíkurlugvelli af flugbraut 31. Flugtak og klifur eftir flugtak var eðlilegt. Flogið var út Leið 2 og stefnan tekin á Þingvelli. Frá Þingvöllum var flogið um Gullfoss, Geysi og Langjökul.

Á leiðinni til baka var flogið um Hvalvatn og út Hvalfjörðinn. Þvert af Grundartanga kallaði flugmaðurinn í flugturninn í Reykjavík og sagðist vera á leið til landingar. Fram að þessu hafði flugið verið með eðlilegu móti. Skömmu eftir að flogið var framhjá Grundartanga fór flugvélin að missa afl. Flugmaðurinn tók eftir því að samkvæmt rennislismæli (fuel flow indicator) minnkaði eldsneytisrennsli umtalsvert.

Flugmaðurinn ríkti eldsneytisblöndu að fullu, skipti yfir á annan eldsneytistank og kveikti á rafmagnseldsneytisdælu. Þessar breytingar höfðu engin áhrif á gang hreyfilsins. Hreyfði flugmaðurinn við eldsneytisgjöf en hreyfillinn gekk mjög skrykkjótt á háum soggreinaprýsting (manifold pressure) og lágu eldsneytisrennsli.

Við Kjalarnes tilkynnti flugmaðurinn flugturninum í Reykjavík um gangtruflanirnar og að hann myndi reyna landingu á flugvelliinum við Tungubakka. Flogið var með Vesturlandsvegi og áætlaði flugmaðurinn að lenda á veginum ef hreyfillinn myndi stöðvast. Mikil eldsneytislykt gaus upp inni í flugvélinni.

Er flugvöllurinn við Tungubakka varð sýnilegur var stefnan tekin beint á flugvöllinn og komið yfir miðja flugbraut er liggur austur/vestur í um 800 fetum. Flugmaðurinn flaug yfir miðri brautinni og framkvæmdi svo aðflug til landingar í vesturátt. Lendingarbúnaður var settur niður á þverlegg og vængbörð í beygju inná lokastefnu þegar að flugmaðurinn var fullviss um að hann myndi ná inn til landingar. Á lokastefnunni dró flugmaðurinn afl af hreyflinum og drap hann þá á sér. Flugmaðurinn lenti flugvélinni án vélarafls.



Þremur dögum fyrir óhappið var skipt um allar olíu- og eldsneytishosur í TF-FFH. Verkið var unnið af tveimur flugvirkjum. Að sögn annars flugvirkjans var verkið unnið við bestu aðstæður og voru þeir báðir vel hvíldir og gáfu sér rúman tíma til verksins. Byrjuðu þeir á því að staðfesta að þeir hefðu nýjar hosur í stað þeirra sem skipta skildi um eða 9 hosur alls.

Að sögn annars flugvirkjans var verkið unnið skipulega og skipt um eina hosu í einu. Eftir að skipt hafði verið um hosurnar var einnig skipt um sogdælu (vacuum pump). Að lokum var verkið yfirfarið með því að taka á með höndum á hosufestingum. Flugvélin var svo keyrð upp og athugað með leka. Enginn leki kom í ljós.

Áður en flugvélin var skrifuð út sem lofthæf var áttavitaskekkja skráð. Á meðan á þeirri skráningu stóð var hreyfill flugvélarinnar hafður í gangi og keyrður á um 2.000 snúningum í um það bil 30-45 mínútur. Engar gangtruflanir komu þá í ljós né eldsneytisleki.

Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) var tilkynnt um atvikið af flugumferðarstjóra í flugturninum í Reykjavík. Við vettvangsrannsókn kom í ljós að eldsneytishosa sem tengd var með áskrúfuðu tengi við nippil lak, eins og sjá má á myndinni hér að ofan. Flugvirki herti tenginguna og var hreyfill flugvélarinnar gangsettur og gekk hann þá eðlilega.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Brotlending eftir ofris í flugtaki

2008

Flugslys

M-05508/AIG-15

TF-ABD

Piper PA-18-135

Melgerðismelar

7. september

Að morgni 7. september, 2008 fór flugmaður ásamt farþega í flug á flugvélinni TF-ABD frá Akureyri til flugvallarins á Melgerðismelum. Flugtak á Akureyri var til suðurs. Eftir flugtak stillti flugmaðurinn talstöð á tíðni fyrir Melgerðismela og tilkynnti sig. Lentu þeir á Melgerðismelum og ók flugmaðurinn flugvélinni í hlað.

Að loknu 10-15 mínútna stoppi á Melgerðismelum fóru þeir aftur um borð og ók flugmaðurinn í flugtaksstöðu og stefndi flugvélinni til suðurs. Áætlaði flugmaðurinn að vindur hafi verið suðlægur um 10-15 hnútar og er það í samræmi við vindmælingar Veðurstofu Íslands á Torfum í Eyjafirði klukkan 12:00 og klukkan 13:00.

Flugmaðurinn setti niður vængbörð til háls fyrir flugtakið og gaf hreyflinum fullt afl. Flugvélin hófst á loft á litlum hraða eftir stutt flugtaksbrun. Flugmaðurinn gat ekki skýrt frá því hver flugtakshraðinn var heldur hafi hann beðið eftir því að vélin lyfti sér. Strax eftir flugtakið beygði flugmaðurinn til vinstri og var þá flugvélin að hans sögn á mjög lágum hraða. Seig flugvélin á vinstri væng og reyndi flugmaðurinn að leiðrétta það en vængur flugvélarinnar rakst í jörðina. Flugvélin stöðvaðist en hreyfill hennar var áfram í gangi. Flugmaðurinn slökkti á



hreyflinum og yfirgaf flugvélinu ásamt farþeganum án vandkvæða. Þeir voru fluttir á sjúkrahúsið á Akureyri til skoðunar og reyndust þeir lítið slasaðir.

Varðstjóri í Flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík tilkynnti um slysið til Rannsóknarnefndar flugslysa sem framkvæmdi vettvangsrannsókn. Að sögn flugmannsins var ekkert athugavert við stjórnþæki og mælitæki flugvélarinnar í fluginu til Melgerðismela né í flugtakinu er slysið varð.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Lenti fyrir framan flugbrautarenda

2008

Flugslýs

M-05608/AIG-16 N558RS PA46

Egilsstaðaflugvöllur

11. september

Einkaflugmaður var að ferjufljúga flugvélinni frá Bandaríkjunum til Evrópu með viðkomu á Íslandi. Eftir flug frá Narsaruaq ætlaði flugmaðurinn að lenda á flugvelli á Egilsstöðum og hafði meðal annars aflað nýrra veðurupplýsinga þegar hann fór fram hjá Reykjavíkflugvelli. Þar fékk hann þær upplýsingar að veður hefði versnað frá því sem spáð hefði verið. Hann ákvað engu að síður að halda áfram til Egilsstaða.

Þegar flugvélin var í aðflugi að Egilsstaðaflugvelli fór skyggni versnandi og á lokastefnu fyrir flugbraut 04 varð flugmaðurinn var við þokubakka. Hann ákvað því að gera fráhrarfsflug en á sama tíma skall flugvélin í jörðina skammt frá flugbrautarendanum. Flugvélin skemmdist mikið en flugmanninn sakaði ekki.



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Árekstrarhætta

2008

Flugumferðaratvik **M-05908/AIG-18**

TF-FTZ

Cessna 172

Norður af Viðey

30. september

TF-JMB

De Havilland

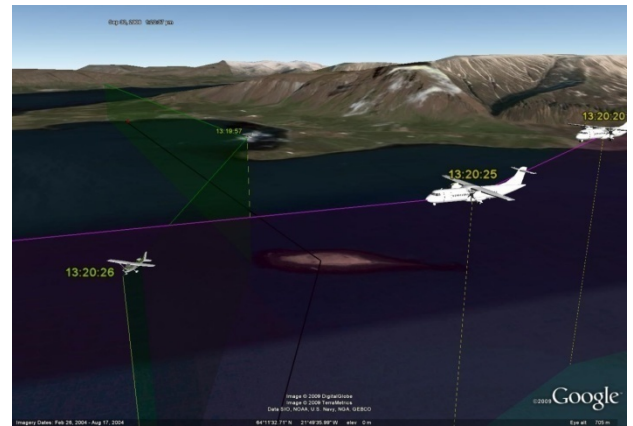
DHC-8-106)

Árskstrarhætta varð þegar TF-FTZ og TF-JMB voru á leið inn til landingar á Reykjavíkurlugvelli. TF-FTZ var á innleið um „Skaga“ og var í sambandi við Reykjavík aðflug. Um borð voru flugkennari og flugnemi og höfðu þeir verið í yfirlandsflugi um Vesturland. FXI333 var að koma frá Egilsstöðum og var einnig í sambandi við Reykjavík aðflug (FAXI APP). Reykjavík aðflug gaf FXI333 heimild til sjónaðflugs fyrir flugbraut 13 á Reykjavíkurlugvelli og fyrirskipun um að skipta yfir á tíðni fyrir flugturninn á Reykjavíkurlugvelli (TWR).

Aðflugsflugumferðarstjóri hafði samband við flugumferðarstjóra í flugturninum í Reykjavík og sagði honum að FXI333 væri við Vinaskóg í sjónaðflugi til Reykjavíkurlugvallar. Skömmu síðar kallaði flugmaður TF-FTZ í flugturninn og tilkynnti sig við „Tanga“ (ytra stöðumið fyrir sjónflugsleið 1). Flugmaður TF-FTZ fékk heimild til að koma inn sjónflugsleið 1 og láta vita þegar hann væri við Viðey.

Flugmenn FXI333 töldu sig hafa skipt yfir á tíðni fyrir flugturninn á Reykjavíkurlugvelli en takki í talstöð stóð á sér og varð því töf á að samskipti kæmust á við flugturninn. Er farið var að eiga við takkann komst samband á og var FXI333 þá að nálgast Tungubakka. Fékk áhöfnin þá upplýsingar um að þeir væru númer eitt fyrir flugbraut 13, sagt að fara norður fyrir völl og fengu heimild til að lækka niður fyrir 2.000 fet. FXI333 fékk engar upplýsingar um aðra flugumferð frá flugturni. Engin fleiri samskipti áttu sér stað fyrr en TF-FTZ kallaði í turninn og tilkynnti sig við Viðey. Var atvikið þá yfirstaðið.

Að sögn flugmanna FXI333 höfðu þeir heyrt í TF-FTZ þegar hún var í sambandi við Reykjavík aðflug. Voru þeir meðvitaðir um að flugvélin væri að koma yfir „Skaga“ á leið til Reykjavíkurlugvallar. Flugmaður (PF) FXI333 leitaði að TF-FTZ framundan sér og til hægri en kom ekki auga á flugvélin. Flugstjóri (PNF) FXI333 leitaði að umferð sín megin flugvélarinnar og athugaði árekstrarvara (TCAS) en sá aðeins eina flugvél á



skjánum sem var vinstra megin við þá. Var það flugvél í umferðarhring fyrir flugbraut 13. Þrátt fyrir leit áhafnar FXI333 að TF-FTZ kom hún ekki auga á flugvélinna fyrr en atvikið gerðist.

Flugkennarinn á TF-FTZ hafði heyrt í FXI333 á aðflugsbylgjunni og einnig þegar hann var í sambandi við flugturn. Að hans sögn man hann glöggst eftir því að FXI333 var beðinn um að koma norður fyrir Reykjavíkurlugvöll. Flugneminn á TF-FTZ var byrjaður að beygja til vesturs og afturhluti flugvélarinnar var svo til beint á stefnu FXI333 er áhafnir beggja flugvélaanna urðu skyndilega hvor annarar varar. Flugmaður FXI333 hækkaði flugið um tæp 100 fet og flaug yfir TF-FTZ. Flugneminn og flugkennarinn á TF-FTZ höfðu ekki tíma til að bregðast við og fundu þeir fyrir mikilli ókyrrð af FXI333 er hún fór yfir þá. Flugumferðarstjóri var ekki meðvitaður um kringumstæður og brást því ekki við.

