

2010

ÁRSSKÝRSLA RNF



ÁRSSKÝRSLA
RANNSÓKNARNEFNDAR
FLUGSLYSA
2010

ÚTGEFANDI: RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	5
Inngangur.....	7
Rannsóknarnefnd flugslysa.....	9
Skýringar hugtaka.....	10
Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2010.....	14
Úttekt á vegum Aljóða flugmálastofnunarinnar - ICAO.....	16
Atvik sem urðu árið 2007.....	19
Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu.....	19
Nauðlenti á sjó.....	20
Atvik sem urðu árið 2008.....	22
Caught fire during landing.....	22
Brotlending eftir ofris í flugtaki.....	23
Lenti fyrir framan flugbrautarenda.....	24
Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði.....	25
Atvik sem urðu árið 2009.....	26
Árekstrarhætta.....	26
Árekstrarhætta.....	26
Reykur í flugstjórnarklefa.....	27
Reykur í flugstjórnarklefa.....	27
Árekstrarhætta.....	28
Jafnþrýstingur féll.....	28
Ók á bifreið sem lagt hafði verið á flughlaði.....	29
Atvik sem urðu árið 2010.....	30
Hjól voru læst í landingu.....	30
Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhrarfsflugi.....	31
Aðskilnaðarmissir.....	32
Eldsneytiskrani stilltur á tóman tank.....	33
Hlektist á í landingu utan flugvallar.....	34
Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir.....	35
Cabin crew felt dizziness.....	35
Steyptist á nefið í gangsetningu.....	36
Flugumferðaratvik og hreyfistöðvun.....	37
Nauðlending vegna stjórnmissis.....	38
Nauðlending vegna olíuleka.....	38
Árekstrarhætta.....	39
Eldsneyti í lágmarki.....	40
Reykur í farþegarými.....	41
Hlektist á í landingu.....	41
Eldur í farþegarými.....	42
Reykur í farþegarými.....	42
Hreyfill missti afl.....	43
Ekki full stjórn á loftfarinu í landingu.....	43

Hreyfill missti afl	44
Árekstrarhætta	44
Nauðlending – Hreyfill missti afl	45
Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum.....	46
Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár	47
Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi.....	56
Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik	61
Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1991- 2010.....	62
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa	63
Greining á banaslysum í flugi.....	64

Inngangur

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

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu á árinu 2010 ásamt útdrætti og niðurstöðum rannsókna á eldri atvikum og slysum. Geta verður þess að ekki er auðvelt að stytta slíkar skýrslur án þess að sleppa einhverjum atriðum sem skýra málið og getur því í einstökum tilfellum orðið erfitt að fá heildarmynd af atburðarásinni. Því er ráðlegt fyrir þá sem vilja kynna sér tiltekin mál betur að leita þeirra á vefsvæði RNF (www.rnf.is) þar sem skýrslurnar eru birtar í heild sinni.

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

Mynd á forsíðu er af Boeing 767 flugvél American Airline þegar hún snéri inn til Keflavíkur þann 13. Apríl 2010. Myndin er tekin af Braga Baldurssyni.

Rannsóknarnefnd flugslysa

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

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

Á árinu 2010 skipuðu nefndina:

þrjú nefndarmenn:

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

þrjú varamenn:

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

Forstöðumaður og rannsóknarstjóri:

- 1. Janúar – 31. Ágúst, Þorkell Ágústsson, rekstrarverkfræðingur M.Sc.
- 1. September – 31. Desember, Þormóður Þormóðsson flugviðhaldsrekstrarfræðingur BS.

Aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri:

- 1. Janúar – 31. Ágúst Bragi Baldursson, flugvélaverkfræðingur M.Sc.
- 1. September – 31. Desember Þorkell Ágústsson, rekstrarverkfræðingur M.Sc.

Þann 14. febrúar 2010 kom Bragi Baldursson til starfa á ný eftir þriggja mánaða launalaust leyfi en var einnig í launalausum leyfi þann 24. maí 2010 til 20. júní 2010. Bragi Baldursson lauk störfum fyrir RNF þann 31. Ágúst 2010.

Þann 1. september 2010 kom Þormóður Þormóðsson til starfa á ný eftir fimm ára launalaust leyfi. Þormóður tók á ný við stöðu forstöðumanns og rannsóknarstjóra.

Þann 1. september 2010 tók Þorkell Ágústsson við starfi aðstoðarforstöðumanns og aðstoðarrannsóknarstjóra en Þorkell hafði sinnt störfum forstöðumanns og rannsóknarstjóra í fjarveru Þormóðs. Ekki voru breytingar á skipun nefndarmanna eða varamanna þeirra árið 2010.

Eyrún Stefánsdóttir starfaði sem móttökuritari á skrifstofu nefndarinnar.

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

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

Heimilisfang nefndarinnar er:

Rannsóknarnefnd flugslysa

Hús FBSR

Við Flugvallarveg,

101 Reykjavík

Sími á skrifstofutíma 511 1666

Bréfasími..... 511 1667

Bakvaktasími utan skrifstofutíma..... 660 0336

Netfang RNF rnf@rnf.is

Vefur RNF www.rnf.is

Netföng starfsmanna:

- thormodur@rnf.is
- thorkell@rnf.is
- eyrun@rnf.is

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

Skýringar hugtaka

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

Aðili máls

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

Afkastageta flugvélar (Aeroplane performance):

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

Almannaflyg (General aviation operation):

Starfræksla loftfars, sem hvorki telst flutningaflug né verkflug.

