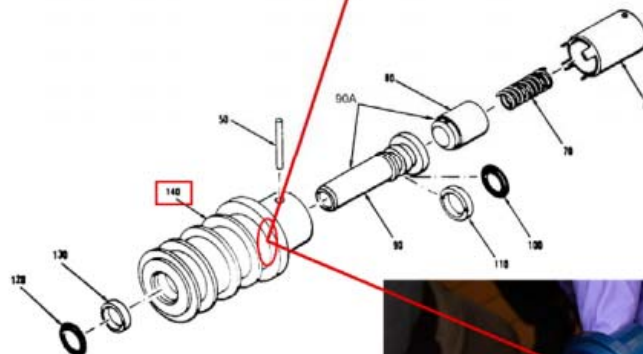




2013

ÁRSSKÝRSLA RNF janúar – maí



ÁRSSKÝRSLA RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

2013

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	3
Inngangur	5
Rannsóknarnefnd flugslysa	6
Skýringar hugtaka	7
Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2013	11
Atvik sem urðu árið 2008	12
Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði	12
Atvik sem urðu árið 2009	13
Reykur í flugstjórnarklefa	13
Árekstrarhætta	13
Jafnþrýstingur féll	14
Atvik sem urðu árið 2010	15
Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhrarfsflugi	15
Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir	16
Flugumferðaratvik og hreyfistöðvun	17
Nauðlending vegna stjórnmissis	17
Árekstrarhætta	18
Eldsneyti í lágmarki	19
Árekstrarhætta	20
Nauðlending – Hreyfill missti afl	21
Atvik sem urðu árið 2011	22
Tail struck the ground during go-around - thrust reverser failed to stow	22
Fragthurð féll niður	22
Brotlenti í hliðarvindslendingu	23
Eldur kviknaði í hjólabúnaði	23
Hlekkist á í flugtaki	23
Vængbolti losnaði á flugi	24
Lenti of skammt	24
Reykur í flugstjórnarklefa	25
Hlekkist á í snertilendingu	25
Nauðlending vegna brunalyktar og reyks í flugstjórnarklefa	26
Dúkur rifnaði af væng	26
Árekstarhætta	26
Atvik sem urðu árið 2012	27
Spilvír slitnaði við hífingu manna úr sjó	27
Hlekkist á í lendingu	27
Skemmdir vegna aðskotahluta á flugbraut	28
Fór á bakið í lendingu	28
Röng hleðsla	29
Stélkastaðist í lendingu	29
Hjólalega gaf sig og hjól brotnaði af öxli í flugtaki	30
Hlekkist á í lendingu	30
Brotlending	31

Hreyfill missti afl í umferðarhring	31
Vanlíðan áhafnar á flugi	32
Hlektist á í landingu	32
Hlektist á í landingu	33
Brotlending í kjölfar ofris og spuna	33
Hafnaði utan flugbrautar í landingu	34
Flugmaður með óráði	34
Atvik sem urðu árið 2013	35
Aðskilnaðarmissir	35
Engine spar valve failure	35
Hægri hreyfill fór ekki í gang	36
Uncommanded left bank on final approach	36
Afturhluti flugvélar rakst í flugbraut í flugtaki	37
Aðskilnaðarmissir	37
Gearbox alternator failure	38
Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum	39
Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár	41
Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi	42
Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik	43

Inngangur

Ársskýrsla Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) er nú gefin út í átjándasta og síðasta sinn en hún kom fyrst út fyrir árið 1996. Í kjölfar tilskipunar Evrópuráðsins nr. 94/56/EC frá 21. Nóvember 1994 var RNF sett á laggirnar með sérstökum lögum árið 1996. RNF tók til starfa þann 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.

Lög um rannsókn flugslysa nr. 35/2004 tóku gildi þann 1. september 2004, en þá féllu úr gildi lög sem sett voru 1996. Þann 1. júní 2013 sameinaðist RNF inn í nýja stofnun Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA), ásamt Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) og Rannsóknarnefnd umferðarslysa (RNU) og féllu þá úr gildi lög nr. 35/2004. Lög um rannsóknir samgönguslysa nr. 18/2013 tóku gildi þann 1. júní 2013.

Þar sem að sameining nefndarinnar átti sér stað á miðju ári 2013, inniheldur ársskýrslan að þessu sinni eingöngu þau mál sem opnuð voru fyrir 1. Júní 2013. Upplýsingar um mál sem tekin voru til rannsóknar eftir 1. Júní 2013 má finna í ársskýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa, flugslysasvið.

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu í janúar – maí 2013 ásamt útdrætti og niðurstöðum rannsókna á eldri flugatvikum og slysum. Geta verður þess að ekki er auðvelt að styttu 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 RNSA, flugslysasvið (www.RNSA.is) þar sem skýrslurnar eru birtar í heild sinni.

Eins og áður er útdrátturinn á ensku ef skýrslan var gefin út á ensku. Einnig eru í ársskýrslunni tölfraðilegar upplýsingar svo og tillögur sem RNF gerði til úrbóta í flugöryggismálum á árinu 2013. Jafnframt er greint frá því hvaða afgreiðslu þær hafa hlotið hjá flugmálayfirvöldum eða öðrum aðilum sem þeim var beint til.

Mynd á forsíðu er af rannsókn á íhlut í lyftisþilli Boeing 757-200 flugvél TF-FIJ eftir alvarlegt flugatvik í aðflugi að Keflavíkurflugvelli þann 26. febrúar 2013. Myndina tók Ragnar Guðmundsson.

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 innanríkisráðherra.

Á árinu 2013 skipuðu nefndina:

Þrír nefndarmenn:

- Hallgrímur A. Viktorsson, flugstjóri, formaður nefndarinnar



- Gestur Gunnarsson, flugvirki



- Bryndís Lára Torfadóttir, flugmaður



tveir varamenn:

- Hörður Arilíusson, flugumferðarstjóri



- Sigurður Línal prófessor og hæstaréttarlögmaður



Þrír starfsmenn:

Forstöðumaður og rannsóknarstjóri:

- Þorkell Ágústsson, rekstrarverkfræðingur, M.Sc.



Aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri:

- Ragnar Guðmundsson, flugvélaverkfræðingur / burðarpolsverkfræðingur, M.Sc.



- Hulda Lilja Guðmundsdóttir, móttökuritari.



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:

- thorkell@RNF.is
- ragnar@RNF.is
- hulda@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. sjúkráðsúvist, sem hefst innan 7 daga frá þeim degi, er áverkinn varð, eða
2. veldur beinbroti (þó eru undanþegin lokuð brot fingra, taa og nefs), 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 málssaðila.

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, skilgreindir kerfi þess og hefur að geyma þá gátlista sem nota skal.