TF-FTZ var með bilaðan ratsjársvara og kom flugvélin því ekki fram á ratsjá hjá aðflugi og flugturni. Vegna þessa gaf árekstrarvari í FXI333 ekki frá sér viðvörðun um nálgun TF-FTZ.

Atvikið var tilkynnt af flugmanni FXI333 til Rannsóknarnefndar flugslysa sem tók málið til rannsóknar.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði

2008

Alvarlegt flugatvik M-06008/AIG-19 TF-FIV Boeing 757-200 Yfir Írlandi

18. september

Farþegi um borð í flugvélinni tók eftir því að heyrnartól hans hitnuðu skyndilega og reykur kom úr tengingu fyrir heyrnartól í sætisarmi. Við nánari skoðun kom í ljós að að viðnám í tengingunni hafði ofhitnað og brunnið. Slökkt var á skemmtanakerfi flugvélarinnar og fluginu haldið áfram til Keflavíkur.

Við rannsókn kom í ljós að önnur mál svipuð þessum hafa komið upp hjá öðrum flugrekendum.

Framleiðandi kerfisins vinnur að lausn í samvinnu við Rannsóknarnefnd flugslýsa.



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Árekstrarhætta á jörðu

2008

Alvarlegt flugatvik M-06308/AIG-20 TF-ELK Airbus A300 Chennai, Indlandi
og
VT-PAE Embraer 170

23. október

TF-ELK hafði fengið heimild til aksturs um akbrautir „Bravo“ og „Kilo“ að biðstað fyrir flugbraut 07. VT-PAE var um leið að aka um akbrautir „Hotel“ og „Kilo“.

Þar sem akbrautir „Bravo“ og „Kilo“ mættust munaði litlu að flugvélarinnar rækjust saman.

VT-PAE var aðeins fáum metrum til vinstri við TF-ELK og enn í akstri þegar áhöfnin á TF-ELK beitti fullum hemlum

og stöðvaði flugvélinu. Þegar báðar flugvélarinnar voru stöpp, var bilið á milli þeirra aðeins 20-30 cm.

Áhöfnin á TF-ELK stöðvaði hreifla og var dregin frá VT-PAE áður en hreyflarnir voru ræstir á ný.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Sloknaði á hreyfli eftir landingu

2008

Alvarlegt flugatvik M-06308/AIG-21 TF-FID Boeing 757-200 Barcelona, Spánn

28. október

Eftir landingu á flugbraut 07L í Barcelona (BCN) stöðvaðist hægri hreyfill skyndilega og án viðvörunar. Bilanaleit leiddi í ljós bilun í „Bleed Valve Control Unit“

(BVCU). Eftir skipti á BVCU voru gerðar prófanir á hreyflinum. Prófanir reyndust eðlilegar og innan marka.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Atvik sem urðu árið 2009

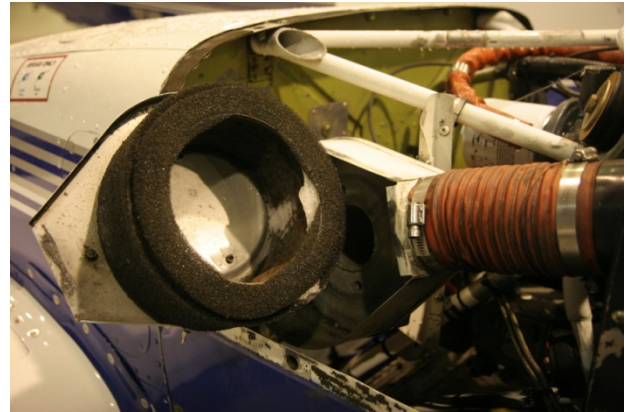
Hreyfill missti afl á flugi

2009

Alvarlegt flugatvik M-00109/AIG-01 TF-FTU Piper PA-44 Í klifri frá Reykjavíkflugvelli 13. janúar

Flugmaður ásamt farþega hugðist fljúga flugvélinni TF-FTU frá Íslandi til Hollands með viðkomu í Skotlandi og Bretlandi. Fyrirhugað var að fljúga fyrst frá Reykjavík til Hornafjarðar þann 13. janúar og þaðan til Skotlands næsta dag. Þegar flugvélin var í klifri frá Reykjavíkflugvelli í gegnum 2.500 feta hæð tóku flugmaðurinn og farþeginn eftir því að ís var að safnast á hægri væng. Skömmu síðar virtist ísinn fara af vængnum. Þegar flugvélin var að klífra gegnum 6.000 feta hæð (í éljagangi) varð flugmaðurinn var við að hægri hreyfillinn missti afl og stöðvaðist. Hann setti því blöndungshitara á fyrir báða hreyfla. Eftir það reyndi hann að ræsa hreyfillinn að nýju en án árangurs. Flugmaðurinn lýsti yfir neyðarástandi og snéri flugvélinni inn til Reykjavíkflugvallar og lenti flugvélinni þar. Við rannsókn var að finna ísingu meðal annars í loftinntaki flugvélarinnar. Síðar var flugvélinni flogið samkvæmt

ofangreindri áætlun án frekara viðhalds. RNF telur að ísing sé líklegasta orsök fyrir því að hreyfillinn missti afl.



RNF lokaði málinu með bókun 12. mars 2009.

Hreyfill stöðvaðist í snertilendingu

2009

Alvarlegt flugatvik M-00209/AIG-02 TF-FGB Diamond DA 20 Í landingu á Reykjavíkflugvelli 8. febrúar

Flugkennari og flugnemi voru í snertilendingum á TF-FGB á Reykjavíkflugvelli. Í fimmtu snertilendingunni var eldsneytisgjöfinni ýtt hratt fram á við sem olli því að hreyfillinn stöðvaðist. Við skoðun kom í ljós að gleymst

hafði að ríkja blönduna og setja rafmagns eldsneytisæluna á, eins og gátlisti gerir ráð fyrir.

RNF lokaði málinu með bókun 28. maí 2009.

Hleri fyrir neyðarútgang losnaði af á flugi

2009

Alvarlegt flugatvik M-00509/AIG-03 TF-FTN Piper PA-44

Yfir sjó við Vogu

3. maí

Áætlað var 45 mínútna flug um Faxaflóa með viðkomu á Keflavíkurflugvelli til að gera tvær snertilendingar. Um borð voru flugkennari og flugnemi. Flugið var áfallalaust þar til halda átti frá Keflavík til Reykjavíkur. Yfir sjónum á milli Vogu og Keflavíkur í 1500 feta hæð á 120 kt hraða losnaði hleri fyrir neyðarútgang flugvélarinnar úr falsi sínu á vinstri hlið flugvélarinnar með tilheyrandi látum. Flugkennarinn kallaði í flugturninn á Keflavíkurflugvelli með orðunum PAN-PAN. Fluginu var svo haldið áfram til Reykjavíkur og skipt yfir á tíðni fyrir flugturninn á Reykjavíkurflugvelli. Flugvélin lét að stjórn allan tímann og samskipti flugkennara við flugnema og flugturn voru óskert. Komið var beint inn til landingar á flugbraut 13 á Reykjavíkurflugvelli.

Flugvélin hafði verið í reglubundnu viðhaldi (100 tíma skoðun) og var þetta flug fyrsta flug eftir þá skoðun. Hluti þess er að skoða virkni neyðarútganga¹. Einn flugvirki og einn flugvirkjanemi unnu verkið og sögðust þeir hafa unnið það í samræmi við leiðbeiningar í viðhaldshandbók

¹100 hour inspection item 2, Check operation of emergency exit window in accordance with Piper PA-44-180/180T AMM 52-21-01



flugvélarinnar. Neyðarútgangur var fjarlægður og skoðaður. Þegar skoðun var lokið var hann settur í að nýju. Verkið var unnið þannig að annar þeirra var staðsettur inni í flugvélinni og stjórnaði læsingu hlerans á meðan hinn stillti hann af að utanverðu og ýtti inn á við. Fannst þeim hlerinn ekki læsast rétt og löguðu hann því til og töldu að tryggilega væri gengið frá hleranum.

RNF hefur gefið út skýrslu um atvikið. Skýrsluna er að finna á vef RNF.

Þrýstingur féll

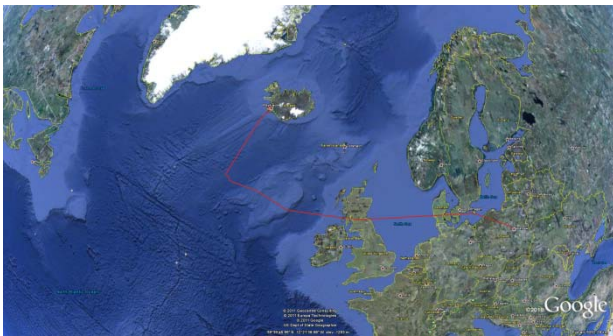
2009

Alvarlegt flugatvik M-00709/AIG-04 SP-LPC B-767 300

Keflavíkurlugvöllur

11. maí

The flight departed Warsaw at 12:49 UTC with only the RH bleed air system operational. Shortly after reaching the planned cruising flight level FL340 between 57N20W and 57N30W, the crew got a red alert that the RH bleed air system had failed and the cabin altitude started rising. The flight crew donned their oxygen masks, issued a mayday and commenced a descent to FL100. During the descent the passenger oxygen masks deployed.



The flight crew decided to land at the next available airport and diverted the flight to Keflavik. The aircraft



landed uneventfully at Keflavik Airport at approximately 18:08 UTC. During the investigation, the bleed system worked normally and it was not possible to determine why the cabin altitude started rising.

RNF lokaði málinu með bókun 12. nóvember 2009.

Hlektist á í landingu

2009

Flugslýs

M-01109/AIG-05

TF-MOS

Cessna 170

Flúðaflugvöllur

22. maí

Þann 22. maí 2009 hugðist einkaflugmaður fljúga TF-MOS sem er fjögurra sæta, einshreyfils, stélhjólflugvél af gerðinni Cessna 170B um Suðurland í samfloti við aðra flugvél, í þeim tilgangi að æfa sig fyrir sumarið. Þetta var fyrsta flug flugmannsins frá sumrinu áður. Flugmaðurinn var einn um borð og lagði af stað frá Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ kl. 11:20 og flaug til flugvallarins á Flúðum þar sem hann lenti á flugbraut 22 (til suðvesturs) um það bil 30 mínútum síðar og tókst landingin vel. Veður var þá gott að sögn flugmannsins.

Skömmu fyrir kl. 14:00 lagði flugmaðurinn aftur af stað á TF-MOS frá flugvellingum á Flúðum en ákvað að gera tvær landingar þar á meðan félagi hans var að undirbúa sína flugvél til flugtaks.