Alvarlegt flugatvik (Serious incident):

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

Alvarleg meiðsli (Serious injury):

Áverkar sem maður verður fyrir í slysi, og:

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

Atvinnuflug (Commercial aviation):

Flugstarfsemi, sem stendur almenningi til boða gegn gjaldi.

Áfangaskýrsla (Progress report, preliminary report):

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

Banvæn meiðsl (Fatal injury):

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

Blindflug (IFR-flight):

Flug samkvæmt blindflugsreglum (IFR).

Blindflugsskilyrði (Instrument meteorological conditions, IMC):

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

Einkaflug (Private flight):

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

Fartími (Flight time):

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

Flugaðferðahandbók loftfars (Aircraft operating manual):

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

Flugatvik (Incident):

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

Flughandbók flugvélar (Aeroplane flight manual):

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

Flughæð (Altitude):

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

Fluglag (Flight level):

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

Flugliði (Flight crew member):

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

Flugrekandi (Operator):

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

Flugrekstrarhandbók (Flight operations manual):

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

Flugriti (Flight recorder):

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

Flugvakt (Flight duty period):

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

Flugslys (Aircraft accident):

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

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

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

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

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

Sjá nánar í reglugerð Nr. 80 um rannsókn flugslysa.

Flugstjóri (Pilot in command):

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

Flugtími (Flight time):

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

Flugumferðaratvik (Air traffic incident):

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

Flugverji (Crew member):

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

Flugvöllur (Aerodrome):

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

Flutningaflug (Commercial air transport operation):

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

Gangtími (Time in service – Viðmiðunartími fyrir viðhaldsskrár):

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

Grannskoðun (Overhaul):

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

Hindrunarlaust klifursvæði (Clearway):

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

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

Leiguflug (Charter flight):

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

Lendingarvegalegd (Landing distance):

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

Lítið loftfar (Small aircraft):

Loftfar sem hefur mestan leyfilegan flugtaksþunga 5700 kg eða minni.

Lofftar (Aircraft):

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

Nærri árekstur (Near-collision):

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

Orsakir (Causes):

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

Óreglubundið flug (Non-scheduled flight):

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

Rannsókn (Investigation):

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

Rannsóknarstjóri flugslysa (Chief inspector of accidents):

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

Reglubundið áætlunarflug (Scheduled flight):

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

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

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

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

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

Sjónflug (VFR-Flight)

Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

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

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

Stórt loftfar (Large aircraft):

Loftfar sem hefur leyfilegan flugtaksþunga meiri en 5700 kg.

Tillögur í öryggisátt (Safety recommendations):

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

Tiltæk flugtaksvegalegd (Take off distance available, TODA):

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

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

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

Tiltæk landingarvegalegd (Landing distance available, LDA):

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

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

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

Verkflug (Aerial work):

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

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

Þjónustuflug (Taxi-flight):

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

Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2010

Árið 2010 bárust Rannsóknarnefnd flugslysa tilkynningar um 1200 frávik í flugi íslenskra loftfara hérlendis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 36 þessara frávika nánar. 21 þeirra voru skilgreind sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru því tekin til formlegrar rannsóknar.

Á árinu 2010 lauk Rannsóknarnefnd flugslysa 8 málum. Þar af var 3 málum lokað með bókun og í 5 málum voru gefnar út skýrslur.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði samtals 3 tillögur í öryggisátt og 3 tilmæli/viðbrögð í öryggisátt vöru í kjölfar rannsókna sem hún lauk á árinu 2010.

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

nefndinni grein fyrir því hvernig brugðist hafi verið við tilmælunum. Tillögum þessum eru gerð nánari skil aftar í ársskýrslunni.

Ekkert banaslys varð í flugi á íslensk skráðu loftfari á árinu 2010.

Á árinu 2010 var gerð úttekt á lögum, reglum og verklagi Rannsóknarnefndar flugslysa og kannað hvort það samræmist aljóða flugmálasáttmála ICAO (International Civil Aviation Organization). Úttektin var framkvæmd af fulltrúum ICAO í samræmi við við má sjá nánar um úttektina á næstu síðu.

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).

Úttekt á vegum Alþjóða flugmálastofnunarinnar - ICAO

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

Þetta er í annað sinn sem Alþjóðaflugmálastofnunin gerit úttekt á Rannsóknarnefnd flugslysa en það var síðast gert árið 2001. Við undirbúning fyrir úttektina fór RNF yfir ríflega eitt hundrað atriði sem fyrirhugað var að leggja áherslu á í úttektinni. Við úttektina nú, voru gerðar sjö athugasemdir til bráðabirgða en áætlun um gerð lokaskýrslu vegna úttektarinnar var á árinu 2011 og verður því gerð nánari skil í næstu ársskýrslu.

Þrjár athugasemdanna snéru að lögum og/eða reglugerð um Rannsókn flugslysa. Í fyrstu var lagt til að stjórnandi rannsókna hafi lagalega heimild til þess að framkvæma ítarlega rannsókn á hlutum/sönnunargögnum án tafa, þá að þátttaka fulltrúa annarra ríkja sé heimiluð í lögum samkvæmt ICAO og að síðustu að „valkvæðar“ tilkynningar séu skilgreindar undir refsivernd.

