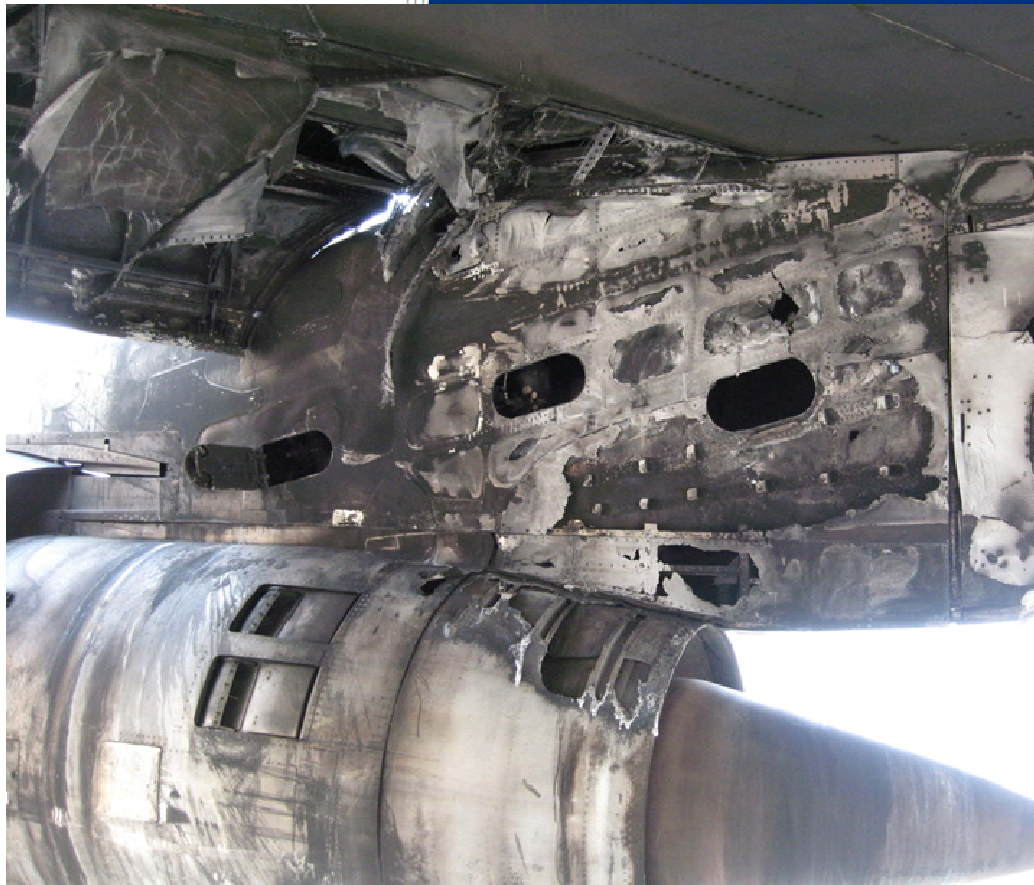


2008

ÁRSSKÝRSLA RNF



ÁRSSKÝRSLA
RANNSÓKNARNEFNDAR
FLUGSLYSA
2008

ÚTGEFANDI: RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

DESEMBER 2009

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	5
Inngangur.....	7
Rannsóknarnefnd flugslysa.....	9
Skýringar hugtaka.....	10
Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2008.....	15
Atvik sem urðu árið 2005.....	16
Hlektist á í flugtaki.....	16
Stél rakst í flugbrautina í flugtaki.....	17
Slökkt á hreyfli skömmu eftir flugtak.....	17
Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi.....	18
Atvik sem urðu árið 2006.....	19
Hjólabúnaður og dekk skemmdust í landingu.....	19
Nauðlending.....	20
Drifskaft á þyrlu skemmdist.....	21
Ók á hlið.....	22
Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél.....	23
Missti afl í flugtaki.....	23
Fór fram yfir flugbrautarenda í landingu.....	24
Aðskilnaðarmissir austur af Keflavík.....	26
Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll.....	26
Fór fram af brautarenda í flugtaki.....	27
Truflun í miðlínusendi á Keflavíkurlugvelli.....	28
Hlektist á í landingu utan vallar.....	29
Neistar frá hjólabúnaði.....	30
Atvik sem urðu árið 2007.....	31
Ókyrrð í farflugi.....	31
Hlektist á í flugtaki.....	32
Jafnþrýstingur féll.....	33
Nauðlending eftir að hreyfill missti afl.....	33
Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkurlugvallar.....	34
Hurðir opnuðust á flugi.....	34
Eldur í hreyfli.....	35
Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði.....	35
Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu.....	36
Nauðlenti á sjó.....	37
Loftskrúfa losnaði af eftir flugtak.....	37
Brotlending eftir ofris og spuna.....	38
Hlektist á í flugtaki á mel utan vallar.....	39
Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll.....	40
Rann útaf akbraut eftir landingu.....	41
Hættuleg efni smituðust úr varningi á flugi.....	42
Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk.....	42
Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll.....	43

Laus hreyfill	44
Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa	44
Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak	45
Eldur í hreyfli	45
Féll niður um vök.....	46
Atvik sem urðu árið 2008	47
Endaði utan flugbrautar eftir landingu	47
Ditched in the Atlantic Ocean west of Keflavik	48
Ditched in the Atlantic Ocean southeast of Vik.....	49
Caught fire during landing	50
Caugt fire while starting.....	51
Stjórnmissir í flugtaki	52
Aðskilnaðarmissir	53
Misskilningur í fjarskiptum	54
Hlekkist á í hliðarvindsflugtaki	55
Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist.....	56
Nauðlenti eftir að hreyfill missti afl.....	57
Hlekkist á í landingu	58
Hreyfill stöðvaðist vegna bilunar í eldsneytiskerfi	59
Right hand overwing fairing separated from aircraft.....	60
Brotlending eftir ofris í flugtaki	61
Lenti fyrir framan flugbrautarenda	62
Rak niður hreyfil í landingu.....	63
Árekstrarhætta	64
Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði.....	65
Árekstrarhætta á jörðu	65
Sloknaði á hreyfli eftir landingu.....	65
Flugumferðaratvik	66
Bilun í hreyfli í flugtaki	66
Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum.....	67
Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár	69
Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi.....	79
Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik	83
Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1989- 2008.....	84
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa	85
Greining á banaslysum í flugi.....	86

Inngangur

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

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu á árinu 2008 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 og/eða systurstofnanir gerðu til úrbóta í flugöryggismálum á liðnu ári.

Mynd á forsíðu er af hreyfli TF-ARS eftir landingu á flugvelli í Dhaka, Bangladesh. Eldur kviknaði í hreyflinum þegar flugvélin var í landingarbruni. 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 stjórnarsýslulega undir samgönguráðherra.

Á árinu 2008 skipuðu nefndina þrír nefndarmenn:

- Hallgrímur A. Viktorsson, flugstjóri, formaður nefndarinnar
- Ragnar Guðmundsson, flugvélafræðingur
- Ólafur Haraldsson, hæstaréttarlögmaður

og þrír varamenn:

- Bryndís Lára Torfadóttir, flugmaður,
- Páll Valdimarsson, prófessor í vélaverkfræði
- Hörður Arilíusson, flugumferðarstjóri

Forstöðumaður og rannsóknarstjóri:

- Þorkell Ágústsson, verkfræðingur M.Sc.

Aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri:

- Bragi Baldursson, flugvélafræðingur M.Sc.

Ragnari Guðmundssyni var veitt lleyfi frá nefndarstörfum til eins árs vegna framhaldsnáms og var leyfið veitt frá og með 1. september 2008. Bryndís Lára Torfadóttir, varamaður nefndarinnar var skipuð til þess að gegna starfi nefndarmanns þann tíma og Gestur Gunnarsson flugvirki, var skipaður varamaður í hennar stað til sama tíma.

Eyrún Stefánsdóttir starfaði sem móttökuritari á skrifstofu nefndarinnar.

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

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

Heimilisfang nefndarinnar er:

Rannsóknarnefnd flugslysa

Hús FBSR

Við Flugvallarveg,

101 Reykjavík

Sími á skrifstofutíma 511 1666

Bréfasími..... 511 1667

Bakvaktasími utan skrifstofutíma..... 660 0336

Netfang RNF rnf@rnf.is

Vefur RNF www.rnf.is

Netföng starfsmanna:

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

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

Skýringar hugtaka

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

Atvinnuflug (Commercial aviation):

Flugstarfsemi, sem stendur almenningi til boða gegn gjaldi.

Áfangaskýrsla (Progress report, preliminary report):

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

Banvæn meiðsl (Fatal injury):

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

Blindflug (IFR-flight):

Flug samkvæmt blindflugsreglum (IFR).

Blindflugsskilyrði (Instrument meteorological conditions, IMC):

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

Einkaflug (Private flight):

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

Fartími (Flight time):

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

Flugaðferðahandbók loftfars (Aircraft operating manual):

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

Flugatvik (Incident):

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

Flughandbók flugvélar (Aeroplane flight manual):

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

Flughæð (Altitude):

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

Fluglag (Flight level):

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

Flugliði (Flight crew member):

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

Flugrekandi (Operator):

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

Flugrekstrarhandbók (Flight operations manual):

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

Flugriti (Flight recorder):

Sérhver tegund upptökutækis svo sem hljóðriti (Voice recorder) eða ferðriti (Data Recorder) sem komið er fyrir í loftfari til gagns fyrir rannsókn flugslyss/flugatviks.

Flugvakt (Flight duty period):

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

Flugslys (Aircraft accident):

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

- i) maður lætur lífið eða hlýtur alvarleg meiðsl af völdum þess að:
 - hann var um borð í loftfarinu, eða
 - hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
 - hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils.

- ii) loftfar verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem:
 - hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetu eða flugeiginleika og
 - myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi íhluta,

nema um sé að ræða hreyfilbilun eða skemmd sem takmarkast við loftskrufur, vængenda, loftnet, hjólbarða, hemla, hlífar, smádældir eða göt á ytra byrði loftfarsins; eða

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

Sjá nánar í reglugerð Nr. 80 um rannsókn flugslysa.

Flugstjóri (Pilot in command):

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

Flugtími (Flight time):

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

Flugumferðaratvik (Air traffic incident):

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

Flugverji (Crew member):

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

Flugvöllur (Aerodrome):

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

Flutningaflug (Commercial air transport operation):

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

Gangtími (Time in service – Viðmiðunartími fyrir viðhaldsskrár):

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

Grannskoðun (Overhaul):

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

Hindrunarlaust klifursvæði (Clearway):

Skilgreint rétthyrnt svæði, á láði eða legi, sem flugmálastjórn hefur ákvörðunarrétt yfir og valið er eða gert nothæft fyrir flugvél að fljúga yfir, á meðan hún flýgur hluta af fyrsta klifri sínu í ákveðna hæð.

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

Leiguflug (Charter flight):

Óreglubundið flug til flutnings á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa meiri en 5700 kg eða sem viðurkennd eru til flutnings á 10 farþegum eða fleiri.

Lendingarvegalegd (Landing distance):

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

Lítið loftfar (Small aircraft):

Loftfar sem hefur mestan leyfilegan flugtaksþunga 5700 kg eða minni.

Lofftar (Aircraft):

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

Nærri árekstur (Near-collision):

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

Orsakir (Causes):

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

Óreglubundið flug (Non-scheduled flight):

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

Rannsókn (Investigation):

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

Rannsóknarstjóri flugslysa (Chief inspector of accidents):

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

Reglubundið áætlunarflug (Scheduled flight):

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

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

b) Flugferðunum er ætlað að fullnægja ákveðinni flutningsþörf milli tveggja eða fleiri staða, eftir ákveðinni tímaáætlun, eða ferðirnar eru farnar svo títt og reglulega, að augljóst er að fylgt er ákveðinni áætlun.

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

d) Leyfi til reglubundins áætlunarflugs eru tvenns konar, þ.e. sérleyfi og almennt áætlunarleyfi. Með sérleyfi er átt við einkarétt til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á ákveðinni leið en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörfinni á hlutaðeigandi leið. Með almennu áætlunarleyfi er átt við leyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst, á ákveðinni leið án sérleyfis, en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörf á hlutaðeigandi leið, eins og ráðuneytið metur hana á hverjum tíma.

Sjónflug (VFR-Flight)

Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

Sjónflugsskilyrði (Visual Meteorological Conditions, VMC)**Stjórnandi rannsóknar** (Investigator in charge):

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

Stórt loftfar (Large aircraft):

Loftfar sem hefur leyfilegan flugtaksþunga meiri en 5700 kg.

Tillögur í öryggisátt (Safety recommendations):

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

Tiltæk flugtaksvegalegd (Take off distance available, TODA):

Lengd tiltæks flugtaksbruns að viðbættri lengd hindrunarlauss klifursvæðis 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 2008

Árið 2008 barst rannsóknarnefnd flugslysa tilkynningar um 1349 frávik í flugi íslenskra loftfara hérlendis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 65 þessara frávika nánar, 23 þeirra skilgreind sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru því tekin til formlegrar rannsóknar.

Á árinu 2008 lauk Rannsóknarnefnd flugslysa 29 málum. Þar af var 20 málum lokað með bókun, 8 málum þar sem gefnar voru út skýrslur og einu máli þar sem rannsókn var undir stjórn erlendrar rannsóknarnefndar.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði samtals 7 tillögur eða tilmæli í öryggisátt í kjölfar rannsókna sem hún lauk á árinu 2008. Aðrar rannsóknarnefndir sem unnu að rannsóknum í samvinnu við Rannsóknarnefnd flugslysa gáfu út 11 tillögur í öryggisátt.

Ekkert banaslys varð í flugi íslensk skráðra loftfara á árinu 2008.

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

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).

Hlekkist á í flugtaki

2005

Flugsllys

M-02605/AIG-09

TF-IOO

Cessna 180

Fljótavík á Hornströndum

15. júlí 2005

Flugmaður hugðist fara í einkaflug með þrjá farþega frá Fljótavatni í Fljótavík á Hornströndum til Ísafjarðar á einkaflugvél sinni, TF-IOO sem er af gerðinni Cessna 180A, fjögurra sæta stélfjólíð. Þetta var fyrsta ferð af þremur sem flugmaðurinn hugðist fara með farþega þessa leið.

Flugmaðurinn fór yfir jafnvægis- og þyngdarútreikninga í huganum og taldi sig vera innan marka og hafa 250 – 300 metra vegalengd tiltæka til flugtaksins.

Vindur var að hans mati 10°-15°/10-12 hnútar og áætlaði hann að flugtaks hraði væri 60 hnútar. Fyrirhugað flugtaks svæði lá í sveig við fjöruborð Fljótavats í Fljótavík en þar gættir flóðs og fjöru.

Í undirbúningi fyrir flugið ók flugmaðurinn flugvélinni einu sinni fram og til baka eftir fyrirhuguðu flugtaks svæði til þess að kanna aðstæður og ók flugvélinni svo í flugtaksstöðu og var flugtaksstefna um það bil 60°. Hann hafði nokkrar áhyggjur af flugtakinu þar sem aðstæður voru ekki eins góðar og æskilegt væri að hans mati, þar sem ekki hafði fjarað nægilega mikið út og því minna svigrúm til flugtaksins. Ennfremur hafði flugmaðurinn áhyggjur af hliðarvindi og nefndi það meðal annars við farþega fyrir flugtak að hann hygðist hætta við flugtak ef honum litist ekki á aðstæður.

Því næst setti flugmaðurinn vængborð á stillingu 1 (20°) og gaf hreyflinum fullt afl í tveimur þrepum. Í flugtaksbruninu beitti flugmaðurinn hliðarstýri (rudder) til hægri. Eftir að hafa nýtt um það bil þriðjung af fyrirhuguðu flugtaks svæði fannst flugmanninum flugvélina vera óstöðug sökum aukins hliðarvinds og ákvað hann að hætta við flugtak og dró því allt afl af hreyflinum. Við það missti flugmaðurinn stjórn á flugvélinni þannig að hún snérist til hægri með þeim afleiðingum að vinstri aðalhljólabúnaður gaf sig og flugvélina skall á vinstri væng og loftskrúfan rakst í jörðina.

Við vettvangsrannsókn kom fram að aðstæður til flugtaks voru ekki góðar þar sem ekki hafði fjarað nægilega mikið út. Fyrirhugað flugtaks svæði lá í sveig eftir fjöruborðinu og miðað við stefnu flugvélarinnar fyrstu 100 metrana var grasbali/tangi í flugtaksstefnunni.



Í flugtaksbruninu ákvað flugmaðurinn að hætta við flugtak skömmu eftir að stélfjólíð lyftist. Á myndinni má sjá að flugvélina stefndi á grasbalann/tangann í flugtakinu og mun flugmaðurinn þá hafa séð hvert stefndi þegar stélfjólíð lyftist frá jörðu. Þegar flugmaðurinn hætti við flugtakið missti hann stjórn á flugvélinni og hún snérist til hægri.

Samkvæmt mælingum Veðurstofu Íslands og veðurupplýsingum frá búnaði sem komið hefur verið fyrir í Fljótavík er ólíklegt að hliðarvindur hafi haft mikil áhrif á flugtakið. RNF telur að viðbrögð flugmannsins við því sem framundan var þegar hann hætti við flugtakið hafi gert það að verkum að flugvélina sveigði svo snögglega til hægri.

RNF telur að undirbúningur flugsins hefði átt að vera betri með tilliti til stefnu (lögun) og lengd flugtaks svæðisins. Æskilegt hefði verið að bíða eftir að fjaraði lengra út. Ennfremur telur RNF að flugtaksþyngd hafi verið meðverkandi þáttur í slysinu. RNF telur því að vanmat á aðstæðum sé líklegasta orsök slyssins.

RNF vill beina því til flugmanna að þeir fylgi leiðbeiningum um afkastagetu flugvéla í undirbúningi fyrir flug. Ennfremur vill RNF beina því til flugmanna að val þeirra á landingarsvæðum utan flugvalla séu í samræmi við lágmarkskröfur sem getið er um í handbókum flugvéla.

Skýrslu um málið má finna á www.rnf.is.

Stél rakst í flugbrautina í flugtaki

2005

Alvarlegt flugatvik M-02905/AIG-11 TF-ATJ Boeing 747 Miami International Airport 1. ágúst 2005

On August 1st, 2005, at 22:30 GMT, TF-ATJ took off from Miami International Airport. The flight was destined for Madrid, Spain. During rotation, following the take-off roll, the tail section of the aircraft contacted the runway. During the rotation the Flight Engineer noticed the Cargo Door Light flickering momentarily but did not mention this to the pilots until established at cruise altitude. After discussing the causes of the light the flight crew dismissed it as being a problem related to pressurization of the fuselage. The flight crew was thus unaware of the tail strike and continued the flight to Madrid. The flight crew that took over the aircraft in Madrid discovered scrape marks on the tail section during the pre-flight inspection and notified the operator and the previous flight crew. The aircraft was grounded and repairs were made by IBERIA maintenance on behalf of Air Atlanta. The operator notified authorities that initiated an investigation. The AAIB in Iceland was nominated as the investigating body in charge of the investigation and the NTSB nominated an accredited representative. The take-off bug card listed the rotation speed as 139 knots. The AFM rotation speed is 165 and the estimated liftoff speed 176 knots. The data shows the aircraft was rotated at a



speed of 147 knots or 18 knots below the AFM rotation speed. It was difficult to ascertain from the data from the FDR where the tail strike might have occurred.

The investigation did not reveal how the rotation speed was obtained by the crew for the take-off. It could also not be established whether the bug card was cross-checked as standard operating procedures stipulate.

The board closed the case on April 17, 2008.

Slökkt á hreyfli skömmu eftir flugtak

2005

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

Skömmu eftir flugtak frá Dar-el-Beida (DAAG) flugvelli í Alsír fékk áhöfnin á TF-ARD viðvörðun um óeðlilegan hita í hreyfli nr.1. Áhöfnin slökkti þá á hreyflinum og ákvað að snúa við og lenda aftur á sama flugvelli. Eftir landingu kom í ljós að festingu vantaði á loftstýriloka (Pylon valve).

Atvikið var tilkynnt til Rannsóknarnefndar flugslysa í Alsír sem ákvað að taka atvikið ekki til rannsókna.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 26. nóvember 2008.

Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi

2005

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

TF-ARJ took off from runway 06 at the Jomo Kenyatta International Airport in Nairobi, Kenya. After retracting the landing gear, the flight crew experienced total loss of hydraulic system number four.

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

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

The Air Accident Investigation Department of the Kenyan Ministry of Transport is investigating the incident. The



AAIB in Iceland appointed an accredited representative to the investigation.

The board closed the case on November 26, 2008.

Hjólabúnaður og dekk skemmdust í landingu

2006

Alvarlegt flugatvik M-01206/AIG-05 TF-FIB Boeing 767 Mombasa, Kenía 15. febrúar

TF-FIB was on a charter passenger flight from Zanzibar Airport, Tanzania to Moi International Airport, Mombasa, Kenya. The flight was uneventful until the landing on runway 03.

At the point of touchdown the aircraft right main landing gear struck a pothole and tyre number 4 blew-out and 8 tyres sustained deep cuts. The blow-out of tyre number 4 caused tyre threads to impact the side cowlings at high speed causing substantial structural damage to the inlet and fan cowls of the engine.

The aircraft had been cleared to land by Air Traffic Control and cautioned on a displaced threshold for runway 03. A Notam ref: HKJK – A0042/06 was in force regarding the displaced threshold, work in progress and declared distances.