Flugatvik (Incident):

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

Flughandbók flugvélar (Aeroplane flight manual):

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

Flughæð (Altitude):

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

Fluglag (Flight level):

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

Flugliði (Flight crew member):

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

Flugrekandi (Operator):

Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem stundar eða býðst til að stunda rekstur loftfara. Flugrekandi þarf 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 starfslið 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 hreyfibilun eða skemmd sem takmarkast við loftskrúfur, 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 klífursvæði (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 klífri 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.

Lendingarvegalengd (Landing distance):

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

Lítið loftfar (Small aircraft):

Loftfar sem hefur mestan leyfilegan flugtaksþunga 5700 kg eða minni.

Loftfar (Aircraft):

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 núin áfram með hreyflum, en sviffluga og svifdreki nota uppstreymi til að haldast á lofti.

Nærri árekstur (Near-collision):

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

Orsakir (Causes):

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

Óreglubundið flug (Non-scheduled flight):

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

Rannsókn (Investigation):

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

Rannsóknarstjóri flugslysa (Chief inspector of accidents): Forstöðumaður rannsóknarnefndar flugslysa, sbr. lög nr. 35/2004.

Reglubundið áætlunarflug (Scheduled flight):

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

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

Sjónflug (VFR-Flight)

Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

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 flugtaksvegalengd (Take off distance available, TODA):

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

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

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

Tiltæk landingarvegalengd (Landing distance available, LDA):

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

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

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

Verkflug (Aerial work):

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

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

Þjónustuflug (Taxi-flight):

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

Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2013

Á fyrstu fimm mánuðum ársins 2013 barst Rannsóknarnefnd flugslysa 562 tilkynningar um frávík í flugi íslenskra loftfara hérlandis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 11 þessara frávika nánar. Rannsóknarnefnd flugslysa skilgreindi 7 þeirra sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru þau því tekin til formlegrar rannsóknar.

Á tímabilinu janúar - maí 2013 lauk Rannsóknarnefnd flugslysa 14 málum. Þar af var 10 málum lokað með bókun og í 4 málum voru gefnar út lokaskýrslur.

Í lok maí 2013 voru 33 opin mál hjá Rannsóknarnefnd flugslysa.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði 13 tillögur í öryggisátt í rannsóknum sínum á tímabilinu janúar - maí 2013. Þá voru 1 atriði sérstaklega tekin fram sem tilmæli eða breytingar í átt til öryggis í kjölfar rannsókna. 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 RNSA (www.rnsa.is).

Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði

2008

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

18. september

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

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

Við rannsóknina kom í ljós að hljóðtengi í sætisarmi hafði brunnið yfir vegna galla í jarðtengingu skemmtanakerfisins. Framleiðandi skemmtanakerfisins endurhannaði USB tengi kerfisins til að laga jarðtenginguna og hefur flugrekandi endurbætt kerfið með tilliti til þessa á öllum flugvélum sínum.



Rannsóknarnefnd flugslysa gaf út rannsóknarskýrslu um atvikið þann 25. janúar 2013 og má finna hana á vef RNSA, WWW.RNSA.is.

Atvik sem urðu árið 2009

Reykur í flugstjórnarklefa

2009

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

4. júní

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

LON ATC advised the crew of LGW and gave a descent clearance to FL 150 or 100 and Transponder code 7700. Descent was initiated and the crew started working on QRH „Smoke or Fire or Fumes checklist“. During descent in to LGW, two loud bangs were heard and the crew observed irregular and rising EGT on L-ENG. Crew then shut down L-ENG dealing with multiple problems. The smoke stopped increasing shortly after the L-ENG was shut down. The aircraft was landed safely at Gatwick airport. The AAIB-UK investigated the incident and handed the investigation over to AAIB-Iceland.

Rannsóknin leiddi í ljós að láprýstingseldsneytisdeila í vinstri hreyfli hafði gefið sig með þeim afleiðingum að eldsneyti blandaðist í smurolíukerfi hreyfilsins. Í kjölfarið lak eldsneytisblandaða smurolían inn í loftþjöppu hreyfilsins með þeim afleiðingum að reykur myndaðist sem barst svo inn í flugvélinu í gegnum loftinntökukerfi flugvélarinnar.

Rannsóknin leiddi einnig í ljós að láprýstingseldsneytisdeilan sem gaf sig hafði ekki undirgengist nauðsynlegar viðhaldsskoðanir né nauðsynlegt viðhald. Að auki kom í ljós að viðhaldskerfi flugrekandans í tengslum við íhluti hreyfla var ábótavant.

Rannsóknarnefnd flugslysa gaf út rannsóknarskýrslu um atvikið þann 30. maí 2013 og má finna hana á vef RNSA, WWW.RNSA.IS.

Árekstrarhætta

2009

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

30. ágúst

TF-JMR var í blindaðflugi um það bil 12 sjómílar frá Akureyrarflugvelli og varð áhöfnin skyndilega vör við umferð töluvert nálægt flugvélinni. Um var að ræða TF-BEZ sem var í sjónflugi frá Reykjavíkflugvelli til Akureyrarflugvallar. Flugmaðurinn á TF-BEZ var að lækka

síðnið í gengum „skýjagat“. Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Jafnprýstingur féll**2009****Alvarlegt flugatvik****M-03209/AIG-19****TF-BBD****Boeing 737-300****Í brottflugi frá Milano****14.september**

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

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

The Italian investigation board is investigating the incident.

The investigation was not finalized prior to June 1, 2013.