Þrjár athugasemdanna snéru að verklagi Rannsóknarnefndar flugslysa, í fyrstu var lagt til að bætt verði úr skráðu verklagi í verklagshandbók hennar varðandi meðferð flugrita, því næst að bætt verði úr skráðu verklagi um reglulegar upplýsingar til aðstandenda og þeirra sem lent hafa í flugslysum og að síðustu að bætt verði úr samstarfi við meinafræðing eða lækni sem hefur fengið sérstaka þjálfun er snýr að flugslysum.

Að lokum gerði Alþjóðaflugmálastofnunin athugasemd við fjármál nefndarinnar þannig, að þó RNF hafi fjármagn til reglubundins reksturs þurfi nefndin að sækja sérstaklega um fjármagn til einstakra rannsókna og ekki víst hvort beiðnirnar fáist samþykktar.

Nánar um athugasemdirnar eins og þær voru gerðar til bráðabirgða eru eftirfarandi:

1. The AAIB has not established detailed procedures to ensure that relevant and timely information on the progress of the investigation are provided to the families and aircraft accident survivors.

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

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

2. Iceland has established and implemented a mandatory incident reporting system to collect information on actual or potential safety deficiencies. This system allows for the collecting of more than 600 events per year. However, Iceland has not established a voluntary occurrence reporting system, managed at the State level, to facilitate the collection of information that may not be captured by the mandatory incident reporting system. In addition, Iceland has not promulgated legislation and has not developed associated procedures for ensuring that its voluntary occurrence reporting system is non-punitive and for ensuring protection of the sources of the information.

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

Iceland should promulgate legislative provisions for permitting, as the State conducting the investigation, the participation of accredited representatives from other States involved.

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

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

Iceland should establish a mechanism to ensure that the allocated budget for the AAIB includes the funding to cover the cost of actual investigation activities, such as wreckage recovery, tests and examinations, and travel expenses for investigation purposes. The amount of this funding should correspond at least to the yearly average investigation cost for the past few years. Furthermore, Iceland should establish and implement a process to ensure supplementary funding for investigation activities in case of major aircraft accidents.

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

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

The AAIB should develop guidance concerning the processes to be followed by the selected facility during the flight recorders read-out and analysis depending on the nature of the event and the condition of the recorders. This guidance should be in compliance with the Icelandic regulatory provisions and established AAIB procedures.

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

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

The AAIB should establish guidance material to allow the provision of pertinent advice from foreign pathologists specialized in aircraft accident investigations to the physicians who will perform autopsies or medical examinations after an aircraft accident or incident. This guidance should include elements to allow direct contact between them. The AAIB should include corresponding provisions, as necessary, in the cooperation agreements established between the AAIB and foreign aircraft accident investigations authorities.

6. The AAIB has not established detailed procedures to ensure that relevant and timely information on the progress of the investigation is provided to the families and aircraft accident survivors.

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

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

7. Iceland has established and implemented a mandatory incident reporting system to collect information on actual or potential safety deficiencies. This system allows for the collecting of more than 600 events per year. However, Iceland has not established a voluntary occurrence reporting system, managed at the State level, to facilitate the collection of information that may not be captured by the mandatory incident reporting system. In addition, Iceland has not promulgated legislation and has not developed associated procedures for ensuring that its voluntary occurrence reporting system is non-punitive and for ensuring protection of the sources of the information.

ICAO gerði eftirfarandi tillögu til úrbóta:

Iceland should establish and implement a voluntary incident reporting system, managed at the State level, to facilitate the collection of information that may not be captured by the mandatory incident reporting system, in accordance with the provisions of ICAO Doc 9422 - *Accident Prevention Manual*. Furthermore, Iceland should promulgate legislation and establish and implement procedures for ensuring that its voluntary occurrence reporting system is non-punitive and for ensuring protection of the sources of the information.

Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu

2007

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

Einkaflugmaður var í ferjuflugi með flugvélinu 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 flugvélinu 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 handvirk. Í landingunni gaf annað aðalhjólanna sig. Við rannsóknina kom í ljós að annar hreyfillinn hafi misst afl sökum eldsneytisskorts og að vinstra aðalhjól hafi ekki verið í



læstri stöðu í landingu. Þá telur RNF að þreyta flugmannsins hafi verið meðverkandi þáttur í óstjórn á eldsneytisútreikningum, ákvarðanatöku og beitingu stjórnvela í landingu.

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

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 og var það hluti æfingarinnar. Þegar þyrlan var í um það bil 45 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.

Við rannsókn á hljóðritagögnum mátti sjá að annar hreyfillinn hafði gengið sveiflukennt, missti svo skyndilega afl með þeim afleiðingum að þyrlan hafnaði í sjónum um það bil 45 sekúndum eftir að sveiflukenndur gangur hófst. Ekkert fannst athugasemjandi við hreyfla þyrlunnar en við rannsókn á eldsneytisstýringu fyrir hægri hreyfil var að



finna salt og feiti í þrýstihólfi hennar. Samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda hreyflanna er mögulegt að hreyfillinn missi afl ef þrýstihólfið er ekki vatnshelt. Við rannsóknina reyndist þó ekki unnt að finna orsök þess að salt og feiti var að finna í hólfinu.

