

2011

ÁRSSKÝRSLA RNF



ÁRSSKÝRSLA
RANNSÓKNARNEFNDAR
FLUGSLYSA
2011

ÚTGEFANDI: RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	5
Inngangur.....	7
Rannsóknarnefnd flugslysa.....	9
Skýringar hugtaka.....	10
Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2011.....	14
Úttekt á vegum ICAO.....	15
Atvik sem urðu árið 2008.....	18
Caught fire during landing.....	18
Lenti fyrir framan flugbrautarenda.....	19
Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði.....	20
Atvik sem urðu árið 2009.....	21
Árekstrarhætta.....	21
Árekstrarhætta.....	21
Reykur í flugstjórnarklefa.....	22
Reykur í flugstjórnarklefa.....	23
Árekstrarhætta.....	24
Jafnþrýstingur féll.....	24
Ók á bifreið sem lagt hafði verið á fluglaði.....	25
Atvik sem urðu árið 2010.....	26
Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhrarfsflugi.....	26
Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu.....	27
Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir.....	28
The cabin crew experienced dizziness.....	28
Flugumferðaratvik og hreyfistöðvun.....	29
Nauðlending vegna stjórnmissis.....	30
Árekstrarhætta.....	30
Eldsneyti í lágmarki.....	31
Hlektist á í landingu.....	32
Ekki full stjórn á loftfarinu í landingu.....	33
Hreyfill missti afl.....	34
Árekstrarhætta.....	34
Nauðlending – Hreyfill missti afl.....	35
Atvik sem urðu árið 2011.....	36
Hlíf losnaði af í flugtaki.....	36
Mörg öryggi slógu út.....	36
Bilun í knývendi í fráhrarfsflugi.....	36
Veikindi flugstjóra.....	37
Farangurshurð féll niður.....	37
Brotlenti í hliðarvindslendingu.....	38
Loftskrúfa rakst í jörðina.....	39
Eldur kviknaði í hjólabúnaði.....	39
Hlektist á í landingu – Loftskrúfa rakst í flugbrautina.....	39

Hlektist á í flugtaki	40
Hurðahleri opnaðist á flugi	40
Vængbolti losnaði á flugi	40
Fauk á bakið í akstri	41
Rak niður loftskrófu í akstri.....	42
Lenti of skammt	43
Ók á skýli.....	43
Reykur í flugstjórnarklefa	44
Hlektist á í snertilendingu	44
Nauðlending vegna brunalyktar og reyks í flugstjórnarklefa	44
Hlektist á í lendingu	45
Nauðlending vegna aflmissis.....	45
Dúkur rifnaði af væng.....	45
Árekstarhætta.....	46
Rann fram af brautarenda eftir lendingu.....	46
Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum.....	47
Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár	48
Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi.....	57
Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik	61
Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1992- 2011	62
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa	63
Greining á banaslysum í flugi.....	64

Inngangur

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

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu á árinu 2011 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-JMB í Nuuk á Grænlandi. Myndin er tekin af Þorkeli Ágústssyni.

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 stjórnsýslulega undir samgönguráðherra.

Á árinu 2011 skipuðu nefndina:

Þrjú nefndarmenn:

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

Þrjú varamenn:

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

Forstöðumaður og rannsóknarstjóri:

- Þormóður Þormóðsson BS í flugrekstrar- og tæknistjórnun.

Aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri:

- Þorkell Ágústsson, rekstrarverkfræðingur M.Sc.

Þormóður lauk störfum fyrir nefndina í árslok 2011 og var Þorkell Ágústsson settur forstöðumaður í hans stað.

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:

- thormodur@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

Pegar 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. sjúkráðsvist, 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, smádædir eða göt á ytra byrði loftfarsins; eða

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

Sjá nánar í reglugerð Nr. 80 um rannsókn flugslysa.

Flugstjóri (Pilot in command):

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

Flugtími (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 2011

Árið 2011 bárust Rannsóknarnefnd flugslysa tilkynningar um 1400 frávik í flugi íslenskra loftfara hérlendis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 31 þessara frávika nánar. 24 þeirra voru skilgreind sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru því tekin til formlegrar rannsóknar.

Á árinu 2011 lauk Rannsóknarnefnd flugslysa 17 málum. Þar af var 13 málum lokað með bókun og í 4 málum voru gefnar út skýrslur. Á árinu lauk RNF meðal annars umfangsmikilli rannsókn á atviki TF-ARS (Boeing 747-200) í Bangladesh árið 2008 þar sem eldur kviknaði í hægri væng flugvélarinnar í landingu með þeim afleiðingum að ekki þótti hagkvæmt að gera á henni viðgerð. RNF stýrði rannsókninni þar sem ekki er rannsóknarnefnd í Bangladesh. Rannsókn á atvikinu náði einnig til Malasíu þar sem þar var gert viðhald á flugvélinni sem tengdist atvikinu. Þá hélt stjórnandi rannsóknarinnar fyrirlestur um rannsóknina á alþjóðlegri ráðstefnu rannsakenda sem haldin var í Salt Lake City í Bandaríkjunum á árinu 2011.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði tvær tillögur í öryggisátt á árinu 2011.

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. Ennfremur skulu þeir án tafar og eigi síðar en innan þriggja mánaða frá því að tilmælin berast gera nefndinni grein fyrir því hvernig brugðist hafi verið við tilmælunum. Tillögum þessum eru gerð nánari skil aftar í ársskýrslunni.

Ekkert banaslys varð í flugi á íslensk skráðu loftfari á árinu 2011.

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).

Á árinu 2010 var gerð úttekt á Rannsóknarnefnd flugslysa á vegum Alþjóðflugmálastofnunarinnar ICAO. Við lok úttektarinnar skilaði úttektarhópurinn meðal annars bráðabirgðaniðurstöðum ásamt tillögum til úrbóta (sjá ársskýrslu 2010). Á árinu 2011 voru birtar lokaniðurstöður úttektarhópsins ásamt áætlun um úrbætur (sjá næstu síðu).

Úttekt á vegum ICAO

Á árinu 2010 var gerð úttekt á fyrirkomulagi/verklagi Rannsóknarnefndar flugslysa af Alþjóðaflugmálastofnuninni ICAO (International Civil Aviation Organization). Úttektin er liður í alþjóðlegri áætlun stofnunarinnar frá árinu 1999 hvað varðar eftirlit með aðildarríkjum og þá meðal annars með tilliti til þess hvernig ríkin standa að stöðlum og tilmælum (standard & recommended practices). Áætlunin er nefnd USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) og má sjá nánari upplýsingar um hana á vefsvæði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (<http://www2.icao.int/en/usoap/Pages/default.aspx>).

Þetta er í annað sinn sem Alþjóðaflugmálastofnunin gerir úttekt á Rannsóknarnefnd flugslysa en það var síðast gert árið 2001. Við undirbúning fyrir úttektina fór RNF yfir ríflega eitt hundrað atriði sem fyrirhugað var að leggja áherslu á í úttektinni. Við úttektina 2010 voru gerðar sjö athugasemdir til bráðabirgða en á árinu 2011 var gerð lokaskýrsla og í framhaldi af því skilaði ICAO ásamt Flugmálastjórn Íslands eftirfarandi aðgerðaráætlun á þeim þáttum sem snéru að rannsóknarnefnd flugslysa:

1. The legislation and regulations on aircraft accident and incident investigation do not contain provisions providing the Aviation Accident Investigation Board (AAIB) investigator-in-charge (IIC) the right to carry out a detailed examination of relevant material/evidence without delay.

The State agrees with the finding of the ICAO audit team.

Aðgerðaráætlun til úrbóta:

Meeting between the AAIB and the Ministry of the Interior (Mol) will be held to commence the amendment of the regulation on accident investigation. Amendment to the regulation on aircraft accident investigation will be drafted. Draft amendment to the regulation on aircraft accident investigation will be submitted for review. The regulation on accident investigation will be amended to include provisions providing the Aircraft Accident Investigation Board (AAIB) investigator-in-charge (IIC) the right to carry out a detailed examination of relevant material/evidence without delay.

2. The AAIB accident investigation policy and procedures manual contains detailed provisions for the participation in aircraft accident and incident investigations of accredited representatives from concerned States and these procedures have been implemented in the past. However, Iceland has not promulgated legislative provisions for permitting, as the State conducting the investigation, the participation of accredited representatives from all other States involved.

The State agrees with the finding of the ICAO audit team.

Aðgerðaráætlun til úrbóta:

Meeting between the AAIB and the Ministry of the Interior (Mol) will be held to commence the amendment of the regulation on accident investigation. Amendment to the regulation on aircraft accident investigation will be drafted. Draft amendment to the regulation on aircraft accident investigation will be submitted for review. The regulation on accident investigation will be amended to include provisions for permitting, as the State conducting the investigation, the participation of accredited representatives from all other States involved.

3. The AAIB is State-funded and has a separate budget. This budget covers costs related to the day-to-day operation of the AAIB. However, the budget does not include the funding to cover the cost of actual investigation activities, such as wreckage recovery, tests and examinations, and travel expenses for investigation purposes. As a result, for each investigation and related expenditure, the AAIB has to submit a specific request to the Finance Department of the Ministry of Transport, which may not be approved. In addition, Iceland has not established a process for supplementary funding of aircraft accident investigation in case of major aircraft accidents.

The State agrees with the first part of the finding of the ICAO audit team but disagrees with the second part of the finding regarding supplementary funding.

Aðgerðaráætlun til úrbóta:

Meeting between the AAIB and the Ministry of the Interior (MoI) has been held to review the budget process.

In the past the budget of the AAIB covered both operational cost and investigation cost. The budget has however been reduced temporarily but will increase again in two years. Iceland has a process in place to request supplementary funding from the State fund due to unforeseen accident cost, including cost in case of a major aircraft accidents.

4. The AAIB accident investigation policy and procedures manual identifies several State aircraft accident investigation laboratories where the AAIB usually sends flight recorders for read-out. These laboratories meet the criteria as outlined in Appendix D of Annex 13 to the Chicago Convention. The procedures handbook indicates the specialties of different laboratories and criteria for selecting a laboratory. However, the AAIB has not developed guidance concerning the processes to be followed by the selected facility during the flight recorders read-out and analyses depending on the nature of the event and the condition of the recorders, to ensure compliance with the Icelandic regulatory provisions and established AAIB procedures.

The State agrees with the finding of the ICAO audit team.

Aðgerðaráætlun til úrbóta:

The accident investigation policy and procedures manual will be reviewed to identify the scope and arrangement of the amendment. Draft amendment to the accident investigation policy and procedures manual will be developed and reviewed. The accident investigation policy and procedures manual will be amended to include guidance concerning the processes to be followed by the selected facility during the flight recorders read-out and analyses depending on the nature of the event and the condition of the recorders, to ensure compliance with the Icelandic regulatory provisions and established AAIB procedures.

5. Autopsies are carried out in all cases of fatal aircraft accidents in Iceland, and medical examinations are performed for the flight crew, passengers and involved personnel, when requested by the AAIB. However, Iceland does not have pathologists or physicians trained for particular aspects related to aircraft accidents. In addition, the AAIB has not developed guidance material to allow the provision of pertinent advice from foreign pathologists specialized in aircraft accident investigations to the physicians who will perform autopsies or medical examinations after an aircraft accident or incident.

The CAA agrees with the finding of the ICAO audit team.

Aðgerðaráætlun til úrbóta:

The accident investigation policy and procedures manual will be reviewed to identify the scope and arrangement of the required amendment. Draft amendment to the accident investigation policy and procedures manual will be developed and reviewed. The accident investigation policy and procedures manual will be amended to include guidance material to allow the provision of pertinent advice from foreign pathologists specialized in aircraft accident

investigations to the physicians who will perform autopsies or medical examinations after an aircraft accident or incident.

6. The AAIB, in cooperation with other relevant Icelandic organizations, should establish and implement detailed procedures to ensure that relevant and timely information on the progress of the investigation is provided to the families and aircraft accident survivors, taking into account the provisions of ICAO Circular 285 – Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and Their Families.