Atvik sem urðu árið 2010

Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhvarfsflugi

2010

Alvarlegt flugatvik

M-00210/AIG-02

TF-JMO

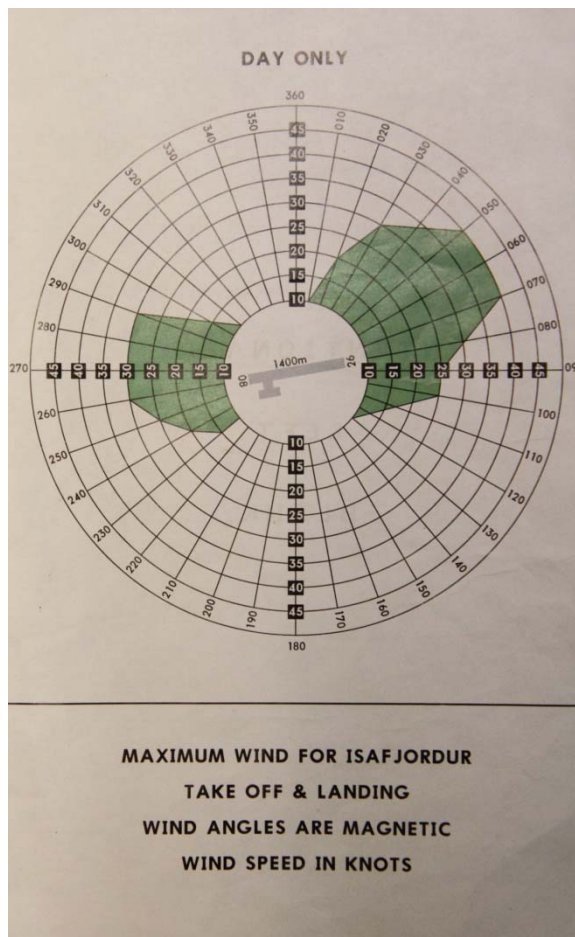
Fokker F50

Ísafjarðaflugvöllur

21. janúar

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

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir

2010

Flugslýs

M-00610/AIG-06

TF-KEX

Cessna 177

Við Flúðir

1. apríl

Þann 1. apríl 2010 var flugmaður ásamt þremur farþegum í einkaflugi um Suðurland. Einn farþeganna var einnig með flugmannsréttindi og var hann ásamt flugmanninum að kynna sér flugvélin á þeim tilgangi að leigja hana.

Þegar komið var yfir sumarbústaðarland við Flúðir fór flugmaðurinn að yfirfljúga sumarbústaðarlandið þar sem hann þekkti íbúa þar. Í einni beygjunni virtist honum sem hreyfill flugvélarinnar skilaði ekki því afli sem til var ætlast og beindi því nefi hennar fram til þess að halda hraða. Flugvélin missti hæð og skall í jörðina á mosagróin hrygg.

Við rannsókn á hreyflinum var ekki að finna neitt sem benti til þess að um bilun hafi verið að ræða. Mögulegt er þó að vatn sem var að finna í blöndungi hafi valdið tímabundnum gangtruflunum.

Samkvæmt útreikningum á heildarmassa flugvélarinnar var hún um 125 lbs yfir hámarksþyngd, en massa- og jafnvægisútreikningar höfðu ekki verið framkvæmdir fyrir flugið. Í ljós kom að takmarkaður undirbúningur var fyrir flugið og flugmaðurinn hafði ekki reynslu á þessa tegund flugvélar.

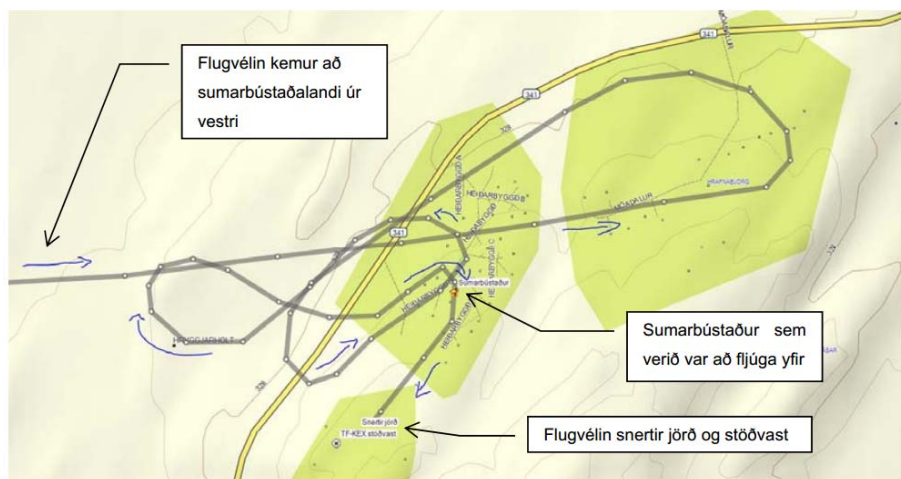


Það er mat Rannsóknarnefndar samgönguslysa að í síðustu beygjunni sem flugmaðurinn framkvæmdi yfir sumarbústaðalandinu hafi verið kröppust, eða um 50°-54° og var flugvélin að auki í klifri fyrir beygjuna. Til þess að viðhalda jafnri flughæð í beygjum þarf að auka lyftikraftinn, t.d. með auknu afli.

Það er mat Rannsóknarnefndar samgönguslysa að við þær aðstæður sem flugvélin var komin í, þ.e. í krappri beygju í sterkum hviðóttum vindi og yfirhlaðin, hafi flugvélin misst hraða og hæð með þeim afleiðingum að hún skall í jörðina. Sterkir vindar með hviðum voru á slysstað þegar slysið átti sér stað og var flogið nálægt jörðu, á eða við ofrishraða.

Við rannsóknina kom fram að flugvélin hafi verið í lítilli hæð yfir sumarbústaðarlandinu og við ofangreindar aðstæður hafði flugmaðurinn því ekki næga hæð til að viðhalda hraða með þeim afleiðingum að hún skall í jörðina.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Flugumferðaratvik og hreyfistöðvun

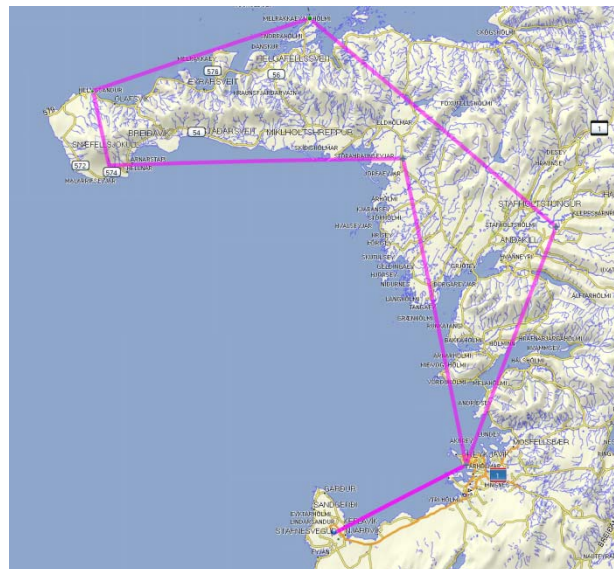
2010

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

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

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

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



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

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Nauðlending vegna stjórnmisss

2010

Flugslys M-01010/AIG-10 TF-HDW Aerospatiale AS350 Við Sandskeið 23. maí

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



Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Árekstrarhætta**2010****Flugumferðaratvik M-01210/AIG-12**

FXI143 F50

Reykjavíkflugvöllur

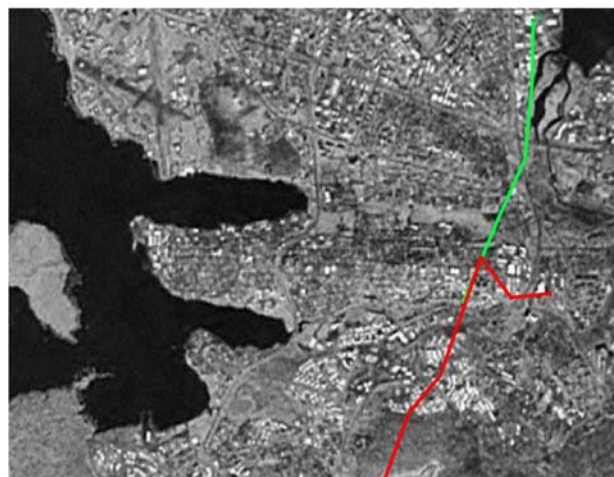
15. júlí

N429TS Diamond DA 42

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

Við rannsókn á málinu kom í ljós að flugumferðastjórinn hafði óskað eftir því við flugmanninn á N429TS að víkka vinstri þverlegg og koma inn á eftir FXI143.