Skýrslu um atvikið má finna á vefsvæði RNF. 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 a fire at the strut/engine area No. 3.

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



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

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

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

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

Flugmaðurinn taldi að vinstri vængur flugvélarinnar hafði ofrisið þar sem hann hafi beygt of snemma til vinstri á of litlum hraða. Einnig telur hann að ójafnt skrúfutak hafi haft áhrif þar sem TF-ABD er búin mjög kraftmiklum hreyfli og ójafnt skrúfutak á TF-ABD er mjög áberandi. Flugmaðurinn tók það einnig fram að hann hafi ekki flogið flugvélinni TF-ABD mikið fyrir slysið.

Rannsóknarnefnd flugslysa telur að flugmaðurinn hafi ekki leiðrétt nægjanlega fyrir þeim kröftum og hafi það líklega átt sinn þátt í slysinu.

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

Lenti fyrir framan flugbrautarenda**2008****Flugslýs****M-05608/AIG-16 N558RS PA46****Egilsstaðaflugvöllur****11. september**

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

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



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Viðnám í tengingu fyrir heyrnartól ofhitnaði

2008

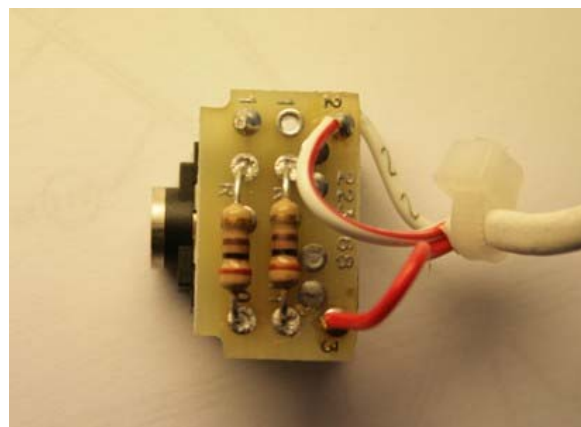
Alvarlegt flugatvik M-06008/AIG-19 TF-FIV Boeing 757-200 Yfir Írlandi

18. september

Farþegi í sæti 18C tók eftir því að heyrnartól hans hitnuðu skyndilega og reykur kom úr tengingu fyrir heyrnartól í sætisarmi. Við nánari skoðun kom í ljós að viðnám í tengingunni hafði ofhitnað og brunnið. Slökkt var á skemmtanakerfi flugvélarinnar og fluginu haldið áfram til Keflavíkur.

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

Framleiðandi kerfisins vinnur að lausn í samvinnu við Rannsóknarnefnd flugslysa.



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Atvik sem urðu árið 2009

Árekstrarhætta

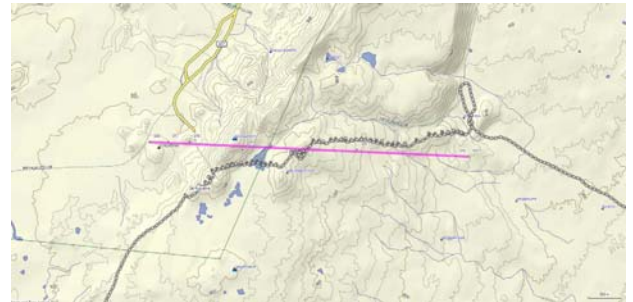
2009

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

17. maí

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

Stjórnandinn á svifvængnum fór á loft við Hveragerði og áætlaði að svífa við Kambana. Hann lenti þá í sterku uppstreymi sem gerði honum kleift að svífa upp í um það



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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Árekstrarhætta

2009

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

17. maí

TF-TUG var með svifflugvél í togi á leið frá flugvelli á Tungubakka til flugvallarins á Sandskeiði. Þegar flugvélnar voru norð-austan við Sandskeið var TF-FTM á leið fjögur út frá Reykjavíkflugvelli. Þegar TF-FTM var

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Reykur í flugstjórnarklefa

2009

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

4. júní

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

London ATC advised the crew of London Gatwick (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 Exhaust Gas Temperature (EGT) rising on the left engine. The Commander then shut down the left engine dealing with multiple problems. The smoke stopped increasing shortly after that the left engine 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.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Reykur í flugstjórnarklefa

2009

Alvarlegt flugatvik M-01709/AIG-12 N658UA Boeing 767 150 sjómílar frá Keflavíkflugvelli

13. janúar

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Árekstrarhætta

2009

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

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

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Jafnþrýstingur féll

2009

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

The aircraft was on a scheduled ferry flight from MLA to CGN after maintenance. Start-up, taxi, and climb-out was uneventful. The crew climbed to FL100 and performed an aileron check according to AMM 27-11-00705-003. After successful completion of the check 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 altitude was still uncontrollable and shortly reached 10.000 feet and the cabin altitude horn sounded. The flight crew donned oxygen masks, declared an emergency, and commenced an emergency descent to FL100. The rest of the flight and landing were uneventful.