The displaced threshold had three white stripes across the runway. According to the pilot the first and second white stripes had arrows indicating the end of the

displaced portion of runway whereas the third white stripe did not have arrows leading up to it. On approach to land, the pilot aimed to land after the second white stripe. The pothole that was struck was between the second and third stripes.

Two days after the incident when the investigator visited the runway, all the three stripes had arrows but the second stripe had 2 out of 5 arrows erased. Work was still in progress with four excavated portions of the runway where the potholes that had developed were being repaired.

The incident was reported to the Kenyan authorities who are investigating the incident. Repeated attempts have been made to obtain the status of the investigation without success. The Icelandic AAIB closed the case on December 4, 2008.

Nauðlending

2006

Flugslys

M-01806/AIG-10

TF-BOY Piper PA-28

Mosfellsdal

2. apríl

Einkaflugmaður hafði áætlað að fljúga með tvo farþega frá Reykjavík til Egilsstaða og þaðan aftur til Reykjavíkur. Flugmaðurinn áætlaði fjögurra klukkustunda flug og flugþol fimm klukkustundir. Flugtak á Reykjavíkflugvelli var samkvæmt upplýsingum úr flugturni kl. 13:44. Þegar flugvélin var við Hvannadalshnjúk fékk flugmaðurinn upplýsingar frá flugstjórn að veður færi versnandi á Egilsstöðum og ákvað hann því að snúa við og fljúga um Suðurland. Eftir um það bil þriggja klukkustunda flug ákvað flugmaðurinn að lenda á flugvelli í Vestmannaeyjum og lokaði hann flugáætlun þar. Samkvæmt upplýsingum úr flugturninum í Vestmannaeyjum lenti flugvélin þar kl. 16:49. Í Vestmannaeyjum lagði flugmaðurinn inn nýja flugáætlun (frá Vestmannaeyjum um Geysi og þaðan til Reykjavíkur) og áætlaði hann flug í eina og hálf klst. með flugþol tvær og hálf klst. Flugtak frá Vestmannaeyjaflugvelli var kl. 18:34.

Að sögn flugmannsins lenti hann á flugvelli við Geysi um kl. 19:35 og fór þaðan áleiðis til Reykjavíkur um kl. 19:50. Flugmaðurinn athugaði með stöðu eldsneytis með því að kíkja í eldsneytistankana fyrir brottför frá Geysi og taldi hann það vera nægjanlegt fyrir flug til Reykjavíkur. Þegar flugvélin var yfir Mosfellsheiði fór hreyfillinn skyndilega að hökta og stillti flugmaðurinn þá eldsneytiskranann yfir á hinn tankinn og gekk hreyfillinn þá eðlilega í um það bil tvær mínútur en fór þá að hökta aftur og stöðvaðist síðan. Flugmaðurinn undirbjó því nauðlendingu á túni norðan við Þingvallaveg en kom of hátt inn til landingar með þeim afleiðingum að flugvélin hentist yfir skurð við enda fyrirhugaðs landingarsvæðis, krækti þar í girðingu og hafnaði í garði við bæinn Víði. Nauðlendingin var um kl. 20:31. Hvorki flugmann né farþega sakaði en flugvélin skemmdist töluvert. Á myndinni má sjá landingarsvæði og stefnu flugvélarinnar ásamt þeim stað þar sem hún hafnaði.



Við rannsókn kom í ljós að ekkert nýtanlegt eldsneyti var að finna í eldsneytistönkum flugvélarinnar. Ef ofangreindir flugtímar eru lagðir saman mun flugvélin hafa verið á flugi í 4 klst. og 47 mínútur. Að viðbættum gangtíma hreyfils fyrir flugtak á Reykjavíkflugvelli, Vestmanneyjarflugvelli og fyrir brottför frá Geysi má ætla að hreyfillinn hafa gengið um eða yfir fimm klukkustundir. RNF telur líklegustu orsökina fyrir því að hreyfillinn missti afl vera þá að eldsneytið gekk til þurrðar og þá vegna þess að flugmaðurinn misreiknaði sig við áætlun á flugþoli flugvélarinnar.

RNF vill benda flugmönnum á upplýsingabréf sem Flugmálastjórn Íslands gaf út í kjölfar slyss er varð í Garðsárdal 5. ágúst 2001. Slysið varð þegar flugvél af gerðinni Piper PA-38 112 nauðlenti eftir að eldsneytið gekk til þurrðar

RNF gaf út skýrslu um málið og má finna hana á www.rnf.is.

Drifskaft á þyrlu skemmdist

2006

Alvarlegt flugatvik

M-02606/AIG-15

TF-LIF

Eurocopter AS332L1

Reykjanes

12. maí

Föstudaginn 12. maí 2006 fór tveggja manna áhöfn ásamt einum farþega í æfingaflug á TF-LIF, þyrlu Landhelgisgæslunnar. Flugtak var kl. 13:59 og var flugið, samkvæmt áætlun, klukkustundar langt þar sem meðal annars var verið að æfa flug við hlíðar Keilis á Reykjanesi. Þetta var fyrsta flug TF-LIF þennan dag.

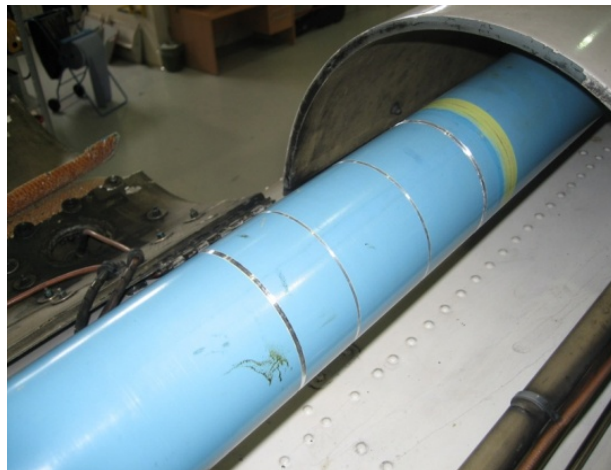
Æfingaflugið gekk vel en þegar verið var að setja eldsneyti á þyrluna eftir landingu kom í ljós að hlíf fyrir drifsköft stélþyrils var ekki læst, hún var skemmd og drifsköftin skorin á nokkrum stöðum. Á myndunum hér til hliðar má sjá drifsköftin og þær skorur sem mynduðust þar sem dýpsta skoran mældist 0,92 millimetrar á dýpt. Drifsköftin eru þannig hönnuð að þau eru hol að innan og veggir þess þunnir eða um það bil tveir millimetrar að þykkt.

TF-LIF hafði verið í umsjón viðhaldsdeildar Landhelgisgæslunnar að morgni sama dags, meðal annars vegna bilanaleitar í gervihnattaleiðsögukerfi (GPS) þyrlunnar.

Tvö GPS loftnet voru staðsett á hlíf fyrir ofangreind drifsköft og var verið að yfirfara tengingar þeirra. Eftir að hafa gengið úr skugga um að ekkert væri athugavert við tengingarnar var hlífinni lokað án þess að henni væri læst eins og venja er.

Í fyrirflugsskoðun tóku hvorki flugvirkjar né áhöfn eftir því að hlífín var ólæst. Í æfingafluginu mun hlífín líklega hafa sveiflast til og/eða þrýst niður á drifskaftrið með þeim afleiðingum að skrúfur sem notaðar voru til þess að festa GPS loftnetin á hlífina náðu til drifskaftanna þannig að þau skemmdust.

Í fyrirflugsskoðun fyrir fyrsta flug hvers dags kemur það fram í viðhaldsbókum að athuga skuli hvort allar hlífar séu lokaðar og læstar. Það hefur verið í umsjón flugvirkja að fylgja þessu atriði gátlistans eftir. Þar sem flugvirki var ekki hluti af áhöfn telur RNF það hafa fyrirfarist að yfirfara læsingu hlífarinnar. RNF telur því rétt að áréttta nákvæma notkun gátlista með tilliti til þessa.



Svo virðist sem staðsetning á GPS loftnetsbúnaði hafi ekki verið nægilega ígrundaður með tilliti til þess að laus hlíf þrýstist að drifsköftum og skrúfur sem festu GPS loftnetin náðu til drifskaftanna. Við rannsókn á atvikinu kom í ljós að dýpsta skoran mældist 0,92 millimetra djúp eða tæplega helmingur af þykkt skaftsins.

Í viðhaldsdeild voru tveir flugvirkjar að vinna við prófun á gervihnattaleiðsögukerfinu (GPS). Að lokinni prófun hafði flugvirkinn sem var fyrir utan þyrluna hallað hlífinni aftur án þess að læsa henni en hvorugt var í hans verkahring samkvæmt verklagi Landhelgisgæslunnar. Þegar flugvirkinn sem hafði verið inni í þyrlunni kom út sá hann að búíð var að halla hlífinni aftur og taldi hann hlífina vera læsta án þess að athuga það sérstaklega. Þar sem búnaðurinn var ekki samþykktur var ekki að finna leiðbeiningar um viðhald á honum í viðhaldshandbók þyrlunnar. RNF vill því leggja áherslu á að allur búnaður sem útbúinn er sérstaklega í loftför LHG skuli samþykktur af flugmálayfirvöldum.

Í kjölfar atviksins hefur Landhelgisgæslan meðal annars fært loftnetsfestingar af hlífinni og flugmönnum verið gert að skoða þyrluna að utanverðu (hvor sína hlið) í fyrirflugsskoðun.

Ein tillaga var gerð í öryggisátt og má finna skýrsluna á www.rnf.is.

Ók á hlið

2006

Alvarlegt flugatvik M-02806/AIG-16 TF-FAX Piper PA-32 Reykjavíkflugvöllur 9. maí

Þann 9. maí 2006 hugðist einkaflugmaður fara í flug frá Reykjavíkflugvelli. Flugmaðurinn hóf akstur flugvélarinnar í Fluggörðum við Reykjavíkflugvöll og ók þaðan á eftir annarri flugvél sem var að aka sömu leið. Í akstri frá Fluggörðum og inn á flugvöllinn þurftu flugvélararnar að aka gegnum hlið sem sett hefur verið upp til þess að aðskilja Fluggarða frá Reykjavíkflugvelli.

Hliðið er rafstýrt og opnast með fjarstýringu sem flugmenn hafa um borð í flugvélum sínum. Opnun hliðsins er einnig stýrt af starfsmanni í flugturni. Flugmaðurinn var í sambandi við flugturninn á Reykjavíkflugvelli og fékk meðal annars heimild til aksturs gegnum hliðið og upp að skýli fjögur með því að aka á eftir flugvélinni sem á undan var.



Í akstri um hliðið áttaði flugmaðurinn sig ekki á því að hliðið var að lokast en það lokast sjálfkrafa eftir að þar til gerðir skynjarar skynja að ekið hefur verið gegnum hliðið (í þessu tilfelli þegar fyrri flugvélin var farin um hliðið). Þegar flugvélin var komin að hluta til inn fyrir hliðið fann flugmaðurinn að slynkur koma á flugvélinu og sá þá hliðið vera að opnast (dragast í burtu) og þá að hægri vængur flugvélarinnar hefði rekist í hliðið.



Við rannsóknina kom í ljós að gul lína á jörðu sem ætluð er til leiðbeiningar í akstri er máluð hægra megin við miðju hliðsins og því má ætla að flugvélin hafi verið nær þess hluta.

Við tímamælingar á virkni hliðsins kom fram að hliðið byrjaði að lokast um það bil 8 sekúndum eftir að ekið var um það. Ennfremur kom fram að það tók hliðið um það bil 20 sekúndur frá því að ekið var um það og þar til það lokaðist þannig að það rækist í væng flugvélar af þessari tegund. Að mati nefndarinnar er það of stuttur tími til þess að tvær flugvélar geti ekið hindrunarlaust gegnum hliðið (í sömu opnun/lokun).

Við rannsóknina kom einnig fram að í þjálfun þeirra sem öðlast heimild til þess að fara um Reykjavíkflugvöll er nú sérstaklega tekið fram að varast beri að flugvélar fari hver á eftir annarri um hliðið.

Þá kom það fram við rannsóknina að á Akureyrarflugvelli er til prófunar annarskonar lausn á hliði/lokun. Sú lausn hefur nú verið tekin til notkunar á Reykjavíkflugvelli.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 26. nóvember 2008.

Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél

2006

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

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

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

The investigation was not concluded in 2008.

Missti afl í flugtaki

2006

Flugslys M-03506/AIG-19 N9911V Cessna 180 Fljótavík Hornströndum 5. júní

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

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

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

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



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

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

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

The investigation was not concluded in 2008.

Fór fram yfir flugbrautarenda í landingu

2006

Alvarlegt flugatvik M-04106/AIG-21 TF-CSB Dornier 328 Aberdeen Skotlandi

22. júní

The aircraft departed Stavanger at 1850 hours on a scheduled commercial air transport (passenger) flight to Aberdeen with the commander, co-pilot, one cabin crew member, and 16 passengers on board. The co-pilot flew the sector and before descent, he briefed for a radar-vectorized visual approach to Aberdeen's Runway 34. The flight crew obtained ATIS information which indicated that the surface wind was from 300° at 7 kt, visibility was greater than 10 km, and the lowest cloud was one or two octas at 1,500 ft. The ATIS described the runway as being wet along its entire length, though the flight crew later recalled that the runway was dry. The approach was flown normally with flaps at 20°; the final approach speed was 121 kt. The crew were visual with the runway approximately nine miles from touchdown, and were cleared by Air Traffic Control (ATC) for a visual approach on their request.

With the aircraft approximately seven miles from touchdown, ATC transmitted that the surface wind was from 300° at 5 kt. The co-pilot then disconnected the autopilot and began configuring the aircraft for the approach. Slightly more than three miles from touchdown, the flaps were selected to 20°, and the propeller condition levers were set to maximum; the flight crew then completed the 'Final Approach' checklist. The target speed for the final approach was 121 kt, and the aircraft's speed stabilised at about 120 kt. Approximately two miles from touchdown, the aircraft had deviated slightly below the glideslope and a 'soft' EGPWS "glideslope" annunciation was generated. The co-pilot acknowledged the annunciation, re-confirmed to the commander that he had visual contact with the runway, and re-established the aircraft on the glideslope.

As the aircraft descended through 50 ft radio altitude, the power levers were retarded and the co-pilot began the flare. The touchdown occurred approximately 530 metres from the runway threshold (with approximately 1,300 metres of runway remaining) at an airspeed of 105 kt. The commander stated later that the touchdown was a little further along the runway than he would have preferred, but he considered it to be entirely safe. After touchdown, the co-pilot attempted to select the power

levers into the beta range. (Selection of the beta range produces considerable deceleration, as the propellers 'disc' and provide drag.) The co-pilot found, however, that he was unable to move the latches on the power levers which prevent inadvertent selection of the beta range below flight idle. In accordance with normal practice for this situation he advanced and then retarded the power levers again, and made a second attempt to select the beta range, but found that the latches would still not disengage.

The co-pilot said to the commander "we don't have betas". The commander took control, applied heavy braking, and made four further attempts to achieve the beta range, each time smartly advancing the power levers and then retarding them to the flight idle stop, before attempting to disengage the latches. These attempts were also fruitless. He transmitted to ATC that the aircraft was in difficulties.

The tower controller activated the crash alarm, alerting both the airport and local authority emergency services by means of an Omnicrash system.

As the aircraft approached the end of the runway the commander steered the aircraft to the left to avoid colliding with the approach lights and localiser antenna on the extended runway centreline. The aircraft left the end of the runway surface at about 43 kt, and continued across grassy terrain beyond the runway end. Recognising that the aircraft had left the runway, the cabin crew member instructed the passengers to adopt the 'brace' position, and braced herself. As the aircraft travelled across the grass, the commander attempted to shut down the engines, but found that the rough ride made grasping and moving the condition levers and their latches awkward. The engines were shut down and the aircraft came to a standstill some 350 metres beyond the runway end. The ground spoilers remained stowed throughout the landing roll.

After the aircraft had come to rest, the commander made a Public Address (PA) announcement to the passengers, instructing them to remain seated and explaining to them

that the crew had experienced “a stuck throttle”. The flight crew completed the ‘Shutdown’ checklist and the commander then left the flight deck and entered the passenger cabin, where he spoke to the passengers about the incident.

The aircraft sustained no apparent damage and all on board were uninjured. The Rescue and Fire Fighting

Service (RFFS) attended the aircraft and the passengers disembarked normally.

AAIB UK investigated the accident and AAIB Iceland appointed an accredited representative to the investigation.

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

2006

Aðskilnaðarmissir austur af Keflavík

Flugumferðaratvik M-05006/AIG-27 CNO787 Boeing 737 50NM austur af 21. júní
Keflavík
TF-NPA Dornier 328

Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 (Boeing 737) var á leið inn til Keflavíkurflugvallar og TF-NPA (Dornier 328) í brottflugi frá Keflavíkurflugvelli til Biggin Hill flugvallar í Bretlandi. Aðskilnaðurinn varð um það bil 5,3 NM og 500'. Við rannsókn kom í ljós að flugumferðastjóri hafði gefið CNO787 lækkun í FL 200 í stað FL 210.

Í kjölfar atviksins var mönnun í Flugstjórn endurskoðuð með tilliti til álags á þeim tíma dags er atvikið varð (eftirmiðdag) og síðan þá er oftast en ekki tvímennt á slíkum tíma.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 26. nóvember 2008.

2006

Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurflugvöll

Flugumferðaratvik M-05106/AIG-28 TF-CSG Dornier 228 Reykjavíkurflugvöllur 18. júlí
TF-TWO Cessna 152
TF-ICY Cessna 152

TF-CSG (Dornier 228) var á stefnu 240 eftir flugtak frá flugbraut 19 á leið frá Reykjavík til Vestmannaeyja. Skömmu eftir flugtak, eða í um það bil 1.000 feta hæð varð aðskilnaðarmissir við tvær flugvélar, fyrst TF-TWO (Cessna 150) og svo TF-ICY (Cessna 152) sem voru undan vindi í umferðahring fyrir flugbraut 31. Við

rannsókn kom í ljós að flugumferðarstjóri hafði upplýst flugmenn á flugvélunum um hvern annan og ákvað flugstjóri TF-CSG því að sveigja af stefnu 240.

Nefnding lauk málinu með bókun þann 26. nóvember 2008.

Fór fram af brautarenda í flugtaki

2006

Flugslys

M-05306/AIG-30

TF-EGD

Piper PA-38

Tungubakkaflugvöllur

20. ágúst

Síðdegis þann 20. ágúst 2006 hugðist einkaflugmaður ásamt einum farþega fara frá Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ. Hlýtt var í veðri eða um 16°C og ákvað flugmaðurinn að nota flugbraut 07 sem hallar uppávið. Hann taldi að vindur væri um 7-8 hnútar og örlítið á móti eða um það bil 140°. Flugmaðurinn hafði ekki reynslu af Tungubakkaflugvelli og var þetta fyrsta flugtak hans þaðan. Hann reiknaði ekki sérstaklega út afkastagetu flugvélarinnar miðað við þessar aðstæður en gerði ráð fyrir að eldsneyti um borð væri um það bil 22,5 USG. Hann reiknaði með að flugmaður og farþegi væru um það bil 190-195 kg. Flugmaðurinn undirbjó flugtakið að öðru leyti með hefðbundnum hætti, fór eftir gátlista og prófaði meðal annars gang hreyfilsins og kveikjur sem störfuðu eðlilega. Flugmaðurinn ákvað flugtak án vængbarða.

Í flugtakinu varð flugmaðurinn var við að flugvélin náði aðeins um 50 hnúta hraða og reyndi því að létta á nefhjólínu með því að toga í hæðarstýrið. Þegar lítið var eftir af flugbrautinni setti hann vængbörð í 10° til þess að reyna að lyfta flugvélinni af flugbrautinni en án árangurs. Hann taldi að þá hefði flugvélin náð um 60 hnúta hraða. Flugvélin tókst ekki á loft á flugbrautinni, fór gegnum girðingu við enda flugbrautarinnar og lyftist þá frá jörðu að sögn flugmannsins en rak því næst aðalhjól í upphækkaðan veg sem liggur að flugvellinum með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði í Leirvogsa sem liggur meðfram flugvallarsvæðinu. Flugmann og farþega sakaði ekki en flugvélin skemmdist töluvert.

Miðað við það veður sem flugmaðurinn taldi vera reiknast hliðarvindur um 7,5 hnútar og mótvindur um það bil 0.5 hnútar. Áætluð flugtaksþyngd reiknast 1.759 pund eða 89 pundum yfir hámarks flugtaksþyngd flugvélarinnar. Flugbrautin á Tungubakkaflugvelli er 525 metra löng samkvæmt flugmálahandbók Flugmálastjórnar Íslands og samkvæmt handbók flugvélarinnar er nauðsynleg flugtaksvegalengd 454 metrar. Flugtakshraði samkvæmt handbókinni er 53 hnútar (63ja hnútar yfir hindrun). Í handbókinni er miðað við malbikaða og þurra flugbraut og 1.670 punda flugtaksþyngd.



Við rannsóknina kom fram að veðurmælingar á Korpu kl. 15:00 þennan dag mældu hita 16,5 °C og vind 139°/4,9 hnútar. Veðurmælingar á sama stað kl. 16:00 eða um 14 mínútum eftir slysið sýndu að vindurinn hafði snúist í 303°/5,1 hnútar og mældist hiti þá 16,3°C. Miðað við veðurmælingar á Korpu kl. 16:00 reiknast hliðarvindur 4 hnútar og meðvindur 1 hnútur.