Ennfremur upplýsti flugumferðastjórinn áhöfnina á FXI143 um það. Flugmaðurinn á N429TS hafði fylgst með FXI143 en misst sjónar af þeim án þess að tilkynna það til flugumferðastjórans. Þegar N429TS snéri af þverlegg og til vesturs (um það bil mínútu eftir að flugumferðastjóri hafði tilkynnt áhöfn á FXI143), voru flugvélar komnar það nálægt hvor annarri að árekstrarvari á FXI143 gaf fyrirmæli um árekstrarhættu með ofangreindum



viðbrögðum. Það er mat RNF að flugmaðurinn á N429TS hefi ekki farið strax eftir fyrirmælum um að víkka vinstri þverlegg og því stefnt á móti FXI143. Sérstakur vinnuhópur var stofnaður innan ISAVIA í þeim tilgangi að leita leiða til þess að koma í veg fyrir slík atvik.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 31. maí 2013.

Eldsneyti í lágmarki**2010****Alvarlegt flugatvik M-01310/AIG-13 N96VF Beechcraft BE-36 Vestur af Keflavíkurlugvelli 27. september**

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

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

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

Later, the pilots contacted Reykjavik Control again with updated information and were offered to proceed to Keflavik instead of Reykjavik which would shorten the



flying time by a few minutes. The pilots accepted this change and turned the aircraft towards the new destination.

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

Rannsóknarnefnd flugslysa gaf út rannsóknarskýrslu um atvikið þann 19. apríl 2013 og má finna hana á vef RNSA, WWW.RNSA.IS.

Árekstrarhætta**2010**

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

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

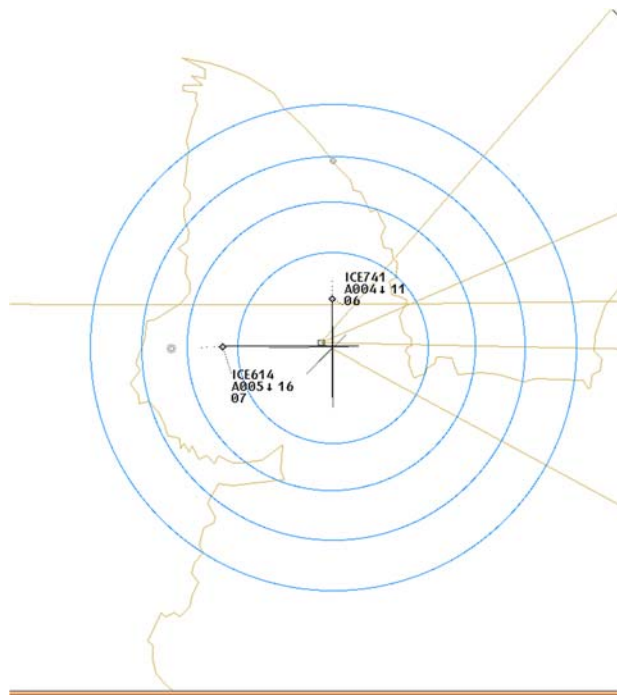
Þegar TF-FIX var í um það bil 100 feta hæð heyrði áhöfn hennar óskýr skilaboð frá flugturni „*gera 360° og að koma aftur inn til landingar*“. Áhöfnin á TF-FIX taldi þessi skilaboð ætluð sér og ákvað hún að fara í fráhrarfsflug.

Á sama tíma og verið var að hefja fráhrarfsflugið fékk áhöfnin á TF-FIX heimild til landingar og áleit áhöfnin sem svo að ofangreind óskýr skilaboð hefðu verið ætluð TF-FII og að TF-FII væri þá líklega farin í fráhrarfsflug.

Áhöfnin á TF-FIX taldi það ekki öruggt að báðar flugvélarnar færu í fráhrarfsflug í nálægð við hvor aðra og ákvað því að lenda.

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

Verkferlar hjá ISAVIA voru endurskoðaðir með tilliti til þessa atviks og lokaði Rannsóknarnefnd flugslysa málinu með bókun þann 31. maí 2013.



Nauðlending – Hreyfill missti afl

2010

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

Einkaflugmaður var í flugi um Suðurland þar sem hann fór frá Reykjavíkurflugvelli kl. 10:07 um Klaustur og áætlaði vera á flugi í 3.5 klst. Þegar flugvélin var við Vík í Mýrdal varð flugmaðurinn skyndilega var við hveli frá hreyflinum og missti hreyfillinn um leið afl niður í 1500–1800 snún/mín (RPM). Flugmaðurinn snéri þá til flugvallarins í Vík í Mýrdal og lenti þar.

Við rannsóknina hefur komið í ljós að ventill hafði brotnað.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 31. maí 2013.

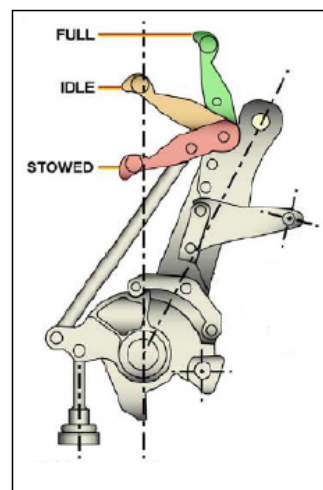


Tail struck the ground during go-around - thrust reverser failed to stow

2011

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

An approach to East Midlands Airport was being flown in gusty crosswind conditions. Reverse thrust was selected immediately after touchdown, but the aircraft subsequently bounced and the commander decided to go around. During the go-around the No 2 (right) engine thrust reverser failed to stow, and the engine thrust was maintained at idle by the FADEC system. The aircraft's tail struck the ground during the rotation. The aircraft became airborne at low speed in a high drag configuration and its acceleration and climb performance did not increase appreciably until 47 seconds after lift off. The No 2 engine was subsequently shut down and the aircraft diverted to Stansted Airport, where a single-engine landing was carried out. The No 1 thrust reverser was selected during the landing at Stansted, but did not fully deploy. The investigation found that the most likely reason for the No 2 thrust reverser failure to stow was an intermittent loose connection in the auto-restow circuit. It was further determined that conflicting operational guidance exists with respect to selection of reverse thrust and go-around procedures. A number of safety actions have been taken as a result of this serious incident.