The CAA agrees with the finding of the ICAO audit team.

Aðgerðaráætlun til úrbóta:

Coordination meeting between the AAIB and the Ministry of the Interior (MoI) will be held to identify the scope and arrangement of the required procedures. Draft amendment to the accident investigation policy and procedures manual will be developed and reviewed. The accident investigation policy and procedures manual will be amended to detailed procedures to ensure that relevant and timely information on the progress of the investigation is provided to the families and aircraft accident survivors, taking into account the provisions of ICAO Circular 285 – Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and Their Families.

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 they 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 cause of the fire was that fuel was leaking through the flexible half coupling to the hot surface of the engine. The fuel leak was because the O-ring and retaining rings were not properly assembled within the coupling and one retaining ring was missing.

The IAAIB considers unclear instructions in the aircraft maintenance manual (AMM) to be a contributing factor of the incorrect installation. The aircraft manufacturer made changes to the maintenance manual in order to avoid mixing rigid coupling with flexible half coupling.



Following the investigation, the aircraft manufacturer made changes to the maintenance manual in order to avoid mixing rigid coupling with flexible half coupling. Furthermore, changes to the maintenance manual illustrates the placement of the lock wire.

Fleet Team Digest (FTD) was prepared by Boeing and sent out where Boeing recommends that operators review list of "Service Bulletins" (SB's) and "Safety Letters" (SL's) to ensure proper maintenance actions to prevent any further strut fire events.

The operator has re-written emergency procedure, with special emphasize on evacuation techniques, initiative, and assessment of existing emergency situations.

The operator has re-written chapter 211 in the Safety & Emergency Procedures manual (SEP).

The operator has been using this accident as a case-study for training.

Skýrslu um atvikið má finna á vefsvæði RNF. www.rnf.is

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 áætlaði flugmaðurinn að lenda á flugvellinum 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.

Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði

2008

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

18. september

Farþegi í sæti 18C 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 flugslysa.



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Atvik sem urðu árið 2009

Árekstrarhætta

2009

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

17. maí

TF-FIO var í aðflugi inn til Keflavíkurflugvallar 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.



bil 1.800 metra hæð (5.900 fet) og stefndi hann þá í vestur.

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

RNF hafði ekki lokað málinu þegar skýrslan fór í vinnslu.

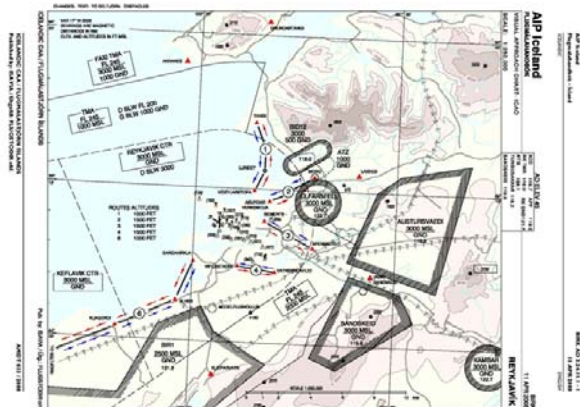
Árekstrarhætta

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 flugvællinum á Tungubakka til flugvallarins við Sandskeið. Þegar flugvélarnar voru norð-austan við Sandskeið var TF-FTM á leið fjögur út frá Reykjavíkflugvelli. Þegar TF-FTM var að klífra gegnum 3.000 feta hæð sá hann hvar TF-TUG var með svifflugvél í togi rétt fyrir ofan hann.



RNF hafði ekki lokað málinu þegar skýrslan fór í vinnslu.

Reykur í flugstjórnarklefa

2009

Alvarlegt flugatvik**M-01409/AIG-09**

TF-FIJ

Boeing 757

Gatwick flugvöllur

4. júní

During climb from CDG Airport and passing FL 320, the crew observed a heavy smoke on the Flight Deck. The crew then asked ATC for a clearance to stop climbing and maintain FL 330. The crew then put on oxygen masks and declared 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 to see the flight instruments due to the smoke.

LON ATC advised the crew of LGW and gave a descent clearance to FL 150 or 100 and Transponder code 7700

Descent was initiated and the crew started working on 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 L-ENG. Crew then shut down L-ENG dealing with multiple problems. The smoke stopped increasing shortly after the L-ENG was shut down. The aircraft was landed safely at Gatwick airport. The AAIB-UK investigated the incident and handed the investigation over to AAIB-Iceland.

RNF hafði ekki lokið rannsókninni þegar skýrslan fór í vinnslu.

Reykur í flugstjórnarklefa

2009

Alvarlegt flugatvik M-01709/AIG-12 N658UA Boeing 767-300 150 sjómílur fra Keflavíkurflugvelli 13. janúar

Aircraft was approximately 150 Nm from 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. 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.

A static inverter on the aircraft, failed inflight causing smoke to move from the main electronics equipment compartment beneath the flight deck area into the cockpit through the center pedestal area.

The operator has, since December 7, 2005, had a campaign in place to replace the static inverters according to Boeing Service Bulletin 767-24-160. In 3 years and 11 months, 18 Boeing 767 aircraft have been modified and 17 remain to be modified according to information received from United Airlines during the investigation. Later the IAAIB was informed by the operator that a new campaign had generated in February 2011 due to an AD issued by the FAA in 2009 on the subject (see below).

According to the information only one aircraft has been modified. The remaining 211 aircraft of the operator affected by the AD will be modified before February 2015. The incident aircraft had not been modified. The FAA has released an airworthiness directive and applicable Boeing



767 aircraft must be modified before August 1, 2013. It will be more than 11 years since the start of the airworthiness directive process by the issue of the first NPRM on May 17, 2002 until terminating action will be completed for the United Airlines Boeing 767 aircraft.

Skýrslu um atvikið má finna á vef RNF, www.rnf.is.

Árekstrarhætta

2009

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

TF-JMR var í blindaðflugi um það bil 12 sjómílar frá Akureyrarflugvelli og varð áhöfnin 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“.

RNF hafði ekki lokað málinu þegar skýrslan fór í vinnslu.

Jafnþrýstingur 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 STBYU 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 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 were uneventful.

Rannsóknarnefnd flugslysa á Ítalíu tók málið til rannsóknar.

Málinu var ekki lokið þegar skýrslan fór í vinnslu.

Ók á bifreið sem lagt hafði verið á flughlaði

2009

Alvarlegt flugatvik

M-03309/AIG-20

TF-BLU

Pitts M12

Reykjavíkflugvöllur

14.september

Flugmaður á TF-BLU lenti á flugbraut 01 á Reykjavíkflugvelli og fékk eftir það heimild flugturnsins til þess að aka í flughlað Flugþjónustunnar um akbraut ECHO. Ástæða þess að flugmaðurinn hugðist aka þangað var að skoða B-25D flugvél er hafði lent á Reykjavíkflugvelli 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 eins og sjá má á myndinni hér að ofan. 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 (rauða strikið er ferill flugvélarinnar og gráa bifreiðin er sú er ekið var á).

Stjórnandi bifreiðarinnar hafði leyfi Flugstoða til aðgangs að Reykjavíkflugvelli og einnig akstursheimild fyrir bifreiðina. Stjórnandi bifreiðarinnar 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.

RNF lokaði málinu með bókun.

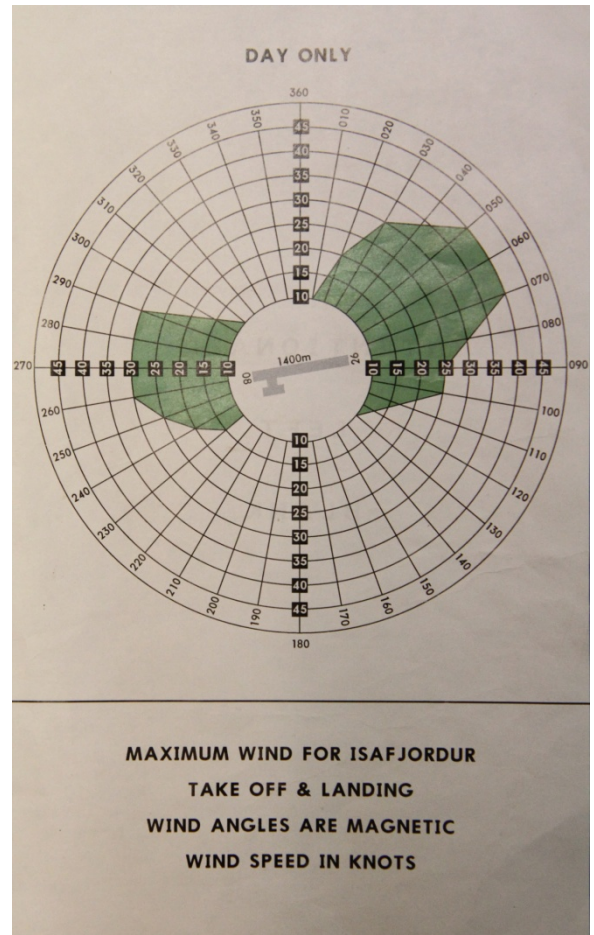
Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhrarfsflugi

2010

Alvarlegt flugatvik M-00210/AIG-02 TF-JMO Fokker F50 Ísafjarðaflugvöllur 21. janúar

Í aðflugi að Ísafjarðaflugvelli (skömmu eftir Ögur) þegar flugvélin var í um það bil 4.500 feta hæð yfir sjávarmáli fékk áhöfnin á TF-JMO þær upplýsingar frá flugturninum á Ísafirði að á flugvellinginum væri norðanátt og 20 hnúta vindur. Áhöfnin tilkynnti þá farþegum að ófært væri á Ísafjörð. Áhöfnin ákvað þá að hækka flugið í 6.000 fet, taka stefnu í norður (í átt að Bolungarvík) og sjá til hvort veðrið myndi breytast. Skömmu síðar fékk áhöfnin veðurupplýsingar frá flugturninum að vindur væri 80°/5 hnútar. Áhöfnin ákvað þá að snúa inn til Ísafjarðar og lenda á flugbraut 08. Þegar flugvélin var í 300-400 feta hæð yfir sjávarmáli varð áhöfnin vör við að flugvélin fór skyndilega inn í niðurstreymi og skömmu síðar í sterkt uppstreymi þar sem flugvélin fór að klifra töluvert. Flugvélin lét þannig ekki að stjórn til lendar og ákvað áhöfnin þá að fara í fráhrarfsflug. í fráhrarfsfluginu klifraði flugvélin meirra en áhöfnin hafði ætlað sér sökum sterks uppstreymis og fór inn í annað niðurstreymi þar sem hún fékk á sig töluverð högg vegna sterkra sviptivinda. Áhöfnin ákvað þá að snúa til Reykjavíkflugvallar og lenda þar.

Ransókn á atvikinu var ekki lokið þegar skýrslan var í vinnslu.



Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu

2010

Flugslys

M-00510/AIG-05

TF-134

Fly Synthesis – Storch CL

Reykjavíkflugvöllur

23. maí

Þann 27. mars 2010 fór fisflugmaður frá flugvelliðum á Selfossi austur að Fimmvörðuhálsi á fisfvelinni TF-134 sem er tveggja sæta og eins hreyfils. Tilgangur flugsins var að skoða eldgos sem þar stóð yfir.