Við rannsóknina kom fram að hreyflinum var ekki gefið fullt afl áður en bremsum var sleppt. Á myndbandi sem náðist af flugtakinu mátti sjá að nefhjólíð lyftist frá jörðu í tvígang áður en flugvélin fór fram yfir flugbrautarenda án þess að flugvélin tækist á loft. Eftir að flugvélin var komin fram yfir flugbrautarendann mátti sjá að vængbörð voru sett niður.

RNF telur líklegustu orsök fyrir slysinu hafi verið sú að nægilegum hraða hafi ekki verið náð til flugtaksins. RNF telur það líklegt að meðvindur hafi verið í flugtakinu og að flugvélin hafi verið yfir hámarks flugtaksþyngd. Þá telur RNF það meðverkandi þátt að hlýtt var í veðri og að flugtakið hafi verið á mjúkri flugbraut sem hallaði uppávið. Ennfremur telur RNF það meðverkandi þátt að hreyfli var ekki gefið fullt afl áður en bremsum var sleppt.

RNF telur að betri undirbúningur hefði getað komið í veg fyrir slysið og vill ítreka það við einkaflugmenn að taka fullt tillit til leiðbeininga framleiðenda flugvéla um afkastagetu þeirra.

Skýrslu um málið má finna á www.rnf.is.

Truflun í miðlínusendi á Keflavíkurlugvelli

2006

Alvarlegt flugatvik M-05906/AIG-34 TF-FII Boeing 757 Keflavíkurlugvöllur 24. ágúst

TF-FII hafði gripið miðlínusendi, fyrir flugbraut 02 á Keflavíkurlugvelli, í 3.000 fetum. Í 2.500 fetum sló sjálfstýringu út og fengu flugmenn viðvörðun um að merki fyrir miðlínusendi væri ekki til staðar. Var flugvélinni handflogið til landingar eftir mælitækjum fyrir miðlínusendi sem virtust starfa eðlilega. Flugumferðarstjóri benti á að lítil flugvél hafi verið í uppkeyrslu í nálægð við miðlínusendinn fyrir flugbraut 02.

Nokkur atvik hafa komið upp varðandi miðlínusendi fyrir flugbraut 02 á Keflavíkurlugvelli. Rannsóknarnefnd flugslysa skoðaði þau mál í samvinnu við Flugmálastjórn á Keflavíkurlugvelli, framleiðanda flugvélarinnar (Boeing), framleiðanda siglingatækjanna (Honeywell) og Póst og Fjarskiptastofnun. Ekki reyndist unnt að finna ástæður

fyrir því hvers vegna Boeing 757 flugvélart virtust næmari fyrir truflunum í miðlínusendum á Keflavíkurlugvelli. Engin atvik hafa verið tilkynnt til RNF frá öðrum flugrekendum um truflanir á miðlínusendi fyrir flugbraut 02. RNF hafði því einnig samband við aðra flugrekendur svo sem Hello, sem fljúga MD-90 þotum, og British Airways, sem fljúga Boeing 737 þotum, til og frá Keflavíkurlugvelli. Hvorugur þessara flugrekanda hafði orðið var við truflanir á miðlínusendi fyrir flugbraut 02 eða nokkur vandkvæði tengdum aðflugi að braut 02. Síðan þetta atvik átti sér stað hafa ekki komið upp svipuð vandamál og lýst er hér að ofan.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 4. desember 2008.

Hlekkist á í lendingu utan vallar

2006

Alvarlegt flugatvik M-06206/AIG-36 TF-LEO Piper Super Cub

Við Gæsavatnaskála

23. september

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

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

Flugmaðurinn var kunnugur þessu svæði og hafði lent þar áður en þó aðeins að sumarlagi.



Við vettvangsrannsókn kom í ljós að fyrirhugaður landingarstaður (melur) var um það bil 110 metra langur (sjá mynd 1). Samkvæmt handbók flugvélarinnar þarf hún 107 metra miðað við staðalaðstæður .

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

RNF gaf út skýrslu um málið og má finna hana á www.rnf.is.

Neistar frá hjólabúnaði

2006

Alvarlegt flugatvik**M-07206/AIG-40**

TF-ARJ

Boeing 747-200

Kuala Lumpur, Malasíu

21. desember

Við brottför frá Shanghai á leið til Penang í Malasíu fékk áhöfn flugvélarinnar upplýsingar frá flugumferðastjóra í flugturni að í flugtaki hefðu neistar borist frá hægra aðalhjólabúnaði flugvélarinnar. Áhöfn flugvélarinnar ákvað að snúa flugvélinni til Kuala Lumpur í Malasíu og lenda þar, einkum til þess að fá fullnægjandi viðhaldsþjónustu.

Eftir landingu kom í ljós að eitt hjólanna hafði sprungið og talsverðar skemmdir var að finna á skrokki flugvélarinnar. Rannsóknarnefnd flugslysa í Malasíu ákvað að taka atvikið ekki til rannsókna.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 26. nóvember 2008.

Ókyrrð í farflugi

2007

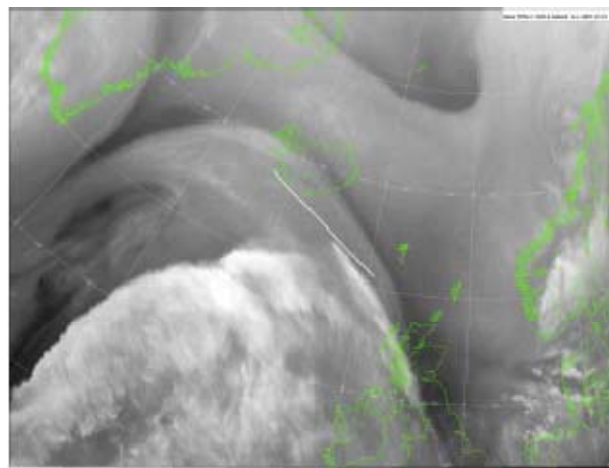
Alvarlegt flugatvik M-00107/AIG-01 TF-FIU Boeing 757 60°N30', 9°W20'

2. janúar

Flug TF-FIU var farþegaflug frá Keflavík til Parísar. Flogið var í FL 300 sem var fyrirframákveðið vegna viðbúnaðaráætlunar Flugstoða sem var í gildi frá byrjun árs þar sem ekki hafði náðst að manna stöður flugumferðarstjóra. Heppilegasta fluglag miðað við þyngd flugvélarinnar og flugáætlun hefði verið FL 370.

Skömmu eftir að flogið hafði verið um flugleiðsögupunktinn RATSU (um klukkan 09:58) tóku flugmenn eftir trefjaskýjum framundan. Flugstjórinn bað flugmann um að kveikja á sætisbeltaljósum í farþegarými til öryggis. Yfirflugfreyja hringdi í flugstjórnarklefa til að spyrjast fyrir um væntanlega ókyrrð þar sem flugið hafði verið mjög kyrrt fram til þessa. Flugstjórinn sagðist ekki vita hvort að um ókyrrð yrði að ræða eða ekki en óskaði þess að gengið yrði frá matarvögnum í eldhúsum og að flugfreyjur settust einnig niður. Flugstjórinn byggði þessa ákvörðun sína á lögum skýjana, fyrri reynslu, vindum í lofti og hversu lítil ókyrrð hafði verið í fluginu fram til þessa.

Skömmu eftir samtalið við yfirflugfreyjuna kom högg á flugvélinu og hún féll um 300 til 400 fet. Flughæðin var hækkuð á ný og flugumferðarstjórn í Skotlandi látin vita af ókyrrðinni. Flugstjórinn mat ástand í farþegaklefa með því að tala við allar flugfreyjur sem voru við vinnu í farþegarými. Engin meiðsl voru tilkynnt á farþegum og voru allar farþegar spenntir í belti fyrir utan einn sem var að koma af salerni. Þrjár flugfreyjur hlutu minniháttar



áverka í ókyrrðinni og farþegarýmið varð fyrir skemmdum. Flugstjórinn tók ákvörðun um að halda flugi áfram til Parísar.

Tvö WAFC London Sig Wx kort voru í gildi á svæðinu klukkan 0600 og 1200 UTC. Tvö WAFC London veðurkort um vind í hæð fyrir fluglag FL 300 voru gefin út klukkan 0600 og 1200 UTC. Einnig höfðu verið gefin út SIGMET skeyti um talsverða ókyrrð frá fluglagi FL 190 til og með fluglags FL 390.

Samantekt Veðurstofu Íslands vegna þessa flugatviks má finna á www.rnf.is. Nefndin samþykkti að loka málinu með bókun þann 23. janúar 2008 jafnframt því að senda flugrekendum samantektina.

Hlektist á í flugtaki

2007

Flugslýs

M-00207/AIG-02

TF-FMS

Beech 200

Reykjavíkflugvöllur

11. janúar

Þann 11. janúar 2007 hugðist áhöfn á flugvélinni TF-FMS, sem er tólf sæta, tveggja hreyfla flugvél af gerðinni Beech King Air B200, fljúga með farþega frá Reykjavík til Akureyrar og aftur til baka sama dag. Áhöfnin mætti um kl. 10:30 í flugskýli nr. 8 á Reykjavíkflugvelli þar sem flugvélin var staðsett og undirbjó flugið. Flugstjórinn í þessu flugi hafði flogið flugvélinni reglulega en þetta var fyrsta flug flugmannsins á TF-FMS. Í undirbúningi fyrir flugið aflaði áhöfnin sér meðal annars veðurupplýsinga sem gáfu til kynna að veður væri gott á flugleiðinni frá Reykjavík til Akureyrar en búast mætti við éljagangi í Reykjavík eftir kl. 12:00. Áætluð brottför frá Reykjavík var kl. 12:00 og um kl. 11:45 var flugvélin dregin út úr upphituðu flugskýli þar sem hún hafði verið í nokkra daga. Þá var úrkomulaust og bjart yfir. Skömmu síðar mættu fyrstu farþegarnir og var þá úrkomulaust en þegar síðustu farþegarnir mættu (um kl. 12:00) var byrjað að snjóa. Þegar farþegarnir og áhöfnin gengu um borð var snjóföl á vængjunum. Flugstjórinn strauk hendinni yfir vængina til þess að fullvissa sig um að snjórinn væri laus og virkaði snjórinn á hann sem „fínasti dúnn“. Vængurinn var að hans sögn sléttur og ófrosin undir. Það snjóaði þó töluvert að mati flugstjórans. Þegar hreyflar voru ræstir tók áhöfnin eftir því að snjórinn fauk af vængjunum í kringum hreyflana en snjór sat á ytri hluta vængjanna.

Kl. 12:12 fékk áhöfnin heimild til að aka í brautarstöðu fyrir flugbraut 13. Þegar ekið var frá flugskýli 8, um akbraut ECHO og í brautarstöðu las áhöfnin gátlista og hlustaði á veðurupplýsingar fyrir Reykjavíkflugvöll (ATIS) sem lesnar voru inn kl. 12:03. Upplýsingarnar gáfu meðal annars til kynna að skyggni væri 2 km. Að sögn áhafnar var lítið skyggni þar sem flugvélin var staðsett við flugskýlið en þegar ekið var eftir flugbrautinni í brautarstöðu var skyggnið betra. Skömmu áður en flugvélin var komin í brautarstöðu eða kl. 12:17 spurði flugumferðarstjóri í flugturni áhöfnina hvort mikil hálsa væri og fékk svar um að bremsan væri að „detta niður“. Um það bil hálfri mínútu síðar tilkynnti áhöfnin að flugvélin væri komin á enda flugbrautarinnar en flugumferðastjórinn sá þá ekki til flugvélarinnar. Að sögn flugstjórans sá hann brautarljósinn næstum alla leið og Öskjuhlíðina úr brautastöðu. Fyrir flugtak bað flugstjórinn flugmanninn um að fylgjast með snjónum á vængjunum í flugtakinu og ef snjórinn færi ekki af vængjunum áður en



80 hnúta hraða væri náð þá myndu þeir hætta við. Flugtakið hófst kl. 12:18 og gaf flugmaðurinn hægri vængnum gaum og tók eftir því að snjórinn fór af vængnum og tilkynnti flugstjóranum það. Farþegar sem höfðu útsýni yfir vængi flugvélarinnar tóku eftir því að ís og snjór höfðu safnast á þeim fyrir flugtak og í flugtakinu tóku þeir eftir því að það losnaði af að hluta. Þegar flugvélin náði 100 hnúta hraða togaði flugstjórinn í hæðarstýrið til þess að lyfta flugvélinni af flugbrautinni. Í flugtakinu hristist flugvélin talsvert og hallaði til vinstri. Flugstjórinn beitti þá hallastýrunum til þess að reyna að leiðrétta það en það dugði ekki til og varð þá var við að flugvélin var komin út fyrir flugbrautina vinstra megin. Þar sem flugvélin lét ekki að stjórn ákvað flugstjórinn að draga afl af hreyflunum og hætti við flugtakið.

Flugvélin fór þá eftir jörðinni utan flugbrautarinnar og veitti flugstjórinn því athygli þegar flugvélin fór yfir flugbraut 06/24 að hún stefndi á stæði sunnan við flugskýli nr. 1. Hann reyndi því að beina flugvélinni til hægri og aftur inn á flugbraut 13. Um það leyti stöðvaði flugstjórinn hreyflana. Flugvélin fór yfir flugbraut 01/19 og byrjaði að sveigja til hægri í átt að flugbraut 13. Í sveigjunni fór vinstri loftskrúfa og skrokkur á rafmagnskassa. Flugvélin fór eftir það á ljósaskilti og stöðvaðist þvert á flugbraut 13, rétt austan við akbraut ALPHA.

RNF taldi að ís og/eða snjór á flugvélinni hafi orðið til þess að hún lét ekki að stjórn í flugtakinu og leitaði því út fyrir flugbrautina til vinstri þar sem hún kom niður. RNF taldi einnig að flugstjórinn hefði átt að tryggja það að flugvélin væri laus við ís og/eða snjó fyrir flugtak og hvetur því flugmenn til þess að gæta fyllstu varúðar við slíkar aðstæður og hefja ekki flugtak nema tryggt sé að svo sé. Skýrsluna má finna á www.rnf.is.

Jafnþrýstingur féll

2007

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

TF-FIG var í vöruflutningaflugi með yfir 700 grísi á leið frá Kanada til Rússlands með viðkomu á Íslandi. Þegar flugvélin var um það bil 100 sjómíli vestur af Narsarsuaq varð áhöfnin vör við að jafnþrýstingur var óstöðugur og óskaði því eftir lækun úr FL 350 í FL 280. Ekki reyndist unnt að verða við þeirri heimild. Um það bil 30 mínútum síðar féll jafnþrýstingur snögglega ásamt því að viðvörðunarljóð (Master warning sound) heyrðist í flugstjórnarklefanum. Áhöfnin lýsti því yfir neyðarástandi, breytti stefnu um 30° til hægri og lækkaði flugið í FL 175. Eftir lækun varð jafnþrýstingur stöðugur (6000'). Áhöfnin hélt þannig áfram til Keflavíkurflugvallar og lenti þar. Eftir landingu var ekki unnt að ræsa aukastöð (APU) en eftir að slökkt hafði verið á hreyflum var vörurýmið opnað til þess að loftræsta og veita dýrunum ferskt loft. Málinu var



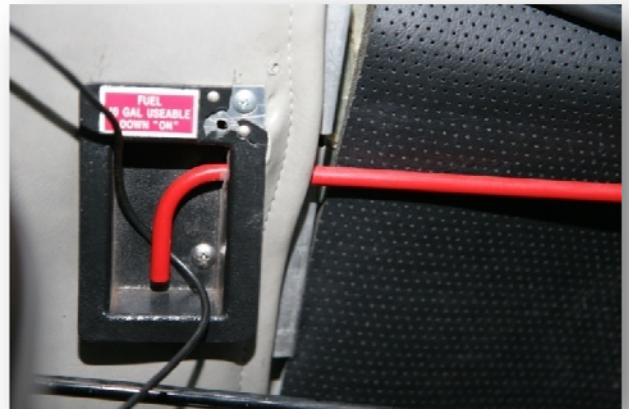
ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða því að biða næstu ársskýrslu.

Nauðlending eftir að hreyfill missti afl

2007

Alvarlegt flugatvik M-01607/AIG-06 TF-FAC Belanca Melgerðismelar 28. mars

Þann 28. Mars 2007 var einkaflugmaður að fljúga á flugvélinni TF-FAC í lágflugi yfir flugvöllinn á Melgerðismelum. Þegar flugvélin var í um það bil 50 feta hæð yfir flugbraut 22 fannst flugmanninum að snúra, sem tengd var úr farsímanum hans í heyrnatólin, hafi flækst í einhverju og togaði hann því kröftuglega í snúruna. Skömmu eftir það missti hreyfill flugvélarinnar skyndilega afl. Hraði flugvélarinnar var þá að sögn flugmannsins um það bil 120 hnútar. Flugmaðurinn beindi flugvélinni þá upp og náði um það bil 200 feta hæð. Hann ákvað þá að nauðlenda flugvélinni á vegi sem framundan var (Eyjafjarðarbraut) og tókst landingin vel. Eftir landinguna tók flugmaðurinn eftir því að skrúfað hafði verið fyrir eldsneytiskranann að mestu og taldi hann sig í ógáti hafa skrúfað fyrir eldsneytiskranann með því að krækja ofangreindri snúru í hann og líklega lokað fyrir kranann með því að toga í snúruna. Á myndinni hér að neðan má sjá hvernig snúran hefur líklega krækst í kranann.



Eftir að hafa skrúfað frá krananum aftur og fengið flugvirkja til þess að fullvissa sig um að hreyfillinn væri í lagi hóf flugmaðurinn flugvélinna á loft frá veginum (í samráði við lögreglu) og flaug henni til flugvallarins á Akureyri. Skýrslu um atvikið má finna á vef RNF. www.rnf.is.

Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkflugvallar

2007

Flugumferðaratvik M-01707/AIG-07 TF-JMS Fokker 50 Reykjavík 29. mars
TF-FTL Cessna 172

TF-FTL var í útsýnisflugi yfir Reykjavík og stefndi í austurátt frá miðbæ Reykjavíkur í 1000 fetum. Flugumferðarstjóri kallaði í flugkennara á TF-FTL og varaði hann við umferð (TF-JMS) sem var í aðflugi fyrir flugbraut 31 á Reykjavíkflugvelli. Flugkennarinn á TF-FTL staðfesti að hann sæi umferð. Flugumferðarstjóri séri sér þá að næsta verkefni og varð ekki var við neitt fyrr en flugstjóri á TF-JMS kallaði og sagði að þeir hafi þurft að hækka flugið úr 1300 fetum í 1800 fet vegna árekstrarviðvörunar. Flugkennarinn á TF-FTL sá TF-JMS í fyrstu en fylgdist ekki nógu vel með henni og týndi henni

aftur. Gerði hann ráð fyrir að TF-JMS myndi fljúga stefnu beint til Reykjavíkflugvallar frá Viðey en ekki taka sveig til austuráttar. Lengdaraðskilnaður varð minnstur 0,3 sjómíllur og hæðaraðskilnaður þá 400 fet.

Nefndin lauk málinu með bókun á fundi þann 16. janúar 2008.

Hurðir opnuðust á flugi

2007

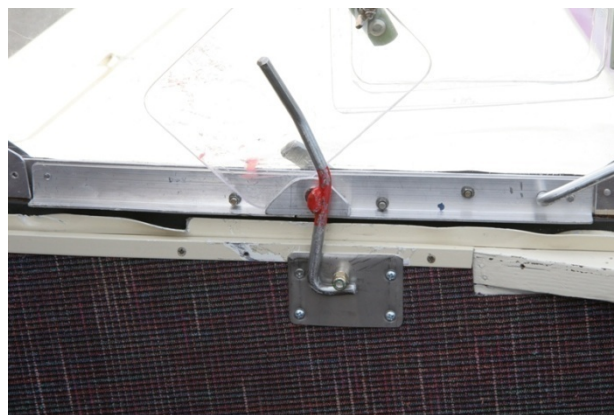
Alvarlegt flugatvik M-01807/AIG-08 TF-FAL Falconair F-11 Tungubakkar 5. apríl

TF-FAL sem er skráð heimasíði var í flugtaki frá Tungubakkflugvelli er canopy hurðirnar opnuðust. Hurðirnar börðust til og frá í vindinum. Flugmanninum tókst að krækja í hurðirnar og skorða þær af innan í flugvélinni.

Flugmaðurinn lenti flugvélinni skömmu síðar á Tungubakkflugvelli. Flugmaðurinn skarst lítillega á hægri hendi. Stuttu áður hafði verið skipt um gler og hurðir í canopy og var þetta fyrsta flug eftir þá aðgerð.

Líklegasta orsök atviksins er sú að flugmaðurinn hafi rekið sig í lás fyrir vinstri hurðina og hún opnast við það. Við það myndaðist mikil mismunaprýstingur við hægri hurðina sem opnaðist einnig.

Nefndin lauk málinu með bókun á fundi þann 17. apríl 2008.