**Figure 1**

Throttle control levers showing reverse thrust controls

The Air accident Investigation Branch UK published a Bulletin for this incident, the Bulletin may be found at www.RNSA.is.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 8. febrúar 2013.

Fragthurð féll niður

2011

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

Við opnun á farangurshurð fór hurðin umfram það sem venja er, eða nánast beint upp, og fóru við það hurðatjakkar úr „falsi“ sínu. Til þess að leiðrétta þetta var ákveðið að loka hurðinni á ný. Við lokun á hurðinni fór hún í fyrstu rólega úr þessari óvenjulegu stöðu en féll svo skyndilega af miklu afli í lokaða stöðu og virtist ekkert

halda við hana í fallinu. Fyrir tilviljun var ekki búið að koma fyrir hleðslutæki við farangursopið en hleðslutækið hafði stöðvast vegna bilunar skammt frá hurðaropinum.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Brotlenti í hliðarvindslandingu

2011

Flugslys M-00811/AIG-06 TF-JMB DHC-8 Nuuk, Grænlandi 4. mars

Við landingu á flugbraut 23 á flugvelli í Nuuk í Grænlandi lenti flugvélin harkalega á hægri aðalhljóli með þeim afleiðingum að hjólabúnaðurinn gaf sig.

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

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Eldur kviknaði í hjólabúnaði

2011

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

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

upplýsingar um að eldur hafi kviknað í hemlakerfi nr. 5 og að slökkt hafi verið í eldinum.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Hlekkist á í flugtaki

2011

Flugslys M-01311/AIG-10 TF-JPP Cessna 172 Hvolsvöllur 14. maí

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

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Vængbolti losnaði á flugi

2011

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

Vængbolti á svifflugunni var ekki fullfrágenginn í samsetningu og losnaði á flugi. Nokkrar skemdir urðu á svifflugunni.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

**Lenti of skammt**

2011

Flugslys M-01811/AIG-15 TF-LDS Dornier Við Miklavatn í Fljótum 7. ágúst

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

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



Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Reykur í flugstjórnarklefa

2011

Alvarlegt flugatvik **M-02111/AIG-17** TF-SAA Diamond Keflavíkurflugvöllur 7. janúar

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

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Hlekkist á í snertilendingu

2011

Flugslys **M-02511/AIG-18** TF-FTG Cessna 152 Flugvöllinum á Hellu 3. september

Eftir snertilendingu á flugvöllinum á Hellu náði flugvélin ekki upp nægilegum hraða fyrir flugtak og ákvað flugmaðurinn að hætta við flugtak. Hann dró þá afl af hreyfli og bremsaði. Flugvélin rann fram af brautarenda, nefhjól grófst í mjúkan jarðveg og flugvélin steypist fram yfir sig.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Nauðlending vegna brunalyktar og reyks í flugstjórnarklefa

2011

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

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

flugmaðurinn að öryggi fyrir "Environmental Contorl System" hafði slegið út.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 8. mars 2013.

Dúkur rifnaði af væng

2011

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

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

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 31. maí 2013

**Árekstarhætta**

2011

Fulumferðaratvik **M-03011/AIG-23** TF-BMW Vulcanair P68 Við Esju 18. ágúst
TF-JMO F-50

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

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

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Atvik sem urðu árið 2012

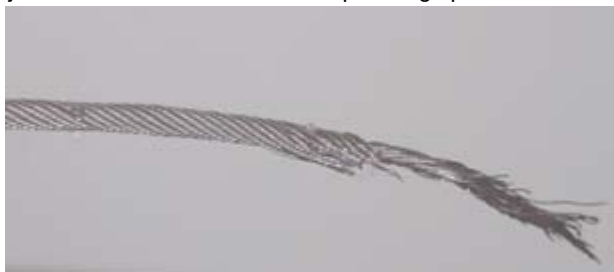
Spilvír slitnaði við hífingu manna úr sjó

2012

Alvarlegt flugatvik M-00112/AIG-01 TF-GNA AS332
Super Puma

Austur af Vestmannaeyjum 7. janúar

Þýra Landhelgisgæslunnar var á æfingu austur af Vestmannaeyjum ásamt varðskipinu Þór, þar sem verið var að æfa björgun úr sjó. Sigmaður var látin síga úr þýrlunni í sjóinn til að sækja mann sem átti að bjarga á æfingunni. Þegar byrjað var að hífa mennina upp úr sjónum slitnaði vírin á spilin og féllu mennirnir aftur í sjóinn. Varaspil þýrlunnar var notað til að ná mönnunum úr sjónum. Rannsóknin beinist að spilin og spilvírnum.



Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Hlekkist á í landingu

2012

Alvarlegt flugatvik M-00312/AIG-02 N953EF D328

Reykjavíkurlugvöllur 20. febrúar

Just prior to the landing the pilot accidentally lifted the power lever lock for both engines and moved the power levels into ground idle.

The aircraft instantly lost its lift and hit the runway harshly where the left main landing gear collapsed.

The investigation was not finalized prior to June 1, 2013.



Skemmdir vegna aðskotahluta á flugbraut

2012

Alvarlegt flugatvik M-00412/AIG-03 C-GLFS DCH-8

Reykjavíkflugvöllur

21. febrúar

RNF received a notification stating that an Aircraft props, engines and windows were damaged by runway debris at Reykjavik Airport. This was first notified after the aircraft had departure from Reykjavik Airport.

According to the notification, a small amount of Reverse was used during landing for a short period. According to the crew, Notams did not include any runway surface contaminants.

At the time of the incident, some work had being made at the airfield. During RWY inspection after the incident, there were no objects found at the RWY. However, about one month later, RNF received a picture of objects found at TWY Alfa.



It was not possible to trace the reason for the said damages at BIRK.

The investigation was not finalized prior to June 1, 2013.