Eftir að hafa skoðað gosið um stund sá flugmaðurinn að öðru físi hafði verið lent á snævipökku sléttlendi í nágrenni við eldstöðina. Hann ákvað að yfirfljúga landingarsvæðið, sem er í um 3000 feta hæð, til að skoða aðstæður og athuga hvort hann gæti lent TF-134 þar. Yfirflugið var til vesturs en flugmanninum fannst vindur vera hægur og um 45 gráður frá hægri. Þegar TF-134 var komin niður undir jörð var, að sögn flugmannsins, eins og fisinu væri þrýst niður. Hann gaf hreyflinum fullt afl til að hækka flugið en allt kom fyrir ekki og físið skall í jörðina. Eftir slysið hóf flugmaðurinn að taka físið saman til að undirbúa flutning þess af vettvangi. Þegar rannsóknarmaður RNF kom á vettvang var flugmaðurinn



búinn að taka físið saman, koma því á pallbíl og farinn með það af vettvangi. Rannsakandi RNF skoðaði því físið á Skógum, en þangað hafði flugmaðurinn farið með það af jöklinum.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir

2010

Flugslýs

M-00610/AIG-06

TF-KEX Cessna 177

Við Flúðir

1. apríl

Þann 1. apríl 2012 var flugmaður ásamt þremur farþegum í einkaflugi um Suðurland. Einn farþeganna var einnig með flugmannsréttindi og var hann ásamt flugmanninum að kynna sér flugvélin í þeim tilgangi að leigja hana. Þegar komið var yfir sumarbústaðarland við Flúðir fór flugmaðurinn að yfirfljúga sumarbústaðarlandið þar sem hann þekkti íbúa þar. Í einni beygjunni virtist honum sem hreyfill flugvélarinnar skilaði ekki því afli sem til var ætlast og beindi því nefi hennar fram til þess að halda hraða. Flugvélin missti hæð og skall í jörðina á mosagróin hrygg.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



The cabin crew experienced dizziness

2010

Alvarlegt flugatvik

M-00710/AIG-07

N380AN Boeing 767

Keflavíkurlugvöllur

13. apríl

Three cabin crew (1 purser, 2 flight attendants) were stationed in the forward galley area of an American Airlines Boeing 767-300. All of a sudden they simultaneously experienced immense dizziness, almost a vertigo type feeling. They grabbed a hold of galley counters to steady themselves. They thought the pilots were banking the aircraft. They however noticed that the water in water bottles was level. The symptoms persisted and 2 more cabin crew complained of symptoms such as dizziness, headaches, burning/stinging eyes and stomach upsets. The symptoms persisted until after landing. The affected crew thought they smelled a chemical smell. After disembarking the aircraft and being inspected by a Doctor the symptoms started to subside.

AAIB Iceland sent one investigator to the scene. Rescue crews inspected one dangerous goods container and found nothing abnormal. The aircraft main electrical compartment was inspected for overheat, smoke, fumes.



None were found. The flight crew manually depressurized the aircraft when below 10.000 feet.

Blood samples were taken from 4 cabin crew members and sent for analysis to the University of Seattle.

RNF lokaði málinu með bókun.

Flugumferðaratvik og hreyfilstöðvun

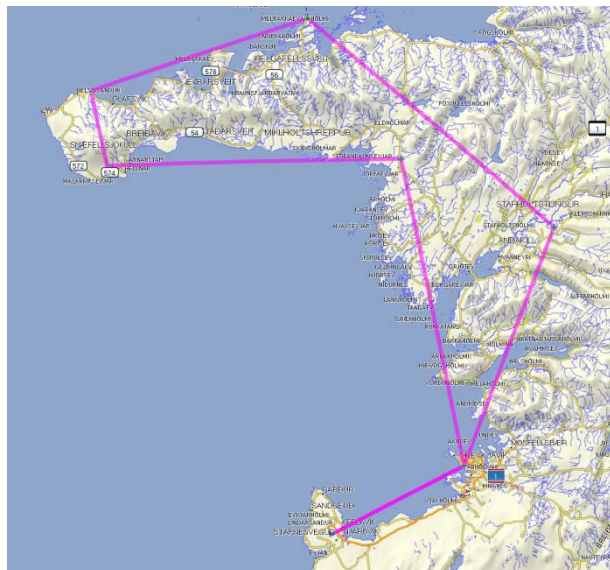
2010

Alvarlegt flugatvik M-00910/AIG-09 TF-KFB Diamond DA20 Reykjavíkflugvöllur 25. maí

Flugnemi var að fara í sitt fyrsta einliða- yfirlandsflug (Solo,X-Country) frá Keflavíkflugvelli. Fyrir flugið lagði hann inn eftirfarandi flugáætlun: Keflavík-Reykjavík-Stórikroppur-Stykkishólmur-Rif-Dagverðará-Kaldármelar-Reykjavík-Keflavík. Flugþol 4 klst. og 20 mín., áætlaður flugtími 3 Klst.

Við brottför frá Keflavíkflugvelli var flugmaðurinn meðvitaður um að eldsneyti væri takmarkað og áætlaði hann að fara fyrst til Reykjavíkflugvallar og taka eldsneyti þar.

Fyrir landingu á Reykjavíkflugvelli var hann í sambandi við flugturninn sem beindi honum inn á flugbraut 01. Flugmaðurinn á TF-KFB kom kom hinsvegar inn á lokastefnu 13 og stefndi þannig á móti annarri flugvél sem var að koma inn til landingar á flugbraut 31. Flugmaðurinn fékk þá skilaboð frá flugturni að hætta við landingu, sveigja af til suðurs og koma inn til landingar á flugbraut 01.



Þegar flugmaðurinn á TF-KFB var lentur á flugbraut 01 á Reykjavíkflugvelli stöðvaðist hreyfill flugvélarinnar og staðnæmdist hún á flugbrautinni.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Nauðlending vegna stjórnmissis

2010

Flugslýs

M-01010/AIG-10

TF-HDW

Aerospatiale AS350

Við Sandskeið

23. maí

Flugmaður á TF-HDW var á leið frá Rangá til Reykjavíkur þegar hann varð skyndilega var við að þyrlan lét ekki að stjórn. Þyrlan fór að leyta til hægri og svo virtist sem hann hafi ekki getað beint henni til vinstri. Flugmaðurinn nauðlenti þyrlunni og skall hún á hægri hlið í jörðina með þeim afleiðingum að landingarbúnaður skemmdist. Rannsóknarnefnd flugslýsa í Frakklandi skipaði fulltrúa við rannsóknina og voru prófanir gerðar á þyrlunni hér á landi og stýribúnaði í Frakklandi. Við rannsókn á stýribúnaði kom í ljós að tjakkar sem stýra aðalþyrli þyrlunnar störfuðu ekki eðlilega.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Árekstrarhætta

2010

Flugumferðaratvik

M-02307/AIG-12

FXI143

F50

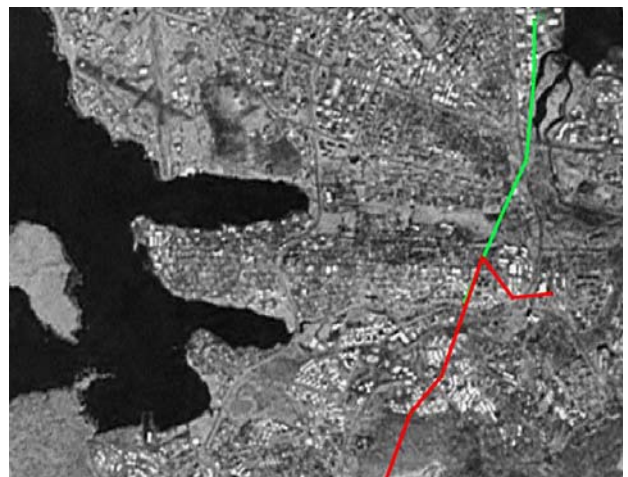
Reykjavíkflugvöllur

23. maí

N429TS Diamond DA 42

FXI143 var að koma inn til landingar á Reykjavíkflugvelli á leið sinni frá Akureyri. Þegar flugvélin var á hægri þverlegg fyrir flugbraut 31 varð áhöfnin vör við skilaboð frá árekstrarvara flugvélarinnar þar sem hún var að mæta annarri flugvél (N429TS). Áhöfnin ákvað þá að fara í fráhrarflug og lenti síðar á flugbraut 01. Þegar áhöfnin á FXI143 fékk boð um árekstrarhættu var N429TS að stefna á móti þeim og var þá á vinstri þverlegg fyrir sömu flugbraut (31). Við rannsóknina reiknaðist minnsta fjarlægð á milli flugvélna 0,1 NM og hæðarmismunur um 100 fet.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Eldsneyti í lágmarki

2010

Alvarlegt flugatvik M-02307/AIG-13 N96VF Beechcraft BE-36 Vestur af Keflavíkurlflugvelli 27. september

The aircraft (N96VF) departed Sondrestrom Airport in Greenland (BGSF) at 18:45 hrs on 27th of September 2010 for a flight to Reykjavik, Iceland (BIRK). The flight preparation was normal and the pilots estimated to land in Reykjavik at 01:30 hrs the next morning. The pilots originally intended to make a fuel stop in Kulusuk Greenland but due to the late departure from Sondrestrom the airport at Kulusuk would be closed by the time N96VF arrived there. They therefore decided to proceed directly to Reykjavik.

The weather forecast received by the pilots predicted light winds enroute and the pilots estimated that the aircraft should therefore have sufficient fuel to complete the flight to Iceland.

Halfway into the flight it became evident that the winds were less favourable than forecasted. At this time, when at a flight level 130, about 4.5 hours into the flight the winds raised from 15 knots headwinds to 45 knots headwind. The pilots contacted Reykjavik Control to inform them that they were low on fuel and requested priority.



Later, the pilots contacted Reykjavik Control again with updated information and were offered to proceed to Keflavik instead of Reykjavik which would shorten the flying time by a few minutes. The pilots accepted this change and turned the aircraft towards the new destination.

At 01:33 UTC N96VF landed safely at Keflavik Airport. After landing the remaining usable fuel was measured and turned out to be one USG in each of the aircraft's fuel tanks.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hlektist á í landingu

2010

Flugslýs

M-01510/AIG-15

TF-EXI Rotorway

Esja

24. október

Einkaflugmaður var ásamt einum farþega að lenda TF-EXI nálægt Skálatindi á Esju. Í landingunni fann flugmaðurinn að þyrflan hafði lent á ójöfnu og ákvað hann því að taka aftur á loft og finna betri stað til landingar. Flugmaðurinn áttaði sig á því þegar þyrflan var rétt komin í loftið að snúningshraði aðalþyrilsins hafði lækkað niður á neðri hluta gula svæðisins á snúningshraðamælinum. Í kjölfarið beindist nef þyrflunnar niður, annað skíði hennar rakst á barð og þyrflan skall í jörðina.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Ekki full stjórn á loftfarinu í landingu

2010

Alvarlegt flugatvik M-02410/AIG-19 TF-FIX Boeing 757 Keflavíkflugvöllur 21. desember

Þegar áhöfnin var að lenda á Keflavíkflugvelli og flugvélin var í um það bil 50 fetum frá jörðu þá varð sá er var við stjórn hennar var við að vinstri vængur flugvélarinnar fellur niður. Hann leiðrétir það og þá fer hægri vængur niður. Við leiðréttingu á því fer vinstri vængur meira niður en áður og svo koll af kolli og virtist sem flugvélin hafi svarað öfugt við það sem áhöfnin var að gera allt þar til flugvélin lenti á flugbrautinni. Áhöfnin hafði því ekki fulla stjórn á flugvélinni í landingu. Við rannsókn á atvikinu kom í ljós að samsvarandi atvik hafa

verið til skoðunar hjá framleiðanda flugvélarinnar og má rekja þau til skyndilegs mismunafæðis lofts yfir ytri hluta aftari vængbarða (outboard trailing edge flaps).