Eldur í hreyfli

2007

Alvarlegt flugatvik M-01907/AIG-09 TF-ATJ Boeing 747 Damman, Saudi Arabia

19. apríl

TF-ATJ var í flugtaki á King Fahd flugvelli í Damman í Saudi Arabíu þegar áhöfnin fékk viðvörðun um eld í hreyfli númer tvö. Áhöfnin virkjaði eina slökkviflösku fyrir hreyfilinn og slokkaði þá á viðvörðuninni. Áhöfnin snéri við og lenti flugvélinni aftur á flugvöllinum. Við rannsókn mátti sjá að eldur hafði kviknað utan hreyfisins. Rannsóknaryfirvöld í Saudi Arabíu tóku atvikið ekki til rannsóknar en flugvélinni var ferjuflugið til Lúxemborgar þar sem hreyfillinn var tekin af flugvélinni til frekari rannsóknar. Við rannsóknina kom í ljós að boltar sem festu stjórnloka eldsneytisflæðis við eldsneytisleiðslu voru ekki nægilega hertir. Rannsóknarnefnd flugslýsa lokaði málinu með bókun 18. Júní 2009.



misalignment of gasket to MEC flange

Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði

2007

Flugumferðaratvik M-02007/AIG-10 TF-ORA Jetstream
TF-BCX Yak-52

Yfir Sandskeiði

4. maí

TF-ORA (BAe J32 Jetstream) var á leið inn til lendarar á Reykjavíkurflugvelli. Þegar flugvélin var að koma niður úr skjújum í um það bil 5.000 feta hæð varð áhöfnin vör við aðra flugvél í Austursvæði í sömu hæð og um það bil 2-3 NM fjarlægð.

Líklegt þykir að það hafi verið TF-BCX sem var við listflugsæfingar á þessum slóðum en flugmaður hennar varð ekki var við TF-ORA. TF-BCX var ekki með ratsjársvara og birtist því ekki á árekstrarvara TF-ORA.

Við rannsóknina kom fram að mögulegt er að TF-BCX hafi farið yfir 3.000 feta hæð í listflugsæfingum. Í kjölfar þessa atviks og annarra flugumferðaratvika eru reglur um ratsjársvara í endurskoðun.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 26. nóvember 2008.

Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu

2007

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

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



Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.

Nauðlenti á sjó

2007

Flugslýs

M-02907/AIG-13

TF-SIF

Aerospatiale SA 365

Við Straumsvík

16. júlí

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



Loftskrúfa losnaði af eftir flugtak

2007

Alvarlegt flugatvik

M-03007/AIG-14

TF-SBT

Grob 103

Melgerðismelar

19. júní

Einkaflugmaður ásamt farþega voru í flugtaki á sviffflugvél frá flugvælinum á Melgerðismelum í Eyjafirði. Sviffflugvélin er útbúin hjálparhreyfli sem meðal annars er ætlaður til flugtaks. Skömmu eftir flugtak losnaði loftskrúfan af hreyflinum, þeyttist frá flugvélinni og hafnaði á jörðu skammt frá þeim stað sem hún losnaði. Sviffflugvélin var þá í um það bil 200 feta hæð yfir jörðu og beindi flugmaðurinn flugvélinni inn til landingar sem tókst vel.

Í upplýsingum frá framleiðanda kom í ljós að í þeim tilfellum sem slíkt hefur komið fyrir hefur nýlega verið skipt um loftskrúfu, svo var einnig í þessu tilviki. Líklegasta orsök þess að loftskrúfan losnaði af er vegna þess að ekki var farið rétt að þegar hún var sett á.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun 18. Júní 2009



Brotlending eftir ofris og spuna

2007

Flugslýs

M-03207/AIG-16

TF-OND

Cessna 152

Búðavatnsstæði á Reykjanesi

9. ágúst

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

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

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



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

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða því að bíða næstu ársskýrslu.

Hlektist á í flugtaki á mel utan vallar

2007

Flugslys

M-03307/AIG-17

N208B

Cessna 208

Nýidalur

5. ágúst

Flugmaður ásamt þremur farþegum var í einkaflugi um landið og hafði lent á flugbraut í Nýjadal. Eftir landingu ók flugmaðurinn flugvélinni utan flugbrautarinnar og eftir vegslóða í átt að skála sem staðsettur er skammt frá flugbrautinni. Eftir stutta heimsókn í skálanum hugðist flugmaðurinn, ásamt farþegunum, taka á loft frá þeim stað sem flugvélin stóð en áttaði sig ekki á því að jörðin var ekki slétt framundan. Flugvélin hafnaði því á barði með þeim afleiðingum að hjólabúnaður skemmdist og loftskrúfan fór í jörðina og skemmdist. Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun 18. Júní 2009.



Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll

2007

Flugumferðaratvik M-03407/AIG-18 FXI123 Fokker 50 Við Reykjavíkurlugvöll 7. september

TF-FTN Piper PA-44

Lofftar B (TF-FTN) hóf kennsluflug í blindflugsæfingum frá flugbraut 31 á Reykjavíkurlugvelli. Eftir flugtak skipti loftfar B yfir á tíðni Reykjavíkuraðflugs (119.0 MHz). Flugkennari loftfars B óskaði eftir heimild til blindaðflugs að hringvita GF NDB (GROF) sem er norður af flugbraut 19. Þar sem loftfar A (FXI123) var að hefja ILS aðflug að flugbraut 19 gat Reykjavíkuraðflug ekki veitt heimild til þessa og fyrirskipaði flugmanni loftfars B að halda sig við hringvita RK NDB í sjónflugi í 1500 fetum.

Stuttu eftir þessi samskipti stillti flugnemi á loftfari B hringvitavísi (ADF) á "antenna" þannig að hann gaf ekki réttar upplýsingar. Flugkennarinn á loftfari B tók ekki eftir þessari breytingu í fyrstu og hélt áfram blindflugsæfingum. Lofftar B flaug nú töluvert norður og austur af RK NDB, fór inná lokastefnu fyrir flugbraut 19 og flaug einn hring þar inn og út úr skýjum.

Reykjavíkuraðflug fyrirskipaði loftfari B að fljúga í átt til borgarinnar. Flugmaður loftfars B beygði þá enn austur og var komin inn í ský og lækkaði við það flughæðina til að reyna að halda sjónflugi. Reykjavíkuraðflug gaf loftfari B þá flugstefnu í vestur til að koma honum út úr aðflugsvæðinu fyrir flugbraut 19. Skömmu síðar áttaði flugkennarinn sig á því að hringvitavísir (ADF) var rangt stilltur og tilkynnti það til Reykjavíkuraðflugs. Hringvitavísir (ADF) var stilltur rétt og flogið var í átt að RK NDB. Ferla loftfaranna má sjá á myndinni.

Lofftar A kallaði í flugturn á Reykjavíkurlugvelli og tilkynnti um fráhrarfsflug vegna árekstrarviðvörunar (TCAS RA CLIMB) vegna loftfars B.

Hæðaraðskilnaður var, að sögn flugmanna í loftfari A, 200 fet samkvæmt árekstrarvara. Hæðaraðskilnaður samkvæmt ratsjargögnum var 1796 fet og var fjarlægðin á milli vélanna þá 0,23 sjómílar (Nm).

Lofftar B var í blindflugsæfingum á sjónflugshemild (VFR) með talstöðvarsamskipti við Reykjavíkuraðflug. Sjónflugsskilyrði (VMC) voru við Reykjavíkurlugvöll á þessum tíma en austur af Reykjavík voru blindflugsskilyrði (IMC) vegna skýja og var loftfar B því í blindflugsskilyrðum norðaustur af Reykjavík.



Rannsóknarnefnd flugslysa telur líklegt að ratsjársvari í loftfari B hafi sent frá sér nokkrum sinnum merki um ranga flughæð sem varð þess valdandi að árekstrarvari í loftfari A gaf viðvörun um of lítin aðskilnað á milli loftfaranna. Aðskilnaðurinn á milli loftfaranna hafi þó aldrei orðið minni en 1.796 fet og 0,23 sjómílar eins og fram kom á ratsjargögnum.

Rannsóknarnefnd flugslysa hafði samband við framleiðanda ratsjársvara í loftfari B. Framleiðandi kannaðist ekki við vandamál tengdum merkjum um rangar flughæðir í ratsjársvörum. Ratsjársvari í TF-FTN sendi frá sér skeyti um rangar flughæðir og beinir Rannsóknarnefnd flugslysa því til Flugskóla Íslands að láta yfirfara kerfi er tengjast ratsjársvara í TF FTN.

Flugmaður á loftfari B flaug ekki samkvæmt sjónflugsreglum þar sem hann flaug inn og út úr skýjum og ekki samkvæmt fyrirskipunum flugumferðarstjóra. Samkvæmt reglum eru aðeins til tvær tegundir af flugi þ.e. blindflug og sjónflug. Rannsóknarnefnd flugslysa telur það nauðsynlegt að kennsluflug í blindflugsæfingum sé ekki flogið nema með blindflugsheimild þegar veður er á mörkum sjónflugs- og blindflugsskilyrða. Engar tillögur í öryggisátt voru gerðar.

Nefndin lauk málinu með útgáfu skýrslu þann 9. maí 2008. Skýrsluna má finna á www.rnf.is.

Rann útaf akbraut eftir landingu

2007

Alvarlegt flugatvik M-03707/AIG-19 TF-JXF Boeing 737 Keflavíkurlflugvöllur 28. október

The flight route of the day was scheduled as a positioning flight from Keflavik to Antalya (Turkey) and from Antalya as a subcharter flight to carry 189 passengers back to Keflavik. The actual passenger load from Antalya was 187 passengers plus one infant. The flight crew was augmented by one pilot as the duration of the flight duty was estimated to be 14 hours and 15 minutes.

Due to technical reasons and flight planning the flight was delayed and the actual duration of the flight duty was 17 hours and 20 minutes.

The flight crew did not use the crew rest area located in the passenger compartment from Keflavik to Antalya nor on the way back to Keflavik but rested in the cockpit of the aircraft.

The flight crew made an unscheduled fuel stop in Edinburgh before continuing on the last leg to Keflavik. An approach was set up for runway 02 at Keflavik International Airport.

During landing, the aircraft contacted the runway and then bounced up into the air again before full runway contact was made with the main landing gear tires followed by the nose landing gear tire.



The aircraft was not decelerated enough when nearing the runway end so the PF attempted to turn the aircraft onto taxiway November at the end of the runway.

The aircraft skidded off the taxiway and came to rest parallel to the taxiway with the nose landing gear and the right main landing gear off the paved surface.

There were no injuries to the passengers or the crew. The incident was reported by the local police to AAIB Iceland.

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

Hættuleg efni smituðust úr varningi á flugi

2007

Alvarlegt flugatvik M-03807/AIG-20 TF-ATX Boeing 757 Ungverjaland

14. júlí

TF-ATX var í vöruflutningaflugi frá Ítalíu til Saudi Arabíu með vörur sem flokkast undir hættuleg efni. Á leiðinni varð áhöfnin vör við sterka lykt í flugstjórnarklefanum og fór því að athuga varninginn í lestinni. Þá kom í ljós að gufur/eimur barst frá vörunum og flugmaðurinn fann fyrir

svima. Áhöfnin setti á sig súrefnisgrímur og sneri flugvélinni til Búdapest í Ungverjalandi og lenti flugvélinni þar. Rannsóknarnefnd flugslysa í Ungverjalandi tók málið til rannsóknar og gaf út skýrslu um atvikið. Skýrsluna má finna á vef RNF, www.rnf.is.

Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk

2007

Flugumferðaratvik M-04007/AIG-21 Flugstjórnarmiðstöðin

Reykjavík

5. nóvember

Flugumferðarþjónusta úr flugstjórn takmarkaðist vegna bilunar í kerfi Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík. Fjarskipti, ratsjár og símkerfi voru ónothæf frá kl. 12:50 vegna rafmagnsbilunar. Flugstjórnarmiðstöðin greip þá til varaáætlunar og prentaði út gögn til notkunar við leiðsögn. Takmarkanir á flugumferð varð í kjölfarið og var meðal annars allt flug kyrrsett á Reykjavíkurflogvelli.

Takmörkunum var aflétt kl 15:45. Við rannsóknina kom í ljós að rafmagnskapall var grafinn í sundur við jarðvegsframkvæmdir í Reykjavík sem hafði þau áhrif að rafmagnið fór af Flugstjórnarmiðstöðinni.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 29. Janúar 2009.

Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll

2007

Alvarlegt flugatvik M-04207/AIG-22 TF-JMS Fokker F50 Norðan Vatnajökuls 6. nóvember

TF-JMS var í FL 160 á leið frá Egilsstöðum til Reykjavíkur þegar áhöfnin fékk skilaboð um að olíuþrýstingur væri að falla á hægri hreyfli. Áhöfnin fylgdi eftir gátlista og drap á hreyflinum. Áhöfnin ákvað síðan að snúa aftur til Egilsstaða og varð þá vör við að jafnþrýstingur féll ásamt því að bilun var í afsingarbúnaði fyrir vinstri hreyfil, bilunina í afsingarbúnaði hafði áhöfnin einnig fengið á leið frá Reykjavík til Egilsstaða en taldi það í lagi þar sem ekki var verið að fljúga í ísingarskilyrðum. Áhöfnin beitti þá neyðarviðbrögðum og lenti á Egilsstöðum. Lendingin var athugasemdarlaus.

Við vettvangsrannsókn kom í ljós að olíuþrýstingur féll sökum olíuleka í nauðbeitingardælu (feathering pump) í hægri hreyfli þar sem gúmmíhringur á kefli hafði slitnað (sjá mynd).

Við rannsókn kom í ljós að þetta var þekkt bilun hjá framleiðanda og var unnið að lausn. Endurbætur hafa nú verið gerðar á keflinu og því hefur verið skipt út á öllum flugvélum flugrekandans. Samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda hefur ekki verið tilkynnt um samsvarandi bilanir á þeim hreyflum sem úrbætur hafa verið gerðar á.



Við rannsóknina kom einnig í ljós að fall á jafnþrýstingi var líklegast vegna bilunar í ventli (bleed valve) á vinstri hreyfli. Flugvélin hafði verið í reglubundnu viðhaldi, um það bil 8 vikum fyrir atvikið og var ventillinn meðal annars prófaður. Það var hinsvegar gert já örðu og líklegt að bilunarinnar hafi ekki orðið vart fyrr en afl var tekið af hægri hreyfli. Verklag flugrekandans við prófun á ventlum hefur verið endurbætt hvað þetta varðar.

RNF lokaði málinu með bókun 28. maí 2009.

Laus hreyfill

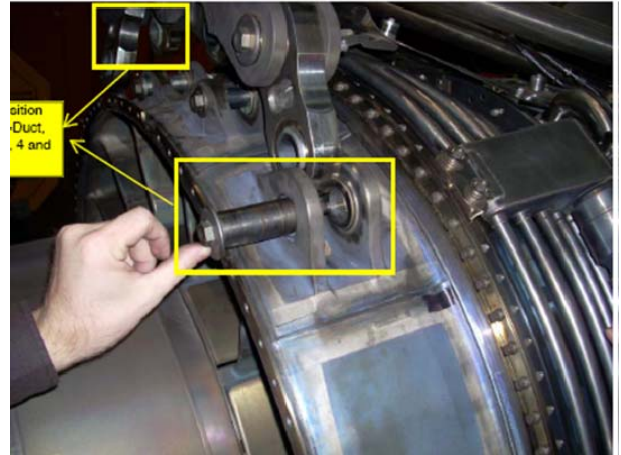
2007

Alvarlegt flugatvik **M-04407/AIG-23** TF-JXE Boeing 737 Austurríki 7. nóvember

TF-JXE var í viðhaldi á viðhaldsstöð í Austurríki þegar flugvirkjar þar komust að því að festingar fyrir hreyfil voru ekki eins og búast mætti við. Tveir boltar sem festa áttu hreyfilinn voru ekki í sætum sínum og hreyfillinn því laus að hluta. Við nánari athugun fundust boltarnir þar sem þeir lágu í hlíf hreyfilsins.

Við rannsókn kom í ljós að rangar skinnur höfðu verið notaðar við samsetningu þegar flugvélin var í viðhaldi.

Rannsókanarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun 29. Janúar 2009.



Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa

2007

Alvarlegt flugatvik **M-03907/AIG-24** TF-JMB Dash 8 Við Akureyri 30. október

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

Blindflugsaðstæður voru þegar atvikið varð en sjónflugsaðstæður voru þegar flugvélin var komin í 3.000 feta hæð. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.

Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak

2007

Alvarlegt flugatvik M-04707/AIG-25 TF-JMO Fokker F50 Reykjavíkflugvöllur 29. október

Um kl. 09:45, þann 29. október 2007 var TF-JMO í brautarstöðu og tilbúin til flugtaks á flugbraut 13. Áhöfnin varð þá vör við að hliðarstýrið var fast og hætti því við flugtak og ók aftur inn á stæði. Við skoðun kom í ljós að hliðarstýrið var frosið fast og ís var að finna á loftskrúfum, skrokk og stýriskamb (Stabilizer) flugvélarinnar. Við skoðun reyndist ísinn frosin fastur við yfirborðið.

Flugrekandinn hefur nú endurskipulagt verklag við afísingu og endurbætt búnað til þessa. Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun 29. Janúar 2009.

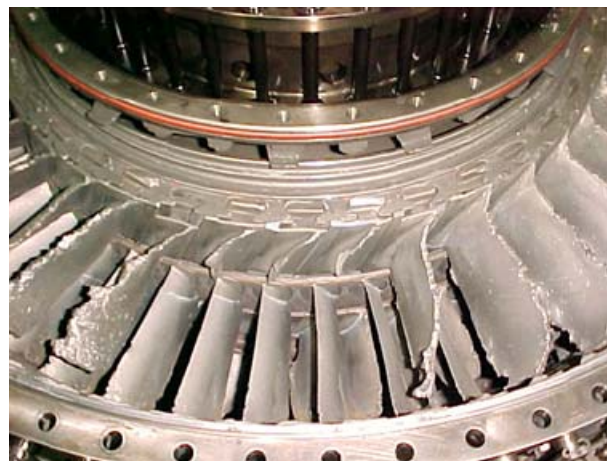


Eldur í hreyfli

2007

Alvarlegt flugatvik M-05007/AIG-26 TF-ELK Airbus A300 Bangalore, Indland 2. desember

TF-ELK var í flugtaki á Bangalore í Indlandi þegar áhöfnin varð vör við háan hvell, ljósbjarma og viðvörun um eld í hreyfli númer 2. Áhöfnin hætti við flugtak á um það bil 120-130 hnúta hraða og virkjaði báðar slökkviflöskurnar fyrir hreyfilinn. Það dugði ekki til en með aðstoð flugvallarslökkviliðs reyndist unnt að slökkva eldinn. Rannsóknaraðilar í Indlandi tóku málið til frumrannsóknar. Við rannsóknina kom í ljós að málmþreyta hafði valdið því að blásarablöð hreyfilsins (fan blades) brotnuðu. Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun 18. Júní 2009.



Féll niður um vök

2007

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

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

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

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



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

Málinu var ekki lokið á árinu 2008.

Endaði utan flugbrautar eftir landingu

2008

Alvarlegt flugatvik M-00208/AIG-01 TF-ELW Airbus A300

París, Frakkland

15. janúar

Í landingu á Charles De Guelle flugvelli í París fór TF-ELW að renna til vinstri frá landingarstefnu. Hraði flugvélarinnar var þá um 70 hnútar. Ekki reyndist unnt að halda flugvélinni á flugbrautinni og hafnaði flugvél in í grasi utan flugbrautarinnar. Rannsóknarnefnd flugslysa í Frakklandi tók atvikið til rannsóknar. Rannsókninni var ekki lokið árið 2008.



Ditched in the Atlantic Ocean west of Keflavik

2008

Flugslys

M-00608/AIG-02

N5030Q

Cessna 310N

50 NM West of Keflavik

11. febrúar 2008

On February 11, 2008, about 1611 UTC, a Cessna 310N, N5030Q, was presumed to have sustained substantial damage when the pilot reported ditching in the Atlantic Ocean, approximately 50 miles to the west of Keflavik, Iceland. The commercial pilot was presumed to be fatally injured. The 14 CFR Part 91 ferry flight departed Narsarsuaq Airport (BGBW), Greenland, and was destined for Reykjavik Airport (BIRK), Iceland. The purpose of the flight was to ferry the airplane from a seller in the United States to a purchaser in Bulgaria. During the ferry operation the pilot detected an unsatisfactory magneto

check during a preflight inspection. An aviation maintenance engineer (AME) replaced the airplane's left magneto on its left engine at the Sept Iles Airport (CYZV), Quebec, Canada on February 9, 2008. The airplane's engines were run on the ground by the AME prior to the airplane's departure. Receipts showed that the airplane was serviced at CYZV with 298 liters (about 78.7 gallons) of aviation gasoline before its departure to the Goose Bay Airport (CYYR), Newfoundland. The airplane was serviced at CYYR on February 10, 2008. Receipts showed that the airplane was "topped off" at CYYR with 183 liters (about 48.3 gallons) of aviation gasoline. The pilot's flight plan from CYYR to BGBW indicated that he had 5 hours of fuel onboard. The lineman performing the refueling in Greenland reported that he had started fueling the left

main tank and was stopped by the pilot when he had filled the tank with 69 liters of fuel. The lineman was told to fill both tip tanks and fill the right main tank to bring the airplane's total fueling service to 240 liters (about 63.4 gallons). The pilot's flight plan from BGBW to BIRK indicated that he had 4 hours and 30 minutes of fuel onboard. A direct route of flight between BGBW and

BIRK had a true course of 64 degrees and was about 668 nautical miles long. On February 11, 2008, about 1540, the pilot reported an engine power loss during the accident flight to Icelandic air traffic control (ATC). A depiction of Icelandic radar data showed that the airplane's track was in a descent. About 1610, the radar recorded the airplane's last radar contact, which was about 52.8 miles west of the Icelandic radar site at an altitude of 1,700 feet. According to an Icelandic Coast Guard log, a rescue helicopter was airborne at 1617 and was at the airplane's last known position at 1702. Another helicopter arrived at the location at 1750. An Icelandic Coast Guard Fokker F27 responded to the area at 1815. An Icelandic report indicated that two aircraft and two helicopters were searching for the airplane as well as two smaller aircraft en route through the area. The airplane or pilot were not located. The National Transportation Safety Board determines the probable cause(s) of this accident as follows. The loss of engine power during cruise for undetermined reasons.