Fór á bakið í landingu

2012

Alvarlegt flugatvik M-00512/AIG-04 TF-GMG Cessna 170

Stórikroppur

16. mars

Flugmaður var að lenda í hliðarvindi á flugvellinum á Stórakroppi. Í landingunni hlekkist flugvélinni á og fór út af flugbrautinni. Í kjölfarið stakkst flugvélin á nefið og hafnaði á hvoli.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Röng hleðsla

2012

Alvarlegt flugatvik M-00612/AIG-05 TF-BBH 737-400

Keflavíkurflugvöllur

21. mars

Í flugtaki vöruflutningaflugs tók flugstjóri flugvélarinnar eftir því að flugvélin svaraði ekki beitingu afl- og stjórnvela eins og búast mátti við en áframhaldandi flug og landing var að öðru leyti athugasemdarlaust. Við komu á áfangastað kom í ljós að hleðsla flugvélarinnar var ekki í samræmi við hleðsluskrá þar sem 1.129 kg af vöru sem átti að vera á

svæði 3, reyndust vera staðsett á svæði 2 (samkvæmt hleðsluskrá áttu einungis 255 kg. að vera þar). Við endurútreikning reyndist hleðsla vera rétt framan við fremri hleðslumörk við flugtak.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Stélkastaðist í landingu

2012

Alvarlegt flugatvik M-00712/AIG-06 TF-FUN Champion 7ECA Reykjavíkurflugvöllur

18. apríl

Einkaflugmaður ásamt einum farþega var að koma inn til landingar á flugbraut 13 á Reykjavíkurflugvelli á TF-FUN sem er stélhjólsvél. Í landingu virtist sem vindur hefði komið undir vinstri væng og lyftist flugvélin tvisvar sinnum frá jörðu. Eftir það stélkastaðist hún í landingarbruninu með þeim afleiðingum að hægri aðalhljólabúnaður gaf sig.

Við rannsókn kom í ljós að vindur mældist 75°/12 hnútar með hviðum í 17 hnúta þegar atvikið átti sér stað og má því ætla að áhrif hliðarvinds hafi verið um 9-14 hnútar. Reynsla flugmannsins var um 299 klst. þar af 27 klst. á þessa flugvél.



Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Hjólalega gaf sig og hjól brotnaði af öxli í flugtaki

2012

Alvarlegt flugatvik

M-00812/AIG-07

TF-FIJ

757-200

Keflavíkurflugvöllur

18. maí

TF-FIJ var í áætlunarflugi á leið frá Keflavík til Orlando. Í flugtaki losnaði hjól nr. 5 af og hafnaði utan flugbrautar. Áhöfn flugvélarinnar varð ekki vör við að hjólið hafði losnað af. Eftir að hafa fengið upplýsingar frá farþegum hafði áhöfnin samband við viðhaldsdeild flugrekstraraðilans og í kjölfarið var flugvélinni snúið inn til landingar á Keflavíkurflugvelli og gekk landingin vel.

Við rannsókn kom í ljós að hjólalega hafði gefið sig með þeim afleiðingum að hjólið losnaði af. Bilun í hjólalegu má líklega rekja til ónægrar smurningsfeiti og/eða mögulegrar vatnsmengunar í henni.

Flugrekandinn hefur í kjölfarið endurbætt verklag við smurningu á hjólalegum, sett á reglubundnar skoðanir á smurningsfeiti í hjólalegum. Þá hefur flugrekandinn breytt verklagi við þríf á hjólabúnaði til þess að minnka líkur á að vatn nái til smurningsfeitarinnar.



Í kjölfar atviksins gaf flugvélaframleiðandinn út upplýsingabréf með ítarlegri upplýsingum um helstu ástæður leguskemmda.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Hlekkstist á í landingu

2012

Alvarlegt flugatvik

M-01012/AIG-08

TF-147

Skyranger V-fun

Hólmsheiði

17 apríl

Fisflugvél TF-147 var í landingu á Hólmsheiði. Aðflugið var mjög eðlilegt. Vélin settist mjúklega á öll hjól og rúllaði eftir brautinni nokkra metra og var hraðinn fullmikill.

Þegar flugmaðurinn ætlaði að draga af afli hreyfilsins, tók hann stýripinna aftur í stað inngjafarhandfangs. Við þetta fór flugvélin aftur í loftið reysti sig um ca 45° og flaug í um þriggja metra hæð, en þá var stýripinnanum slegið fram. Vélin kom harkalega niður á vinstra hjólið, skoppaði aftur í loftið og flaug um 7 metra uns hún lenti að nýju.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Brotlending

2012

Flugslys

M-01112/AIG-09

TF-140

Skyranger

Kirkjubæjarklaustri

27 maí

V-max

Flugmaður á TF-140, sem er fisflugvél af gerðinni Skyranger, hugðist lenda á túni til hliðar við tjaldsvæði þar sem vélhjólakeppni fór fram við Kirkjubæjarklaustur. Fisflugmaðurinn flaug yfir svæðið til þess að athuga aðstæður til lendarar og ákvað að lenda til vesturs. Í lendingunni ákvað fisflugmaðurinn að hætta við lendinguna en hafnaði á girðingu við enda lendingasvæðisins með þeim afleiðingum að það skemdist töluvert. Flugmann og farþega sakaði ekki.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Hreyfill missti afl í umferðarhring

2012

Alvarlegt flugatvik

M-01312/AIG-11

TF-121

Challenger

Votmúlavegi í Árborg

19. ágúst

Fisflugvél TF-121 var í umferðarhring um Selfossflugvöll þegar hreyfill missti afl. Flumaðurinn sá fram á að ná ekki inn á flugbrautina á Selfossi og lenti því við Votmúlaveg í sveitarfélaginu Árborg.

Atvikið var ekki tilkynnt til RNF.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Vanlíðan áhafnar á flugi

2012

Alvarlegt flugatvik M-01412/AIG-12 TF-ISL Boeing 757-200 Á leið til Frankfurt

18. júlí

During a passenger flight from Reykjavík-Keflavík, Iceland, to Frankfurt/Main, Germany, members of the cabin crew suffered health problems during cruise flight. All cabin crew members continued their duty until the end of the flight. the cabin crew reported strong symptoms such as dizziness, headaches, blue lips and fingers and numbness in the legs. The PIC then decided to inform the controller via radio and ask for a priority approach. Pilots and passengers were not affected.



The investigation was not finalized prior to June 1, 2013.

Hlekkist á í landingu

2012

Alvarlegt flugatvik M-01712/AIG-13 TF-FGA DA-20 Keflavíkurflugvöllur

31. júlí

Kennsluvél með flugnema og flugkennara frá Reykjavíkurflugvelli var í snertilendingum á Keflavíkurflugvelli. Flugvélinni var lent harkalega af flugnema á Keflavíkurflugvelli þannig að nefhjól skall í flugbrautina. Flugkennarinn gaf í og kom flugvélinni aftur í loftið og hélt áleiðis til Reykjavíkur.