TF-FIX var ekki búin vænglingjum (winglets) þegar atvikið átti sér stað en það er mat framleiðanda að slíkt minnki líkur á ofangreindu. TF-FIX var útbúin vænglingjum eftir atvikið.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hreyfill missti afl

2010

Alvarlegt flugatvik M-02510/AIG-20 TF-FKE Diamond DA-42 Við NB suður af Akureyri 27. desember

Þegar TF-FKE var í FL 100 yfir NB suður af Akureyrarfluvelli lýsti flugmaður yfir óvissuástandi þar sem dautt var á einum hreyfli. Flugmaðurinn snéri inn til Akureyrarflugvallar og lenti flugvélinni þar án frekari vandkvæða. Við rannsókn kom í ljós að „waste gate

controller“ hafði brotnað á hægri hreyfli. Ennfremur var að finna eldsneytisleka í vinstri hreyfli flugvélarinnar.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Árekstrarhætta

2010

Flugumferðaratvik M-03310/AIG-21 TF-FIX Boeing 757 Keflavíkurlugvöllur 12. október
TF-FII Boeing 757

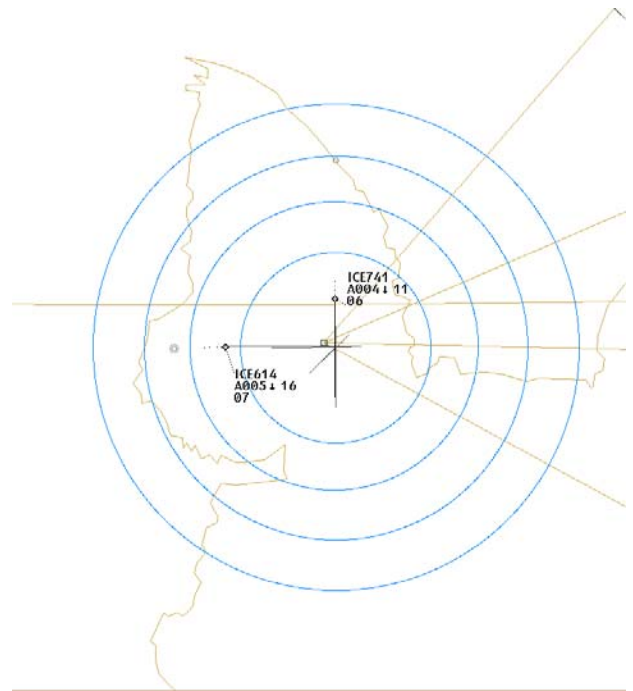
Þegar TF-FIX (ICE614) var í um það bil 2.000 feta hæð á lokastefnu fyrir flugbraut 11 á Keflavíkurlugvelli fékk áhöfnin upplýsingar um að búast mætti við seinkun á heimild til landingar þar sem TF-FII (ICE741) væri í aðflugi fyrir flugbraut 20.

Þegar TF-FIX var í um það bil 100 feta hæð heyrði áhöfn hennar óskýr skilaboð frá flugturni „gera 360° og að koma aftur inn til landingar“. Áhöfnin á TF-FIX taldi þessi skilaboð ætluð sér og ákvað hún að fara í fráhrarfsflug.

Á sama tíma og verið var að hefja fráhrarfsflugið fékk áhöfnin á TF-FIX heimild til landingar og áleit áhöfnin sem svo að ofangreind óskýr skilaboð hefðu verið ætluð TF-FII og að TF-FII væri þá líklega farin í fráhrarfsflug. Áhöfnin á TF-FIX taldi það ekki öruggt að báðar flugvélar færu í fráhrarfsflug í nálægð við hvor aðra og ákvað því að lenda.

Það er mat áhafnarinnar á TF-FIX að flugvélar hefðu lent með innan við 15 sekúntna millibili.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Nauðlending – Hreyfill missti afl

2010

Alvarlegt flugatvik **M-03810/AIG-22** TF-FTS Cessna 152 Við Vík í Mýrdal 15. júlí

Einkaflugmaður var í flugi um Suðurland þar sem hann fór frá Reykjavíkflugvelli kl. 10:07 um Klaustur og áætlaði vera á flugi í 3.5 klst. Þegar flugvélin var við Vík í Mýrdal varð flugmaðurinn skyndilega var við hvell frá hreyflinum og missti hreyfillin um leið afl niður í 1500–1800 snún/mín (RPM). Flugmaðurinn snéri þá til flugvallarins í Vík í Mýrdal og lenti þar. Við rannsóknina kom í ljós að ventill hafði brotnað.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Atvik sem urðu árið 2011

Hlíf losnaði af í flugtaki

2011

Alvarlegt flugatvik M-00111/AIG-01 TF-ELF Airbus A300 Belfast, Norður Írlandi 4. janúar

RNF barst tilkynning frá rannsóknarnefnd flugslysa í Bretlandi um að stór hlíf hefði fundist á flugbrautinni eftir flugtak TF-ELF (A300) frá Belfast í Norður Írlandi. Rannsóknarnefnd flugslysa í Bretlandi tók málið til

rannsóknar en ákvað síðar að skilgreina atvikið sem minniháttar og að rannsaka það ekki frekar.

RNF lokaði málinu með bókun.

Mörg öryggi slógu út

2011

Alvarlegt flugatvik M-00211/AIG-02 TF-BBF Boeing 737 Leipzig í Þýskalandi 5. janúar

Mörg öryggi slógu út í aðflugi flugvélarinnar til Leipzig í Þýskalandi. Eftir landingu kom í ljós að vírar í öðru af neðri frakthólfum flugvélarinnar voru brunnir. Vírarnir höfðu nuddast utan í plötu sem þeir lágu í gegnum, líklega vegna þess að vírarnir voru ekki nægilega rúmfræðilega gatinu og snertu þannig plötuna. Við það leiddi á milli víranna og þeir brunnu.

rannsóknina. Við rannsóknina kom í ljós að flugrekandinn hafði fyrir mistök hent virunnum sem brunnu. Flugvélaframleiðandinn hóf einnig rannsókn á atvikinu en hætti henni fljótlega. Flugrekandinn skoðið aðrar flugvélar í sínum rekstri og gerði ráðstafanir til að tryggja að rannsóknargögnum verði í framtíðinni haldið til haga.

RNF lokaði málinu með bókun.

Atvikið var tilkynnt til rannsóknarstofnunarinnar í Þýskalandi sem óskaði eftir að RNF tæki að sér

Bilun í knývendi í fráhrarfsflugi

2011

Alvarlegt flugatvik M-00311/AIG-03 TF-ELK Airbus A300 East Midlands Airport 10. janúar

Strax eftir landingu setti áhöfn flugvélarinnar knývenda á. Þá kastaðist flugvélin upp og rakst meðal annars stél hennar í flugbrautina. Hliðarvindur var með hviðum á flugvellinum og ákvað áhöfnin að fara í fráhrarfsflug.

Í fráhrarfsfluginu lokaðist knývendir hægri hreyfils ekki á ný og var afl hans í hægagangi. Rannsóknarnefnd flugslysa í Bretlandi ákvað að taka atvikið til rannsóknar og skipaði RNF fulltrúa við rannsóknina.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Veikindi flugstjóra

2011

Alvarlegt flugatvik M-00411/AIG-04 F-GSPM Boeing 777 Suðvestur af Keflavík 17. janúar

Flugstjóri flugvélarinnar fékk slæma magaverki þegar flugvélin var suðvestur af Keflavíkurlugvelli, í FL 360, á leið sinni frá París til New York.

Áhöfn flugvélarinnar ákvað að snúa til Keflavíkur og lenti flugvélinni þar. Læknir var um borð og gat hann sinnti flugstjóranum þannig að hann náði að vera við stjórnvöl við landingu á Keflavíkurlugvelli. Flugstjórinn jafnaði sig án frekari aðgerða.

Flugstjórinn hefur farið í ítarlegar rannsóknir í Frakklandi og hefur ekkert komið í ljós hvað olli flugstjóranum þessum óþægindum.



RNF lokaði málinu með bókun.

Farangurshurð féll niður

2011

Alvarlegt flugatvik M-00511/AIG-05 TF-FIH Boeing 757 Keflavíkurlugvöllur 30. janúar

Við opnun á farangurshurð opnaðist hurðin umfram það sem venja er, og fóru við það hurðatjakkar úr falsi sínu. Til þess að laga þetta var ákveðið að loka hurðinni á ný. Við það fór hún í fyrstu rólega úr þessari óvenjulegu

stöðu en féll svo skyndilega af miklu afli í lokaða stöðu og virtist ekkert halda við hana í fallinu.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Brotlenti í hliðarvindslendingu

2011

Flugslys

M-00811/AIG-06

TF-JMB DHC-8

Nuuk, Grænlandi

4. mars

Við landingu á flugbraut 23 á flugvælinum í Nuuk í Grænlandi lenti flugvélin harkalega á hægra aðalhjóli með þeim afleiðingum að hjólabúnaðurinn gaf sig.

Flugvélin rann út af flugbrautinni til hægri og upp í urð þar sem nefhjólabúnaður gaf sig einnig. Rannsóknarnefnd flugslysa í Danmörku fer með rannsókn á slysinu en Rannsóknarnefnd flugslysa á Íslandi skipaði fulltrúa við rannsóknina og fór meðal annars á vettvang.

Rannsóknarnefnd flugslysa í Danmörku hefur gefið út bráðabirgðaskýrslu um atvikið og er hana að finna á vef RNF, www.RNF.is og á vef dönsku nefndarinnar, www.hcl.dk.

Þriggja manna áhöfn og 31 farþegi voru um borð og sakaði þá ekki en flugvélin er ónýt.

Í bráðabirgðaskýrslunni kemur meðal annars fram að tveimur mínútum fyrir landingu fékk áhöfnin þær veðurupplýsingar (AFIS) að vindur væri 180°/17 hnútar með hviðum í 42 hnúta og að vindstefna væri breytileg úr 140° og í 220°.



Þar kemur einnig fram að áhöfnin ákvað að koma inn til landingar frá hægri að flugbrautinni og var flugvélin í hægri beygju yfir landingarþröskuldi. Samkvæmt upplýsingum úr ferðrita flugvélarinnar hallaði flugvélin meira en 11° við landingu og lóðrétt hröðun hennar mældist um það bil 3.9 G.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Loftskrúfa rakst í jörðina

2011

Alvarlegt flugatvik M-00911/AIG-07 TF-FAB Piper PA-38 Akureyrarflugvöllur 28. apríl

Þegar flugvélinni var ekið á flugvallastæði fór hún yfir niðurfall, en hallandi malbik er að niðurfallinu. Þegar nefhjólið fór yfir niðurfallið skall demparinn á því niður og við það rakst loftskrúfan í malbikið sem hallaði upp á við í

þá átt sem vélin ók. Mátti sjá tvö för í malbikinu eftir sitthvort skrufublaðið.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Eldur kviknaði í hjólabúnaði

2011

Alvarlegt flugatvik M-01011/AIG-08 TF-FIU Boeing 757 Keflavíkflugvöllur 29. apríl

Þegar flugvélin var að aka að stæði eftir landingu kviknaði viðvörunarljós sem benti til ofhita í hemlunarbúnaði. Áhöfnin tilkynnti um þetta til flugvirkja gegnum fjarskiptabúnað og fékk síðar upplýsingar frá

honum um að eldur hafi kviknað í hemlakerfi nr. 5 og að slökkt hafi verið í eldinum með handslökkvitæki.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hlekkist á í landingu – Loftskrúfa rakst í flugbrautina

2011

Alvarlegt flugatvik M-00110/AIG-09 TF-KFB Diamond DA-20 Keflavíkflugvöllur 3. apríl

Nemandi í einliðaflugi var að æfa snertilendingar á braut 20. Að loknum fimm snertilendingum kom flugneminn inn í aðflug á eftir Airbus 319 flugvél. Flugneminn lengdi í aðflugi sínu til að forðast ókyrrt loft á eftir vélinni. Á lokasekúndum fyrir snertingu flaug hann í gegnum ókyrrt loft sem olli því að flugvélin missti hæð. Flugneminn reyndi að rétta flugvélinu af, en hún skall niður á

flugbrautina með nefhjólið fyrst og skrufublöðin snertu brautina. Flugvélin hófst svo aftur á loft, í tvígang, uns hún lenti að lokum á flugbrautinni þannig að nefhjólaleggurinn bognaði. Þá rakst loftskrúfan einnig í flugbrautina.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hlekkist á í flugtaki

2011

Flugslýs **M-01311/AIG-10** TF-JPP Cessna 172 Hvolfsvöllur 14. maí

Einkaflugmaður ásamt þremur farþegum hugðist taka á loft til norðurs af túni við Hvolfsvöll. Í flugtaksbruninu fannst flugmanninum sem hann hafði ekki fulla stjórn á flugvélinni þar sem hún leitaði til hægri. Þegar hann reyndi að leiðrétta það fór hæri vængur hennar í jörðina og skall flugvélin að því loknu á flugbrautinni með þeim afleiðingum að nefhjólíð brotnaði. Ekki urðu meiðsl á flugmanni eða farþegum en flugvélin er talin ónýtt.