The NTSB investigated the accident and issued a report. The complete report can be found at www.nrf.is.

Ditched in the Atlantic Ocean southeast of Vik

2008

Flugslys

M-01408/AIG-03

N60842

Piper PA-28-161

120 Nm southeast of Vik,

21. febrúar

Myrdal, Iceland

On February 21, 2008, about 1139 UTC, a Piper PA-28-161, N60842, was presumed to have sustained substantial damage when the pilot ditched in the Atlantic Ocean, approximately 120 miles to the southeast of Vik, Iceland. The pilot was presumed to be fatally injured. About 0930, the 14 CFR Part 91 ferry flight departed Reykjavik Airport (BIRK), Iceland, and was destined for Wick Airport (EGPC), United Kingdom. The purpose of the flight was to ferry the airplane from the United States to a customer in Germany. According to a ferry company representative, the Piper and another airplane, a Cessna, had flown to BIRK. The Cessna departed the next day for its destination. The representative stated that the Piper's pilot was advised to delay departure until icing conditions had moved from the route of flight. The Piper remained at BIRK for three days. The representative said that the pilot elected to depart for EGPC on the day of the accident. The pilot reportedly encountered icing and a loss of engine power. About 1139, an emergency locator transmitter signal associated with the accident airplane was detected by a satellite in the area. Search and rescue operations did not locate the airplane or pilot.

The pilot held an airline transport pilot certificate with ratings for multi-engine land airplanes with commercial privileges for single engine land airplanes. The pilot was type rated in Boeing 707, Boeing 720, and Lockheed L-1011 series aircraft. The pilot also held a flight engineer certificate for turbojet-powered airplanes. According to the ferry company's accident report, the pilot had accumulated 5,600 hours of flight time in single-engine airplanes. The pilot's second class medical certificate was issued on May 23, 2007, with the limitation, "Must wear corrective lenses." The pilot reported accumulating 26,860 hours of total flight

experience as of the date of his medical certificate and 300 hours within the prior six months.

According to a timeline provided by the Icelandic Accredited Representative, about 1112, the pilot of N225PB, who was flying in the area, advised air traffic control (ATC) that he had a message to relay from the Piper. The pilot of N225PB was tuned into 123.45 mega hertz and was relaying information from the Piper who was transmitting on that frequency. About 1113, N225PB said that the Piper's pilot reported that the Piper was at 11,000 feet above mean sea level (flight level), had passed RATSU intersection, and the flight's operation was normal. The Piper was unable to contact Scottish or Reykjavik Oceanic air traffic control. About 1115, N225PB relayed that the Piper advised the airplane was in heavy icing and was descending. About 11:17:06, ATC received the relayed message that the Piper's pilot was unable to advise his expected level off and that the airplane's position was about "N62 20 W015 29." About 1118, ATC advised N225PB to contact Keflavik Approach. N225PB's pilot indicated that he wanted to stay on the ATC frequency to monitor the Piper's transmissions and ATC told him that there were closer aircraft to the Piper. About 1124, a Fokker 50, reported that a MAYDAY call from the Piper was received. The Piper's reported position was "N62 20 W015 30." About 1125, the Piper advised that he has lost engine power. No further transmissions from the Piper were received or relayed to ATC.

The NTSB investigated the accident and issued a report. The complete report can be found at www.rnf.is.

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 the fire using 3 fire trucks.



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. Few of them however received minor injuries during the evacuation. The picture demonstrates the damages to the aircraft (engine #3).

The investigation was not concluded in 2008.

Caught fire while starting

2008

Alvarlegt flugatvik M-01608/AIG-05 N6243M Cessna T206 Reykjavíkflugvöllur 10. apríl

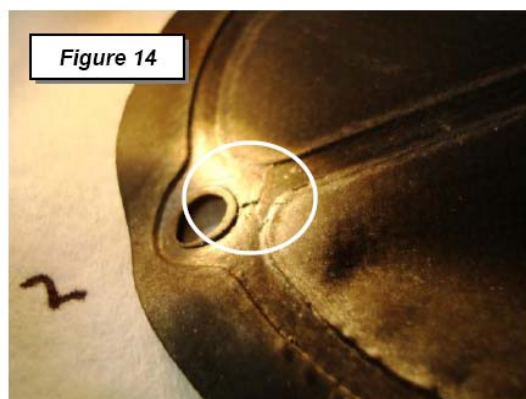
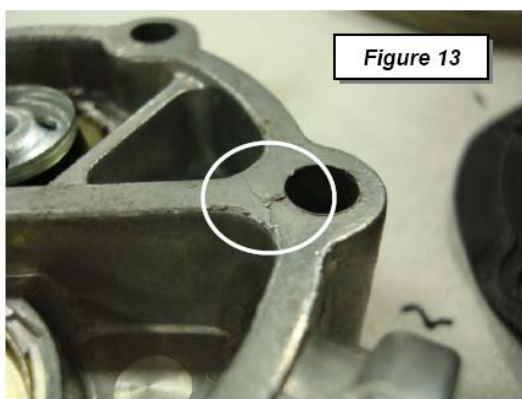
During startup of N6243M (Cessna T206) at Reykjavik Airport (BIRK), the engine caught fire. The pilot quit starting the aircraft, shut-off the fuel supply, exited the aircraft with a fire extinguisher and extinguished the flames in and around the engine cowlings. The aircraft sustained some minor fire damage to the engine cowlings.

AAIB Iceland was notified and verified the engine driven fuel pump was leaking fuel around one of the bolt holes. The fuel pump (Kelly Aerospace pump model LW 15473, serial number 2907, manufactured 29th week of 2007) was sent to Kelly Aerospace in a sealed container only to be opened by an NTSB investigator. The pump was inspected at Kelly Aerospace on May 22, 2008. Present for the inspection were a principal inspector from the FAA on behalf of the NTSB and AAIB Iceland, air safety investigator for Cessna Textron, air safety investigator for Lycoming, product support and analytical person from Kelly Aerospace, and a warranty person from Kelly Aerospace.

A teardown inspection was accomplished on the returned pump. Three production acceptance tests and two additional tests verified that the fuel pump leaked. A small teardrop tear in the main diaphragm adjacent to

bolt #2 was noted. The teardrop tear was a result of a casting flaw in the pump housing. In addition Kelly Aerospace sampled existing diaphragm stock for further manufacturing defects and sampled several units that had processed through the affected manufacturing steps to determine if any defects were noted, that may have contributed to this failure. It was determined that bolts, that hold the cover at the bottom of the unit in-place, were unevenly torqued. The pump was tested in 5 psi increments from 30 psi to 45 psi. The pump leaked at all pressure levels. The location of the fuel leak was observed to emanate adjacent to bolt #1. The FAA has requested formal corrective action from Textron Lycoming through the FAA Office that has Certificate Management for Textron.

The board closed the case without writing a report on November 6, 2008.



Stjórnmissir í flugtaki

2008

Flugslys

M-02108/AIG-06

TF-HHX

Schweizer 300C

Breiðdalur á Reykjanesi

3. maí

Flug TF-HHX að morgni 3. maí 2008 var útsýnis- og kynnisflug um Reykjanes. Í undirbúningi fyrir flugið sýndi flugmaður farþega hvernig sætisbelti var spennt og losað. Einnig benti flugmaður farþega á spjald fyrir neyðarþúnað. Lagt var upp frá Reykjavíkflugvelli út leið 6 í 1000 feta hæð og Krísuvíkurvegi fylgt í átt að Helgafelli. Flugið var austur fyrir Helgafell í 1000-1200 feta hæð. Þar sýndi farþeginn kerfum þyrlunnar mikinn áhuga og bauðst flugmaðurinn til að sýna honum hvernig stjórnþæki þyrlunnar virka og hélt í suðvesturátt og flaug inn Breiðdal. Við suðvesturenda Breiðdals snéri flugmaðurinn þyrlunni til austurs og lenti henni á moldarflagi í uppþornuðu stöðuvatni.

Flugmaðurinn bauð farþeganum að setja hendur á ferilstýri (cyclic) þyrlunnar og fylgja sínum hreyfingum eftir. Því næst vokaði (hover) flugmaðurinn þyrlunni og fylgdist með viðbrögðum farþegans. Flugmaðurinn var ánægður með viðbrögð og hreyfingar farþegans og lenti þyrlunni því að nýju. Flugmaðurinn vokaði þyrlunni aftur og fylgdi farþeginn hreyfingum hans með hönd sína á ferilstýrinu. Í vokinu hristist þyrlan aðeins, brá þá farþeganum og ýtti í ósjálfráða viðbragði ferilstýrinu fram á við. Flugmaðurinn kallaði til farþega um að sleppa ferilstýrinu. Við það ýtti farþeginn ferilstýrinu meira fram á við og hélt því þar. Flugmaðurinn reyndi að toga ferilstýri að sér til að varna því að þyrlan rækist í jörðina. Tókst flugmanninum ekki að vinna á móti farþeganum og rákust skíði og síðan blöð aðalþyrils í jörðina. Þyrlan valt fram yfir sig, stélkjálkinn (tail-boom) brotnaði af og þyrlan hafnaði á hægri hlið með dautt á hreyfli. Í brotlendingunni fór neyðarsendir þyrlunnar í gang.

Flugmaðurinn og farþeginn losuðu sig úr sætisbeltum og klifruðu út um vinstri hurðarop þyrlunnar. Hringdi flugmaðurinn í flugrekstrarstjóra Þyrluþjónustunnar og tilkynnti honum um slysið. Flugrekstrarstjórinn hringdi í Rannsóknarnefnd flugslysa og tilkynnti um slysið.

Í flugrekstrarhandbók Þyrluþjónustunnar grein 8.2.2.8 Passenger Briefing er fjallað um að flugmaður skuli beina athygli farþega að öryggisspjaldi sem sýnir neyðarútganga, staðsetningu björgunarvesta, neyðarsendis, slökkvitækja, sjúkrakassa o.s.frv. Sérstaklega er tekið fram að í þyrlum án flugliða skuli



upplýsa farþega sérstaklega um opnun hurða og neyðarútganga, notkun sætisbelta, stöðu sæta í flugtaki og landingu ásamt almennum öryggisleiðbeiningum varðandi öryggi í farþegarými.

Flugmanninum láðist að fara yfir neyðarviðbrögð með farþeganum en RNF telur þó ekki að það hafi tafið fyrir farþeganum og flugmanninum er þeir yfirgáfu þyrluna þar sem þyrlan hafnaði á hægri hlið og flugmaðurinn opnaði hurðina vinstra megin (í þyrlu af gerðinni Schweizer 300C situr flugmaðurinn í vinstra sæti).

Í flugrekstrarhandbók Þyrluþjónustunnar grein 8.3.13 Use of Vacant Crew Seats er tekið fram að aðeins flugmaður með réttindi megi sitja í flugmannssæti með virkum stjórnþækjum. Þetta verklag á við þyrlur þar sem krafist er tveggja flugmanna. Ekkert verklag er varðandi notkun farþega á sætum með virkum stjórnþækjum í þyrlum sem krefjast aðeins eins flugmanns. Flugmaðurinn hafði ekki flugkennararéttindi og Þyrluþjónustan ekki leyfi til flugkennslu. Mátti flugmaðurinn þar af leiðandi ekki leyfa farþeganum að höndla stjórnþæki þyrlunnar.

Í kjölfar slyssins sendi Flugmálastjórn Íslands Þyrluþjónustunni rekstrarfyrirmæli þar sem þeim var skylt að koma með úrbætur í öryggisátt.

Það er álit Rannsóknarnefndar flugslysa að ósjálfráða viðbrögð farþega hafi orðið þess valdandi að hann ýtti ferilstýri fram á við og við það missti flugmaðurinn vald á þyrlunni.

Ein tillaga var gerð í öryggisátt. Skýrsluna má finna á www.rnf.is.

Aðskilnaðarmissir

2008

Flugumferðaratvik **M-02408/AIG-07** MAS91 Boeing 777-200 Vestur af Íslandi
SSV593 Airbus A320

2. maí

Aðskilnaður féll niður á milli MAS91 (Boeing 777-200) og SSV593 (Airbus A320) vegna misskilnings á milli flugmanns MAS91 og flugfjarskiptamanns hjá Iceland Radio (BICC). Um klukkan 07:03 taldi flugmaður MAS91 sig hafa fengið heimild hjá Iceland Radio til að klífra í FL390, sama fluglag og SSV593 sem var þá um 50 sjómílur norður af ferli MAS91. Eftir að flugumferðarstjóri í flugstjórn hafði fengið staðfestingu á röngu fluglagi þá var gefin út heimild MAS91 um tafarlausa lækkun í FL380. Klukkan 07:11 tilkynnti MAS91 sig í FL380, þá rúmum 20 sjómílum suður af ferli SSV593.

Flugfjarskipti brugðust við atvikinu með því að senda viðkomandi flugfjarskiptamann í frekari þjálfun. Orðsending um atvikið var gefin út til upplýsinga og hnykkt á orðtakinu "SAY AGAIN" þegar samskipti eru óljós, sérstaklega þegar að um ræðir flughæð. Einnig er gert ráð fyrir í ár að Flugstoðir geri CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications) upplýsingar aðgengilegar flugfjarskiptamönnum.

Nefndin lokaði málinu með bókun þann 6. nóvember 2008.

Samskiptin sem ollu misskilningnum fylgja hér á eftir:

MAS91: MAS91 request FL390

BICC: MAS91, iceland radio, now FL390 thank you.

MAS91: FL390, MAS91

BICC: Roger, roger

Misskilningur í fjarskiptum

2008

Flugumferðaratvik M-02508/AIG-08 THA793

12. maí

THA793 klifraði úr fluglagi FL330 í FL350 án heimildar. Samskipti flugfjarskiptamanns (BICC) og THA793 fylgja að neðan.

THA793: "ICELAND RADIO, THA793, RE... FL350" [sending brotnaði]

BICC: "THA793, ICELAND RADIO, MAINTAINING NOW F350, AND STAY WITH ME ON THIS FREQUENCY AND CALL BY GUNPA"

THA793: "LEAVING FL330, CLIMB FL350, CALL AGAIN GUNPA, THA793"

BICC: "THA793, ICELAND, CONFIRM YOU ARE LEAVING NOW F330 FOR FL350, IS THAT CORRECT?"

THA793: "THA793"

BICC: "THANK YOU"

Flugfjarskiptamaður hringdi strax í flugumferðarstjóra til að staðfesta að THA793 hefði fengið heimild til að klifra í fluglag FL350. Flugumferðarstjóri neitaði því og var

THA793 fyrirskipað að fljúga í FL330. Ástæða atviksins er raki til tungumálaörðugleika og enskuframburðar flugmanns THA793. Einnig að sendingin brotnaði upp þar sem tilkynning um hæð var í raun ósk um heimild "RE..[aching]? / RE..[questing]?". Flugfjarskiptamaður túlkaði þetta sem staðfestingu um flughæð og svaraði "MAINTAINING FL350". Flugmaður THA793 túlkaði svarið sem klifurheimild úr fluglagi FL330 í FL350. Ekki var um aðskilnaðarmissi að ræða.

Flugfjarskipti bruðgust við með því að upplýsa alla sína flugfjarskiptamenn um málið. Einnig var gefin út orðsending og hnykkt á reglunni "SAY AGAIN" þegar samskipti eru óljós, sérstaklega þegar að um ræðir flughæð.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 6. nóvember 2008.

Hlekkvist á í hliðarvindsflugtaki

2008

Alvarlegt flugatvik M-02908/AIG-09 G-AYFP Jodel 140

Patreksfjarðarflugvöllur

4. júní

Flugmaður G-AYFP ásamt einum farþega fóru frá Reykjavíkflugvelli að morgni dags þann 4. júní. Fluginu var heitið til Vestfjarða til skemmtunar og útsýnisflugs. Í lok dags eða um klukkan 16:24 hóf flugmaðurinn flugtak á flugvöllinum á Bíldudal og hélt til Patreksfjarðar. Á Patreksfirði var lent til suðausturs á flugbraut 14.

Eftir stutt stopp á Patreksfirði hugðist flugmaðurinn taka á loft á ný á flugbraut 14. Flugtak án flapa var hafið þvert af flughlaði (ekki ekið niður á enda). Flugmaður beitti hliðarstýrum að fullu upp í vindinn. Eftir um 165 metra flugtaksbrun tók flugvélin að leita til vinstri. Flugmaðurinn steig þá fast á hægri fótstig hliðarstýris. Við þessi viðbrögð leitaði flugvélin mjög hratt til hægri og stefndi útaf flugbrautinni með um 45 gráðu horni. Flugmaðurinn dró afl af flugvélinni en náði ekki stefnustjórnun að nýju.

Lendingarbúnaður flugvélarinnar skemmdist töluvert ásamt vængjum, skrokk og hreyfli. Samkvæmt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands var veður á Patreksfirði norðaustan (60 gráður) um 16 hnútar með hviðum allt upp í 25 hnúta.



Samkvæmt upplýsingum frá aðila sem staddur var í flugturni skömmu eftir atvikið sýndi vindmælirinn allt að 28 hnúta vind. Rannsóknarnefnd flugslysa telur að flugvélin hafi stélkastast til hægri vegna viðbragða flugmanns í hviðóttum vindi.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 6. nóvember 2008.

Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist

2008

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

27. júní

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

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

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

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



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

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

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

Rannsóknarnefnd flugslysa var ekki búin að ljúka málinu árið 2008.

Nauðlenti eftir að hreyfill missti afl

2008

Alvarlegt flugatvik M-03508/AIG-11 TF-ESI Cessna 150M Holtavörðuheiði

30. júní

Þann 30. júní 2008 hugðist einkaflugmaður fljúga með farþega frá Reykjavíkflugvelli til flugvallarins á Blönduósi á einshreyfils, tveggja sæta flugvél af gerðinni Cessna 150M. Flugmaðurinn var ekki kunnugur flugleiðinni frá Reykjavík til Blönduóss og ákvað því að fylgja þjóðvegi 1 frá Borgarnesi til Blönduóss.

Þegar flugvélin var að nálgast Norðurárdal varð flugmaðurinn var við að hreyfillinn fór að ganga óreglulega og féll snúningur hreyfilsins síðan rólega. Flugmaðurinn breytti eldsneytisblöndunni og setti auk þess blöndungshitarann á. Það hafði ekki áhrif á gang hreyfilsins og eftir að hafa skimað yfir mæla flugvélarinnar tók hann eftir því að olíubrýstingurinn hafði fallið.

Flugmaðurinn hreyfði þá kröftuglega við stjórnvelum flugvélarinnar í þeim tilgangi að „hrista“ hana og við það lagaðist gangur hreyfilsins stutta stund. Skömmu síðar missti hreyfillinn allt afl. Flugmaðurinn beitti þá neyðarviðbrögðum og skimaði meðal annars eftir nauðlendingarstað.

Þar sem umhverfið var grýtt og ekki heppilegt til lendingar ákvað flugmaðurinn að lenda á þjóðvegi 1 í sunnanverðri Holtavörðuheiðinni. Eftir að hafa fylgst með umferð bifreiða á veginum lenti flugmaðurinn til norðurs og tókst lendingin vel.



Við rannsóknina kom í ljós að olíurör innan hreyfilsins losnaði úr sæti sínu. RNF telur líklegustu orsök fyrir því að olíurörið hafi losnað að ekki hafi verið gengið nægilega tryggilega frá því við síðustu yfirferð hreyfilsins og öryggisvír líklega ekki settur á.

Þegar flugmaðurinn varð var við að hreyfillinn missti afl fór hann eftir neyðarviðbrögðum og ákvað að lenda á þjóðvegi sem var að hans mati besti lendingarstaðurinn.

Það er mat RNF að rétt viðbrögð flugmannsins hafi leitt til þess að nauðlendingin tókst vel sem raun bar vitni.