Í fyrri landingunni lenti hann til norðausturs (flugbraut 04) og gekk landingin vel að hans mati. Í síðari landingunni hugðist hann einnig lenda til norðausturs. Skömmu fyrir landingu gaf hann vindpokanum gaum og tók eftir því að vindur hafði aukist. Samkvæmt vindpokanum stóð vindurinn þvert á braut frá hægri (suðaustri). Flugmaðurinn setti vængbörð á 30°, hallaði flugvélinni niður til hægri vegna hliðarvinds og lenti flugvélinni á miðri flugbrautinni, örlítið innarlega að hans sögn. Hann lenti flugvélinni fyrst á hægra aðalhjól og síðan á því vinstra en um það leyti sem stélhjólíð snerti flugbrautina togaði flugmaðurinn í hæðarstýrið til þess að ljúka landingunni og setti svo stýrið fram og fannst landingin hafa gengið vel. Á meðan flugvél var í landingarbruni



fann hann skyndilega fyrir sviptivindi frá hægri og að hægri vængurinn lyftist. Hann hafði þá misst stjórn á flugvélinni og gaf hreyflinum afl til þess að freista þess að ná stjórninni á ný. Flugvélín jók þá hraðann og lyftist aðeins en stefndi út fyrir flugbrautina. Hann dró þá aflið aftur af hreyflinum og reyndi að lenda flugvélinni á grasi utan flugbrautarinnar. Flugvélín lenti á grasinu en fór í skurð sem liggur samhliða flugbrautinni og hafnaði þar á hvolfi, sjá mynd að ofan.

Flugmaðurinn slasaðist ekki og komst sjálfur út úr flakinu. Flugvélín skemmdist mikið.

RNF hefur gefið út skýrslu um slysið. Skýrsluna er að finna á vef RNF. www.rnf.is.

Loftskrúfa snerti jörð í lágflugi

2009

Alvarlegt flugatvik M-01209/AIG-06 TF-BCX Yak-52

Flugvöllurinn á Skógum

20. maí

Flugmaðurinn og farþegi flugu frá Reykjavíkflugvelli að morgni 20. maí 2009, til Kirkjubæjarklausturs með viðkomu í Vestmannaeyjum til eldsneytistöku. Eftir um klukkustundardvöl á Kirkjubæjarklaustri lögðu flugmennirnir af stað að nýju og áætluðu að fljúga til Reykjavíkur.

Þegar komið var að flugvöllinum á Skógum ákvað flugmaðurinn að framkvæma lágflug yfir flugbraut 31. Lágflugið var framkvæmt á um 250 km/klst hraða og ætlaði flugmaðurinn að halda sig í um þriggja metra hæð yfir flugbrautinni.

Eftir að hafa flogið eftir hluta brautarinnar snerti loftskrúfan flugbrautina með þeim afleiðingum að mikill titringur kom upp í vélinni. Flugmaðurinn hækkaði þá flugið, dró aflið af hreyflinum og ákvað að nauðlenda. Valdi hann sér tún sunnan við vesturenda flugbrautarinnar, setti hjól niður, sveigði til suðurs og lenti flugvélinni. Lendingin gekk vel fyrir sig að sögn flugmannsins enda túnið ákjósanlegur landingarstaður. Á myndinni til hliðar má sjá flugvélinu á nauðlendingarstaðnum.

Flugmaðurinn slökkti á hreyfli flugvélarinnar og á kerfum hennar og tilkynnti atvikið án tafar til Rannsóknarnefndar



flugslysa. Við skoðun RNF kom í ljós að loftskrúfan hafði snert flugbrautina um tíu sinnum þar sem flugbrautin hækkar aðeins.

Loftskrúfan skemmdist talsvert og orsakaði það titring vélarinnar.

Að sögn flugmannsins var stýrisstillir (trim) flugvélarinnar stilltur fram og seig hún því niður án þess að hann veitti því athygli. Einnig telur flugmaðurinn að hann hafi látið útsýni til Skógarfoss trufla einbeitingu sína við lágflugið.

RNF hefur gefið út skýrslu um atvikið. Skýrsluna er að finna á vef RNF. www.rnf.is.

Árekstrarhætta

2009

Flugumferðaratvik M-01009/AIG-07 TF-FIO Boeing 757-200 Yfir Bláfjöllum
Óskráð Svífðreki

17. maí

TF-FIO var í aðflugi inn til Keflavíkflugvallar á leið frá Gardemoen flugvelli í Osló og hafði fengið heimild til lækkunar í 6 þúsund feta hæð og beint inn á stöðumið KEILA fyrir braut 29. Þegar TF-FIO nálgast Bláfjöll fékk áhöfnin upplýsingar um svifflug við Sandskeið. Veður var gott og svipaðist áhöfnin um eftir umferð. Áhöfnin tók eftir einni svifflugvél til hægri við TF-FIO og töluvert neðar. Skömmu síðar tók áhöfnin eftir svifvæng vinstra megin við vélina í sömu hæð og mjög nálægt.

Stjórnandinn á svifvængnum fór á loft við Hveragerði og áætlaði að svífa við Kambana. Hann lenti þá í sterku uppstreymi sem gerði honum kleift að svífa upp í um það bil 1.800 metra hæð (5.900 fet) og stefndi hann þá í



vestur. Á myndinni má sjá feril svifvængsins (grár) og feril flugvélarinnar (fjólublár).

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Árekstrarhætta

2009

Flugumferðaratvik M-00909/AIG-08 TF-FTM Cessna 172 Við Sandskeið
TF-TUG PA-25

17. maí

TF-TUG var með svifflugvél í togi á leið frá flugvelliðnum við Tungubakka til flugvallarins við Sandskeið. Þegar flugvélarinnar voru norð-austan við Sandskeið var TF-FTM á leið þrjú út frá Reykjavíkflugvelli. Þegar TF-FTM var

að klifra gegnum 3.000 feta hæð sá hann hvar TF-TUG var með svifflugvél í togi rétt fyrir ofan hann.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Reykur í flugstjórnarklefa

2009

Alvarlegt flugatvik M-01409/AIG-09 TF-FIJ Boeing 757 Gatwick Airport

4. júní

During climb from CDG Airport and passing FL 320, the crew observed heavy smoke on the Flight Deck. The crew then asked ATC for a clearance to stop climbing and maintain FL 330. The crew then donned oxygen masks and declared an emergency and asked for a diversion to the nearest suitable airport. The crew received a call from the senior cabin crew member, stating that the cabin was filling up with smoke. At this time the crew had difficulties seeing the flight instruments due to smoke.

LON ATC advised the crew of LGW and issued a descent clearance to FL 150 or 100 and Transponder code 7700. Descent was initiated and the flight crew started working on the QRH „Smoke or Fire or Fumes checklist“.

During descent in to LGW, two loud bangs were heard and the crew observed irregular and rising EGT on the left engine. The flight crew then shut down the left engine, dealing with multiple problems. The smoke stopped accumulating shortly after the left engine was shut down. The aircraft was landed safely at Gatwick airport. The AAIB-UK (Air Accident Investigation Branch in UK) investigated the incident to begin with but later handed the investigation over to AAIB-Iceland (RNF).

RNF hafði ekki lokið rannsókninni þegar skýrslan fór í vinnslu.

Hlekkist á í landingu

2009

Alvarlegt flugatvik M-01509/AIG-10 TF-FTX Cessna 152 Reykjavíkflugvöllur

2. júlí

Flugnemi var í fyrsta sólóflugi og hlekkist á í hliðarvindslendingu á flugbraut 19 á Reykjavíkflugvelli. Vindur var 160 gráður 15-20 hnútar og fór flugvélin

vinstra megin útaf brautinni og stöðvaðist á grasi rétt við akbraut ALPHA. Flugmanninn sakaði ekki. RNF lokaði málinu með bókun 12. nóvember 2009.

Flaug á rafmagnslínu

2009

Flugslys

M-01609/AIG-11

TF-GUN

Cessna 180

Selárdalur í Vopnafirði

2. júlí

Þann 2. júlí 2009 klukkan 11:22 hringdi flugmaður í flugturninn á Reykjavíkflugvelli og lagði inn flugáætlun. Flugáætlunin var fyrir flugvélin TF-GUN frá Tungubakkflugvelli í Mosfellsbæ til Vopnafjarðarflugvallar. Hann skráði sjálfan sig sem flugmann og einn farþega um borð. Klukkan 11:34 kallaði flugmaður TF-GUN í flugturninn og sagðist vera á mótis við Laxnes og að skipt yrði yfir á flugstjórnarmiðstöðina í Reykjavík (flugstjórn). Engin samskipti voru á milli flugvélarinnar og flugstjórnar. Vitni, sem státt var við veiðihúsið Hvammsgerði í Selárdal, sagðist hafa séð TF-GUN koma í lágflugi yfir veiðihúsið til austurs. Klukkan 13:34 hringdi flugmaður TF-GUN frá Vopnafjarðarflugvelli í flugturninn á Reykjavíkflugvelli og lokaði flugáætluninni. Flugmaðurinn og farþeginn óku frá flugvellinum í Vopnafirði að veiðihúsinu Hvammsgerði í Selárdal. Dvöldu þeir þar í tæpa tvo klukkutíma. Klukkan 15:38 hringdi flugmaðurinn í flugturninn á Reykjavíkflugvelli og lagði inn flugáætlun frá Vopnafirði til Tungubakkflugvallar. Hún hljóðaði upp á flugtak um klukkan 16:00, tveggja tíma flug og fjögurra tíma flugþol. Eins og fyrr um daginn var auk flugmannsins einn farþegi um borð. Engin samskipti áttu sér stað á milli TF-GUN og flugstjórnar eftir flugtak frá Vopnafirði. Flugvélin kom ekki fram á ratsjá þannig að nákvæmur ferill hennar er ekki þekktur. Samkvæmt frásögn vitna flaug TF-GUN yfir Vopnafjarðarkeið. Stefndi hún síðan í norðaustur meðfram Kolbeinstanga og út fyrir Tangasporð. Vitni sem státt var á Tangasporði sagðist hafa séð flugvélinu við Selárós og stefndi hún þá í vestur með ánni inn Selárdal. Vitni sem stóð við veiðihúsið Hvammsgerði sá flugvélinu fljúga inn Selárdal. Fannst vitninu flugvélin fljúga lágt og stefna á veiðihúsið. Vitnið baðaði því út höndum til að gefa flugmanni merki um að hækka flugið. Miðað við hávaðann í flugvélinni fannst vitninu að hún væri á fullu afli. Eftir ummerkjum að dæma á vettvangi og lýsingum vitna flaug flugvélin á rafmagnslínu sem liggur þvert yfir Selá rétt austan við Hvammsgerði. Rafmagnslínan slitnaði og flugvélin skall niður í kvísl úr Selá og kastaðist þaðan upp á bakka kvíslarinnar. Strax eftir slysið fóru vitni að því inn í veiðihúsið til hringja eftir hjálp en



rafmagns- og símasambandslaust var í húsinu og fór því eitt vitnanna upp á veg þar sem GSM samband var og hringdi í Neyðarlínuna (112). Að þessu loknu fóru vitnin niður að flakinu og gengu úr skugga um að eldur væri ekki laus í því. Hlúðu þau svo að flugmanninum og farþeganum og veittu þeim þá hjálp sem þau gátu.

Samkvæmt upplýsingum frá RARIK rofnaði rafmagn á línunni við Hvammsgerði klukkan 15:55:06. Hringt var í Neyðarlínuna klukkan 15:55:43 og tilkynnt um flugslysið. Tilkynnt var að tveir menn væru í vélinni og væru þeir mikið slasaðir. Sjúkraflutningamenn, lækni, hjúkrunarfræðingur, slökkvilið, björgunarsveitarmenn og lögregla komu á vettvang um 15 mínútum eftir slysið og tóku við störfum á vettvangi. Læknirinn úrskurðaði farþegann látinn strax eftir að hann kom á vettvang. Flugmaðurinn var hins vegar mikið slasaður og með skerta meðvitund. Sjúkraflugvél var send frá Akureyri og lenti hún á Vopnafjarðarflugvelli um klukkan 17:00. Hún flutti hinn slasaða til Reykjavíkur á Landspítala-háskólasjúkrahús til aðhlynningar.