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hurðahleri opnaðist á flugi

2011

Alvarlegt flugatvik **M-01411/AIG-11** TF-ORF Cessna 441 Við Vestmannaeyjar 20. maí

Efri hurðahleri flugvélarinnar brotnaði af flugvélinni eftir að hlerinn opnaðist þegar flugvélin var í aðflugi til Vestmannaeyja.

Töluverðar skemmdir urðu á stéli flugvélarinnar og hliðarstýri.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Vængbolti losnaði á flugi

2011

Alvarlegt flugatvik **M-01511/AIG-12** TF-SBN PZL Swidnik Við Melgerðismela 11. júní

Vængbolti á svifflugunni var ekki fullfrágenginn fyrir flugtak og losnaði í flugi. Nokkrar skemmdir urðu á svifflugunni.



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Fauk á bakið í akstri

2011

Flugslýs M-01611/AIG-13 TF-SUE Piper PA-22 Ísafjarðarflugvöllur 5. ágúst

Flugmaður hugðist fara í einkaflugi frá Ísafirði til Fljótavíkur. Með flugmanninum var félagi hans og tveggja ára sonur flugmannsins. Fyrir flugið hlóð flugmaðurinn farangri í flugvélinu, bætti eldsneyti á eldsneytistankana og festi barnið í barnabílstól í aftursætinu.

Nokkuð hvass vindur var á flugvælinum á Ísafirði og taldi flugmaðurinn að á meðan hann var að undirbúa flugið hafi vindur verið norðaustanstæður um 15 hnútar, með hviðum upp í 25 hnúta. Að sögn flugmannsins var þetta í samræmi við þær veðurupplýsingar sem hann hafði aflað sér fyrir um daginn. Enginn starfsmaður var í flugturninum þar sem vakt var lokið og gat flugmaðurinn því ekki fengið veðurupplýsingar þaðan.

Þegar undirbúningi flugsins var lokið og allir voru komnir um borð ræsti flugmaðurinn hreyfilinn og ók flugvélinni yfir að hlaðinu við flugstöðina þar sem hann keyrði upp hreyfilinn og prófaði stjórnþækin fyrir flugtak. Um klukkan 20:45 ók hann svo flugvélinni í átt að flugbrautinni og var ætlunin að aka í brautarstöðu flugbrautar 08, þvert af flugstöðinni. Stefna flugvélarinnar var þá um 350 gráður en vindur um 50 gráður, 15 til 25 hnútar, að mati flugmannsins.

Í akstrinum var hann með hæðarstýrið í hlutlausri stöðu en hliðarstýrin að fullu til hægri. Rétt í þann mund þegar flugvélin var að komast inn á flugbrautina fannst



flugmanninum sem gríðarleg vindhviða kæmi skáhallt aftan á hægri hlið flugvélarinnar. Við þetta rann flugvélin um tvo metra til vinstri, áður en hún lyftist upp á nefhjólíð og vinstra aðalhjólíð, rak niður loftskrúfunu, valt til vinstri og hafnaði á bakinu.

Að mati RNF var ekkert flugveður fyrir TF-SUE á Ísafjarðarflugvelli þegar slysið varð. Samkvæmt METAR sem gerður var kl. 19:00 var mjög hvasst og sírítar á flugvælinum skráðu vindhviður upp í 48 hnúta kl. 20:45 þegar flugmaðurinn var að aka flugvélinni í brautarstöðu. Vindstefnan var einnig mjög breytileg.

Skýrslu um atvikið má finna á vef RNF, www.RNF.is.

Rak niður loftskrúfu í akstri

2011

Alvarlegt flugatvik M-01711/AIG-14 TF-FUN Citabria

Reykjavíkflugvöllur 6. ágúst

Flugmaður hugðist fara í flug í nágrenni Reykjavíkur á flugvélinni TF-FUN sem er tveggja sæta eins hreyfils stélhjólslugvél. Eftir hefðbundinn undirbúning ræsti flugmaðurinn hreyfilinn og óskaði eftir heimild frá flugturninum á Reykjavíkflugvelli til að aka í reynslustöðu. TF-FUN var þá staðsett í Fluggörðum og gaf flugturninn flugmanninum heimild til að aka eftir akbraut „Golf“ í reynslustöðu við flugskýli fjögur.

Eftir að hafa móttekið akstursheimildina frá flugturninum ók flugmaður TF-FUN sem leið lá eftir akbraut „Golf“ í átt að flugskýli fjögur. Að sögn flugmannsins skoðaði hann gátlista flugvélarinnar á meðan akstrinum stóð til að undirbúa sig fyrir flugið.

Þegar hann var kominn nokkurn spöl eftir akbrautinni sá flugmaðurinn að ljós fyrir geislahlið á akbrautinni var rautt þar sem hann hafði gleymt að opna hliðið með þar til ætlaðri fjarstýringu. Var hann þá kominn alveg að geislahliðinu og steig því á bremsurnar til að stöðva flugvélin. Við það stöðvaðist flugvélin snögglega og fór fram yfir sig þannig að loftskrúfan fór í jörðina.



Það er álit RNF að orsök slyssins hafi verið sú að flugmaðurinn hafi ekki verið fullkomlega með hugann við aksturinn þar sem hann var að skoða gátlistann. Þegar flugmaðurinn áttaði sig á því að hann var að aka gegn rauðu ljósi hemlaði hann of ákveðið þannig að flugvélin fór fram yfir sig.

Skýrslu um atvikið má finna á vef RNF, www.RNF.is.

Lenti of skammt

2011

Flugslýs**M-01811/AIG-15**

TF-LDS Dornier

Við Miklavatn í Fljótum

7. ágúst

Einkaflugmaður ásamt tveimur farþegum fór frá Reykjavík til Reykjafjarðar niðri og þaðan til Blönduóss þar sem flugvélin var fyllt af eldsneyti. Frá Blönduósi var flogið til Miklavatns í Fljótum þar sem flugmaðurinn hugðist lenda þriggja punkta landingu til austurs. Hægur vindur var að mati flugmannsins og gerði hann langt aðflug að landingarstaðnum. Þegar flugvélin var í þann mund að ná inn á landingarstaðinn rakst hjólabúnaður hennar í bakka með þeim afleiðingum að hjólabúnaðurinn gaf sig.

Flugvélin hafnaði inn á landingarstaðnum og sakaði flugmanninn ekki né farþegana.



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Ók á skýli

2011

Alvarlegt flugatvik**M-01911/AIG-16**

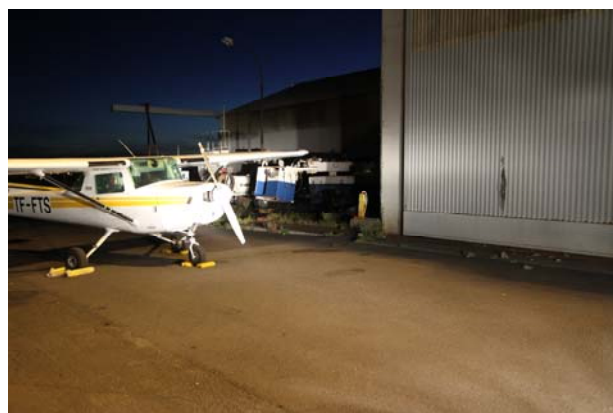
TF-FTS Cessna 152

Reykjavíkflugvöllur

25. ágúst

Flugnemi ásamt kennara hugðist fara í kennsluflug frá Reykjavíkflugvelli. Þegar verið var að aka frá stæði fannst flugnemanum sem flugvélin léti ekki alveg að stjórn og ákvað kennarinn að hætta við flugið og ók til baka að viðhaldsskýli til frekari athugunar á flugvélinni. Þegar komið var að skýlinu stöðvaðist flugvélin ekki á tilætluðum stað, snérist skyndilega til vinstri og rakst hreyfillinn við það í skýlishurðina.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Reykur í flugstjórnarklefa

2011

Alvarlegt flugatvik M-02111/AIG-17 TF-SAA Diamond Norðan Hofsjökuls 27. ágúst

Einkaflugmaður ásamt farþega áætlaði að fljúga mótorsvifflugum frá Melgerðismelum í Eyjafirði til Reykjavíkur. Eftir um það bil 25 mínútna flug fylltist flugstjórnarklefinn af reyk. Svifflugan var þá í um það bil 9000 feta hæð yfir sjávarmáli. Flugmaðurinn lýsti yfir neyðarástandi og ákvað að snúa svifflugunni til baka og lenda aftur á Melgerðismelum.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Hlekkist á í snertilendingu

2011

Flugslýs M-02511/AIG-18 TF-FTG Cessna 152 Flugvöllurinn á Hellu 3. september

Flugmaðurinn var í snertilendingu á flugbraut 23 á Hellu. Í flugtaksbruninu náði flugvélin ekki flugtakshraða. Flugmaðurinn hætti við flugtakið nálægt brautarendanum en flugvélin fór fram af endanum, nefhjólíð grófst í jörðina, lagðist aftur. Flugvélin fór fram yfir sig og endaði á hvolfi.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Nauðlending vegna brunalyktar og reyks í flugstjórnarklefa

2011

Alvarlegt flugatvik M-02611/AIG-19 TF-HHG Bell 206 Við Geysi í Haukadal 16. september

Þyrlla með tveggja manna áhöfn og fjóra farþega var í yfirlandsflugi við Geysi í Haukadal þegar áhöfnin varð vör við brunalykt og lítilsháttar reyk í flugstjórnarklefa. Áhöfnin ákvað að lenda þyrllunni eins fljótt og mögulegt var og lenti henni á landingarstað við Geysi. Eftir landingu

sá flugmaðurinn að öryggi fyrir "Environmental Control System" hafði slegið út.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hlektist á í landingu

2011

Alvarlegt flugatvik M-02711/AIG-20 TF-SBT Grob C103 Akureyrarflugvöllur 18. september

Sviffflugmaður hóf aðflug að flugvelli á Akureyri í um það bil 1500 feta hæð, til landingar í suður. Hraði í aðfluginu var um 110 km/klst. Þegar sviffflugan var í um það bil 2-3 metra hæð féll hún skyndilega og skall harkalega í flugbrautina, hentist upp á ný og skall aftur

harkalega í flugbrautina og stöðvaðist um það bil 300-400 metrum síðar.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Nauðlanding vegna aflmissis

2011

Alvarlegt flugatvik M-02811/AIG-21 TF-118 Denny Kitfox II Við Hestakrá á Skeiðum 17. september

Fisflugmaður var á flugi yfir Suðurlandi ásamt farþega þegar hreyfillinn missti afl. Flugmaðurinn lenti fisinu á túni við Hestakrá á Skeiðum. Í landingunni brotnaði vinstra aðalhjól af og vængendinn skemmdist.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Dúkur rifnaði af væng

2011

Alvarlegt flugatvik M-02911/AIG-22 TF-WTF Pitts S1S Listflugsvæði (BID12) 10. september

Flugmaðurinn var í listflugsæfingum á um það bil 160 hnúta hraða þegar dúkur á hægri hluta neðri vængjar rifnaði af að hluta.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Árekstarhætta

2011

Flugumferðaratvik M-02311/AIG-23 TF-BMW Vulcanair P68 Við Esju 18. ágúst
TF-JMO F-50

TF-BMW var að fljúga með ljósmyndara í ljósmyndaflugi yfir suðurhluta Esjunar og hafði haldið sömu stefnu í um 6-8 sjómílur á 120-130 hnúta jarðhraða þegar flugmaðurinn heyrði flugmann Fokker 50, sem var í brottflugi frá BIRK, kalla „Resolution advisory“.