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

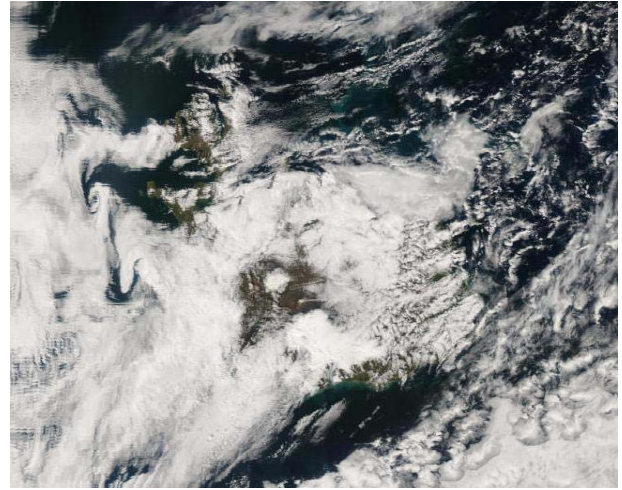
Hlektist á í lendingu

2008

Alvarlegt flugatvik M-04808/AIG-12 TF-LDS Dornier DO27 Hrauneyjaflugvöllur (BIHX) 3. ágúst

Flugmaður TF-LDS var á leið frá Siglufirði til Reykjavíkur um Holtavörðuheidi um klukkan 17:30. Við norðanverða Holtavörðuheidi þurfti flugmaðurinn frá að hverfa vegna þoku. Ákvað hann því að fljúga austar og freista þess að ná til Reykjavíkur eða í Múlakot. Er flugmaðurinn nálgast Hrauneyjafossvirkjun tók skýjahæð að lækka og skyggnið að minnka. Tók flugmaðurinn þá eftir því að flugvöllurinn við Hrauneyjar var beint undir flugvélinni. Snéri hann því við til norðurs og kom beint inn til landingar (til norðurs). Að sögn flugmannsins sá hann ekki til vindpoka vegna þoku sem lá við flugbrautina. Flugmaðurinn lenti í vinstri kanti flugbrautarinnar vegna vissu um að vinstri hemill flugvélarinnar væri lélegri en sá hægri. Eftir landingu leitaði flugvélin strax til hægri og tilraunir til að rétta hana af voru til einskins þó að fullum hliðarstýrum væri beitt og hemlað með vinstri bremsum. Að lokum leitaði flugvélin í kröppum boga útaf flugbrautinni og lyftist uppá vinstra hjól með þeim afleiðingum að vinstri vængendi og hæðarstýri rákust í jörðina. Að lokum stakst flugvélin fram á loftskrúfunu og nam staðar. Flugmanninn sakaði ekki. Við rannsóknina kom í ljós að lent hafði verið undan vindi í um það bil 10-15 hnúta meðvindi. Samkvæmt spákorti Veðurstofu Íslands fyrir 18:00 sem flugmaðurinn hafði undir höndum kemur ekki fram að búast mætti við þoku eða miklu skýjafari á Holtavörðuheidi. Þó kemur fram í flugveðurskýrðum (Flugveðurskýrði yfir Íslandi útgefið af Veðurstofu Íslands) fyrir 3. ágúst að skyggni sé víða gott og einnig víða á miðhálandinu, en þoka á Holtavörðuheidi.

Samkvæmt upplýsingum frá veðurfræðingi á Veðurstofu Íslands þá eru þokuspár enn í dag byggðar á veikum grunni. Nútíma tölvulíkön eru léleg hvað varðar spár um þoku og kemur þar til að landslag í líkönum er yfirleitt ekki rétt, þá sérstaklega þegar upplausnin er yfir 10 km. Í flugveðurskýrðum notast veðurfræðingar við stöðu síðasta tíma og svo væntanlegar breytingar á stöðunni sem þá eru byggðar á spágögnum og innsæi veðurfræðings. Þegar veðurgögn eru skoðuð fyrir 3. ágúst sést að þoka var á Holtavörðuheidi allan daginn



(norðanátt og uppstreymi yfir heiðina sem veldur þéttingu), en ekki eru þess merki að þoka hafi verið víðtæk á miðhálandinu. Súld var nokkuð víða við Faxaflóa þennan daginn, t.d. í Reykjavík og Keflavík. Gervitunglamynd sýnir að kl. 13:05 var stórt rof í skýjahulunni yfir miðju landinu (sjá mynd) sem kemur heim og saman við athuganir á Setri, Veiðivatnahrauni og Vatnsfelli, en rakastig á Búrfelli er aftur á móti nokkuð hátt, þótt ekki slagi það nærri 100% fyrr en kl. 18:00 þegar rakinn fer í 95%. Trúlegt er að þoka hafi verið viðloðandi svæðið Búrfell/Hrauneyjar það kvöldið.

Nefndin lauk málinu með bókun þann 6. nóvember 2008.

Hreyfill stöðvaðist vegna bilunar í eldsneytiskerfi

2008

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

12. ágúst

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

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

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

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

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



Laugardaginn 9. ágúst 2008 var skipt um allar olíu- og eldsneytishosur í TF-FFH. Verkið var unnið af tveimur flugvirkjum. Að sögn annars flugvirkjans var verkið unnið við bestu aðstæður og voru þeir báðir vel hvíldir og gáfu sér rúman tíma til verksins. Byrjuðu þeir á því að staðfesta að þeir hefðu nýjar hosur í stað þeirra sem skipta skildi um eða 9 hosur alls.

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

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

Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) var tilkynnt um atvikið af flugumferðarstjóra í flugturninum í Reykjavík. Við vettvangsrannsókn kom í ljós að eldsneytishosa sem tengd var með áskrúfuðu tengi við nippil lak, eins og sjá má á myndinni.

Flugvirki herti tenginguna og var hreyfill flugvélarinnar gangsettur og gekk hann þá eðlilega.

RNF lauk ekki málinu árið 2008.

Right hand overwing fairing separated from aircraft

2008

Alvarlegt flugatvik M-05208/AIG-14 TF-FIG Boeing 757-200 New York, USA

14. ágúst

During inspection after landing at JFK airport at New York, it was discovered that a panel located over the right hand wing root was missing. According to the pilot flying he noticed a momentary change in handling of the aircraft as the autopilot was disconnected on approach to runway 22L. Remainder of flight was normal, although a slight right turn tendency was observed during landing roll. Aircraft was taxied to cargo ramp where an aircraft technician noticed the right hand overwing fairing was missing.

AAIB Iceland notified NTSB which investigated the incident. According to the aircraft manufacturer they issued a service bulletin (SB 757-53-0073 Rev 2. Oct 19, 2000) to fix the problem. Since the issue of the service bulletin Boeing has had no reports of lost overwing fairing panels.

Icelandair made a decision not to incorporate the aforementioned service bulletin. Icelandair has since the

incident begun to re-evaluate the incorporation of the



service bulletin. Furthermore Icelandair has issued a task card to inspect the panel and its fasteners in accordance with the service bulletin every 3000 flight hours (A6).

The board closed the case on December 4, 2008.

Brotlending eftir ofris í flugtaki

2008

Flugslys

M-05508/AIG-15

TF-ABD

Piper PA-18-135

Melgerðismelar

7. september

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

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

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



vandkvæða. Þeir voru fluttir á sjúkrahúsið á Akureyri til skoðunar og reyndust þeir lítið slasaðir.

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

Málinu var ekki lokið árið 2008 og verða niðurstöður því að bíða til næstu ársskýrslu.

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 flá Narsaruaq áætlaði flugmaðurinn að lenda á flugvelli á Egilsstöðum og hafði meðal annars aflað nýrra veðurupplýsinga þegar hann fór fram hjá Reykjavíkflugvelli. Þar fékk hann þær upplýsingar að veður hafði 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.



Rannsókninni var ekki lokið árið 2008.

Rak niður hreyfil í landingu

2008

Alvarlegt flugatvik M-05708/AIG-17 TF-ARM B747-230

Riyadh, Saudi Arabíu

12. september

Þegar flugvélin var í aðflugi til landingar fyrir flugbraut 33R á flugvöllinum í Riyadh í Saudi Arabíu fékk áhöfnin þær upplýsingar að vindstefna væri að breytast og að meðvindur yrði líklegast um 15 hnútar fyrir ofangreinda flugbraut. Flugstjórinn óskaði því eftir því að lenda á flugbraut 15 sem var samþykkt. Skömmu fyrir landingu fékk áhöfnin þær upplýsingar að vindur væri 90°/30 hnútar, flugmaðurinn var þá við stjórn flugvélarinnar. Þegar flugvélin var um það bil að lenda taldi flugstjórinn að hliðarvindur væri of mikill og tók yfir stjórn flugvélarinnar. Hann hallaði flugvélinni til hægri með þeim afleiðingum að hreyfill nr. 4 rakst í flugbrautina. Rannsóknarnefnd flugslysa í Saudi Arabíu tók atvikið til frumrannsóknar en ákvað að rannsaka það ekki frekar. RNF lokaði málinu með bókun 18. júní 2009.



Árekstrarhætta

2008

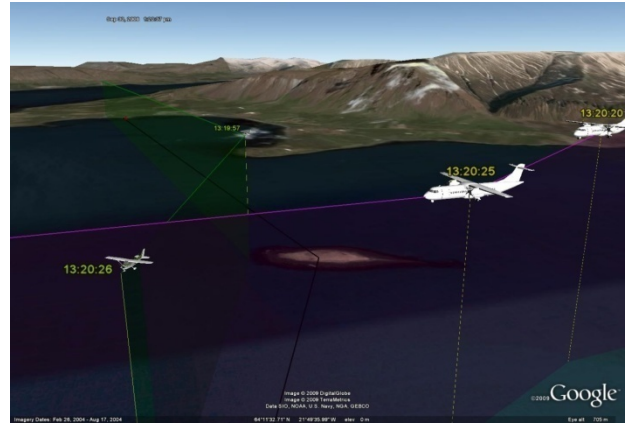
Flugumferðaratvik M-05908/AIG-18 TF-FTZ Cessna 172 Norður af Viðey 30. september
 TF-JMB De Havilland
 DHC-8-106)

FTZ var á innleið um Skaga og var í sambandi við Reykjavík aðflug. Um borð voru flugkennari og flugnemi og höfðu þeir verið í yfirlandsflugi um Vesturland. FXI333 var að koma frá Egilsstöðum og var einnig í sambandi við Reykjavík aðflug (FAXI APP). Reykjavík aðflug gaf FXI333 heimild til sjónaðflugs fyrir flugbraut 13 á Reykjavíkurlflugvelli og fyrirskipun um að skipta yfir á tíðni fyrir flugturninn á Reykjavíkurlflugvelli (TWR).

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

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

Að sögn flugmanna FXI333 höfðu þeir heyrt í FTZ þegar hann var í sambandi við Reykjavík aðflug. Voru þeir meðvitaðir um að hann væri að koma yfir Skaga á leið til Reykjavíkurlflugvallar. Flugmaður (PF) FXI333 leitaði að FTZ framundan sér og til hægri en kom ekki auga á flugvélinu. Flugstjóri (PNF) FXI333 leitaði að umferð sín megin flugvélarinnar og athugaði árekstrarvara (TCAS) en sá aðeins eina flugvél á skjánum sem var vinstra megin við þá. Var það flugvél í umferðarhring fyrir flugbraut 13. Þrátt fyrir leit áhafnar FXI333 að FTZ kom hún ekki auga á flugvélinu fyrr en atvikið gerðist.



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

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

Atvikið var tilkynnt af flugmanni FXI333 til Rannsóknarnefndar flugslýsa sem tók málið til rannsóknar. Málinu var ekki lokið árið 2008.

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. Önnur mál svipuð þessum hafa komið upp hjá öðrum flugrekendum. Framleiðandi kerfisins vinnur að lausn í samvinnu við Rannsóknarnefnd flugslysa. Rannsókn málsins var ekki lokið árið 2008.

Árekstrarhætta á jörðu

2008

Alvarlegt flugatvik M-06308/AIG-20 TF-ELK Airbus A300 Madras, Indlandi

23. október

TF-ELK was cleared to taxi to holding point Runway 07 via taxiway Bravo (B) and Kilo (K). VT-PAE was taxiing on taxiway Hotel (H) and Kilo (K). At the Intersection of B and K the two Aircraft came close to each other. Paramount Airways Aircraft was only a few meters to the left of TF-ELK and still Taxing when the crew at TF-ELK

applied full brakes to stop the Aircraft. The two aircraft did not touched each other.

Rannsókn málsins var ekki lokið árið 2008.

Sloknaði á hreyfli eftir landingu

2008

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

28. október

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

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

Rannsókn málsins var ekki lokið árið 2008.

Flugumferðaratvik

2008

Flugumferðaratvik M-06408/AIG-22 ICE615 Boeing 757-200 65N30W FL340 24. nóvember
 ZS-MUS Cessna 510 65N30W FL350

Þann 24. nóvember var ZS-MUS flogið í austur um 65N30W í FL 350. Á sama tíma var ICE615 að nálgast úr vestri í FL 340. Sjálfstýring í ZS-MUS bilaði og gekk flugmanni erfiðlega að halda rétttri flughæð og óskaði eftir lækkun. Flugumferðarstjórinn gat ekki orðið við beiðni um lækkun vegna ICE615. Samkvæmt ratsjargögnum féll 1000 feta aðskilnaður niður um 300-400 fet. Frávik í ratsjáraðskilnaði skal ekki vera meiri en 300 fet. Varðstjóri í Flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík tilkynnti

RNF um atvikið. RNF tók viðtal við flugmann ZS-MUS og staðfesti hann að sjálfstýring flugvélarinnar hafi bilað mjög skyndilega. Ekki reyndist unnt að ná neinum gögnum úr kerfum ZS MUS þó hún sé mjög vel tækjum búin með Garmin 1000 „glass cockpit“. Árekstrarvari í ICE615 gaf ekki frá sér viðvörðun og mun því aðskilnaðurinn ekki hafa verið það lítill að hætta væri á árekstri. Nefndin lauk málin með bókun þann 4. desember 2008.

Bilun í hreyfli í flugtaki

2008

Alvarlegt flugatvik M-04608/AIG-23 TF-FIU Boeing 757 Keflavíkurlugvöllur 27. júlí

TF-FIU var í flugtaki í áætlunarflugi frá Keflavíkurlugvelli til New York. Í flugtakinu varð áhöfnin vör við mikin hávaða frá hægri hreyflinum og að hann gekk ekki eðlilega. Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og snéri aftur inn til landingar á Keflavíkurlugvelli og lenti þar um það bil 13 mínútum eftir flugtak.

fugl eða fuglar hefðu farið í hreyfilinn. Við nánari rannsókn á hreyflinum kom í ljós að „Spinner fairing“ hefði brotnað sökum málmþreytu. Flugrekstraraðilinn hefur endurbætt verklagsreglur í viðhaldi til þess að auka líkur á að finna slík ummerki um málmþreytu.

Við rannsókn kom í ljós að skemmdir voru að finna á „Spinner fairing“ í hreyflinum og var í fyrstu var talið að

RNF lauk málinu með bókun 18. Júní 2009.

Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum

Rannsóknarnefnd flugslysa lagði fram 7 tillögur eða tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum í rannsóknnum sínum á árinu 2008. Rannsóknarnefnd flugslysa á Spáni gerði 7 tillögur og flugmálayfirvöld í Marokkó gerði 4 tillögur eða tilmæli í öryggisátt í framhaldi af atvikum tengdum loftförum sem skráð eru á Íslandi.

Eftirfarandi eru þær 18 tillögur og tilmæli sem Rannsóknarnefnd flugslysa og aðrar rannsóknarnefndir gerðu árið 2008 ásamt formlegum viðbrögðum sem borist hafa frá þeim aðilum sem tillögunum var beint til.

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

The Icelandic AAIB recommends that the FAA review SUP case number 2005-00077 to determine if proper action was taken by the FAA. The FAA determined the incorrect overhaul and inspection to be an isolated event although it involved three main landing gears and two nose landing gears.

The Icelandic AAIB recommends the Icelandic Coast Guard to follow their approved maintenance procedures at all times.

M-02005/AIG-05 Alvarlegt flugatvik TF-ATJ, B737, Tenerife Norte flugvöllur, 31. Maí 2005.

It is recommended that Air Atlanta analyze the downloaded FDR data of their B747 fleet to determine the need to replace the rudder pedal sensors as required to assure full consistency among recorded values.

It is recommended that Air Atlanta analyze the actual cockpit voice recordings of their fleet to assure that sound recorded by the cockpit area microphone is of adequate quality.

It is recommended that Air Atlanta inspect their CVR devices to assure that they have the required maintenance status regarding overhaul periods.

It is recommended that Air Atlanta review the pre-flight procedures to assure that defective CVR devices with jammed tapes are detected by the corresponding test.

It is recommended that Air Atlanta consider the possibility of providing the ground geometrical envelope of the Boeing B747-300 to the flight crews in an easily usable format, to increase their awareness of the danger of large control inputs during flare.

It is recommended that Air Atlanta includes in the SOP of the aircraft standard callouts to be made by the PNF during the landing in the event the pitch or roll ground geometrical envelope limits of the aircraft are exceeded to avoid an impact of the wingtip, tail or nacelle with the runway surface.

It is recommended that Air Atlanta consider the possibility of including the requirement to carry out a mandatory go-around under certain, well defined, unstable conditions during approach below certain altitudes. These conditions and the associated altitudes should be every adapted to the orographic and meteorological characteristics of every airport if so required, including the need for a weather briefing if it is a significant factor.

M-01306/AIG-06, Alvarlegt flugatvik TF-ELW, Airbus A300, Marokkó, 3. Mars 2006.

The administration of the airport must take the necessary measures in order to have all changes of the infrastructure of the airport published in rules and regulations within the set delays.

Remind crews that in the event of doubt they must imperatively stop taxiing and request assistance from the appropriate organs.

The administration of the airport shall ensure lighting on the parking sites.

Remind the controllers to respect the procedures for ground traffic.

The operator shall take the necessary measures for the conservation of all registration relating to flight (CVR).

M-01806/AIG-10, flugslys TF-BOY Piper PA-28 Mosfellsdal 2. Apríl 2006.

RNF gerði ekki tillögu í öryggisátt en benti flugmönnum á upplýsingabréf sem Flugmálastjórn Íslands gaf út í kjölfar slyss er varð í Garðsárdal 5. ágúst 2001. Slysið varð þegar flugvél af gerðinni Piper PA-38 112 nauðlenti eftir að eldneytið gekk til þurrðar.

M-02606/AIG-15, Alvarlegt flugatvik TF-LIF Eurocopter AS332L1, Reykjanes 12. Maí 2006.

RNF beindi því til Flugmálastjórnar Íslands að hún sjái til þess að allar breytingar á loftförum LHG séu viðurkenndar af flugmálayfirvöldum.

M-00207/AIG-02 Flugslys TF-FMS á Reykjavíkur flugvelli 11. Janúar 2007.

RNF leggur það til við Flugmálastjórn Íslands að hún ítreki mikilvægi þess að flugmenn fylgi fyrirmælum framleiðenda loftfara um flug við vetraraðstæður.

M-02108/AIG-06 TF-HHX Schweizer 300C Breiðdalur á Reykjanesi 3. maí 2008

Rannsóknarnefnd flugslysa vill ítreka eftirfarandi tillögu í öryggisátt sem beint var til Flugmálastjórnar Íslands í máli M-05100/AIG-24 árið 2001:

„Að hún sjái til þess, að flugrekendur sem ekki hafa þegar sett ákvæði í flugrekstrarhandbækur sínar, er varða aðgang farþega að framsæti við virk stýri þegar einn flugmaður er á flugvélinni, geri það.“

Síðan slysið varð hefur flugrekandinn breytt köflum 8.2.2.8, 8.3.12 og 8.3.16 í flugrekstrarhandbók sinni. Breytingarnar miða að því að upplýsa farþega um að virk stjórnþæki séu aðgengileg honum og það geti haft alvarlegar afleiðingar að snerta þau sem og öll mælitæki og rofa. Einnig að sjá til þess að farþegar undir áhrifum áfengis sitji ekki í sætum með virkum stjórnþækjum og að allir farþegar séu upplýstir um neyðarbúnað og neyðarviðbrögð. Nánar um breytingar á köflum flugrekstrarhandbókarinnar má sjá í skýrslu á vef rnf, www.rnf.is.

M-03508&AIG-11 alvarlegt flugatvik TF-ESI við Holtavörðuheidi 30. Júní 2008.

RNF gerði ekki tillögu í öryggisátt en hafði samband við viðhaldsaðila sem yfirfór hreyfilin með aðstoð flugmálayfirvalda í Bandaríkjunum og ítrekaði mikilvægi þess að tryggilega sé gengið frá því röri sem losnaði.