Tilkynnt var um flugslysið til Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) klukkan 16:09. RNF sendi tvo menn á vettvang og voru þeir komnir á slysstað um klukkan 19:00.

RNF hefur gefið út skýrslu um slysið. Skýrsluna er að finna á vef RNF. www.rnf.is.

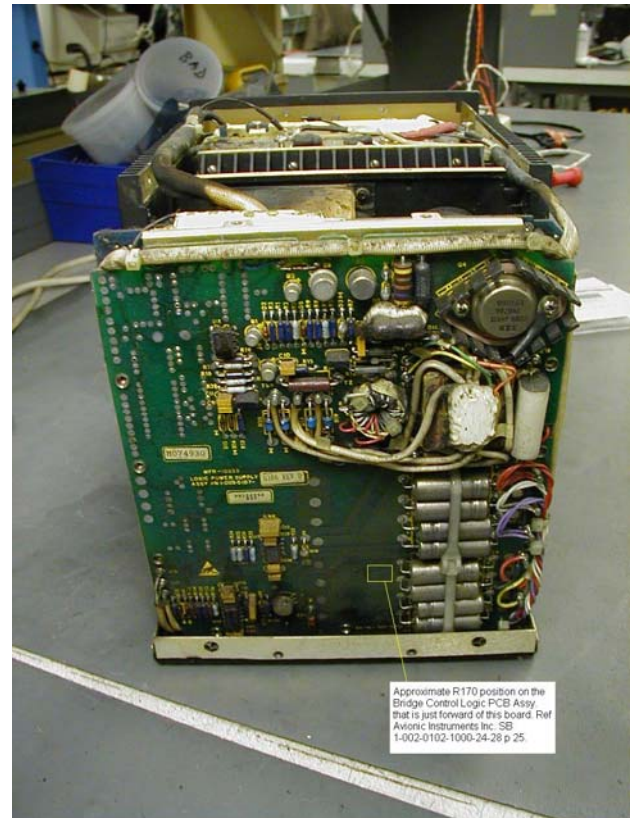
Reykur í flugstjórnarklefa

2009

Alvarlegt flugatvik **M-01709/AIG-12** N658UA Boeing 767-300 150 sjómíllur suður af 20. júlí
Keflavíkurflugvelli

At 14:04Z the aircraft was approximately 150 Nm south of Keflavik airport (BIKF) when the flight crew started smelling fumes and noticed smoke coming from the center pedestal. Oxygen masks were donned and emergency was declared. The aircraft landed safely at BIKF at 14:44Z. The aircraft was stopped on taxiway K-1 and passengers were disembarked with assistance from airport personnel. Airport fire fighters entered the aircraft and located the heat and smoke source in the E&E bay of the aircraft.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.



Hleyfill missti afl í flugtaki

2009

Flugslýs M-00209/AIG-13 TF-FLY Avid Flyer Tungubakkar

24. júlí

Einkaflugmaður ásamt einum farþega var í flugtaki á heimasmíðaðri flugvél sinni. Skömmu eftir flugtak fór mótorinn að missa afl. Þar sem flugvélin hélt ekki hæð, nauðlenti flugmaðurinn flugvélinni handan flugbrautarinnar. Við rannsókn kom í ljós að líklegasta orsök þess að hreyfillinn missti afl var vegna þess að

flótholt í blöndungi sátu föst og ollu því að eldsneytisflæði frá blöndungi til hreyfils var ekki sem skyldi.

RNF lokaði málinu með bókun 28.maí 2009.

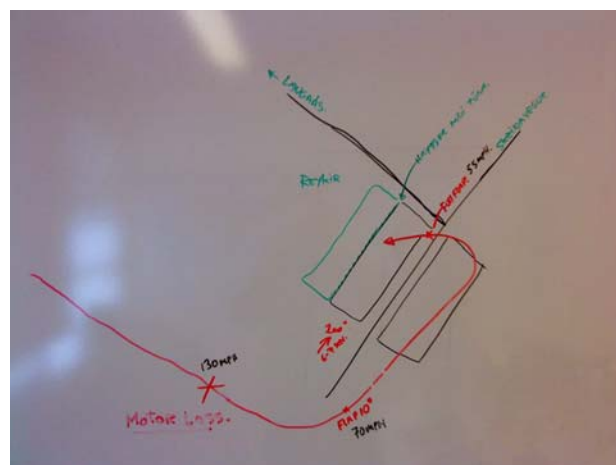
Hreyfill missti afl

2009

Alvarlegt flugatvik M-02009/AIG-14 TF-GMG Cessna 170 Á túni við Skeiða- og Hrunamannaveg 27. júlí

Þann 25. júlí 2009 hugðist einkaflugmaður fljúga með tvo farþega í flugvélinni TF-GMG frá Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ til flugvallarins á Haukadalsmel á Rangárvöllum. Flugmaðurinn hafði skömmu fyrir brottför komið til Tungubakkaflugvallar sem farþegi í einkaflugi frá Haukadalsmel í þeim tilgangi að sækja TF-GMG en flugvélin er í eigu Flugklúbbs Mosfellsbæjar.

Fyrir flugið fékk flugmaðurinn aðstoð frá félagamönnum sínum við að ýta flugvélinni úr skýli og fékk þá munnlegar upplýsingar frá honum um að eldsneytisgeymarnir væru fullir. Flugmaðurinn athugaði ekki eldsneytismagn í þeim með stíku, en gaf eldsneytismælum gaum eftir að hann var kominn um borð. Hann taldi sig sjá að geyrnarnir væru fullir. Eftir 30 mínútna flug frá flugvelliinum í Mosfellsbæ missti hreyfillinn afl og undirbjó flugmaðurinn því nauðlendingu. Hann lét vita um ástand flugsins á þeirri talstöðvarbylgju sem hann hafði stillt á (118.1) og að hann hygðist nauðlenda á nærliggjandi túni. Önnur einkaflugvél var skammt frá og fylgdust þeir sem þar voru um borð með nauðlendingunni. Flugmaðurinn hugðist lenda til norðausturs, á túni austan við Skeiða- og Hrunamannaveg. Hann setti vængbörð í 10°. Þegar flugvélin var á stuttri lokastefnu fyrir fyrirhugaðan landingarstað var flugvélin á um það bil 70 hnúta hraða og of hátt að mati flugmannsins. Flugmaðurinn tók þá ákvörðun um að lenda til suðvesturs á túni vestan við Skeiða- og Hrunamannaveg. Skömmu fyrir landingu var flugvélin á 55 hnúta hraða, flugmaðurinn setti þá niður full vængbörð og lenti flugvélinni á túninu. Landingin tókst vel að mati flugmannsins. Eftir landingu kom í ljós að



eldsneytistankar flugvélarinnar voru tómir. Við nánari eftirgrenslan kom í ljós að eldsneyti hafði verið sett á flugvélinni tveimur dögum fyrir atvikið. Þess á milli hafði flugvélinni verið flogið á Kópasker og til baka aftur. Flugmaðurinn lagði því af stað í flugið með of lítið eldsneyti. Það er mat flugmannsins að þegar hann gaf eldsneytismælum gaum í undirbúningi fyrir flugið hafi hann séð það sem hann bjóst við að sjá, án þess að meðtaka það sem í raun var. Eldsneyti var sett á flugvélinni og að fenginni heimild frá Flugmálastjórn Íslands var flugvélinni flogið áfram án farþega á Haukadalsmela.

RNF hefur gefið út skýrslu um atvikið. Skýrsluna er að finna á vef RNF. www.rnf.is

Hæðarstýri virkaði ekki í flugtaki

2009

Alvarlegt flugatvik M-02209/AIG-15 TF-FTZ Cessna 172 Flugvöllurinn við Sandskeið

11. ágúst

Tveir flugmennar ásamt flugnema voru við mjúkbrautaræfingar á flugvelli við Sandskeið. Í fjórða flugtakinu virtist sem hæðarstýri sæti fast og flugvélin reis of mikið. Flugmennarinn og flugneminn ýttu stýrunum fram af miklu afli og virtist þá losna um hæðarstýrið. Flugmennari tók þá við stjórn flugvélarinnar og lenti henni eftir stuttan umferðahring. Eftir landingu skoðuðu flugmennarar flugvélinu og ákváðu að fljúga henni til Reykjavíkur. Flugatvikið var tilkynnt til Rannsóknarnefndar flugslysa eftir að flugvélin var komin inn í skýli til viðhaldsaðila flugvélarinnar. Við rannsókn á atvikinu voru talsverð ummerki um gras og óhreinindi á stélhluta flugvélarinnar. Svo virtist sem stélið hafi rekist í jörðina með þeim afleiðingum að mosi og/eða gras festust tímabundið í hæðarstýri flugvélarinnar. RNF gerði athugasemdir varðandi það að atvikið var ekki tilkynnt fyrir



ásamt því að flugmennararnir ákváðu að fljúga flugvélinni á ný eftir að stjórnvelir hennar höfðu ekki starfað rétt.

RNF lokaði málinu með bókun 3. desember 2009.

Eldsneytisleki

2009

Alvarlegt flugatvik M-02309/AIG-16 TF-JXG Boeing 737-700 Dublin

14. ágúst

Um það bil einni klukkustund eftir brottflug frá Zakinthos flugvelli í Grikklandi á leið til Dublin varð áhöfnin vör við að eldsneytiseyðsla var meiri en áætlað hafði verið. Við nánari athugun áhafnarinnar mátti sjá að eldsneytisflæði gegnum hreyflana virtist eðlilegt en að eldsneyti færi óeðlilega hratt frá vinstri eldsneytisgeymi. Flugvirki var um borð og var upplýstur um ástandið og sá að eldsneytisleki var frá vinstri væng. Áhöfnin fór eftir handbók flugvélarinnar (QRH), nýtti eldsneyti frá hægri geymi og slökkti á eldsneytisælum frá vinstri geymi.

Stöðvaðist þá lekinn að mestu. Áhöfnin hélt áfram og tilkynnti um ástandið við flugvallaryfirvöld í Dublin og lenti flugvélinni þar án frekari athugasemda. Við nánari skoðun kom í ljós að lekið hafði með þéttingu (pakkingu) á eldsneytishitara, líklegast vegna ofherslu. Rannsóknarnefnd flugslysa á Írlandi tók málið til skoðunar en ákvað að rannsaka það ekki frekar.

RNF lokaði málinu með bókun 27. janúar 2011.

Árekstrarhætta

2009

Flugumferðaratvik **M-03009/AIG-17** TF-JMR Fokker 50 Við Akureyrarflugvöll 30. ágúst
TF-BEZ Beech 77

TF-JMR var í blindaflugi um það bil 12 sjómílar frá Akureyrarflugvelli þegar áhöfnin varð skyndilega vör við umferð töluvert nálægt flugvélinni. Um var að ræða TF-BEZ sem var í sjónflugi frá Reykjavíkflugvelli til

Akureyrarflugvallar. Flugmaðurinn á TF-BEZ var að lækka sig niður í gengum „skýjargat“.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Hreyfill missti afl

2009

Alvarlegt flugatvik **M-03109/AIG-18** TF-BEZ Beech 77 Á túni við Kjalarnes 2.september

Einkaflugmaður var í yfirlandsflugi yfir Hvalfirði í um það bil 2.500 feta hæð. Við Grundartanga varð flugmaðurinn var við að hreyfillinn starfaði ekki eðlilega og ákvað að snúa inn til lands. Flugvélin hélt hæð að Tanga en fór þá að missa hæð. Flugmaðurinn veikti blönduna og setti blöndungshitara á í stutta stund en gangur hreyfilsins fór versnandi. Ákvað flugmaðurinn því að nauðlenda flugvélinni á túni við Kjalarnes. Nauðlendingin tókst vel og slökkti flugmaðurinn á hreyflinum eftir landingu.