TF-JMO var í klifri út frá Reykjavíkflugvelli þegar áhöfnin fékk upplýsingar um umferð í 6000 feta hæð frá árekstrarvara flugvélarinnar með boðum um að lækka flugið. Áhöfnin aftengdi sjálfstýringu og handflaug samkvæmt árekstrarvara í 5000 - 5200 feta hæð.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Rann fram af brautarenda eftir landingu

2011

Alvarlegt flugatvik M-03111/AIG-24 N818BK Gulfstream Keflavíkflugvöllur 15. desember

Eftir landingu á flugbraut 02 á Keflavíkflugvelli varð áhöfn varð vör við að bremsuskilyrði voru slæm við enda flugbrautarinnar og í stað þess að reyna að beygja vélinni til vinstri og aka eftir N-4 þá ákvað flugmaðurinn að beina flugvélinni áfram og inn á öryggissvæðið þar sem hún hafnaði í snjóskafla.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum

Rannsóknarnefnd flugslysa lagði fram tvær tillögur í öryggisátt í skýrslum sínum á árinu 2011. Þá voru níu atriði sérstaklega tekin fram sem úrbætur í öryggismálum í kjölfar rannsókna. Eftirfarandi er þær tillögur í öryggisátt og úrbætur í öryggismálum.

M-01709/AIG-12 N658UA Boeing 767-300, United Airlines, 200 Nm SSW of Keflavik. July 20, 2009

Safety information:

- United Airlines is encouraged to review the design of the audio panels in use on their aircraft with respect to this incident. There are audio panels available that make flight crew communication easier during high workload events.

Safety action taken:

- United Airlines has a campaign in place to replace applicable static inverters on Boeing 747, 757, 767, and 777 aircraft.
- United Airlines is currently evaluating the Emergency Descent Quick Reference Checklist (QRC) and the "Smoke and Fumes" Checklist has been completely revised and is now titled "Smoke, Fire and Fumes" Checklist.
- The FAA has issued an airworthiness directive to mandate the replacement of applicable static inverters on Boeing aircraft.

M-01508/AIG-04 TF-ARS, Air Atlanta Icelandic, Zia International Airport, Dhaka, Bangladesh. March 25, 2008

Safety recommendation:

- AAIB Iceland recommends to the MAS Engineering & Maintenance Division to Ensure

that each task will be traceable to the mechanic/mechanics working on the task.

Safety action taken:

- The aircraft manufacturer made changes to the maintenance manual in order to avoid mixing rigid coupling with flexible half coupling.
- Chances to the maintenance manual illustrate the placement of the lock wire.
- Following the accident, a Fleet Team Digest (FTD) was prepared by Boeing and sent out where Boeing recommends that operators review list of "Service Bulletins" (SB's) and "Safety Letters" (SL's) to ensure proper maintenance actions to prevent any further strut fire events.
- The operator has re-written emergency procedure Section 5, with special emphasize on evacuation techniques, initiative, and assessment of existing emergency situations.
- The operator has re-written chapter 211 in the Safety & Emergency Procedures manual (SEP).
- The operator has been using this accident as a case-study for training.

M-01611/AIG-13 TF-SUE, Piper PA 22-150, á Ísafjarðarflugvelli, 5. ágúst 2011

Tillögur í öryggisátt:

- Rannsóknarnefnd flugslysa beinir því til ISAVIA og Veðurstofu Íslands að þær vinni að því að upplýsingar frá vindmælum flugvalla sem tiltækar eru á vefsvæði ISAVIA verði jafnframt birtar á vefsvæði Veðurstofu Íslands.

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 og fisflugi eru ekki talin hér með. Þegar slíkt slys hafa orðið hefur rannsóknin verið framkvæmd af lögregluþvöllum, með tæknilegri aðstoð Flugmálastjórnar og/eða RNF.

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

Ár	Dags.	Skrás.	Tegund loftf.	Málsatvik í stuttu máli og slysstaður	Ó/L	S	D
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 LN-RON	B757-200/ MD81	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í brottflugi frá Arlandaflugvelli í Svíþjóð.	49 100	-	-
	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 flugvelli 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 Höskuldavöllum 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 flugvelli 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	Loftskrüfa flugvélarinnar botnaði á flugi yfir Dagverðarnesi í Dalasýslu.	2	-	-
	30.06	TF-LIF	AS332	Allur rafstraumur fór af þyrlu sem var í sjúkraflogi vegna bilunar í rafkerfi.	6	-	-
	03.07	TF-ABJ	Pitts S1J	Brotlenti við Akureyrarflugvöll eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	03.07	TF-ATO	B767-200	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í klifri yfir Grikklandi.	298*	-	-
	11.07	DLH454	B747-400/	Flugumferðaratvik við 61°N 00°V. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla við svæðamörk íslenska flugstjórnarsvæðisins.	450*	-	-
		DLH456	B747-400		450*	-	-
	29.07	TF-SMS	Rans S10	Brotlenti í flugtaki frá Keflavíkflugvelli.	1	-	-
	01.08	TF-JVG	C404	Flugvél missti 11.000 feta hæð yfir austurströnd Grænlands.	11	-	-
	01.08	TF-KOK	C172	Hlekkist á og fór út af flugbraut í landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	4	-	-
	02.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki rétta flugleið samkvæmt brottflugkortu í flugi frá Vestmannaeyjum.	2*	-	-
	10.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki samkvæmt heimild í brottflugi frá Hornafirði.	10*	-	-
	14.08	TF-FTG	C152/	Flugvél lenti án heimildar á Reykjavíkflugvelli eftir að talstöð bilaði og ók svo á móti annarri flugvél í landingarbruni.	1	-	-

	TF-FTN	PA44-180		2	-	-	
18.08	TF-TAL	C206	Lenti á Akureyrarflugvelli eftir að hreyfill missti afl á flugi.	3)	-	-	
14.09	TF-ATH	B747-300	Ók á landgang við brottör frá Madrid á Spáni.	373	-	-	
14.09	TF-ABP	B747-200	Viðvörðun um eld eftir flugtak í Lagos í Nígeríu.	406*	-	-	
25.09	GAF 4601	Tornado	Rann út af flugbraut í lendingu á Keflavíkurlflugvelli.	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 Reykjavíkurlflugvelli.	2*	-	-	
16.01	TF-ATD	B747-200	Stél flugvélarinnar rakst í flugbrautina við lendingu 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 lendingu á Bakkflugvelli.				
15.11	TF-TOE	PA28-140	Snérist og vængur rakst niður í lendingarbruni 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 snarþa dýfu á flugi yfir Úkraínu.	3*	-	-
	09.01	TF-ATW/	B747-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Lagos í Nígeríu.	422*	-	-
	13.01	TF-ATO/	B767-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun við New York í Bandaríkjunum.	-	-	-
	17.02	TF-ATW	B747-200/	Árekstrarvari gaf viðvörðun í aðflugi til Lagos í Nígeríu vegna annarar flugvélar.	422*	-	-
		Ókunn					
	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 Keflavíkurlflugvelli 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 Selfossflugvelli eftir að hreyfillinn hafði misst afl vegna brotins útblástursventils.		1	-
	02.05	TF-ELP	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Barcelona á Spáni.	121*	-	-
		Ókunn					
	09.05	TF-KAF	C170	Stélkastaðist og skemmdist í lendingu á Keflavíkurlflugvelli.	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 Reykjavíkurlugvelli.	2	-	-
17.06	TF-FKR	C206	Flugvélin rann út af flugbrautinni í lendingarbruni á Reykjavíkurlugvelli vegna bilunar í stýrisbúnaði.	4	-	-
29.06	LY-ARS	PA30	Flaug ekki samkvæmt verklagi í aðflugi og fráhrarfsflugi við Reykjavíkurlugvöll.	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	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur í farflugi við París í Frakklandi.	390*	-	-
	Ókunn					
12.07	TF-JMU	F27-Mk050/	Áhöfn TF-JMU fékk skipun (RA) frá árekstrarvaranum um að fylgjast með lækkunarhraða í aðflugi að Reykjavíkurlugvelli.	50*	-	-
	TF-FTN	PA44-180		2	-	-
23.07	TF-ELN	B737-300	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	5	-	-
29.07	AFR084	B747-400/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 68°N 040°V.	?	-	-
	ACA851	A340-300		?	-	-
30.07	TF-ELC	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í aðflugi að Prestwick í Skotlandi.	120*	-	-
	Hawk			2	-	-
01.08	OY-RCA	BAe146-200/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 028°V.	39	-	-
	N46PW	PA46-310		?	-	-
01.08	TF-ATU	B767-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi nálægt París í Frakklandi vegna annarar flugvélar.	325*	-	-
	HB-IJL	A320		?	-	-
04.08	TF-HIS	C180	Lenti við Stíflisdalsvatn eftir að hreyfillinn hafði misst afl sökum eldsneytisskorts í þeim geymi 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 viftu.	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 uppgefnar rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvöllinum á Bíldudal.	8	-	-
07.09	TF-SAC	ASK21	Svifflugvél 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 lendingu 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 flugvöllinum á Raufarhöfn þegar flugkennari	2	-	-

				hugðist yfirfljúga flugbrautina.			
	23.12	TF-JME	SA227	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Reykjavíkurlflugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	?	-	-
	31.12	TF-ELN	B737-300	Flugvélin hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu á Reykjavíkurlflugvelli.	5	-	-
2004	06.01	N767UA	B777-200	Drapst á öðrum hreyfli á leið frá Þýsklandi til Bandaríkjanna. Lýst yfir neyðarástandi og vélinni lent í Keflavík.	231	-	-
	08.01	TF-BBD	B737-300	Flugvélin rann út á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu í Rennes í Frakklandi.	2	2	-
	11.01	G-BNWS	B767-300	Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og snéri til Keflavíkur eftir að brunalykt fannst í farþegarými.	?		
	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 Sáði 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 Keflavíkurlflugvelli eftir að hafa misst afl af hreyfli um 400 sjómílur suður af Keflavík.			
	06.06	TF-ELC	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við London.	?		
	08.06	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klífra við Amsterdam.	?		
	18.06	TF-ELY	B737	Árekstrarvari gaf skipun um að klífra í aðflugi til landingar á flugvellingum 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 svifflugu í flugtaki við Sandskeið eftir að togvír festist í stéldragi.	1	-	-
	02.07	TF-ATY	B767-204	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug eftir flugtak frá Oran í Alsír.	11	-	-
	07.07	TF-ARK	B757	Flugvél snúið til Parísar vegna 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 36TTC	Mótorsviffluga 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 lækkunarhraða vegna umferðar við Orlando í Florida.	487	-	-
	17.08	TF-FIU	B757-200	Árekstrarvari gaf tilskipun um lækkun í brottflugi frá Sharm El Sheikh í Egiptalandi.	?		
	23.08	TF-OII/	C150/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi austur af Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-