Eftir landingu í Reykjavík kom í ljós að nefhjólsbúnaður hafði laskast.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 31. maí 2013



Hlekkstist á í landingu

2012

Flugslys

M-01812/AIG-14

TF-154

CH701 STOL

Egilsstaðaflugvöllur

12. september

Rétt fyrir landingu á flugbraut 22 skall fisflugvélin niður á flugbrautina með þeim afleiðingum að stéltýrisfletir skemmdust. Í kjölfarið ferðaðist fisflugvélin stjórnlaust út af flugbrautinni, stakst á nefið, snérist hálfhring og hafnaði að lokum á aðalhjólunum.

Rannsóknin leiddi í ljós að fisflugvélin ofreis í landingu með þeim afleiðingum að stjórnfletir í stéli skemmdust þannig að flugmaður missti stjórn á fisflugvélinni og hún hafnaði utan flugbrautar.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Brotlanding í kjölfar ofris og spuna

2012

Flugslys

M-02012/AIG-16

TF-303

Rans S6-ES
Coyote II

Á Reykjanesi

20. október

Fisflugskennari fór með fisflugnema í kennsluflug frá fisflugvöllinum Sléttunni á Reykjanesi. Þegar físið hafði verið á flugi í nokkrar mínútur ofreis það og fór í spuna til jarðar.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013, en bráðabirgðarskýrslu um slysið má finna á vef RNSA, WWW.RNSA.IS.



Hafnaði utan flugbrautar í landingu

2012

Flugslys

M-02112/AIG-17

TF-KOZ

Bellanca
7GCBC

Reykjahlíðarflugvöllur

22. október

Flugmaður í einkaflugi ásamt einum farþega var að lenda á Reykjahlíðarflugvelli í Mývatnssveit eftir um það bil tveggja klukkustunda flug. Skömmu eftir landingu sveigði flugvélin til vesturs, út af flugbrautinni og fram af brún sem er um það bil 20 metra frá flugbrautinni. Flugvélin hafnaði á grýttum jarðvegi um það bil sex metrum neðan við yfirborð flugbrautarinnar. Flugmaður og farþega sakaði ekki en flugvélin er talsvert skemmd.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

**Flugmaður með óráði**

2012

Flugslys

M-02312/AIG-19

TF-AMI

B747

Waypoint Tulbu

15. október

During cruise on cargo flight from HKG to JED, one of the crew member initiated a descent from FL350 to FL350 without ATC clearance or any prior flight deck discussion. According to the report the crew member was not feeling well and preferred to sit in the back for the arrival. A flight relief pilot took over his duties.

The investigation was not finalized prior to June 1, 2013.



Atvik sem urðu árið 2013

Aðskilnaðarmissir

2013

Alvarlegt flugatvik M-00113/AIG-01 TF-KFC DA40 Keflavíkurlugvöllur 17. janúar
NVD202 A320



Í aðflugi að Keflavíkurlugvelli var TF-KFC á 3NM lokastefnu fyrir braut 20 þegar flugvélin hvarf af ratsjárskjá flugumferðarstjóra í turni.

Á sama tíma var NVD202 11NM NA af velli. Aðflug lét turn vita að sennilega þyrfti að brjóta TF-KFC af aðflugi þar sem NVD202 var að „éta hann uppi“. TF-KFC fékk fyrirskipun frá turni um að beygja á stefnu 110 og klífra í 2.000 fet. Aðskilnaður fór niður fyrir 3NM, þá var NVD202 á rúmlega 4NM lokastefnu en TF-KFC rúmlega 1NM norður af velli með stefnu c.a. 080 og kominn hálfa mílu austur af lokastefnunni.

Við skoðun kom í ljós að vélin var sjáanleg á ratsjárskjá (ASD) hjá varðstjóra en ekki á öðrum ratsjárskjám. Sá munur var á stillingum á þessum skjám að speed filter var stilltur á 20 hnúta á varðstjóraskjá en 50 hnúta á öðrum ratsjárskjám. Speed filter fjarlægir „clutter“ af ratsjárskjá.



Brugðist var við hjá Isavia með innanhúsabendingu um virkni speed filter og mikilvægi þess að vera meðvitaður um stillingu hans. Þá verður sérregla ASD work procedures uppfærð og mælt með að speed filter sé stilltur á 20 hnúta.

Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 8. mars 2013.

Engine spar valve failure

2013

Alvarlegt flugatvik M-00313/AIG-02 TF-FIV 757-200 Edmonton, Canada 11.febrúar

On February 10th, 2013, airplane TF-FIV was at FL 350 enroute to BIKF from KSEA. After approx 1:30 hour flight EICAS message "R FUEL SPAR VALVE" was shown. Shortly there after R-ENG Flamed and the flight crew called out MAYDAY * 3 times and Diverted to CYEG.

The cause of the upset was located in a shutdown of the front spar valve. This valve had a manufacturer's service bulletin issued to correct the problem, but the operator had not implemented the service bulletin. Since then incident the operator has implemented the service letter to the affected airplanes in its fleet.



Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Hægri hreyfill fór ekki í gang

2013

Alvarlegt flugatvik M-00413/AIG-03 TF-KFE DA-42

Faxaflói

26.febrúar

Flugvélin var í æfingum úti yfir Faxaflóa og flugmaður slökkti á hægri hreyfli til að æfa neyðarviðbrögð. Þegar hann ætlaði að endurræsa hægri hreyfill þá gekk það ekki. Í kjölfarið sendi flugmaðurinn út neyðarkall og lenti á Keflavíkurflugvelli.

Í ljós kom að skrufublöð vildu ekki fara í „un-feathered“ stöðu.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

**Uncommanded left bank on final approach**

2013

Alvarlegt flugatvik M-00513/AIG-04 TF-FIJ 757-200

Keflavíkurflugvöllur

26.febrúar

During final approach to runway 20 at an altitude of about 2000 feet the airplane performed uncommanded left turn. The cockpit crew could not correct the approach pattern, did not regain full control of the airplane and declared emergency.

As the airplane reached the approach for runway 29, ATC offered that runway, but the cockpit crew declined as they still did not have full control of the airplane. The pilots discovered that the incident occurred once the flaps were set to fully extended position. Once the cockpit crew of the flight had the airplane under full control they returned for approach to runway 20 and landed with the flaps in 15° position.



The investigation was not finalized prior to June 1, 2013.

Afturhluti flugvélar rakst í flugbraut í flugtaki**2013****Alvarlegt flugatvik M-00613/AIG-05 OY-PSE 737-800****Keflavíkurflogvöllur****6.mars**

Flugvélin var að fara í loftið í mikilli snjókomu og hríð. Í upphafstilkynningu frá tæknideild Primera Air til RNF var haldið því fram að flugvélin hefði orðið fyrir skemmdum á burðarvirki þannig að þeir gætu ekki þrýstijafnað flugvélinu.