Rannsóknarnefnd flugslysa á Ítalíu tók málið til rannsóknar.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu

Ók á bifreið sem lagt hafði verið á flughlaði

2009

Alvarlegt flugatvik

M-03309/AIG-20

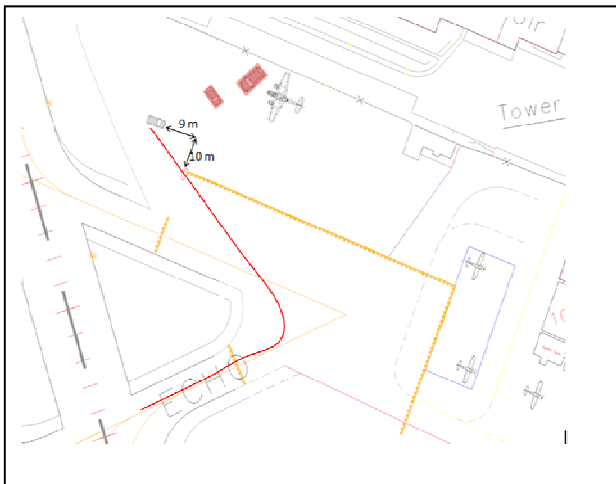
TF-BLU

Pitts M12

Reykjavíkurlugvöllur

14.september

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



Akstur TF-BLU var að hans sögn hefðbundinn akstur stélfjólslflugvélar með beygjum. Á hlaðinu og upp við B-25D flugvélinu var mikið af fólki og einnig nokkrar bifreiðar eins og sjá má á myndinni hér að ofan (rauða strikið er ferill flugvélarinnar og gráa bifreiðin er sú er ekið var á). Skyndilega heyrði hann smell og drap þá



samstundis á hreyfli flugvélarinnar. Flugmaðurinn hafði þá ekið TF-BLU á bifreið sem var mannlaus og lagt eins og sjá má á myndinni.

Stjórnandi bifreiðarinnar hafði leyfi Flugstoða til aðgangs að Reykjavíkurlugvelli og einnig akstursheimild fyrir bifreiðina. Stjórnandi bifreiðarinnar hafði verið að mynda landingu B-25D vélarinnar og að því loknu ekið inná flughlað Flugþjónustunnar til þess að taka myndir af flugvélinni þar sem hún stóð á flughlaði.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hjól voru læst í landingu

2010

Alvarlegt flugatvik M-00110/AIG-01 OE-HTO Falcon 2000 Keflavíkurlflugvöllur 7. janúar

OE-HTO var að koma frá Kiev í Úkraínu þar sem flugvélin hafði staðið í rúmar tvær vikur í miklu frosti (-18° C og lægra). Við brottför í Kiev voru akbrautir/flugbraut blautar og krapu á þeim að sögn áhafnarinnar. Í landingarbruni á braut 20 á Keflavíkurlflugvelli virtust sem aðalhjolin hafi ekki snúist eðlilega og sprakk á báðum aðalhjólum þannig að flugvélin snérist um 40 gráður til vinstri. Flugvélin stöðvaðist þannig á flugbrautinni. Á ummerkjum mátti sjá að hjólin hefðu ekki snúist í landingarbruninu. Áhöfnin notaði ekki hitunarbúnað fyrir hemlakerfið, hvorki eftir flugtak í Kiev né fyrir landingu í Keflavík.

Líklegasta orsök á því að hjólin voru í læstri stöðu við landingu er að hemlarnir hafi frosið.

Í framhaldi af atvikinu hefur framleiðandi flugvélarinnar endurskoðað handbók hennar og gefið út leiðbeiningar um hvað skal gera ef flugvélin hefur staðið einhvern tíma



við ofangreind skilyrði og/eða tekið er á loft við ofangreindar aðstæður.

RNF lokaði málin með bókun.

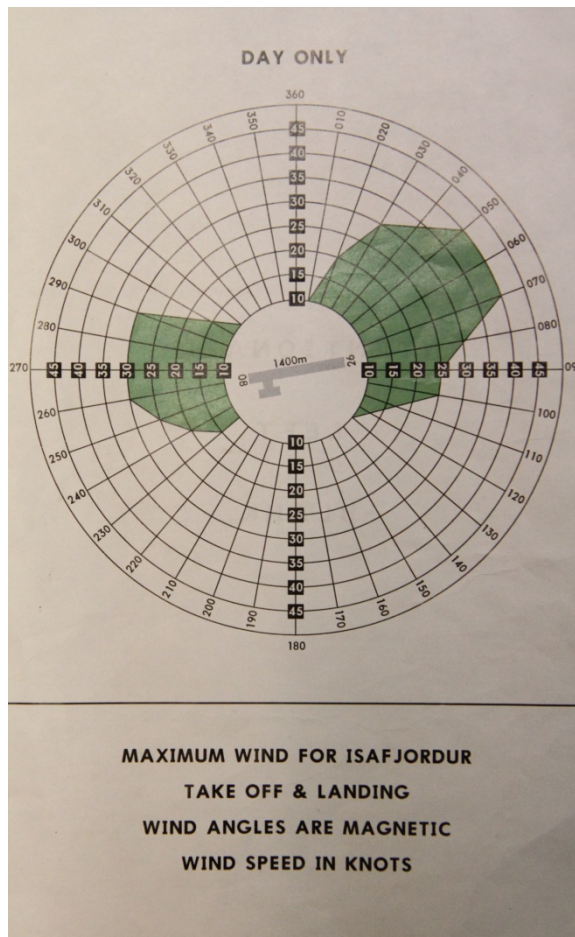
Uppstreymi í aðflugi – Ókyrrð í fráhrarfsflugi