	TF-FBA	PA28R-200		2	-	-	
26.08	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klífra í aðflugi til Edinborgar í Skotlandi.	2	-	-	
05.09	TF-ELJ	B737-400	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við 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 lendingu í Færeyjum.	17	-	-	
27.09	N464AT	B737-200	Reykur í farþegaklefa við brottför frá Keflavíkurlflugvelli.	?			
07.11	TF-ARR	B747-200	Flugvélin rann fram af flugbrautinni eftir að áhöfnin hætti við flugtak frá flugvellið Sharjah í Sameinuðu Arabísku Furstadæmunum.	4	-	-	
19.11	TF-ARY	B747	Fór fram af flugbraut í lendingu 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 snúð 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 ofhitnunar í viðnámi í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-	
31.05	TF-ATJ	B-747	Hlekkist á í lendingu – Hreyfilhlíf snerti flugbrautina	-	-	-	
10.06	TF-IOO	Cessna 180	Stélkastaðist í lendingu	3	-	-	
15.06	TF-FUN	American Champion	Stélkastaðist í flugtaki	1	-	-	
14.07	TF-OND	Cessna 152	Fór fram af flugbrautarendu í lendingu	1	-	-	
15.07	TF-IOO	Cessna 180	Hlekkist á í flugtaki – Hætti við flugtak	4	-	-	
20.07	TF-BKB	Cessna 177	Hlekkist á í snertilendingu – Stél rakst í flugbrautina	1	-	-	
02.08	TF-ATJ	B-747	Stél rakst í flugbrautina í flugtaki	-	-	-	
05.08	TF-ARO	B-747	Hreyfill missti afl í klífri	-	-	-	
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 klífri frá Palma flugvelli á Mallorca	238	-	-	
18.08	TF-FIE	B-757	Snúð 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 lendingu á Frankfurt/Main flugvelli	-	-	-	
24.11	TF-FTG	Cessna 152	Flugnemi í einliðaflugi flaug í talsverða ókyrrð og rak höfuð í rúðu í lofti flugvélarinnar	1	-	-	
04.12	ACA873	A-330	Flugvél snéri til Keflavíkur vegna hreyfilstöðvunar	281	-	-	
05.12	TF-VIK	Helio Super Courier	Hlekkist á í flugtaki á Ísafjarðarflugvelli er flugmaður hugðist hefja flugtak af stæði	4	-	-	
14.12	TF-ATU	B-767	Flugvél snúð til Dubai vegna reyks í flugstjórnarklefa og farþegarými Reykur var vegna bilur í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-	
31.12	TF-VEJ	Piper PA-31	Flugvél lenti á upptekinni flugbraut þar sem flugeldaskotpöllum hafði verið komið fyrir	2	-	-	
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	Fokker 50	Viðvörðun úr jarðvara og ókyrrð í aðflugi til Ísafjarðar	-	-	-	
15.02	TF-FIB	B-767	Hjólabúnaður og dekk skemmdust í lendingu er flugvélin lenti í holu	-	-	-	

Ár	Dagur	Flugfélagsnúmer	Flugvél	Ástæða	Manntölur	Manntölur	Manntölur
				á flugbrautinni.			
	03.03	TF-ELW	Airbus 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 Reykjavíkurlflugvelli á rafmagnslausri/ljóslausri flugvél.	1	-	-
	21.04	ICE872	B-757	Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél			
	28.04	TF-ICI	Cessna 152	Hlekkist á í landingu og hafnaði utan brautar 31 á	1	-	-
	29.04	TF-FIW	B-757	Reykjavíkurlflugvelli	-	-	-
		Canadair	CRJ100	TF-FIW árestrarviðvörðun vegna CRJ100			
	08.05	TF-UNA	Cessna 172		1	-	-
	09.05	TF-FAX	Piper PA-32	Rakst í flugbrautarljós í landingu á Reykjavíkurlflugvelli	1	-	-
	12.05	TF-LIF	EC AS332L1	Ók á hlið á akbraut GOLF á Reykjavíkurlflugvelli	3	-	-
	28.05	TF-FTO	Cessna 172	Driftskaft á þyrlu skemmdist	1	-	-
	05.06	TF-CCB	Yak-55	Hafnaði utan brautar eftir hliðarvindslendingu á Stóra Kroppi	1	-	-
	05.06	N9911V	Cessna 180	Flaug í jörðina í aðflugi til landingar til vesturs á Tungubökkum	1	-	-
	11.06	TF-CSB	Dornier 328	Hreyfill missti afl í flugtaki í snertilendingu í Fljótavík	-	-	-
	21.06	CNO787	B-737	Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til landingar í Sumburgh	-	-	-
		TF-NPA	Dornier 328J	Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 var í aðflugi til Keflavíkur en TF-NPA í brottflugi.	-	-	-
	04.07	TF-LLA	B-767		-	-	-
	04.07	TF-FIE	B-757	Hurð fyrir hjólabúnað féll af við Mexíkóborg	-	-	-
	29.06	TF-CSB	Dornier 328	Fráhrvarfsflug vegna flökts í hallageisla fyrir flugbraut 21 í	-	-	-
	18.07	TF-CSG	Dornier 228	Humberside	-	-	-
		TF-TWO	Cessna 152	Fór fram af flugbrautarendu í landingu á braut 15 í Aberdeen	-	-	-
		TF-ICY	Cessna 152	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlflugvöll vegna tveggja véla í umferðarhring, TF-TWO og TF-ICY	-	-	-
	27.07	TF-DUO	Cessna 152		1	-	-
	17.08	TF-AIR	TobagoTB-10		2	-	-
		FUA701W	B-737	Missti stjórn á flugvélinni í landingu á braut 13 á Reykjavíkurlflugvelli	-	-	-
	02.08	TF-FTO	Cessna 172	TF-AIR flaug þvert á lokastefnu flugbrautar 20 er FUA701W var í	-	-	-
	20.08	TF-EGD	Piper PA-38	lokaðflugi til landingar	2	-	-
	24.08	TF-FII	B-757	Hlekkist á í landingu á flugbraut 31 á Reykjavíkurlflugvelli			
	30.08	TF-TAL	Cessna P206	Hlekkist á í flugtaki á Tungubökkum og hafnaði út í Leirvogsa	6	-	-
	02.09	TF-SAE	Schleicher	Truflun í miðlínusendi fyrir flugbraut 02 á Keflavíkurlflugvelli	1	-	-
	03.09	TF-FAD	Piper PA-38	Neflendingarbúnaður brotnaði í akstri	2	-	-
	17.09	TF-LLA	B-767	Sviffluga ofreis sökum of mikilla lofthemlunar rétt fyrir landingu	-	-	-
	23.09	TF-LEO	Piper PA-18	Brotlenti í nauðlendingaræfingu er vængbörð voru tekin upp	1	-	-
	25.10	N34137	B-757	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	28.10	TF-LLA	B-767	Hlekkist á í landingu við Gæsavatnaskála	-	-	-
	11.12	N9265Q	Piper PA-34	Bilun í stjórn tölvu fyrir hreyfla	2	-	-
	21.12	TF-ARJ	B-747	Aðskilnaðarmissir við óþekkt loftfar í aðflugi að Caracas í Venesúela	-	-	-
2007	02.01	TF-FIU	B-757	Rann útaf flugbraut í akstri vegna hálfu	180	-	-
	11.01	TF-FMS	Beech 200	Felgur brotnuðu í landingu	8	-	-
	11.01	TF-FIR	B-757	Ókyrrð í farflugi til Evrópu á svæðamörkum flugstjórnarsvæðis	148	-	-
	07.02	TF-GUN	Cessna 180	Hlekkist á í flugtaki	2	-	-
	11.03	TF-FIG	B-757	Neyðarrenna yfir vinstri væng opnaðist og losnaði af á flugi	-	-	-
	28.03	TF-FAC	Bellanca	Hlekkist á í hliðarvindslugtaki á Selfossflugvelli	1	-	-
	29.03	TF-JMS	Fokker 50	Jafnþrýstingur féll vestur af Grænlandi	-	-	-
		TF-FTL	Cessna 172	Snúra úr síma lokaði fyrir eldsneytiskrana og hreyfill missti afl	2	-	-
	05.04	TF-FAL	Falconair F11	Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkurlflugvallar	1	-	-

	19.04	TF-ATJ	B-747		-	-	-
	04.05	TF-ORA	Jetstream	Canopy hurðir opnuðust á flugi	-	-	-
		TF-BCX	Yak-52	Eldur í hreyfli	2	-	-
	23.05	N442MT	Cessna 336	Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði	2	-	-
	22.05	TF-BCX	Yak-52		1	-	-
	16.07	TF-SIF	Asptl SA365	Hreyfill missti afl í fráhrarfsflugi og nauðlent með hjól að hluta uppi	3	-	-
	19.06	TF-SBT	Grob 103	Fór fram yfir brautarenda í landingarbruni	2	-	-
	14.07	TF-ATX	B-747	Aflmissir á öðrum hreyfli og nauðlending á sjó	-	-	-
	01.08	N3249P	Piper PA-23	Loftskrúfa losnaði af eftir flugtak	3	-	-
	05.08	N208B	Cessna 208	Sterk lykt um borð – Hættuleg efni	4	-	-
	09.08	TF-OND	Cessna 152	Hjól tekin upp í snertilendingu	2	-	-
	07.09	FXI123	Fokker 50	Hlekkstist á í flugtaki á mel utan vallar	-	-	-
		TF-FTN	Piper PA-44	Brotlending eftir ofris og byrjunarstig spuna	2	-	-
	28.10	TF-JXF	Boeing 737	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkflugvöll	197	-	-
	29.10	TF-JMO	Fokker 50		-	-	-
	30.10	TF-JMB	DHC-8-106	Rann útaf akbraut eftir lendingu	-	-	-
	05.11	Flugstoðir	Flugstjórn	Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak	-	-	-
	06.11	TF-JMS	Fokker 50	Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa	-	-	-
	07.11	TF-JXE	B-737	Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk	-	-	-
	02.12	TF-ELK	Airbus A300	Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll	-	-	-
	28.12	TF-RLR	Cessna 172	Laus hreyfill	1	-	-
				Eldur í hreyfli			
				Féll niður um vök á Úlfsvatni			
2008	15.01	TF-ELW	Airbus A300	Endaði utan flugbrautar eftir lendingu	-	-	-
	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	Airbus A320				
	12.05	THA793		Misskilningur í fjarskiptum	-	-	-
	04.06	B-AYFP	Jodel 140	Hlekkstist 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	Hlekkstist á í lendingu	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 lendingu	-	-	-
	30.09	TF-FTZ	C-172	Árekstrarhætta	-	-	-
		TF-JMB	DHC-8				
	18.09	TF-FIV	B-757	Viðnám í tengingu fyrir heymartól ofhitnaði	-	-	-
	23.10	TF-ELK	A-300	Árekstrarhætta á jörðu	-	-	-
	28.10	TF-FID	B-757	Slokknaði á hreyfli eftir lendingu	-	-	-
	24.11	ICE615	B-757	Flugumferðaratvik	-	-	-
		ZS-MUS	C-510				

2009	13.01	TF-FTU	Piper PA-44	Hreyfill missti afl á flugi	2	-	-	
	08.02	TF-FGB	Diamond DA 20	Hreyfill stöðvaðist í snertilendingu	2	-	-	
	03.05	TF-FTN	Piper PA-44	Hleri fyrir neyðarútgang losnaði af á flugi	2	-	-	
	11.05	SP-LPC	B-767 300	Þrýstingur féll	-	-	-	
	22.05	TF-MOS	Cessna 170	Hlekkjist á í landingu	1	-	-	
	20.05	TF-BCX	Yak-52	Loftskrúfa snerti jörð í lágflugi	2	-	-	
	17.05	TF-FIO	B-757 200	Árekstrarhætta	-	-	-	
		Svífdreki	Óskráður		1	-	-	
	17.05	TF-FTM	Cessna 172	Árekstrarhætta	1	-	-	
		TF-TUG	PA-25		1	-	-	
	04.06	TF-FIJ	B-757	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-	
	02.07	TF-FTX	Cessna 152	Hlekkjist á í landingu	1	-	-	
	02.07	TF-GUN	Cessna 180	Flaug á rafmagnslínu	2	1	1	
	20.07	N658UA	Boeing 767 300	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-	
	24.07	TF-FLY	Avid Flyer	Hleyfill missti afl í flugtaki	2	-	-	
	27.07	TF-GMG	Cessna 170	Hreyfill missti afl í yfirlandsflugi	3	-	-	
	11.08	TF-FTZ	Cessna 172	Hæðarstýri virkaði ekki í flugtaki	2	-	-	
	14.08	TF-JXG	Boeing 737 700	Eldsneytisleki	-	-	-	
	30.08	TF-JMR	Fokker 50	Árekstrarhætta	-	-	-	
		TF-BEZ	Beech 77		1	-	-	
	02.09	TF-BEZ	Beech 77	Hreyfill missti afl	1	-	-	
	14.09	TF-BBD	Boeing 737 300	Jafnþrýstingur féll	-	-	-	
	14.09	TF-BLU	Pitts M12	Ók á bifreið sem lagt hafði verið á flughlaði	1	-	-	
	2010	07.01	OE-HTO	Falcon 2000	Hjól voru læst í landingu	2	-	-
		21.01	TF-JMO	Fokker F50	Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhrarfsflugi	-	-	-
		10.03	TF-FTA	Piper PA-44	Aðskilnaðarmissir	-	-	-
			FXI 119	Fokker 50				
25.03		TF-KFC	Diamond DA 40	Eldsneytiskrani stilltur á tóman tank	4	-	-	
27.03		TF-134	Fly Synthesis	Hlekkjist á í landingu utan flugvallar	1	-	-	
01.04		TF-KEX	Cessna 177	Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir	2	2	-	
13.04		N380AN	B-767	Cabin crew felt dizziness	-	-	-	
17.04		TF-KAJ	SuperCub	Steyptist á nefið í gangsetningu	1	-	-	
04.06		TF-KFB	Diamond DA20	Flugumferðaratvik og hreyfilstöðvun	1	-	-	
23.05		TF-HDW	AS 350	Nauðlending vegna stjórnmissis	2	-	-	
11.06		TF-KAJ	SuperCub	Nauðlending vegna olíuleka	2	-	-	
23.05		FXI143	F50	Árekstrarhætta	-	-	-	
		N429TS	Diamond DA 42					
27.09		N96VF	Beechcraft	Eldsneyti í lágmarki	2	-	-	
16.10		N784UA	Boeing 777	Reykur í farþegarými	-	-	-	
24.10		TF-EXI	Rotorway	Hlekkjist á í landingu utan flugvallar	2	-	-	
11.11		TF-ARU	Boeing 747	Eldur í farþegarými	-	-	-	
12.11		TF-ATJ	Boeing 747	Reykur í farþegarými	-	-	-	
08.12		TF-KFE	Diamond DA-42	Hreyfill missti afl	2	-	-	
21.12		TF-FIX	Boeing 757	Ekki full stjórn á loftfarinu í landingu	-	-	-	
27.12		TF-KFE	Diamond DA-42	Hreyfill missti afl	-	-	-	
12.10		TF-FIX	Boeing 757	Árekstrarhætta	-	-	-	
		TF-FII	Boeing 757					
15.07		TF-FTS	Cessna 152	Nauðlending – Hreyfill missti afl	-	-	-	