Við vettvangsrannsókn kom ekkert athugasvert í ljós. Kerti voru meðal annars skoðuð og voru tvö þeirra lítillaga óhrein en ólíklegt að það hafi orðið til þess að hreyfillinn missti afl. Hreyfillinn var síðan gangsettur og starfaði hann eðlilega. Flugvélinni var síðan flogið til Reykjavíkur án frekari athugasemda. Líklegasta orsök gangtruflana er blöndungsísing.

RNF lokaði málinu með bókun 31. desember 2009.

Jafnprýstingur féll

2009

Alvarlegt flugatvik **M-03209/AIG-19** TF-BBD Boeing 737-300 Í brottflugi frá Milano 14.september

The aircraft was on a scheduled ferry flight from MLA to CGN after maintenance. Start-up, taxi, and climb-out was uneventful. The crew climbed to FL100 and performed an aileron check according to AMM 27-11-00705-003. After successful completion of the test the crew requested to continue to climb to FL340. Between FL280 and FL300 the flight crew received a master caution overhead warning indicating an AUTOFAIL on the cabin pressurisation panel. A green STBY mode light also illuminated. The crew immediately levelled off and verified a rapid cabin climb in excess of 2500 feet per minute. The flight crew accomplished the Autofail or

Unscheduled Pressurisation Change checklist in the QRH, but the cabin was still uncontrollable and shortly there after reached 10.000 feet and the cabin altitude horn sounded. The flight crew donned oxygen masks, declared emergency, and commenced an emergency descent to FL100. The rest of the flight and landing at MLA were uneventful.

Rannsóknarnefnd flugslysa á Ítalíu tók málið til rannsókna. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Ók á bifreið sem lagt hafði verið á flughlaði

2009

Alvarlegt flugatvik

M-03309/AIG-20

TF-BLU

Pitts M12

Reykjavíkurlflugvöllur

14.september

Flugmaður á TF-BLU lenti á flugbraut 01 á Reykjavíkurlflugvelli og fékk eftir það heimild flugturnsins til þess að aka í flughlað Flugþjónustunnar um akbraut ECHO. Ástæða þess að flugmaðurinn hugðist aka þangað var til að skoða B-25D flugvél er hafði lent á Reykjavíkurlflugvelli skömmu áður og var lagt þar.

Akstur TF-BLU var að hans sögn hefðbundinn akstur stélhjólsflugvélar með beygjum. Á hlaðinu og upp við B-25D flugvélinu var mikið af fólki og einnig nokkrar



bifreiðar. Skyndilega heyrði hann smell og drap þá samstundis á hreyfli flugvélarinnar. Flugmaðurinn hafði þá ekið TF-BLU á bifreið sem var mannlaus og lagt eins

og sjá má á myndinni hér að ofan (rauða strikið sýnir ferill flugvélarinnar og gráa bifreiðin er sú er ekið var á).

Ökumaður bifreiðarinnar hafði leyfi Flugstoða til aðgangs að Reykjavíkurlflugvelli og einnig akstursheimild fyrir bifreiðina. Hann hafði verið að mynda landingu B-25D vélarinnar og að því loknu ekið inná flughlað Flugþjónustunnar til þess að taka myndir af flugvélinni þar sem hún stóð á flughlaði. Lagði hann bifreiðinni utarlega á hlaðið fjarri öllum öðrum bifreiðum, mannvirkjum og flugvélum og yfirgaf bifreiðina þar.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum

Rannsóknarnefnd flugslysa lagði fram 15 tillögur eða tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum í rannsóknnum sínum á árinu 2009. Þá taldi RNF 12 atriði í skýrslum sínum þar sem fram komu úrbætur á meðan á rannsókn stóð. Eftirfarandi eru þær tillögur og tilmæli sem Rannsóknarnefnd flugslysa gerði árið 2009 ásamt formlegum viðbrögðum sem borist hafa frá þeim aðilum sem tillögunum var beint til.

M-03707/AIG-19 Alvarlegt flugatvik TF-JXF (B737-800) á Keflavíkurlugvelli þann 27. október 2007.

Safety recommendations:

4.1.1 Recommendation to EASA39:

Modify the flight and duty time regulations to take into consideration factors shown by recent research, scientific evidence, and current industry experience to affect crew alertness (reference NTSB recommendation A-06-010).

4.1.2 Recommendation to EASA:

Ensure operators have adequate on-board rest facilities when required by regulations. The crew rest facility should ensure a dark and quiet (most silent area on-board aircraft) environment where the skeletal muscles can fully relax in a horizontal position.

4.1.3 Recommendation to EASA:

Develop guidance, based on empirical and scientific evidence, for operators to establish fatigue management systems, including information about the content and implementation of these systems (reference NTSB recommendation A-08-044).

4.1.4 Recommendation to EASA:

Develop and use a methodology that will continually assess the effectiveness of fatigue management systems implemented by operators, including their ability to improve sleep and alertness, mitigate performance errors, and prevent incidents and accidents (reference NTSB recommendation A-08-045).

4.1.5 Recommendation to ICAO:

Review the limitations of the use of the mean value in runway friction measurements. Make it a design

requirement for runway friction measurement systems to report the deviation in the measured values and issue a warning when the deviation from the mean value becomes large.

4.1.6 Recommendation to ICAA:

Ensure the SCAN system monitor at Keflavik Airport is actively monitored and its warnings are made available to the SnowKing.

4.1.7 Recommendation to ICAA: Modify the flight and

duty time regulations to take into consideration factors shown by recent research, scientific evidence, and current industry experience to affect crew alertness (reference NTSB recommendation A-06-010).

4.1.8 Recommendation to ICAA:

Ensure operators have adequate on-board rest facilities when required by regulations. The crew rest facility should ensure a dark and quiet (most silent area on-board aircraft) environment where the skeletal muscles can fully relax in a horizontal position.

Safety action taken:

4.2.1 Safety action taken by Keflavik Airport

4.2.1.1 The braking action measurements and the times of measurements are now reported by ATIS for both runways. ATIS information is updated every 30 minutes and braking measurement values are always reported in numbers. The ATIS information is recorded for investigation purposes.

4.2.1.2 Standard Operating Procedure (Operating Procedure #2) for friction measurements have been reviewed with airfield services personnel and is included in recurrent training.

4.2.1.3 Verbal communications between Snowking and air traffic controllers in tower are now reviewed in recurrent training for air traffic controllers.

4.2.2 Safety action taken by JetX

4.2.2.1 The Operations Manual (OM-A revision 8) has been revised with regards to the application of brakes. The text now cautions pilots to use full brake pressure whenever any doubt exists regarding the braking action. The text also explains why the braking action of one runway third can fluctuate greatly, as the value reported is merely an average.

4.2.2.2 A new procedure has been created titled New Flight Request. The procedure ensures that all departments evaluate the feasibility of a flight prior to the commercial department signing a contract or as a bare minimum, well in advance of the actual flight. The procedure requires the flight support department to make a route study and report the results to the commercial department. The results commonly include items like the number of passengers that can be realistically carried.

4.2.2.3 Since July, 2008 the Flight Operations Director has enforced a ban on scheduling augmented flights during circadian low periods. The ban is in effect for the check-in interval from 14:00 to 03:59 and will be in effect until further notice. The operator no longer schedules augmented flights using the 16 hour duty time limitation unless the flight is scheduled to depart in the early part of the day. This is done in order to avoid crews working extended hours during the circadian low (02:00 until 05:59).

4.2.3 Safety action taken by the Icelandic Civil Aviation Administration

4.2.3.1 In 2008 the ICAA inspected the rest facilities on-board JetX aircraft. The conclusion was that the rest facilities were not fully acceptable and operation under the provision of JAR-OPS 1.1085(e) in regulation 782/2001, Flight and duty time limitations and rest requirements, was not authorised as a result of this inspection. A circular letter was sent to all commercial air transport AOC holders explaining the ICAA requirements for rest facilities in order to be in compliance with regulation 782/2001. The requirements are the following: „Reclining seat other than a jump seat or working station, specially reserved for crew members, having approximately 120° reclining (e.g. business class layout), provided with the possibility of light control located in a ventilated area and isolated from the passengers, cargo, patients, and noise, by at least an appropriate separator or heavy duty curtain.“

4.2.3.2 A new regulation 1043/2008 for flight and duty time limitations and rest requirements has been created. The regulation will take effect February 1st, 2009. The regulation implements EU OPS Annex III Subpart Q listed under European Commission Regulation (EC) No 859/2008 of August 20th, 2008.

M-03508/AIG-11 Alvarlegt flugatvik TF-ESI (C150) hreyfill missti afl í yfirlandsflugi við sunnanverða Holtavörðuheidi þann 30. Júní 2008.

Breytingar í átt til öryggis:

3.3.1 RNF hafði samband við framleiðanda hreyfilsins og flugmálayfirvöld í Bandaríkjunum og tilkynnti meðal annars um líklegustu orsök á atvikinu.

Flugmálayfirvöld í Bandaríkjunum höfðu samband við þann viðhaldsaðila sem yfirfór hreyfilinn og ítrekaði mikilvægi þess að tryggilega sé gengið frá því röri sem losnaði.

M-03506/AIG-19 Flugslys N9911V (C180) missti afl í flugtaki í Fljótum, Hornströndum þann 5. júní 2006.

3.1 Safety action taken

The pilot and owners of the aircraft have made these changes following the accident:

1. Installed an ice detection system (ICEMAN SE) from Lamar Technologies that gives the pilot a warning of ice build-up in the carburetor.
2. Reviewed and updated the aircraft checklist.
3. Installed Micro Aero vortex generators to improve low speed performance of the aircraft.

M-03207/AIG-16 Flugslys TF-OND (C 152) Brotlending eftir stjórnmissi í hægflugi á Reykjanesi 9. ágúst, 2007.

3.2 Tilmæli

3.2.1 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir þeim tilmælum til flugkennara að gæta þess að flughæðir í æfingum séu nægjanlegar til að tryggja öryggi flugæfinga.

M-05908/AIG-18 Flugumferðaratvik TF-FTZ (C172) og TF-JMB (Dash-8). Aðskilnaður féll niður á milli TF-FTZ og TF-JMB norður af Viðey þann 30. september, 2009.

3.1 Tillögur í öryggisátt

3.1.1 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að gera eigendum einkaflugvéla og rekstraraðilum kennsluflugvéla kleift að skilgreina lista um lágmarksbúnað (minimum equipment list) flugvéla sinna.

Svar Flugmálastjórnar Íslands:

3.1.1. Flugmálastjórn Íslands hefur ekki með beinum hætti hafnað því að umráðendur einka- og kennsluflugvéla setji upp lista yfir lágmarksbúnað.

II. hluti viðauka 6, við Chicago samninginn gerir ekki ráð fyrir að slíkir listar séu til staðar fyrir starfrækslu einka- og kennsluloffara. Í reglugerðardrögum Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) sem tekur gildi 8. apríl 2012 er ekki gert ráð fyrir slíku fyrirkomulagi. Ekkert bendir til þess að slíkt fyrirkomulag sé í aðildarlöndum ESB / EFTA.

Ljóst er að setji einkaflugmenn upp slík kerfi þá þarf kunnáttu til þess að beita slíkum listum að vera til staðar, en skírteinareglugerð (JAR-FCL) gerir ekki ráð fyrir slíkri þjálfun í námsskrá fyrir réttindi einkaflugmanns.

Flugmálastjórn telur að innleiðing á lista yfir lágmarksbúnað fyrir einka- og kennsluflug muni ekki koma í veg fyrir endurtekningu á atvikum sem þeim sem lýst er í skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa og mun ekki gera kröfu um lista yfir lágmarksbúnað loffara að sinni.