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 slík slys hafa orðið hefur rannsóknin verið framkvæmd af lögregluþvöldum, 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 slysaður	Ó/L	S	D
1999	03.01	TF-JMG	PA31-350	Eldur í hreyfli á flugi eftir brottför frá Egilsstöðum.	7	-	-
	10.01	TF-ABG	B747-100/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Algeirs í Alsír.	500	-	-
	15.02	TF-ELH	DO228-201	Drapst á öðrum hreyfli í klifri frá Sauðárkróki í myrkri og snjókomu.	13	-	-
	20.02	TF-FKM	PA18-135	Rak nefið niður í lok landingarbruns.	1	-	-
	08.03	TF-BAB	C140A	Fór á bakið í flugtaksbruni af Sandskeiði.	1	-	-
	22.02	TF-FIS	F27-Mk050/	Flugumferðaratvik við radióvitann RK við Reykjavík.	32	-	-
		TF-TOA	PA28R-200		2	-	-
	11.03	TF-ABG	B747-100/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Libreville í Gabon.	500	-	-
	21.03	TF-MYA	C152	Rann út af flugbraut í landingu á Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
	22.04	TF-FKM	PA18-135	Brotlenti við Fitjar á Kjalarnesi er hreyfill missti afl eftir flugtak.	-	1	-
	15.05	TF-API	C152	Ók á hindrun á leið frá flugskýli að fluglaði á Akureyrarflugvelli.	1	-	-
	04.06	TF-ULV	Jodel DR1050	Stélkastaðist í landingu. Festingar hjólaleggs skemmdust.	1	-	-
	06.06	TF-REF	Jodel D140	Nauðlending á Tungubökkum eftir að smurólía hreyfils lak út á flugi.	2	-	-
	08.06	TF-JMD	DHC6-300	Rann út af flugbraut í landingu í Zackenberg á Grænlandi.	2	-	-
	09.06	TF-ROB	Jodel DR221	Loftskrúfan rakst niður í akstri á Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
	09.06	TF-TUG	PA25-235	Loftskrúfa rakst niður í akstri á Sandskeiðsflugvelli.	1	-	-
	12.06	TF-ABD	L1011-385/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Róm á Ítalíu.	374	-	-
	16.06	TF-DAB	PA16	Skrúfa rakst niður í landingu eða í akstri á Tungubakkaflugvelli.			
	17.06	TF-BKG	PA28-235	Stélkast í landingu á Stykkishólmsflugvelli.	1	-	-
	28.06	TF-FII	B757-200/ AF-6498	Flugumferðaratvik, þegar Air France B-747 ók án heimildar þvert yfir flugbraut þar sem TF-FII var í flugtaksbruni.	220	-	-
	09.07	G-BCLJ	AA5	Nauðlenti eldsneytislaus á sjó undan Stokksnesi og sökk.	2	-	-
	21.07	TF-FIM	PA18-150	Skemmdist í landingu við Grund í Reykhólasveit.	2	-	-
	16.08	TF-ELF	DO228-202K/	Flugatvik er TF-ELF ók án heimildar út á flugbraut á Reykjavíkflugvelli, þar sem TF-FTG var að lenda.	21	-	-
		TF-FTG	CA152				
	11.09	N44645	PA28-151	Hætti við flugtak á Hvolsvelli og flugvélin fór út af brautinni.	2	-	-
	12.09	TF-ABD	L1011-385/	Flugumferðaratvik við Aþenu í Grikklandi.	374	-	-
		G-BBAE	L1011		375	-	-
	27.09	TF-FIR	F27-Mk050	Flugmenn fengu og stilltu inn rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að Ísafjarðarflugvelli.	52	-	-
	04.11	TF-ICI	C152/	Ók inn á flugbraut og hóf flugtak meðan flugvél sem var nýlent var enn að aka hana til baka eftir landingu.	1	-	-

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

	11.03	TF-BMC	BE23A	Rann út af flugbraut í lendingu á Reykjavíkurlugvelli.	1	-	-
	18.03	TF-FTE	C152/	Flugumferðaratvik - óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi við Reykjavíkurlugvöll.	2	-	-
	28.03	TF-FTR	C152	Flaug inn í él með þeim afleiðingum að flugvélin skall í jörðina	-	2	-
	27.04	LX-TLB	DC8-63	Hætt við flugtak þegar í ljós kom að flugvélin var rangt hlaðin.	6	-	-
	29.04	LHA825	B747/	Flugumferðaratvik. Skertur aðskilnaður í farflugi yfir úthafinu á 63°N	?	-	-
		SAS911	B767	030°V.			
	25.05	TF-SIF	SA269	Blöð aðalþyrils rákust í stélkamb og stýriskamba á flugi yfir Urðarmúla á Snæfellsnesi.	5	-	-
	16.06	TF-FIW	B757-200	Snéri til Brest í Frakklandi og varúðarlenti v/reyks í farþegaklefa.	195*	-	-
	22.06	TF-ATM	B747-200	Flugumferðaratvik við Madrid - óeðlileg nálgun flugvélar sem fór ekki að fyrirmælum flugumferðarþjónustu.	400*	-	-
	28.06	TF-FIJ	B757-200	Öxull í öðrum aðalhlóabúnaði brotnaði þar sem flugvélin var í stæði á Kastraupflugvelli.	150*	-	-
	10.07	TF-BKB	C177	Lá við slysi er flugmaðurinn missti stefnustjórn í flugtaki.	1	-	-
	21.07	TF-FIE	B737-300	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu vegna truflana í flugtölvum og flugmælitækjum vegna raka.	3	-	-
	23.07	BAW85	B747-400/	Flugumferðaratvik. Skertur aðskilnaður er ferlar skárust í farflugi yfir úthafinu nálægt 72°N 058°V.	400	-	-
		COA99	B777-200				
	27.07	AP-BGB	Lancair 4P	Rúða brotnaði í FI220, 100 Nm vestur af 63°N 030°V. Snéri til Reykjavíkur.	1	-	-
	05.08	TF-JMB	PA38-112	Nauðlenti eldsneytislaus í Garðsárdal nálægt Akureyri.	2	-	-
	09.09	TF-MDA	MD9-81	Reykur í vörurými á flugi til Arlanda flugvallar við Stokkhólm.	3	-	-
	18.09	TF-ATF	B747-200/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun í lækkun í farflugi nálægt Genf í Sviss er önnur flugvél flaug af heimiluðum ferli.	400*	-	-
		Ókunn					
	18.08	TF-FIG	B757-200	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu v/viðvörunar og truflana í flugmælitækjum.	3	-	-
	23.01	TF-JVF	PA31-310	Hætt við flugtak á Reykjavíkurlugvelli v/rangrar stöðu mælitækja.	5	-	-
	07.11	TF-ATP	B767-200	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í flugi yfir Líbyú.	295*	-	-
	14.11	TF-ELR	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) og skipaði lækkun í klifri í 1000 fetum eftir flugtak frá Dublin, Írlandi.	3	-	-
		Ókunn					
	01.12	N415D	C337	Snéri við eftir flugtak frá Reykjavík vegna reyks í stjórnklefa.	1	-	-
	02.12	TF-JME	SA227	Rann út af flugbraut og í snjóruðninga í lendingu á Hornafirði.	20	-	-
	05.12	TF-ATH	B747-300	Eftir lendingu í Buenos Aires kom í ljós, að stór hlíf við vængrót hafði losnað og fallið af.	400*	-	-
	23.12	TF-SUN	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í lækkun í skýjum yfir Nicaragua.	154	-	-
2002	09.01	TF-FIJ	B757-200	Hlaðmenn lokuðust inni í lest flugvélarinnar fyrir brottför frá Keflavík.	223*	-	-
	22.01	TF-FIO	B757-200	Flugvélinni var beint bratt niður í fráhrarfsflugi frá Gardemoenflugvelli í Noregi.	82	-	-
	25.01	TF-FIP	B757-200/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í brottflugi frá Arlanda flugvelli í Svíþjóð.	49	-	-
		LN-RON	MD81		100	-	-
	18.03	TF-JVI	P68/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi inn á braut 13 á Reykjavíkurlugvelli.	2*	-	-

	TF-FRK	C172		2	-	-
11.03	TF-MYA	C152	Fór á bakið í snertilendingu á flugvellingum á Stóra-Kroppi.	2	-	-
13.03	TF-ATN	B747-200	Árekstrarvari gaf viðvörðun (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 viðvörðun (RA) í klifri yfir Tyrklandi.	2*	-	-
01.06	TF-POU	PA28-140	Flaug á rafmagnslínu í aðflugi til landingar á flugvellingum 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	Loftskúfa flugvélarinnar botnaði á flugi yfir Dagverðarnesi í Dalasýslu.	2	-	-
30.06	TF-LIF	AS332	Allur rafstraumur fór af þyrilu sem var í sjúkraflugi vegna bilunar í rafkerfi.	6	-	-
03.07	TF-ABJ	Pitts S1J	Brotlenti við Akureyrarflugvöll eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
03.07	TF-ATO	B767-200	Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) í klifri yfir Grikklandi.	298*	-	-
11.07	DLH454	B747-400/	Flugumferðaratvik við 61°N 00°V. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla við svæðamörk íslenska flugstjórnarsvæðisins.	450*	-	-
	DLH456	B747-400		450*	-	-
29.07	TF-SMS	Rans S10	Brotlenti í flugtaki frá Keflavíkurlugvelli.	1	-	-
01.08	TF-JVG	C404	Flugvél missti 11.000 feta hæð yfir austurströnd Grænlands.	11	-	-
01.08	TF-KOK	C172	Hlekkist á og fór út af flugbraut í landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	4	-	-
02.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki rétta flugleið samkvæmt brottflugkortu í flugi frá Vestmannaeyjum.	2*	-	-
10.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki samkvæmt heimild í brottflugi frá Hornafirði.	10*	-	-
14.08	TF-FTG	C152/	Flugvél lenti án heimildar á Reykjavíkurlugvelli eftir að talstöð bilaði og ók svo á móti annarri flugvél í landingarbruni.	1	-	-
	TF-FTN	PA44-180		2	-	-
18.08	TF-TAL	C206	Lenti á Akureyrarflugvelli eftir að hreyfill missti afl á flugi.	3)	-	-
14.09	TF-ATH	B747-300	Ók á landgang við brottör frá Madrid á Spáni.	373	-	-
14.09	TF-ABP	B747-200	Viðvörðun um eld eftir flugtak í Lagos í Nígíeríu.	406*	-	-
25.09	GAF 4601	Tornado	Rann út af flugbraut í landingu á Keflavíkurlugvelli.	1	-	-
29.09	FXI 699	F27-Mk050	Flaug um 150 sjómílar af áætlaðri flugleið.	3*	-	-
02.01	TF-FIN	B757-200	Flaug ofan við heimilaða flughæð vegna rangrar stillingar hæðarmælis.	194*	-	-
14.01	TF-UGL	C172	Snéri við þegar hreyfill missti afl eftir flugtak frá Reykjavíkurlugvelli.	2*	-	-
16.01	TF-ATD	B747-200	Stél flugvélarinnar rakst í flugbrautina við landingu í Teesside í Englandi.	446	-	-
19.01	TF-FII	B757-200	Flugvél missti 7.000 feta hæð á flugi suður af Baltimore.	196	-	-
22.01	TF-ARA	B767-300	Neyðarrenna féll af flugvélinni í flugtaki frá Buenos Aires í Argentínu.	168	-	-
15.11	TF-VEV	PA31-350	Hjól flugvélarinnar komu ekki niður fyrr en eftir nokkrar tilraunir fyrir landingu á Bakkaflugvelli.			
15.11	TF-TOE	PA28-140	Snérist og vængur rakst niður í landingarbruni á Sandskeiðsflugvelli.	3	-	-
03.12	TF-FIH	B757-200	Snéri við þegar reykur kom upp í farþegaklefa eftir brottför frá Keflavík.	229*	-	-

2003	08.01	TF-ATX	B747-200F	Flugvélin, sem var flogið á sjálfstýringu, tók snarpa dýfu á flugi yfir Úkraínu.	3*	-	-
	09.01	TF-ATW/ Ókunn	B747-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Lagos í Nígíeríu.	422*	-	-
	13.01	TF-ATO/ Ókunn	B767-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun við New York í Bandaríkjunum.	-	-	-
	17.02	TF-ATW Ókunn	B747-200/	Árekstrarvari gaf viðvörun í aðflugi til Lagos í Nígíeríu vegna annarar flugvélar.	422*	-	-
	20.02	TF-ARF	B747-200	Reykur kom upp um borð í flugvélinni á flugi til Jemma 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 Ókunn	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Barcelona á Spáni.	121*	-	-
	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 Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-
	17.06	TF-FKR	C206	Flugvélin rann út af flugbrautinni í lendingarbruni á Reykjavíkurlflugvelli vegna bilunar í stýrisbúnaði.	4	-	-
	29.06	LY-ARS	PA30	Flaug ekki samkvæmt verklagi í aðflugi og fráhrarfsflugi við Reykjavíkurlflugvöll.	2	-	-
	08.07	TF-FIK	B757-200	Flugvélin snéri við og lenti í Faro í Portúgal eftir að reykur hafði kom upp um borð.	223*	-	-
	10.07	TF-ABA Ókunn	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur í farflugi við París í Frakklandi.	390*	-	-
	12.07	TF-JMU	F27-Mk050/	Áhöfn TF-JMU fékk skipun (RA) frá árekstrarvaranum um að fylgjast með lækkunarhraða í aðflugi að Reykjavíkurlflugvelli.	50*	-	-
		TF-FTN	PA44-180		2	-	-
	23.07	TF-ELN	B737-300	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Keflavíkurlflugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	5	-	-
	29.07	AFR084 ACA851	B747-400/ A340-300	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 68°N 040°V.	?	-	-
	30.07	TF-ELC	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í aðflugi að Prestwick í	120*	-	-

			Skotlandi.				
		Hawk		2	-	-	
01.08	OY-RCA	BAe146-200/ N46PW	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 028°V.	39	-	-	
				?	-	-	
01.08	TF-ATU	B767-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi nálægt París í Frakklandi vegna annarar flugvélar.	325*	-	-	
		HB-IJL		?	-	-	
04.08	TF-HIS	A320 C180	Lenti við Stíflisdalsvatn eftir að hreyfillinn hafði misst afl sökum eldsneytisskorts í þeim tanki sem stillt var á.	4	-	-	
18.08	C-GAGN	B747-400	Lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að reykur hafði komið upp um borð vegna bilunar í 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 uppgæfnar rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvellinginum á Bíldudal.	8	-	-	
07.09	TF-SAC	ASK21	Svifflugvél hlektist á þegar verið var að draga hana á loft á Sandskeiði.	-	1	-	
11.09	TF-JML	SA227	Sprakk á þremur af fjórum hjólbörðum aðalhjóra flugvélarinnar í landingu á Reykjavíkurlugvelli.	2	-	-	
19.01	TF-FIG	B757F	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki 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		?	-	-	
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 flugvellinginum á Raufarhöfn þegar flugkennari hugðist yfirfjúga flugbrautina.	2	-	-	
23.12	TF-JME	SA227	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Reykjavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	?	-	-	
31.12	TF-ELN	B737-300	Flugvélin hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu á Reykjavíkurlugvelli.	5	-	-	
2004	06.01	N767UA	B777-200	Drapst á öðrum hreyfli á leið frá Þýsklandi til Bandaríkjanna. Lýst yfir neyðarástandi og vélinni lent í Keflavík.	231	-	-
	08.01	TF-BBD	B737-300	Flugvélin rann út á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu í Rennes í Frakklandi.	2	2	-
	11.01	G-BNWS	B767-300	Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og snéri til Keflavíkur eftir að brunalykt fannst í farþegarýni.	?		
	15.02	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug yfir Indónesíu.	18	-	-
	15.02	TF-ARF	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug yfir Indónesíu.	476	-	-
	01.03	TF-JMD	DHC6	Lendingarbúnaður flugvélarinnar rakst í snjóhrygg.	?		
	08.02	TF-ATC	B747-267	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Jeddah í Sádi Arabíu.	?		
	26.02	TF-ATJ	B747-300	Farþegi slasast í ókyrrð og flugvélinni því snúið til Las Palmas.	425	1	-
	14.03	TF-HHX	Hughes269C	Stélskrúfa rakst í barð við lendaræfingu austur af Sandskeiði.	2	-	-
	04.04	TF-TOF	Jodel DR-220	Hlektist 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 Keflavíkflugvelli 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 klifra við Amsterdam.	?		
	18.06	TF-ELY	B737	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til landingar á flugvelli á Kos í Grikklandi.	7	-	-
	23.06	TF-ELH	DO 228	Lenti með hjól uppi á Siglufirði.	2		
	17.06	TF-SAG	ASW-19	Nauðlenti sviffugu í flugtaki við Sandskeið eftir að togvír festist í stéldragi.	1	-	-
	02.07	TF-ATY	B767-204	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug eftir flugtak frá Oran í Alsír.	11	-	-
	07.07	TF-ARK	B757	Flugvél snúið til Parísar vegna reykjarlyktar í farþegarými.	?		
	08.07	TF-ELG	A300	Bilun í hliðarstýri í aðflugi til Hong Kong.	?		
	12.07	TF-ARD	B757	Árekstrarvari gaf skipun um að hætta klifri við Dalaman í Tyrklandi.	?		
	15.07	TF-MOS	Citabria 7GAA	Hlekkist á í flugtaki við Tungubakkaflugvöll.	2	-	-
	16.07	TF-KAJ	PA18-150	Fór á bakið í landingu við Þjórárdal.	1	-	-
	18.07	CFXOH	Helio Courier	Skemmdist í flugtaki á Gömlu Eyri á Snæfellsnesi.	1	-	-
	21.07	TF-UPS	PA-28	Nauðlenti vestur af Húsafelli eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	31.07	TF-SAA	Diamond HK-36TTC	Mótorsviffuga missti afl yfir Nesjavöllum og sveif inn til landingar á Selfossi.	?		
	29.07	TF-ELP	B737-400	Nauðlenti vegna reyks í flugstjórnarklefa við Lisbon í Portúgal.	176	-	-
	02.08	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að fylgjast með lækkunarhraða vegna umferðar við Orlando í Florida.	487	-	-
	17.08	TF-FIU	B757-200	Árekstrarvari gaf tilskipun um lækkun í brottflugi frá Sharm El Sheikh í Egyptalandi.	?		
	23.08	TF-OII/	C150/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi austur af Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
		TF-FBA	PA28R-200		2	-	-
	26.08	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til Edinborgar í Skotlandi.	2	-	-
	05.09	TF-ELJ	B737-400	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Feneyjar á Ítalíu.	?		
	23.09	TF-API	C152	Hreyfill missti afl eftir flugtak frá Akureyrarflugvelli.	-	1	-
	01.10	TF-SYN	F-27	Nefhjólsleggur flugvélarinnar gaf sig í landingu í Færeyjum.	17	-	-
	27.09	N464AT	B737-200	Reykur í farþegaklefa við brottför frá Keflavíkflugvelli.	?		
	07.11	TF-ARR	B747-200	Flugvélin rann fram af flugbrautinni eftir að áhöfnin hætti við flugtak frá flugvelli á Sharjah í Sameinuðu Arabísku Furstadæmunum.	4	-	-
	19.11	TF-ARY	B747	Fór fram af flugbraut í landingu á Hahn flugvelli í Þýskalandi.			
	14.12	TF-ARH	B747	Eitt af aðalhjólum flugvélarinnar féll af henni í flugtaki frá Incheon flugvelli í Suður-Kóreu.	4	-	-
	16.12	N212MZ	Mooney	Ferjuflugvél missti afl af hreyfli um 80 sjómílur suður af Keflavík	1	-	-
	25.12	TF-FIU	B757-200	Flugvélinni snúið við til Keflavíkur vegna reykjalyktar í farþegarými	-	-	-
2005	10.01	N923TT	Socata Trinidad	Hreyfill missti afli vegna ísingar á milli Narsarsuaq og Reykjavíkur	1	-	-
	08.02	Ratsjár		Ratsjárupplýsingar til Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík rofnuðu tímabundið	-	-	-
	23.01	TF-ATI	B-747	Hætt við flugtak vegna titrings	335	-	-
	27.04	TF-FIJ	B-757	Reykjarlykt í flugstjórnarklefa vegna ofhitunar í viðnámi í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-

	31.05	TF-ATJ	B-747	Hlekkist á í landingu – Hreyfillíf snerti flugbrautina	-	-	-
	10.06	TF-IOO	Cessna 180	Stélkastaðist í landingu	3	-	-
	15.06	TF-FUN	American Champion	Stélkastaðist í flugtaki	1	-	-
	14.07	TF-OND	Cessna 152	Fór fram af flugbrautarenda í landingu	1	-	-
	15.07	TF-IOO	Cessna 180	Hlekkist á í flugtaki – Hætti við flugtak	4	-	-
	20.07	TF-BKB	Cessna 177	Hlekkist á í snertilendingu – Stél rakst í flugbrautina	1	-	-
	02.08	TF-ATJ	B-747	Stél rakst í flugbrautina í flugtaki	-	-	-
	05.08	TF-ARO	B-747	Hreyfill missti afl í klifri	-	-	-
	24.08	TF-TWO	Cessna 150	Hreyfill missti afl og flugmaður nauðlenti á þjóðvegnum við Laxnes	1	-	-
	20.08	TF-ARD	B-757	Flaug inn í hagléi í klifri frá Palma flugvelli á Mallorca	238	-	-
	18.08	TF-FIE	B-757	Snúið við til Stanstead flugvallar vegna reyks og brunalyktar í flugstjórnarklefa	2	-	-
	30.09	TF-ARJ	B-747	Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi	-	-	-
	20.10	TF-ARV	B-747	Farartæki var á flugbraut í landingu á Frankfurt/Main flugvelli	-	-	-
	24.11	TF-FTG	Cessna 152	Flugnemi í einliðaflugi flaug í talsverða ókyrrð og rak höfuð í rúðu í lofti flugvélarinnar	1	-	-
	04.12	ACA873	A-330	Flugvél snéri til Keflavíkur vegna hreyfistöðvunar	281	-	-
	05.12	TF-VIK	Helio Super Courier	Hlekkist á í flugtaki á Ísafjarðarflugvelli er flugmaður hugðist hefja flugtak af stæði	4	-	-
	14.12	TF-ATU	B-767	Flugvél snúið til Dubai vegna reyks í flugstjórnarklefa og farþegarými Reykur var vegna bilur í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-
	31.12	TF-VEJ	Piper PA-31	Flugvél lenti á upptekinni flugbraut þar sem flugeldaskotpöllum hafði verið komið fyrir	2	-	-
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 landingu er flugvélin lenti í holu 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 brautar á Húsafelli	2	-	-
	02.04	TF-BOY	Piper PA-28	Nauðlenti við vegna eldsneytisleysis í Mosfellsdal	3	-	-
	02.04	TF-FTZ	Cessna 172	Ók á rafmagnskassa eftir landingu á Reykjavíkurlugvelli á rafmagnslausri/ljóslausri flugvél.	1	-	-
	21.04	ICE872	B-757	Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél	-	-	-
	28.04	TF-ICI	Cessna 152	Hlekkist á í landingu og hafnaði utan brautar 31 á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	29.04	TF-FIW	B-757	TF-FIW árekstrarviðvörðun vegna CRJ100	-	-	-
		Canadair	CRJ100				
	08.05	TF-UNA	Cessna 172	Rakst í flugbrautarljós í landingu á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	09.05	TF-FAX	Piper PA-32	Ók á hlið á akbraut GOLF á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	12.05	TF-LIF	EC AS332L1	Drifskaft á pylu skemmdist	3	-	-
	28.05	TF-FTO	Cessna 172	Hafnaði utan brautar eftir hliðarvindslandingu á Stóra Kroppi	1	-	-
	05.06	TF-CCB	Yak-55	Flaug í jörðina í aðflugi til landingar til vesturs á Tungubökkum	1	-	-
	05.06	N9911V	Cessna 180	Hreyfill missti afl í flugtaki í snertilendingu í Fljótavík	1	-	-
	11.06	TF-CSB	Dornier 328	Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til landingar í Sumburgh	-	-	-
	21.06	CNO787	B-737	Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 var í aðflugi til Keflavíkur en	-	-	-
		TF-NPA	Dornier 328J	TF-NPA í brottflugi.			
	04.07	TF-LLA	B-767	Hurð fyrir hjólabúnað féll af við Mexíkóborg	-	-	-
	04.07	TF-FIE	B-757	Fráhvarfsflug vegna flöktis í hallageisla fyrir flugbraut 21 í Humber side	-	-	-