2010

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

Í aðflugi að Ísafjarðarflugvelli (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 flugvöllinum 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 fráhrarfsflug. í fráhrarfsfluginu klifraði flugvélin hærra en áhöfnin hafði ætlað sér sökum sterks uppstreymis og lenti síðan í niðurstreymi þar sem hún fékk á sig töluverð högg vegna sterkra sviptivinda. Áhöfnin ákvað þá að snúa til Reykjavíkurlugvallar og lenda þar.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Aðskilnaðarmissir

2010

Flugumferðaratvik M-00310/AIG-03 TF-FTA Piper PA-44 Reykjavíkflugvöllur 10. mars
FXI 119 Fokker F50

TF-FTA var í blindflugi frá Keflavíkflugvelli til Reykjavíkflugvallar. Þegar flugvélin var vestur af Reykjavík fékk áhöfnin heimild til lækkunar í 2.000 fet og heimilt aðflug (NDB/DME) að flugbraut 13 um RK. FXI 119 var þá í aðflugi fyrir flugbraut 19.

Eftir að TF-FTA var flogið yfir RK hélt flugvélin áfram á stefnu til norðausturs í átt að FXI 119. Aðskilnaðarmissir átti sér stað milli flugvélna þar sem minnsti lárétti aðskilnaðurinn reyndist 0,4 NM og 600 ft. og minnsti lóðrétti aðskilnaðurinn 2,4 NM og 400 ft.

Áhöfnin á FXI 119 fékk skilaboð frá árekstrarvara um umferðina („traffic advisory“), en þó ekki skilaboð um að bregðast við („resolution“).

Lítil umferð var á þessum tíma. RNF barst skýrsla frá rannsóknarhóp flugumferðaratvika sem gaf út skýrslu vegna atviksins en ekki tilmæli til úrbóta.

RNF lokaði málinu með bókun.

Eldsneytiskrani stilltur á tóman tank

2010

Alvarlegt flugatvik M-00410/AIG-04 TF-KFC Diamond DA 40

Við Grindavík

25. mars

Einkaflugmaður ásamt þremur farþegum var í útsýnisflugi um Suðurland. Á leiðinni hafði hann flutt eldsneyti úr varageymi í aðalgeymi með rofa fyrir flutningsdælu eldsneytis (fuel transfer). Það gerði hann með jöfnu millibili samkvæmt handbók flugvélarinnar. Þegar flugvélin var í grennd við Þorlákshöfn á leið til Keflavíkurflugvallar tók hann eftir því að hann hafði ekki stöðvað eldsneytisdælu sem flytur eldsneyti á milli geymanna og fékk þær upplýsingar frá eldsneytismælum að eldsneytismagn væri 0.1-0,2 USG á varageymi (hægri geymi) og hann því nánast tómur. Hann var ekki viss um hvort þetta væri í lagi og ákvað því að gefa hreyflinum fullt afl og klifra úr 2.500 feta hæð í 4.200 fet. Þegar flugvélin nálgast Grindavík tók hann eftir því að hreyfillinn var á 85% afli og hraði flugvélarinnar minnkaði (úr 110 hnútum í 75-80 hnúta). Hann beindi þá nefi flugvélarinnar fram til þess að viðhalda hraða, breytti stöðu eldsneytisgjafar fram og til baka og tók upp síma til þess að hringja í félagi og leita upplýsinga. Flugmaðurinn varð þá var við að hreyfillinn gekk ekki eðlilega og rauf innsigli fyrir eldsneytiskrana neyðareldsneytis og stillti hann á neyðareldsneyti, [neyðareldsneyti er tekið úr vara geymi].

Flugmaðurinn gerir sér þó ekki grein fyrir hvort gangtruflanirnar voru fyrir eða eftir að hann breytti stöðu kranans. Flugmaðurinn kallaði því næst í flugturninn á Keflavíkurflugvelli og lýsti yfir neyðarástandi þar sem hann væri í vandræðum með eldsneytisflutning og að hann væri að missa hæð. Hann var þá í 3.800 feta hæð, 7-8 mílur vestan við Grindavík.

Flugumferðastjóri benti flugmanninum þá á að stefna inn á flugbraut 02. Flugmaðurinn óskaði eftir aðstoð



flugumferðarstjórans við að ná sambandi við flugmann eða einhvern hjá flugrekanda flugvélarinnar á Keflavíkurflugvelli. Flugumferðastjórinn kom honum strax í samband við flugmann á TF-KFB sem þá var á lofti og fór flugmaður hennar yfir það með flugmanninum hver staðan væri á eldsneytistönkum. Að því loknu leiðbeindi flugmaður TF-KFB flugmanni TF-KFC að skipta neyðareldsneytiskrananum aftur á „NORMAL“ (vinstri geymi). Við það tók hreyfillinn við sér á ný og lenti flugmaðurinn á Keflavíkurflugvelli.

Í kjölfar atviksins breytti flugrekandi verklagi sínu og tekur starfsemi eldsneytiskerfisins með tilliti til ofangreinds, sérstaklega fyrir í þjálfun.

RNF lokaði málinu með bókun.