Þess má geta að í rekstrarumhverfi flutningaflugs er gert ráð fyrir að ratsjársvari megi vera bilaður í allt að 5 daga en í þeim tilfellum þarf leyfi viðkomandi flugstjórnardeilda fyrir tilteknum flugum.

3.1.2 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að gera eigendum einkaflugvéla

og rekstraraðilum kennsluflugvéla kleift að fresta viðhaldsverkum tímabundið (defect deferral).

Svar Flugmálastjórnar Íslands:

3.1.2. Reglugerð 206/2007 (reglugerð EC 2042/2003) tók gildi 28. september sl. fyrir einkaflug. Grein M.A.403 tekur á bilun í loftfari og lýsir núverandi kröfu varðandi frestun á viðhaldsverkum.

3.1.3 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að þeir setji kröfur um að flugvélar í sjónflugi í flugstjórnarsviðum flugvalla á Íslandi séu búnar ratsjársvara sem gefur upp málþrýstingshæð.

Svar Flugmálastjórnar Íslands:

3.1.3. Flugmálastjórn Íslands telur ekki ástæðu til þess að krefjast þess að flugvélar í sjónflugi í flugstjórnarsviðum flugvalla á Íslandi séu búnar ratsjársvara sem gefur upp málþrýstingshæð að svo stöddu. Það er mat Flugmálastjórnar að áhættuþáttur sé í lágmarki þó svo að ekki sé gerð slík krafa að teknu tilliti til hreyfinga í flugstjórnarsviðum á Íslandi.

3.2 Tilmæli

3.2.1 Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til flugmanna að skrá ætíð bilanir flugvéla í tæknibók.

M-03408/AIG-10 Alvarlegt flugatvik TF-KAJ (Piper Super Cub) Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist í umferðarhring við lendingarstaðinn Stíflisdalsvatn þann 27. júní, 2008.

Tilmæli:

1. Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til flugmanna að setja blöndungshitara á að fullu áður en afl er dregið af hreyfli svo hiti frá hreyfli nýtist sem best við að bræða ís sem mögulega hefur safnast fyrir í blöndungi.

2. Rannsóknarnefnd flugslysa hvetur flugmenn til að haga flugi í umferðarhring með þeim hætti að þeir geti örugglega svifið inn til lendingar ef hreyfill stöðvast.

M-00509/AIG-03 Alvarlegt flugatvik TF-FTN (Piper Seminole) Neyðarútgangur opnaðist á flugi.

Tillögur í öryggisátt:

1. Rannsóknarnefnd flugslysa beinir eftirfarandi tillögu í öryggisátt til Piper, framleiðanda flugvélarinnar:

The Icelandic Accident Investigation Board recommends that Piper update their PA-44-180/180T Airplane Maintenance Manual section 52-21-01, page 52-06 EMERGENCY EXIT as a result of this incident. The board recommends that additional inspections be added to the instructions:

1. Before installing the emergency exit:

- a. Inspect the Emergency Door Latch Rod Assembly welds for cracks.
- b. Inspect the forward and aft Emergency Door Latch Arm Assembly (nut, pin, cotter pin) for wear.

2. After installing the emergency exit ensure there is no gap between the Emergency Door Latch Arm and the frame-mounted striker plate.

M- 01109/AIG-05 Lokaskýrsla um flugslys TF-MOS (C170B) á flugvelliðum við Flúðir 22. maí 2009

RNF gerði ekki tillögu í öryggisátt í skýrslu sinni en matsnefnd Flugmálastjórnar Íslands telur æskilegt að flugmenn fari með vönum manni eða kennara eftir langt hlé. Sér í lagi ef reynslan á stélhjólsvél er lítil sem engin.

Flugslys og 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 íslenski lögsögu. Rannsókn alvarlegra flugatvika varð skyld með lögum nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa. Slys í fallhlífarstökki eru ekki talin hér með. Þegar slík slys hafa orðið hefur rannsóknin verið framkvæmd af lögregluvirkum, með tæknilegri aðstoð Flugmálastjórnar og/eða RNF.

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

Ár	Dags.	Skrás.	Tegund lofff.	Málsatvik í stuttu máli og slysstaður	Ó/L	S	D
1999	03.01	TF-JMG	PA31-350	Eldur í hreyfli á flugi eftir brottför frá Egilsstöðum.	7	-	-
	10.01	TF-ABG	B747-100/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Algeirs í Alsír.	500	-	-
	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				
	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 Reykjavíkflugvelli.	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 flughlaði 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 smurólía 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 Reykjavíkflugvelli.	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 Tungubakkflugvelli.			
	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 þvert yfir flugbraut þar sem TF-FII var í flugtaksbruni.	220	-	-
		AF-6498	B747				
	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 Reykjavíkflugvelli, þar sem TF-FTG var að lenda.	21	-	-
		TF-FTG	CA152				
	11.09	N44645	PA28-151	Hætti við flugtak á Hvolsvelli og flugvélin fór út af brautinni.	2	-	-
	12.09	TF-ABD	L1011-385/	Flugumferðaratvik við Apenu í Grikklandi.	374	-	-
		G-BBAE	L1011				
	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 rafmagnsbilanir 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 Selfossflugvelli.	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	Bífreið 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 Flúðaflugvelli.	1	-	-
	16.07	TF-KAP	J3	Brotlenti á Selfossflugvelli.	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 aðalhljól féll upp í landingu í Reykjavík.	4	-	-
	23.07	TF-KAF	C170B	Stélhljól 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 hreyfilstöðvun í fráhrvarfsflugi 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 Fl-350 í 250 þegar árekstrarvari fyrirskipaði klifur. Önnur flugvél sem fór ekki að fyrirmælum og klifraði í gegnum feril TF-ABQ.	400*	-	-
	03.03	N18LH	Lear 35	Skemmdist þegar flugstjóri hætti við flugtak eftir að sprakk á aðalhljóli.	4	-	-
	04.03	TF-FIW	B757-200	Eitt aðalhljól 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	-	-
	28.03	TF-FTR	C152	Flaug inn í el með þeim afleiðingum að flugvélin skall í jörðina	-	2	-
	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 Nm vestur af 63°N 030°V. Snéri til Reykjavíkur.	1	-	-
	05.08	TF-JMB	PA38-112	Nauðlenti eldsneytislauis 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/viðvörðunar 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 Líbýu.	295*	-	-
	14.11	TF-ELR	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) og skipaði lækkun í klifri 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	-	-
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 flugvellinum 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 flugvellinum 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 Keflavíkurlugvelli.	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 Reykjavíkurlugvelli 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 Keflavíkurlugvelli.	1	-	-
29.09	FXI 699	F27-Mk050	Flaug um 150 sjómílar af áætlaðri 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 Reykjavíkurlugvelli.	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 fyrr en eftir nokkrar tilraunir fyrir landingu á Bakkflugvelli.			
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*	-	-

2003	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 Nígeríu.	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/	Árekstrarvari gaf viðvörðun í aðflugi til Lagos í Nígeríu 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 komið 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/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Punta Cana í Dóminíkanska lýðveldinu.	223*	-	-
	26.04	TF-OXO	PA22-150	Lenti á Selfosflugvelli eftir að hreyfillinn hafði misst afl vegna brotins útblástursventils.		1	-
	02.05	TF-ELP Ókunn	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Barcelona á Spáni.	121*	-	-
	09.05	TF-KAF	C170	Stélkastaðist 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/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur í farflugi við París í Frakklandi.	390*	-	-
	12.07	TF-JMU	F27-Mk050/	Áhöfn TF-JMU fékk skipun (RA) frá árekstrarvaranum um að fylgjast með lækkunarhraða í aðflugi að Reykjavíkflugvelli.	50*	-	-
		TF-FTN	PA44-180		2	-	-
	23.07	TF-ELN	B737-300	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Keflavíkflugvelli 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	120*	-	-

		Skotlandi.					
	Hawk			2	-	-	
01.08	OY-RCA	BAe146-200/ N46PW	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 028°V.	39	-	-	
01.08	TF-ATU	B767-300/ HB-IJL	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi nálægt París í Frakklandi vegna annarar flugvélar.	325*	-	-	
04.08	TF-HIS	A320 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 Keflavíkurlugvelli 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*	-	-	
28.08	N789UA	B777-200	Lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að rafalar beggja hreyfla höfðu gefið sig.	167	-	-	
31.08	TF-ELH	DO228	Áhöfn flugvélarinnar fékk uppgæfnar rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvellingum á Bildudal.	8	-	-	
07.09	TF-SAC	ASK21	Sviffugvél hlekkist 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 Reykjavíkurlugvelli.	2	-	-	
19.01	TF-FIG	B757F	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlugvelli 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	B747-400/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 025°V.	?	-	-	
	AAL87	B777-200		?	-	-	
30.11	TF-ELD	B737-400/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi við Marseille í Frakklandi.	170*	-	-	
01.12	TF-FTT	C152	Stakkst á nefið á flugvellingum á Raufarhöfn þegar flugkennari hugðist yfirfljúga flugbrautina.	2	-	-	
23.12	TF-JME	SA227	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Reykjavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	?	-	-	
31.12	TF-ELN	B737-300	Flugvélin hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu á Reykjavíkurlugvelli.	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. Stýri störfuðu ekki eðlilega.	152	-	-
	13.05	AAL71	B777-200	Flugvélin 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 klifra við Amsterdam.	?		
	18.06	TF-ELY	B737	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til landingar á flugvelli á Kos í Grikklandi.	7	-	-
	23.06	TF-ELH	DO 228	Lenti með hjól uppi á Siglufirði.	2		
	17.06	TF-SAG	ASW-19	Nauðlenti sviffugu 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 reykjarlyktar 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 klifri við Dalaman í Tyrklandi.	?		
	15.07	TF-MOS	Citabria 7GAA	Hlekkist á í flugtaki við Tungubakkflugvöll.	2	-	-
	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 HK-36TTC	Mótorsviffuga missti afl yfir Nesjavöllum og sveif inn til landingar á Selfossi.	?		
	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 lækunarhraða vegna umferðar við Orlando í Florida.	487	-	-
	17.08	TF-FIU	B757-200	Árekstrarvari gaf tilskipun um lækun 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 klifra í aðflugi til Edinborgar í Skotlandi.	2	-	-
	05.09	TF-ELJ	B737-400	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Feneyjar 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	Flugvélin rann fram af flugbrautinni eftir að áhöfnin hætti við flugtak frá flugvelli á 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	Hlekkvist á í landingu – Hreyfilhlíf snerti flugbrautina	-	-	-
	10.06	TF-IOO	Cessna 180	Stékkastaðist í landingu	3	-	-
	15.06	TF-FUN	American Champion	Stékkastaðist í flugtaki	1	-	-
	14.07	TF-OND	Cessna 152	Fór fram af flugbrautarenda í landingu	1	-	-
	15.07	TF-IOO	Cessna 180	Hlekkvist á í flugtaki – Hætti við flugtak	4	-	-
	20.07	TF-BKB	Cessna 177	Hlekkvist 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 hagléi í klifri frá Palma flugvelli á 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 hreyfistöðvunar	281	-	-
	05.12	TF-VIK	Helio Super Courier	Hlekkvist 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 flugeldaskotþöllum hafði verið komið fyrir	2	-	-
2006	01.01	TF-ARU	B-747	Mál opnað vegna tíðra hreyfilbilana hjá Air Atlanta	-	-	-
	12.02	TF-AME	B-747	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	15.02	TF-JMO	F27-Mk050	Viðvörðun úr jarðvara og ókyrrð í aðflugi til Ísafjarðar	-	-	-
	15.02	TF-FIB	B-767	Hjólabúnaður og dekk skemmdist í landingu er flugvél lenti í holu á flugbrautinni.	-	-	-
	03.03	TF-ELW	A300	Vinstri vængendi TF-ELW rakst í hæðarstýri annarar vélar í akstri	-	-	-
	13.03	TF-BOY	Piper PA-28	Hætti við flugtak og hafnaði utan flugbrautar á Húsafelli	2	-	-
	02.04	TF-BOY	Piper PA-28	Nauðlenti við vegna eldsneytisleysis í Mosfellsdal	3	-	-
	02.04	TF-FTZ	Cessna 172	Ók á rafmagnskassa eftir landingu á Reykjavíkurlugvelli á rafmagnslausri/ljóslausri flugvél.	1	-	-
	21.04	ICE872	B-757	Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél	-	-	-
	28.04	TF-ICI	Cessna 152	Hlekkvist á í landingu og hafnaði utan brautar 31 á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	29.04	TF-FIW	B-757	TF-FIW árekstrarviðvörðun vegna CRJ100	-	-	-
		Canadair	CRJ100				
	08.05	TF-UNA	Cessna 172	Rakst í flugbrautarljós í landingu á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	09.05	TF-FAX	Piper PA-32	Ók á hlið á akbraut GOLF á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	12.05	TF-LIF	EC AS332L1	Drifskaft á þyrlu skemmdist	3	-	-
	28.05	TF-FTO	Cessna 172	Hafnaði utan brautar eftir hliðarvindslendingu á Stóra Kroppi	1	-	-
	05.06	TF-CCB	Yak-55	Flaug í jörðina í aðflugi til landingar til vesturs á Tungubökkum	1	-	-
	05.06	N9911V	Cessna 180	Hreyfill missti afl í flugtaki í snertilendingu í Fljótavík	1	-	-
	11.06	TF-CSB	Dornier 328	Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til landingar í Sumburgh	-	-	-
	21.06	CNO787	B-737	Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 var í aðflugi til Keflavíkur en	-	-	-
		TF-NPA	Dornier 328J	TF-NPA í brottflugi.			
	04.07	TF-LLA	B-767	Hurð fyrir hjólabúnað féll af við Mexíkóborg	-	-	-
	04.07	TF-FIE	B-757	Fráhvarfsflug vegna flöktis í hallageisla fyrir flugbraut 21 í Humber-side	-	-	-