2011	04.01	TF-ELF	Airbus A300	Hlíf losnaði af í flugtaki	-	-	-
	05.01	TF-BBF	Boeing 737	Mörg öryggi slógu út	-	-	-
	10.01	TF-ELK	Airbus A300	Bilun í knývendi í fráhrarfsflugi	-	-	-
	17.01	F-GSPM	Boeing 777	Veikindi flugstjóra	-	-	-
	30.01	TF-FIH	Boeing 757	Farangurshurð féll niður	-	-	-
	04.03	TF-JMB	DHC-8	Brotlenti í hliðarvindslendingu	-	-	-
	28.04	TF-FAB	Piper PA-38	Loftskrúfa rakst í jörðina	-	-	-
	29.04	TF-FIU	Boeing 757	Eldur kviknaði í hjólabúnaði	-	-	-
	03.04	TF-KFB	Diamond DA20	Hlekkvist á í lendingu – Loftskrúfa rakst í flugbrautina	1	-	-
	14.05	TF-JPP	Cessna 172	Hlekkvist á í flugtaki	4	-	-
	20.05	TF-ORF	Cessna 441	Hurðahleri opnaðist á flugi	-	-	-
	11.06	TF-SBN	PZL Swidnik	Vængbolti losnaði á flugi	1	-	-
	05.08	TF-SUE	Piper PA-22	Fauk á bakið í akstri	3	-	-
	06.08	TF-FUN	Citabria	Rak niður loftskrúfu í akstri	1	-	-
	07.08	TF-LDS	Dornier	Lenti of skammt	3	-	-
	25.08	TF-FTS	Cessna 152	Ók á skýli	2	-	-
	27.08	TF-SAA	Diamond	Reykur í flugstjórnarklefa	2	-	-
	03.09	TF-FTG	Cessna 152	Hlekkvist á í snertilendingu	-	-	-
	16.09	TF-HHG	Bell 206	Nauðlending vegna brunalyktar og reyks í flugstjórnarklefa	-	-	-
	18.09	TF-SBT	Grob C103	Hlekkvist á í lendingu	-	-	-
	17.09	TF-118	Denny Kitfox II	Nauðlending vegna aflmissis	2	-	-
	10.09	TF-WTF	Pitts S1S	Dúkur rifnaði af væng	1	-	-
	18.08	TF-BMW	Vulcanair P68	Árekstarhætta	1	-	-
		TF-JMO	F-50		-	-	-
	15.12	N818BK	Gulfstream	Rann fram af brautarenda eftir lendingu	-	-	-

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 hljóp 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	Æfingasviðfluga stakkst í húspak eftir að togvír slitnaði í flugtaki og flugmaðurinn reyndi að snúa við og lenda aftur.	002
8.	31.01.51	TF-ISG	C47A	Áætlunarflugvél frá Vestmannaeyjum í 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 Öxnadalshéiði, þegar flugmaðurinn var að snúa við.	004
13.	04.01.59	TF-HMH	C180	Þjónustuflugvél flaug í jörðina í Bíldsárskarði á Vaðlaheiði. Var í sjónflugi til Akureyrar eftir að hafa snúið frá í flugi að Laugaskóla í Reykjadal.	004
14.	24.04.59	TF-EVE	C180	Sjúkraflugvél í sjónflugi norðan úr Skagafirði til Reykjavíkur flaug í jörðina í Sáturdal á Snæfellsnesi.	003
15.	16.05.62	TF-KAG	J3	Einkaflugvél í æfingaflugi flugnema, spanntil jörðu nálægt Korpúlfsstöðum í 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 forst.	001
29.	11.11.71	TF-LLJ	CL44D4	Dráttarvél var ekið í loftskrófu hreyfils vöruflutningaflugvélar á flugvelli í Lúxemborg. Ökumaður dráttarvélarinnar lést.	001
30.	19.03.72	TF-SAN	Vasama	Æfingasviðfluga ofreis og stakkst til jarðar úr lítilli hæð eftir að togvír slitnaði í flugtaki af Sandskeiðsflugvelli.	001
31.	04.06.72	TF-REH	BN2A	Farþegi í þjónustuflugi gekk í loftskrófuna þegar flugvélin var að stöðva eftir landingu á Akranesflugvelli.	001
32.	26.03.73	TF-VOR	BE D50B	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Akureyri til Reykjavíkur brotlenti í Búrfjöllum 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 flugvælinum 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 flugvælinum við Húsafell.	001
41.	22.09.80	TF-RTO	BN2A	Áætlunarflugvél í sjónflugi frá Þórshöfn til Egilsstaða flaug á fjallshlíð í Smjörfjöllum.	004
42.	27.05.81	TF-ROM	R114A	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Þverárvörn á Tvídægru.	004
43.	04.10.81	TF-OSP	Rallye 100	Einkaflugvél brotlenti í snertilendingaræfingu á Helluflugvelli.	001
44.	05.07.82	TF-TUR	C210	Farþegi gekk í skrífu 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 loftskrúfuna 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	Þyrila 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.	02.07.00	TF-GUN	C180	Flugvél í einkaflugi fórst í Selárdal í Vopnafirði eftir að hafa verið flogið á rafmagnslínu.	001

Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik

Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1992- 2011

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 / vélknúin fis	Flugslys og flugatvik	Flugstundir samtals	Flugslys og flugatvik samtals
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
2010	57.894	9	43.842	0	6.268	3	2.948	0	10.628	6	9.425	3	689/1500	0/1	132.505	22
2011	65.226	8	48.541	0	2.128	0	3.181	2	10.948	8	9.434	3	605/1500	2/1	139.458	24

Ath. Alvarleg flugatvik eru talin hér með frá 1995, flugumferðaratvik frá 1997 og fis frá 2010.

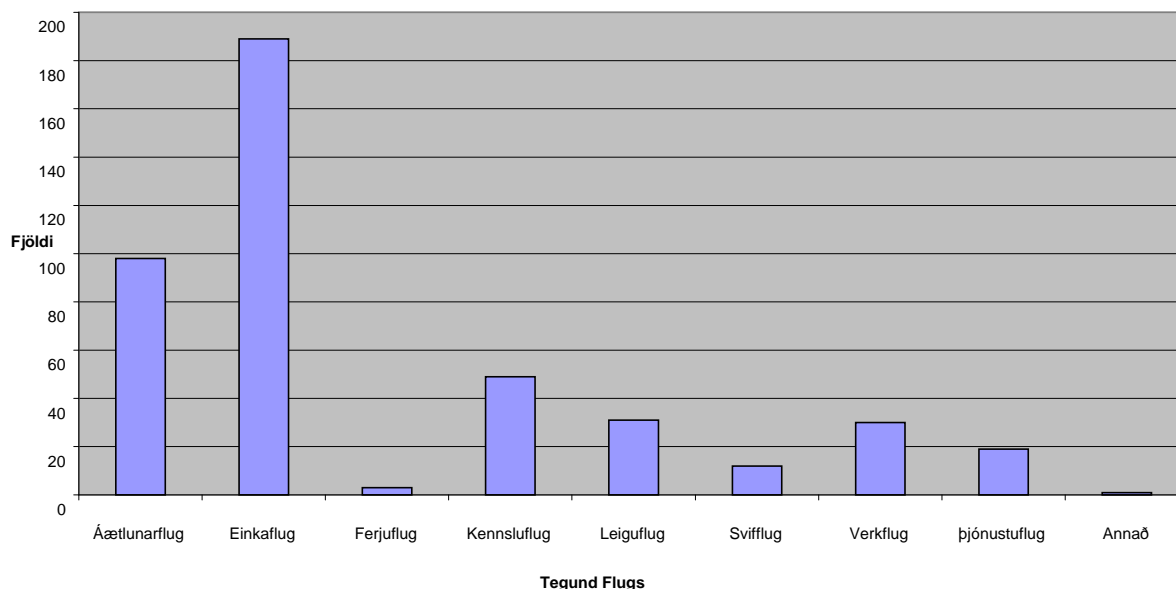
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa¹⁾

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 2011 vann RNF að útgáfu tíu skýrslna vegna flugslysa eða alvarlegra flugatvika sem urðu það árið. Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára 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 2011 voru 24 mál tekin til formlegrar rannsóknar en að meðaltali síðustu tíu ár hafa 30 mál á ári verið tekin til formlegrar rannsóknar.

Af súluritinu hér að neðan má sjá skiptingu skýrslna eftir tilgangi flugs (að flugumferðaratvikum undanskildum). Alls hafa verið gefnar út 389 skýrslur frá árinu 1980 og er u.þ.b. helmingur þeirra vegna einkaflugs.

Fjöldi útgefna skýrslna frá 1980 eftir tilgangi flugs



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

Greining á banaslysum í flugi

Á árinu 2011 varð hvorki banaslys á íslensk skráðu loftfari né erlend skráðu loftfari í íslenskri lofthelgi. Síðast varð banaslys á íslensk skráðu loftfari á árinu 2009 þegar TF-GUN flaug á rafmagnsvír við Selárdal í Vopnafirði en þá lést einn sem var um borð og annar slasaðist alvarlega. Á árinu 2008 voru tvö banaslys þar sem erlend skráðar flugvélar höfnuðu í hafi skammt frá Íslandi (með tíu daga millibili), í báðum tilfellum var einn maður um borð.

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.

Ef litið er á síðustu tíu ár þá hefur orðið eitt banaslys á íslensk skráðu loftfari og hefur það ekki gerst frá því flug hófst að einhverju marki á Íslandi. Átta ár voru án banaslysa á íslensk skráðum loftförum á árunum 2001 til 2008 en það hefur heldur ekki gerst frá því flug hófst að einhverju marki á Íslandi en á árunum 1943 til 1946 voru fjögur ár án banaslysa og á árunum 1953 til 1955 voru þrjú ár án banaslysa.

Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára varð að meðaltali 0,70 banaslys á ári. Ef litið er á meðaltal síðustu fimmtán ár voru þau 0,44. Ef litið er á meðaltal síðustu tíu ár voru þau 0,15. en 0,13 á síðustu fimm árum.

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