	29.06	TF-CSB	Dornier 328	Fór fram af flugbrautarenda í landingu á braut 15 í Aberdeen	-	-	-
	18.07	TF-CSG	Dornier 228	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll vegna tveggja véla í	-	-	-
		TF-TWO	Cessna 152	umferðarhring, TF-TWO og TF-ICY	-	-	-
		TF-ICY	Cessna 152		-	-	-
	27.07	TF-DUO	Cessna 152	Missti stjórn á flugvélinni í landingu á braut 13 á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	17.08	TF-AIR	TobagoTB-10	TF-AIR flaug þvert á lokastefnu flugbrautar 20 er FUA701W var í	2	-	-
		FUA701W	B-737	lokaðflugi til landingar	-	-	-
	02.08	TF-FTO	Cessna 172	Hlekkist á í landingu á flugbraut 31 á Reykjavíkurlugvelli	-	-	-
	20.08	TF-EGD	Piper PA-38	Hlekkist á í flugtaki á Tungubökkum og hafnaði út í Leirvogsa	2	-	-
	24.08	TF-FII	B-757	Truflun í miðlínusendi fyrir flugbraut 02 á Keflavíkurlugvelli			
	30.08	TF-TAL	Cessna P206	Neflendingarbúnaður brotnaði í akstri	6	-	-
	02.09	TF-SAE	Schleicher	Sviffluga ofreis sökum of mikilla lofthemlunar rétt fyrir landingu	1	-	-
	03.09	TF-FAD	Piper PA-38	Brotlenti í nauðlendingaræfingu er vængbörð voru tekin upp	2	-	-
	17.09	TF-LLA	B-767	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	23.09	TF-LEO	Piper PA-18	Hlekkist á í landingu við Gæsavatnaskála	1	-	-
	25.10	N34137	B-757	Bilun í stjórnölvu fyrir hreyfla	-	-	-
	28.10	TF-LLA	B-767	Aðskilnaðarmissir við óþekkt loftfar í aðflugi að Caracas í Venesúela	-	-	-
	11.12	N9265Q	Piper PA-34	Rann útaf flugbraut í akstri vegna hálfu	2	-	-
	21.12	TF-ARJ	B-747	Felgur brotnuðu í landingu	-	-	-
2007	02.01	TF-FIU	B-757	Ókyrrð í farflugi til Evrópu á svæðamörkum flugstjórnarsvæðis	180	-	-
	11.01	TF-FMS	Beech 200	Hlekkist á í flugtaki	8	-	-
	11.01	TF-FIR	B-757	Neyðarrenna yfir vinstri væng opnaðist og losnaði af á flugi	148	-	-
	07.02	TF-GUN	Cessna 180	Hlekkist á í hliðarvindsflugtaki á Selfossflugvelli	2	-	-
	11.03	TF-FIG	B-757	Jafnþrýstingur féll vestur af Grænlandi	-	-	-
	28.03	TF-FAC	Bellanca	Snúra úr síma lokaði fyrir eldsneytiskrana og hreyfill missti afl	1	-	-
	29.03	TF-JMS	Fokker 50	Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkurlugvallar	-	-	-
		TF-FTL	Cessna 172		2	-	-
	05.04	TF-FAL	Falconair F11	Canopy hurðir opnuðust á flugi	1	-	-
	19.04	TF-ATJ	B-747	Eldur í hreyfli	-	-	-
	04.05	TF-ORA	Jetstream	Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði	-	-	-
		TF-BCX	Yak-52		2	-	-
	23.05	N442MT	Cessna 336	Hreyfill missti afl í fráhrarfsflugi og nauðlent með hjól að hluta uppi	2	-	-
	22.05	TF-BCX	Yak-52	Fór fram yfir brautarenda í landingarbruni	1	-	-
	16.07	TF-SIF	Asptl SA365	Aflmissir á öðrum hreyfli og nauðlending á sjó	3	-	-
	19.06	TF-SBT	Grob 103	Loftskrúfa losnaði af eftir flugtak	2	-	-
	14.07	TF-ATX	B-747	Sterk lykt um borð – Hættuleg efni	-	-	-
	01.08	N3249P	Piper PA-23	Hjól tekin upp í snertilendingu	3	-	-
	05.08	N208B	Cessna 208	Hlekkist á í flugtaki á mel utan vallar	4	-	-
	09.08	TF-OND	Cessna 152	Brotlending eftir ofris og byrjunarstig spuna	2	-	-
	07.09	FXI123	Fokker 50	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll	-	-	-
		TF-FTN	Piper PA-44		2	-	-
	28.10	TF-JXF	Boeing 737	Rann útaf akbraut eftir landingu	197	-	-
	29.10	TF-JMO	Fokker 50	Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak	-	-	-
	30.10	TF-JMB	DHC-8-106	Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa	-	-	-
	05.11	Flugstoðir	Flugstjórn	Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk	-	-	-
	06.11	TF-JMS	Fokker 50	Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll	-	-	-
	07.11	TF-JXE	B-737	Laus hreyfill	-	-	-
	02.12	TF-ELK	Airbus A300	Eldur í hreyfli	-	-	-
	28.12	TF-RLR	Cessna 172	Féll niður um vök á Úlfsvatni	1	-	-

2008	15.01	TF-ELW	Airbus A300	Endaði utan flugbrautar eftir landingu	-	-	-
	11.02	N5030Q	C-310N	Ditched in the Atlantic Ocean west of Keflavik	-	-	1
	21.02	N60842	PA-28	Ditched in the Atlantic Ocean southeast of Vik	-	-	1
	25.03	TF-ARS	B-747	Caught fire during landing	-	-	-
	10.04	N6243	C-206	Caught 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	Hlekkist á í hliðarvindsflugtaki	-	-	-
	27.06	TF-KAJ	PA-18	Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist	-	-	-
	30.06	TF-ESI	C-150	Nauðlenti eftir að hreyfill missti afl	1	-	-
	27.07	TF-FIU	B-757	Bilun í hreyfli í flugtaki	-	-	-
	03.08	TF-LDS	Dornier DO27	Hlekkist á í landingu	1	-	-
	12.08	TF-FFH	PA-28R	Hreyfill stöðvaðist vegna bilunar í eldsneytiskerfi	-	-	-
	14.08	TF-FIG	B-757	Right hand overwing fairing separated from aircraft	-	-	-
	07.09	TF-ABD	PA-18	Brotlending eftir ofris í flugtaki	2	-	-
	11.09	N558RS	PA46	Lenti fyrir framan flugbrautarenda	1	-	-
	12.09	TF-ARM	B-747	Rak niður hreyfil í landingu	-	-	-
	30.09	TF-FTZ	C-172	Árekstrarhætta	-	-	-
		TF-JMB	DHC-8				
	18.09	TF-FIV	B-757	Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði	-	-	-
	23.10	TF-ELK	A-300	Árekstrarhætta á jörðu	-	-	-
	28.10	TF-FID	B-757	Slokknaði á hreyfli eftir landingu	-	-	-
	24.11	ICE615	B-757	Flugumferðaratvik	-	-	-
		ZS-MUS	C-510				

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 slysstaður</i>	<i>Látnir</i>
1.	27.06.20	H-2545	Avro-504 K	Barn hljóp fyrir flugvélin, 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 Öxnadalsheiði, 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 steptist til jarðar á lokastefnu í aðflugi að Fornebuflugvelli við Ósló.	012
18.	13.08.64	TF-AIH	Cessna C140	Kennsluflugvél í sjónflugi frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur flaug á fjallið Litla Meitil við Þrengslin.	001
19.	18.01.66	TF-AIS	C45H	Sjúkraflugvél í aðflugi um nótt til Norðfjarðarflugvallar hafnaði í sjónum út af Norðfirði.	002
20.	03.05.67	TF-AIO	C47A	Vöruflutningaflugvél í sjónaðflugi að flugvelli á Heimaey flaug á Kervíkurfjall við Stakkabót á Heimaey.	003
21.	31.05.67	TF-AIJ	PA28-150	Kennsluflugvél í lágflugi kringum bát flaug í sjóinn undan Gufunesi við Reykjavík.	001
22.	31.07.67	TF-FLC	C172	Farþegi hljóp í loftskrófu einkaflugvélar fyrir flugtak af Reykjavíkurlugvelli.	001
23.	03.10.67	TF-BGI	PA22-160	Einkaflugvél í sjónflugi frá Húsavíkurlugvelli til Reykjavíkur týndist yfir sjó.	001
24.	19.02.68	TF-DGD	PA30	Kennsluflugvél spanntil jarðar á Reykjavíkurlugvelli eftir að bilun varð í loftskrófu annars hreyfilsins.	002
25.	15.07.68	TF-DGF	PA28-150	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Ísafjarðar spanntil jarðar á Brunnhæð við Látrabjarg.	004
26.	26.09.70	TF-FIL	F27-300	Áætlunarflugvél í aðflugi til flugvallarins á Vogey flaug á fjall á eyjunni Myggenes í Færeyjum.	008
27.	02.12.70	TF-LLG	CL44J	Vöruflutningaflugvél í aðflugi til flugvallarins við Dacca í Austur-Pakistan (Bangla Desh), stakkst til jarðar í aðfluginu.	004
28.	30.07.71	TF-JEL	C150	Einkaflugvél í lágflugi við hús í Vogum á Vatnsleysuströnd spanntil jarðar og fórst.	001
29.	11.11.71	TF-LLJ	CL44D4	Dráttarvél var ekið í loftskrófu hreyfils vöruflutningaflugvélar á flugvelli í Lúxemborg. Ökumaður dráttarvélarinnar lést.	001
30.	19.03.72	TF-SAN	Vasama	Æfingasviðfluga ofreis og stakkst til jarðar úr lítilli hæð eftir að togvír slitnaði í flugtaki af Sandskeiðsflugvelli.	001
31.	04.06.72	TF-REH	BN2A	Farþegi í þjónustuflugi gekk í loftskrófuna þegar flugvélin var að stöðva eftir landingu á Akranesflugvelli.	001
32.	26.03.73	TF-VOR	BE D50B	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Akureyri til Reykjavíkur brotlenti í Búrfjöllum norðan Langjökuls eftir að báðir hreyflar hennar stöðvuðust í mikilli ísingu.	005
33.	15.07.73	TF-REA	M20E	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Þórshafnar flaug á fjallsbrún í Snjófjöllum við Holtavörðuheidi.	004
34.	06.05.74	TF-OAE	DC6B	Vöruflutningaflugvél flaug í jörðina í lokaaðflugi við flugvöllinn í Nürnberg í Þýskalandi.	003

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látnir</i>
35.	02.06.74	TF-JOI	BE B23	Einkaflugvél í sjónflugi frá Stykkishólmi til Reykjavíkur flaug í jörðina er flugmaðurinn var að snúa við í Svínadal í Döllum.	004
36.	17.01.75	TF-LKH	S55	Þyrta í þjónustuflugi í sjónflugi frá Reykjavík að Vegamótum á Snæfellsnesi féll til jarðar við Hjarðarnes í Hvalfirði.	007
37.	25.04.77	TF-AGN	H269	Einkabýrta í sjónflugi frá Reykjavík austur á Síðu flaug í snjóbreiðu við Bláfell á Mælifellssandi. Flugmaður og farþegi urðu úti.	002
38.	15.11.78	TF-FLA	DC8-63	Leiguflugvél fórst í lokaaðflugi að 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 Smjörfjölum.	004
42.	27.05.81	TF-ROM	R114A	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Þverárvörn á Tvídægru.	004
43.	04.10.81	TF-OSP	Rallye 100	Einkaflugvél brotlenti í snertilendingaræfingu á Helluflugvelli.	001
44.	05.07.82	TF-TUR	C210	Farþegi gekk í skrófu flugvélar eftir landingu á Sandskeiði.	001
45.	20.07.82	TF-FHJ	PA23-250	Þjónustuflugvél í blindaðflugi til Reykjavíkurflugvallar, flaug á Kistufell í Esju.	005
46.	26.10.82	TF-MAO	PA23-180	Einkaflugvél í sjónflugi frá Suðureyri til Ísafjarðar týndist í hafi undan Arnarfirði.	001
47.	25.04.83	TF-FLD	C150	Einkaflugvél stakkst í sjóinn við flugvöllinn á Hálsnesflugvelli í Hvalfirði.	002
48.	22.10.83	TF-FHL	MU2B-36	Farþegi í þjónustuflugi hljóp í loftskrófuna eftir landingu á Reykjavíkurflugvelli.	001
49.	08.11.83	TF-RAN	S76A	Landhelgisgæslubýrta fórst í Jökulfjörðum í æfingaflugi af varðskipi um nótt.	004
50.	31.01.86	TF-ZEN	Zenith CH200	Einkaflugvél í sjónflugi við skíðasvæðið í Bláfjölum flaug á fjallshlíð.	002
51.	05.04.86	TF-ORM	PA23-250	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Ísafirði til Reykjavíkur flaug á fjallshlíð í Ljósufjölum 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

Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik

Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1989- 2008

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

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

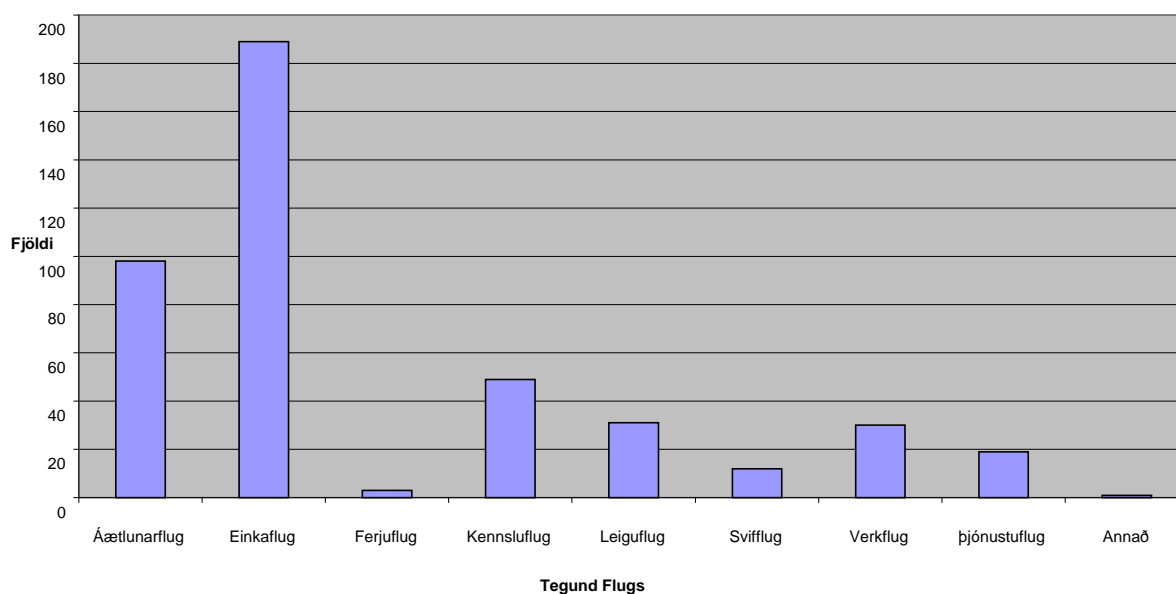
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa¹⁾

RNF gerir skýrslur um formlegar rannsóknir sem fram fara og nefnast þær AIG skýrslur. Þegar sérstaklega stendur á er rannsóknarnefnd flugslysa heimilt að gefa út yfirlýsingu um lok rannsóknar eða ljúka rannsókn máls með bókun í stað þess að gefa út skýrslu. Árið 2008 vann RNF að útgáfu tíu skýrslna vegna flugslysa eða alvarlegra flugatvika sem urðu það árið. Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ár hafa verið gefnar út u.þ.b. 12 skýrslur árlega eða ein skýrsla á mánuði að meðaltali.

Mál sem tekin eru til formlegrar rannsóknar eru fleiri en skýrslurnar segja til um. Árið 2008 voru 23 mál tekin til formlegrar rannsóknar. Árið 2007 var 27 mál tekið til formlegrar rannsóknar, árið 2006, 41 mál, árið 2005, 23 mál. Árið 2004 voru þau 41 og einnig 41 árið 2003, 38 árið 2002 en 20 árið 2001. Meðaltal á árunum 2001-2008 eru 32 mál á ári.

Af súluritinu hér að neðan má sjá skiptingu skýrslna eftir tilgangi flugs (að flugumferðaratvikum undanskildum). Alls hafa verið gefnar út 360 skýrslur frá árinu 1980 og er u.þ.b. helmingur þeirra vegna einkaflugs.

Fjöldi útgefna skýrslna frá 1980 eftir tilgangi flugs



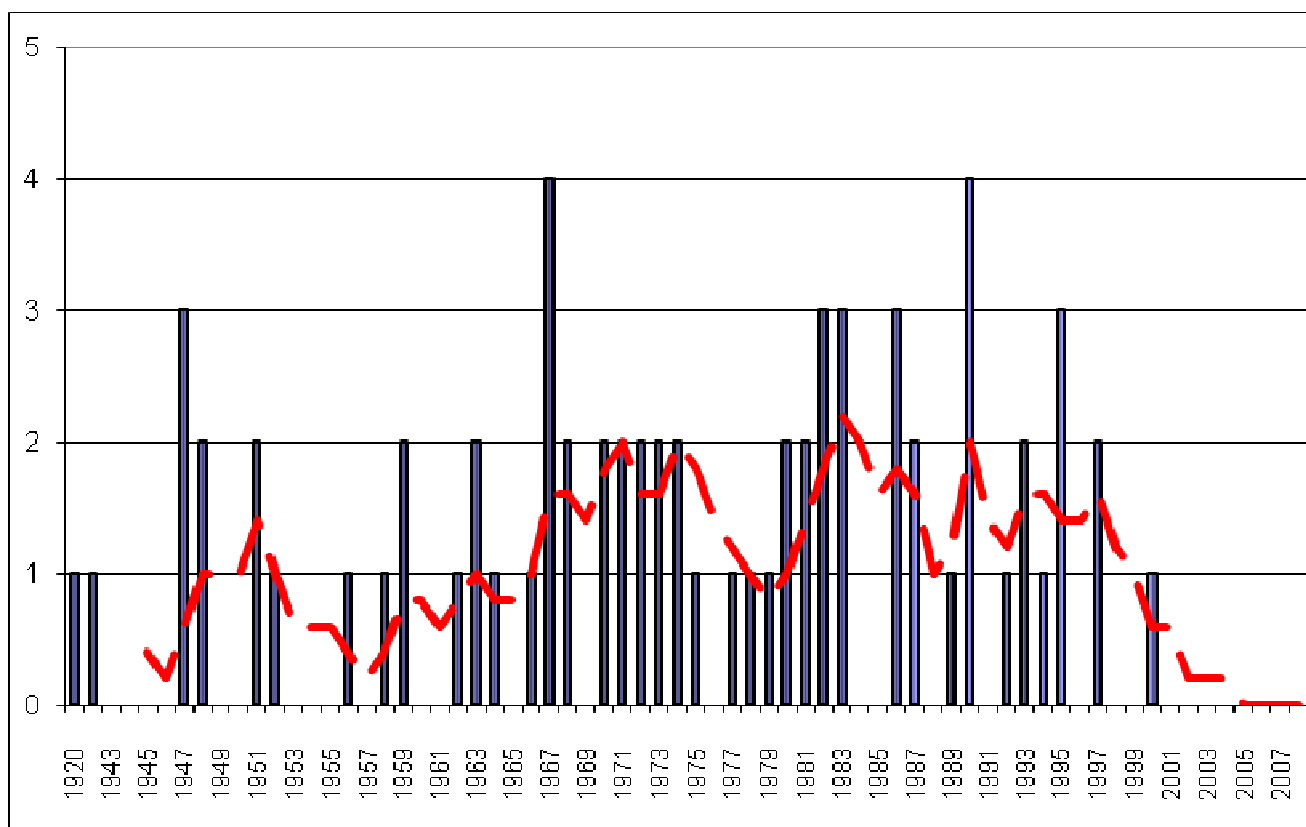
¹⁾ Hér er einnig átt við forvera RNF, samanber inngang

Greining á banaslysum í flugi

Frá árinu 1920 hafa samtals orðið 69 banaslys í flugi á íslensk skráðum loftförum. Tvisvar sinnum hafa orðið 4 banaslys á sama ári og fimm sinnum hafa orðið 3 banaslys á sama ári, síðast 1995. Ekkert banaslys hefur orðið síðastliðin sjö ár og hefur það ekki gerst frá 1942. Á árunum 1943 til 1946 voru fjögur ár á milli banaslysa.

Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára varð að meðaltali 0,75 banaslys á ári. Ef litið er á meðaltal síðustu fimmtán ár voru þau 0,5. Ef litið er á meðaltal síðustu tíu ár voru þau 0,1. Á síðastliðnu fimm ára tímabili hefur ekki orðið banaslys á íslensk kráðu loftfari.

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



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