	29.06	TF-CSB	Dornier 328	Fór fram af flugbrautarenda í landingu á braut 15 í Aberdeen	-	-	-
	18.07	TF-CSG	Dornier 228	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll vegna tveggja véla í	-	-	-
		TF-TWO	Cessna 152	umferðarhring, TF-TWO og TF-ICY	-	-	-
		TF-ICY	Cessna 152		-	-	-
	27.07	TF-DUO	Cessna 152	Missti stjórn á flugvélinni í landingu á braut 13 á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	17.08	TF-AIR	TobagoTB-10	TF-AIR flaug þvert á lokastefnu flugbrautar 20 er FUA701W var í	2	-	-
		FUA701W	B-737	lokaðflugi til landingar	-	-	-
	02.08	TF-FTO	Cessna 172	Hlekkist á í landingu á flugbraut 31 á Reykjavíkurlugvelli	-	-	-
	20.08	TF-EGD	Piper PA-38	Hlekkist á í flugtaki á Tungubökkum og hafnaði út í Leirvogsa	2	-	-
	24.08	TF-FII	B-757	Truflun í miðlínusendi fyrir flugbraut 02 á Keflavíkurlugvelli			
	30.08	TF-TAL	Cessna P206	Neflendingarbúnaður brotnaði í akstri	6	-	-
	02.09	TF-SAE	Schleicher	Sviffluga ofreis sökum of mikilla loftheimlunar rétt fyrir landingu	1	-	-
	03.09	TF-FAD	Piper PA-38	Brotlenti í nauðlendingaræfingu er vængborð voru tekin upp	2	-	-
	17.09	TF-LLA	B-767	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	23.09	TF-LEO	Piper PA-18	Hlekkist á í landingu við Gæsavatnaskála	1	-	-
	25.10	N34137	B-757	Bilun í stjórnölvu fyrir hreyfla	-	-	-
	28.10	TF-LLA	B-767	Aðskilnaðarmissir við óþekkt loftfar í aðflugi að Caracas í Venesúela	-	-	-
	11.12	N9265Q	Piper PA-34	Rann útaf flugbraut í akstri vegna hálfu	2	-	-
	21.12	TF-ARJ	B-747	Felgur brotnuðu í landingu	-	-	-
2007	02.01	TF-FIU	B-757	Ókyrrð í farflugi til Evrópu á svæðamörkum flugstjórnarsvæðis	180	-	-
	11.01	TF-FMS	Beech 200	Hlekkist á í flugtaki	8	-	-
	11.01	TF-FIR	B-757	Neyðarrenna yfir vinstri væng opnaðist og losnaði af á flugi	148	-	-
	07.02	TF-GUN	Cessna 180	Hlekkist á í hliðarvindsflugtaki á Selfosflugvelli	2	-	-
	11.03	TF-FIG	B-757	Jafnþrýstingur féll vestur af Grænlandi	-	-	-
	28.03	TF-FAC	Bellanca	Snúra úr síma lokaði fyrir eldsneytiskrana og hreyfill missti afl	1	-	-
	29.03	TF-JMS	F27-Mk050	Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkurlugvallar	-	-	-
		TF-FTL	Cessna 172		2	-	-
	05.04	TF-FAL	Falconair F11	Canopy hurðir opnuðust á flugi	1	-	-
	19.04	TF-ATJ	B-747	Eldur í hreyfli	-	-	-
	04.05	TF-ORA	Jetstream	Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði	-	-	-
		TF-BCX	Yak-52		2	-	-
	23.05	N442MT	Cessna 336	Hreyfill missti afl í fráhrarfsflugi og nauðlent með hjól að hluta uppi	2	-	-
	22.05	TF-BCX	Yak-52	Fór fram yfir brautarenda í landingarbruni	1	-	-
	16.07	TF-SIF	Asptl SA365	Aflmissir á öðrum hreyfli og nauðlending á sjó	3	-	-
	19.06	TF-SBT	Grob 103	Loftskúfa losnaði af eftir flugtak	2	-	-
	14.07	TF-ATX	B-747	Sterk lykt um borð – Hættuleg efni	-	-	-
	01.08	N3249P	Piper PA-23	Hjól tekin upp í snertilendingu	3	-	-
	05.08	N208B	Cessna 208	Hlekkist á í flugtaki á mel utan vallar	4	-	-
	09.08	TF-OND	Cessna 152	Brotlending eftir ofris og byrjunarstig spuna	2	-	-
	07.09	FXI123	F27-Mk050	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll	-	-	-
		TF-FTN	Piper PA-44		2	-	-
	28.10	TF-JXF	Boeing 737	Rann útaf akbraut eftir landingu	197	-	-
	29.10	TF-JMO	F27-Mk050	Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak	-	-	-
	30.10	TF-JMB	DHC-8-106	Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa	-	-	-
	05.11	Flugstoðir	Flugstjórn	Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk	-	-	-
	06.11	TF-JMS	F27-Mk050	Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll	-	-	-
	07.11	TF-JXE	B-737	Laus hreyfill	-	-	-
	02.12	TF-ELK	A300	Eldur í hreyfli	-	-	-
	28.12	TF-RLR	Cessna 172	Féll niður um vök á Úlfsvatni	1	-	-

2008	15.01	TF-ELW	A300	Endaði utan flugbrautar eftir landingu	-	-	-
	11.02	N5030Q	C-310N	Ditched in the Atlantic Ocean west of Keflavik	-	-	1
	21.02	N60842	PA-28	Ditched in the Atlantic Ocean southeast of Vik	-	-	1
	25.03	TF-ARS	B-747	Caught fire during landing	-	-	-
	10.04	N6243	C-206	Caugt fire while starting	-	-	-
	03.05	TF-HHX	Schweizer	Stjórnmissir í flugtaki	-	-	-
	02.05	MAS9	B-777	Aðskilnaðarmissir	-	-	-
		SSV593	A320				
	12.05	THA793		Misskilningur í fjarskiptum	-	-	-
	04.06	B-AYFP	Jodel 140	Hlekkist á í hliðarvindsflugtaki	-	-	-
	27.06	TF-KAJ	PA-18	Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist	-	-	-
	30.06	TF-ESI	C-150	Nauðlenti eftir að hreyfill missti afl	1	-	-
	27.07	TF-FIU	B-757	Bilun í hreyfli í flugtaki	-	-	-
	03.08	TF-LDS	Dornier DO27	Hlekkist á í landingu	1	-	-
	12.08	TF-FFH	PA-28R	Hreyfill stöðvaðist vegna bilunar í eldsneytiskerfi	-	-	-
	14.08	TF-FIG	B-757	Right hand overwing fairing separated from aircraft	-	-	-
	07.09	TF-ABD	PA-18	Brotlending eftir ofris í flugtaki	2	-	-
	11.09	N558RS	PA46	Lenti fyrir framan flugbrautarenda	1	-	-
	12.09	TF-ARM	B-747	Rak niður hreyfil í landingu	-	-	-
	30.09	TF-FTZ	C-172	Árekstrarhætta	-	-	-
		TF-JMB	DHC-8				
	18.09	TF-FIV	B-757	Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði	-	-	-
	23.10	TF-ELK	A-300	Árekstrarhætta á jörðu	-	-	-
	28.10	TF-FID	B-757	Slokknaði á hreyfli eftir landingu	-	-	-
	24.11	ICE615	B-757	Flugumferðaratrik	-	-	-
		ZS-MUS	C-510				
2009	13.01	TF-FTU	PA-44	Hreyfill missti afl á flugi	2	-	-
	08.02	TF-FGB	DA-20	Hreyfill stöðvaðist í snertilendingu	1	-	-
	03.05	TF-FTN	PA-44	Hleri fyrir neyðarútgang losnaði af	2	-	-
	11.05	SP-LPC	B-767-300	Þrýstingur féll	-	-	-
	22.05	TF-MOS	C-170	Hlekkist á í landingu	1	-	-
	20.05	TF-BCX	Yak-52	Loftskrúfa snerti jörð í lágflugi	2	-	-
	17.05	TF-FIO	B-777-	Árekstrarhætta	-	-	-
		Svifvængur	Óskráður				
	17.05	TF-FTM	C-172	Árekstrarhætta	3	-	-
		TF-TUG	PA-25				
	04.06	TF-FIJ	B-757-	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	02.07	TF-FTX	C-152	Hlekkist á í landingu	1	-	-
	02.07	TF-GUN	C-180	Flaug á rafmagnslínu	-	1	1
	20.07	N658UA	B-767-300	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	24.07	TF-FLY	Avid Flyer	Hreyfill missti afl í flugtaki	2	-	-
	27.07	TF-GMG	C-170	Hreyfill missti afl	3	-	-
	11.08	TF-FTZ	C-172	Hæðarstýri virkaði ekki í flugtaki	4	-	-
	14.08	TF-JXG	B-737-700	Eldsneytisleki	-	-	-
	30.08	TF-JMR	F27-Mk050	Árekstrarhætta	-	-	-
		TF-BEZ	Beech 77				
	02.09	TF-BEZ	Beech 77	Hreyfill missti afl	1	-	-