Flugvélinni var flogið í átt til Glasgow vegna veðurs á BIKF (mikil hríð og snjócoma). Að beiðni tæknideildar Primera Air var fluginu hins vegar síðar stefnt til Shannon á Írlandi. Þar lenti flugvélin og fóru tveir rannsakendur á vegum Rannsóknarnefndar flugslysa á Írlandi til Shannon og skoðuðu flugvélinu, tóku viðtal við flugmenn og tóku flugrita til greiningar.

Í ljós kom að ekkert var að flugvélinni. Flugmennirnir þrýstijöfnuðu flugvélinu í upphafi eftir flugtak til að komast upp fyrir veðrið FL200, en fengu síðar heimild frá ATC til að lækka sig í FL100 til að geta afþrýstijafnað vélina sem er krafna samkvæmt verkferlum flugvélarinnar eftir tail strike.



Rannsóknarnefnd flugslysa lokaði málinu með bókun þann 3. maí 2013.

Aðskilnaðarmissir**2013**

Alvarlegt flugatvik M-00713/AIG-06 TF-KFB DA-20
TF-DRO MCR-01-ULC

Sandskeið**24.mars**

Nemandi var að fljúga TF-KFB í umferðarhring við Sandskeið og mætti TF-DRO sem var í einkaflugi í Austursvæði og kom úr í gagnstæðri átt í svipaðri hæð.

Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.



Gearbox alternator failure**2013****Alvarlegt flugatvik****M-01013/AIG-07**

TF-GNA

AS332

Suðursveit

24.apríl

Super Puma

The coastguard helicopter was descending through 6000 feet when a slight unusual noise and a bump was felt in the aircraft. At the same time ALT 1 failure light illuminated and approximately 1 or 2 minutes later a MGB chip light illuminated. The aircraft was immediately tuned toward the shoreline and there after to the nearest safe landing site, the farm „Kvísker“ in „Suðursveit“. During the approach to landing the chip pulse and alternator reset was performed according to QRH with out success. The aircraft was landed safely with out any other problems or change in MGB parameters.

The aircraft was transported via trailer to Reykjavik where it underwent a repair. The RH gearbox alternator had failed.



Rannsókn málsins var ekki lokið á fyrir 1. júní 2013.

Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum

Rannsóknarnefnd flugslýsa og Rannsóknarnefnd samgönguslýsa lögðu fram 13 tillögur í öryggisátt í rannsóknnum sínum á árinu 2013. Þá var að auki 1 atriði sérstaklega tekin fram sem tilmæli eða breytingar í átt til öryggis í kjölfar rannsókna.

Eftirfarandi eru þær tillögur í öryggisátt og úrbætur í flugöryggismálum.

M-01409/AIG-09, TF-FIJ, Boeing 757-200 over Southern coast of England on June 4, 2009

Safety recommendations:

Icelandair:

- Review engine's sub-component maintenance manuals and instructions to ensure that their recommended maintenance is incorporated into the Icelandair maintenance program.
- Extend as required the recently added inspection of the fuel drain tube of the low pressure fuel pump, due at every C-check, to similar drains installed on the high pressure fuel pump, the starter motor, the fuel flow governor, the hydraulic pump and the integrated drive generator on the RB211-535E4 engines.
- Review the pilots' simulator smoke drill training to include rapid influx of smoke into the flight deck and the possibility of performing the smoke drill training with oxygen masks as well as goggles donned, under actual smoke condition.

Boeing:

- Due to the fact that the flight deck filled up with smoke almost instantaneously, with reduced visibility to flight instruments, investigate the possibility of installing smoke warning system in the bleed air ducting of the Boeing 757-200 airplane, to allow the flight crew to take preventive action prior to smoke propagating into the flight deck.

ICAA:

- Sample operators for maintenance of engine's subcomponents, as recommended by the subcomponents manufacturers, which are not included in the type certificate holder's maintenance program.

EASA and ICAO:

- Set guiding rule for airframe and engine manufacturers such that Maintenance Planning Document (MPD) and Engine Maintenance Manual (EMM) clearly include recommended maintenance information from subcomponent Component Maintenance Manuals (CMM).

M-030080/AIG-19, TF-JMR og TF-BEZ, við Akureyrarflugvöll þann 30. Ágúst 2009

Tillögur í öryggisátt

- RNF beinir því til Flugmálastjórnar Íslands að hún setji kröfur um að flugvélar í sjónflugi í flugstjórnarsviðum flugvalla á Íslandi séu búnar ratsjársvara sem gefur upp málþrýstingshæð.
- RNF beinir því til ISAVIA að yfirfara verkferla við aðflugsstjórn á Akureyri og skoða hvort þörf sé á breyttu verklagi og búnaði við þá þjónustu.

Breytingar í átt til öryggis:

- ISAVIA hefur endurbætt fjarskiptabúnað sinn.

M-01310/AIG-13, N96VF, Beechcraft G36 West-north-west of Keflavik airport on September 27, 2010

Safety recommendations:

The IAAIB recommends to ISAVIA that:

- This serious incident should be introduced to Air Traffic Controllers during recurrent training so

they will be more aware of airports and airstrips that can be used in emergency situations.

- The possibility of including information on such airports and airstrips to the appropriate checklists and emergency plans be considered.
- The option of installing equipment at Rif Airstrip to enable pilots to turn the runway lights on by radio transmission be considered.

- A dialog be opened with the Danish CAA (on behalf of Greenland) and the Canadian CAA, to discuss ferry flights across the North Atlantic Ocean to increase information for ferry flight pilots.

The IAAIB recommends to pilots that:

- They ensure during flight planning that the requirements of ICAO Annex 6 part 2.2.3.6 are met.

The IAAIB recommends to ICAA that:

Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár

Þar sem að þessi ársskýrsla tekur aðeins til tímabilsins janúar – maí 2013, þá verður þessi liður birtur í ársskýrslu RNSA fyrir árið 2013 (júní – desember), þegar gögn alls ársins 2013 liggja fyrir.

Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi

Þar sem að þessi ársskýrsla tekur aðeins til tímabilsins janúar – maí 2013, þá verður þessi liður birtur í ársskýrslu RNSA fyrir árið 2013 (júní – desember), þegar gögn alls ársins 2013 liggja fyrir.

Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik

Þar sem að þessi ársskýrsla tekur aðeins til tímabilsins janúar – maí 2013, þá verður þessi liður birtur í ársskýrslu RNSA fyrir árið 2013 (júní – desember), þegar gögn alls ársins 2013 liggja fyrir.