14.09	TF-BBD	B-737-300	Jafnbrystingur féll	-	-	-
29.08	TF-BLU	Pitts M12	Ók á bifreið	1	-	-

Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slyssaður</i>	<i>Látnir</i>
1.	27.06.20	H-2545	Avro-504 K	Barn hjóp fyrir flugvélinu, þegar hún var í flugtaksbruni í Vatnsmýrinni í Reykjavík.	001
2.	14.04.42	TF-ÖRN	Waco YKS-7	Í þjónustuflugi snéri flugmaðurinn við eftir að hreyfillinn missti afl í flugtaki af Reykjavíkurlugvelli 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 flugmaðurinn var að snúa við í sjónflugi.	004
7.	27.03.48	TF-SAD	Pratt & Reed	Æfingasviifluga 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 flugi um radióvíta á Álftanesi til Reykjavíkurlugvallar 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 Holtavörðuheidi.	001
12.	29.03.58	TF-BOB	C172	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Heiðarfjall á Öxnadalsheiði, þegar flugmaðurinn var að snúa við.	004
13.	04.01.59	TF-HMH	C180	Þjónustuflugvél flaug í jörðina á Fjósatungufjalli sunnan Vaðlaheiðar. 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 Mosfellssveit.	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	Cessna C140	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 fórst.	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 norðan Langjökuls 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 Döllum.	004
36.	17.01.75	TF-LKH	S55	Þyrta 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	Einkabýrta 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 flugvellingum í Colombo á Sri-Lanka.	183
39.	08.11.79	TF-FIA	Citabria 7GCBC	Einkaflugvél í lágflugi við Sigmundarstaði í Þverárhlið 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 flugvellingum 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 hljóp í loftskrófuna eftir landingu á Reykjavíkurflugvelli.	001
49.	08.11.83	TF-RAN	S76A	Landhelgisgæslubýrta 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 Arnarnesi.	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	Einkaflugvél 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 landingar 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	Æfingasviffuga 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	Mótorsviffuga brotlenti í æfingaflugi við Sandskeið.	001
62.	17.11.93	TF-ELA	DO228-202K	Hlaðmaður gekk í skrúfu 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	Æfingasviffuga 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 hlíð 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	Þyrla í þjónustuflugi valt á hlíðina 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
70.	02.07.09	TF-GUN	C180	Flugvél í einkaflugi fórst í Selárdal í Vopnafirði eftir að hafa verið flogið á rafmagnslínu.	001

Alls: 392

Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik

Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1990- 2009

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 /Fis	Flugslys og flugatvik	Flugstundir samtals	Flugslys og flugatvik samtals
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	750	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
2006	66.545	6	103.460	11	2.892	0	2.839	2	11.428	7	9.595	7	750	1	189.109	34
2007	69.487	8	100.581	6	3.875	0	2.131	2	10.062	7	9.709	3	1.024	1	196.869	27
2008	66.420	8	84.097	3	2.678	1	2.209	0	10.279	4	7.062	1	852	0	171.597	17
2009	52.689	6	51.678	1	3.120	0	1.690	0	8.188	9	5.516	4	837/1500	0	126.768	20

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

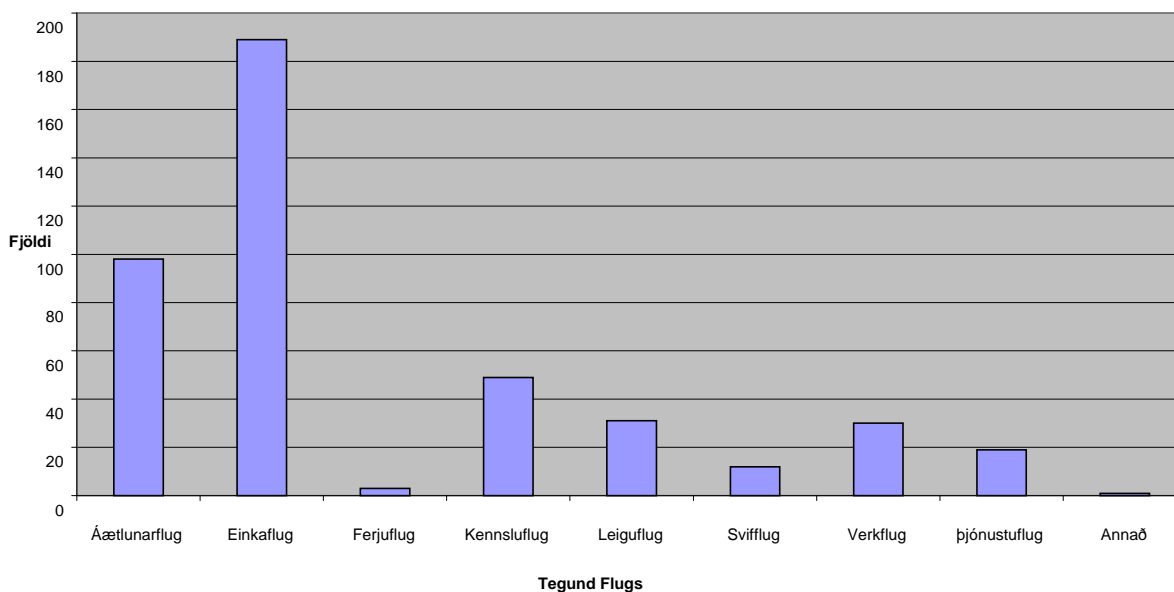
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa¹⁾

RNF gerir skýrslur um formlegar rannsóknir sem fram fara og nefnast þær AIG skýrslur. Þegar sérstaklega stendur á er Rannsóknarnefnd flugslysa heimilt að gefa út yfirlýsingu um lok rannsóknar eða ljúka rannsókn máls með bókun í stað þess að gefa út skýrslu. Árið 2009 vann RNF að útgáfu 11 skýrslna vegna flugslysa eða alvarlegra flugatvika sem urðu það árið. Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ár hafa verið gefnar út u.þ.b. 12 skýrslur árlega eða ein skýrsla á mánuði að meðaltali.

Mál sem tekin eru til formlegrar rannsóknar eru fleiri en skýrslurnar segja til um. Árið 2009 voru 20 mál tekin til formlegrar rannsóknar. Árið 2008 voru 23 mál tekin til formlegrar rannsóknar, árið 2007, 27 mál, árið 2006, 41 mál, árið 2005, 23 mál. Árið 2004 voru þau 41 og einnig 41 árið 2003, 38 árið 2002 en 20 árið 2001. Meðaltal á árunum 2001-2009 eru um það bil 30 mál á ári.

Af súluritinu hér að neðan má sjá skiptingu skýrslna eftir tilgangi flugs (að flugumferðaratvikum undanskildum). Alls hafa verið gefnar út 372 skýrslur frá árinu 1980 og er u.þ.b. helmingur þeirra vegna einkaflugs.

Fjöldi útgefinna skýrslna frá 1980 eftir tilgangi flugs



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

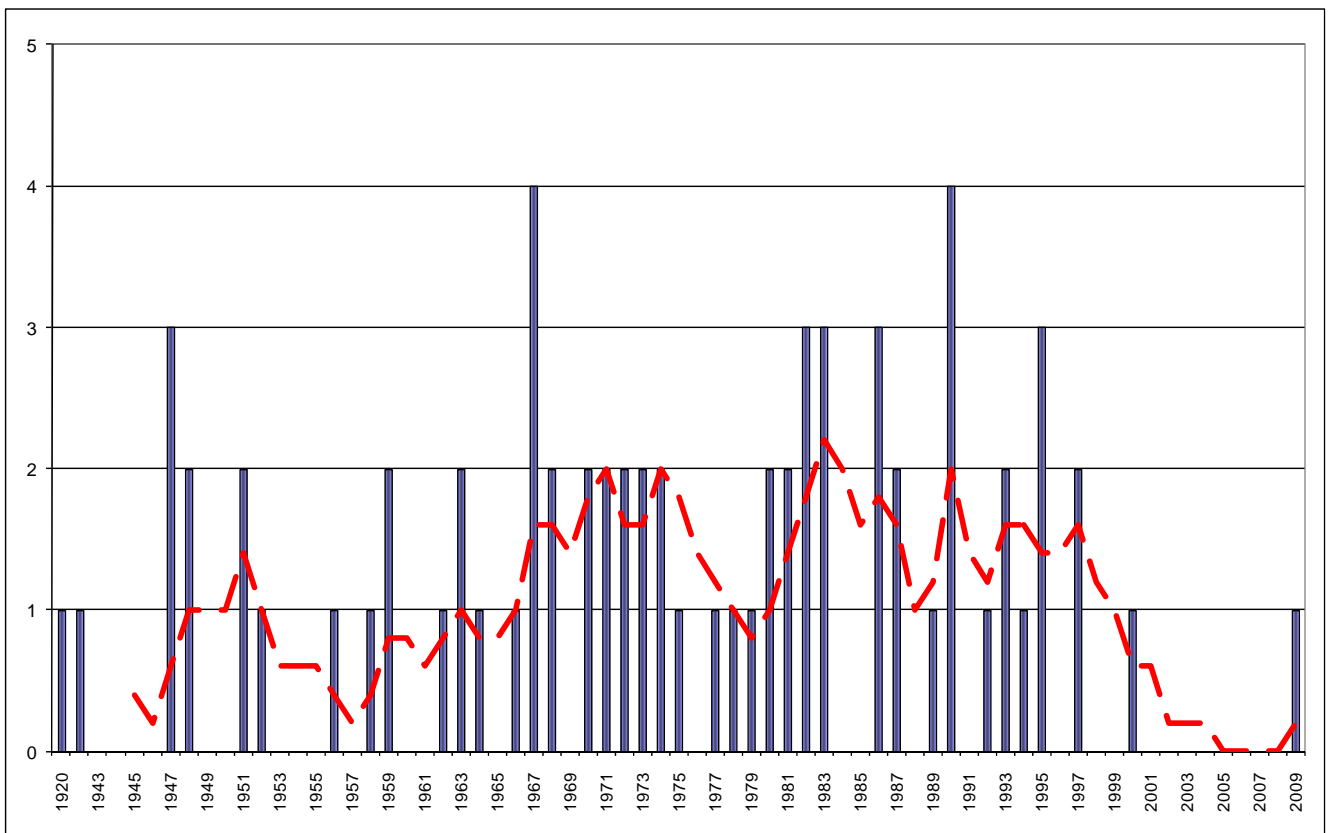
Greining á banaslysum í flugi

Frá árinu 1920 hafa samtals orðið 70 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. Eitt banaslys varð árið 2009, TF-GUN, og fórst með henni einn farþegi. Það er fyrsta banaslys á íslensk skráðu loftfari frá árinu 2000 og voru því tæplega níu ár á milli banaslysa. Það hefur ekki gerst frá árinu 1942 en á árunum 1943 til 1946 voru fjögur ár á milli banaslysa.

Þess ber þó að geta að geta að þrjú banaslys urðu á erlend skráðum loftförum við strendur Íslands, eitt árið 2001 og tvö árið 2008. Í öllum tilfellum var að ræða einkaflugmenn sem voru á leið til- eða frá landinu við vetrarskilyrði (febrúar/mars).

Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára varð að meðaltali 0,75 banaslys á ári á íslensk skráðum loftförum. Ef litið er á meðaltal síðustu fimmtán ár voru þau 0,5. Ef litið er á meðaltal síðustu tíu ár voru þau 0,2. Á síðastliðnu fimm ára tímabili hefur eitt banaslys orðið á íslensk skráðu loftfari.

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



Á súluriti hér að neðan má sjá fjölda banaslysa frá 1920-2009, skipt eftir tilgangi flugs. Flest eru þau í einkaflugi (31), þar á eftir koma banaslys í þjónustuflugi (11). Einnig er súlurit sem sýnir í hvaða mánuði banaslys hafa orðið og er júlí mánuður sá mánuður sem telur flest banaslys.