Hlekkvist á í landingu utan flugvallar

2010

Flugslýs

M-00510/AIG-05

TF-134

Fly Synthesis – Storch CL

Fjallendi við Fimmvörðuháls

27. mars

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

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



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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Brotlenti í sumarbústaðalandi við Flúðir

2010

Flugslýs

M-00610/AIG-06

TF-KEX Cessna 177

Við Flúðir

1. apríl

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



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Cabin crew felt dizziness

2010

Flugslýs

M-00710/AIG-07

N380AN Boeing 767

Keflavíkurlugvöllur

13. apríl

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



None were found.

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

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Steyptist á nefið í gangsetningu

2010

Alvarlegt flugatvik M-00810/AIG-08 TF-KAJ Super Cub Reykjavíkurflygvöllur 17. apríl

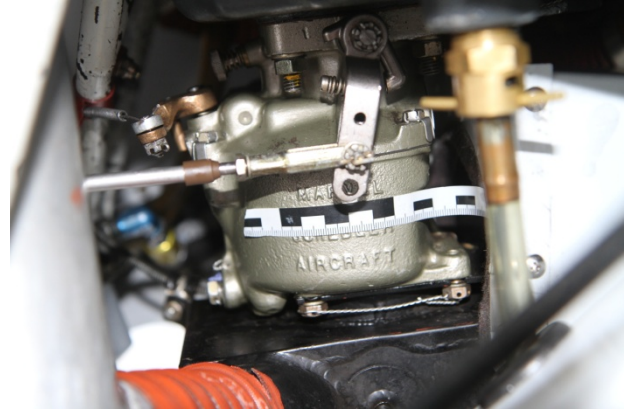
Við gangsetningu á flugvélinni var eldsneytisgjöf að fullu aftur (IDLE) og eldsneytisblanda rík. Engu að síður fór hreyfill flugvélarinnar strax á háan snúning og skreið flugvélin fram á við. Flugmaðurinn steig fastar á bremsur og hélt stýri að sér. Þrátt fyrir það reis stél flugvélarinnar og rak flugvélin skrufublöð í jörðina. Flugmaður drap þá á hreyfli og yfirgaf flugvélina.

Við rannsókn kom í ljós að staðsetning á barka fyrir eldsneytisgjöf hafði verið breytt fyrir margt löngu síðan er flugvélin var endurbyggð.

Barki eldsneytisgjafar á Piper Super Cub á að liggja beint frá eldsneytisgjöf, út um eldvegg og á svo að hlykkjast á bakvið hljóðkút þar sem hann er svo tengdur við blöndung.

Þessari leið barkans hafði verið breytt af ásettu ráði. Var lykkja barkans látin vera innan í flugstjórnarklefanum og tekin út í gegnum eldvegg og beint út í blöndung.

Tilgangurinn var að vernda barkann fyrir hita og hnjaski í vélarrýminu. Hægt er að draga hreyfil flugvélarinnar fram á við með því að losa uppá hreyfilfestingum öðrum megin og snúa hreyflinum á þar til gerðum lómum. Í þessu tilviki var hreyfillinn hreyfður í síðustu 100 tíma skoðun með



barkann tengdann og dróst barkinn því til án þess að eftir því væri tekið. Þegar að barkinn var tengdur að nýju þá gekk eldsneytisgjöf á blöndungi ekki að fullu aftur þótt eldsneytisgjöf í flugstjórnaklefa væri að fullu aftur (IDLE).

Slaki á barka eldsneytisgjafar í vélarrýminu er til þess gerður að hægt sé að snúa hreyflinum án þess að aftengja barkann frá blöndungi.

RNF lokaði málinu með bókun.

Flugumferðaratvik og hreyfistöðvun

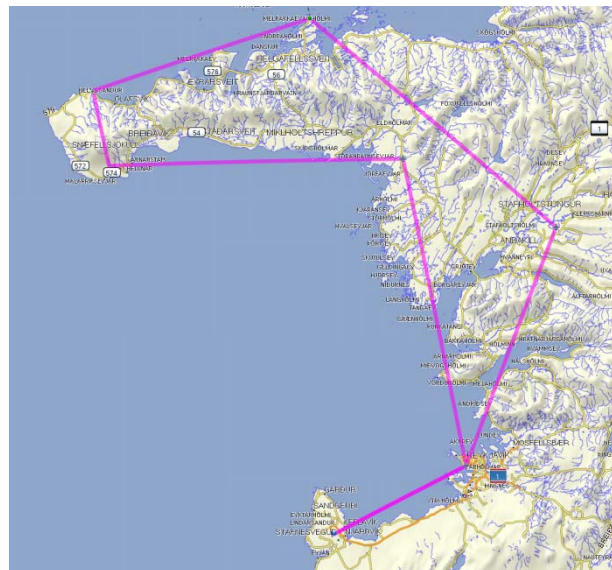
2010

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

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

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

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



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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Nauðlending vegna stjórnmissis

2010

Flugslys

M-01010/AIG-10

TF-HDW

Aerospatiale AS350

Við Sandskeið

23. maí

Flugmaður á TF-HDW var á leið frá Hótel Rangá á Suðurlandi til Reykjavíkur þegar hann varð skyndilega var við að þyrlan lét ekki að stjórn. Þyrlan fór að leita til hægri og svo virtist sem hann gæti ekki beint henni til vinstri. Flugmaðurinn nauðlenti þyrlunni og skall hún í jörðina með þeim afleiðingum að landingarbúnaður hægra megin 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 aðalþyrlu þyrlunnar störfuðu ekki eðlilega.



Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Nauðlending vegna olíuleka

2010

Alvarlegt flugatvik

M-01110/AIG-11

TF-KAJ

Super Cup

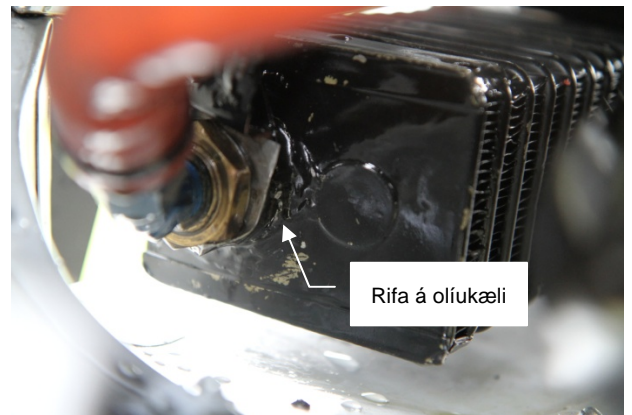
Við Varmahlíð

11. júní

Flugmaður í einkaflugi ásamt einum farþega voru á leið frá Akureyraflogvelli til Reykjavíkur flugvallar. Þegar flugvélin var í 4.500 feta hæð yfir uppsveitum Skagafjarðar varð flugmaðurinn var við olíusmit á vinstri vængstífu og sá að olíuprýstingur hafði lækkað.

Flugmaðurinn fór strax að huga að landingarstað en sá engan heppilegan og ákvað því reyna að ná til flugvallarins á Sauðárkróki. Þegar flugvélin var við Varmahlíð tók flugmaðurinn eftir að olíuprýstingurinn hafði fallið enn frekar og taldi hann nú óvíst að hann næði alla leið.

Fór hann því að leita eftir stað til að nauðlenda flugvélinni. Hann sá vindpoka við tún neðan við Varmahlíð og sá að um ágætan landingarstað var að ræða. Samkvæmt vindpokanum var hæg norðanátt þannig flugmaðurinn lenti flugvélinni til norðurs og drap á hreyflinum strax eftir landingu.



Við rannsókn kom í ljós að rifa hafði komið á olíukæli hreyfilsins með samskeytum þar sem stútur fyrir olíuslöngu er festur á kælinn, með þeim afleiðingum að olían lak út.

RNF lokaði málinu með bókun.

Árekstrarhætta

2010

Flugumferðaratrik M-02307/AIG-12

FXI143 F50

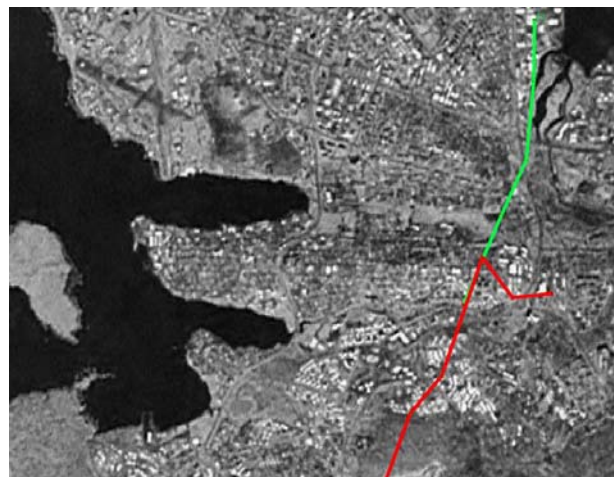
Reykjavíkurlugvöllur

23. maí

N429TS Diamond DA 42

FXI143 var að koma inn til landingar á Reykjavíkurlugvelli á leið sinni frá Akureyri. Þegar flugvélin var á hægri þverlegg fyrir flugbraut 31 fékk áhöfnin 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 stefndi N429TS 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.

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Eldsneyti í lágmarki

2010

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

The aircraft (N96VF) departed Søndre Strømfjord Airport (BGSF) in west coast of Greenland at 18:45 hrs on the 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 (BGKK), east coast of Greenland but due to the late departure from Søndre Strømfjord the airport at Kulusuk would be closed by the time N96VF arrived there. They therefore planned directly from Søndre Strømfjord to Reykjavik.

The weather forecast received by the pilots predicted light winds enroute and the pilots calculated 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 headwind to 45 knots headwind. The pilots contacted Reykjavik Control to inform them that they were low on fuel and requested priority.



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

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Reykur í farþegarými

2010

Alvarlegt flugatvik M-02307/AIG-14 N784UA Boeing 777 160 NM Suður af Keflavík 16. október

Þegar flugvélin var í FL 340, um 160 sjómíllur suður af Keflavík, á leið sinni frá London til San Francisco fékk áhöfnin upplýsingar um þungt loft í farþegarými. Til að auka loftgæðin slökkti áhöfnin á loftræstikerfinu („recirculation fans“) en stuttu síðar kvörtuðu farþegar, sem sátu í miðsvæði flugvélarinnar, yfir brunalykt og reyk í farþegarýminu. Ákváðu flugmennirnir því að halda til Keflavíkur og lenti flugvélin þar. Við skoðun á flugvélinni

fannst ekkert athugavert og var talið líklegast að vegna aukaálags á „air-conditioning packs“ þegar slökkt var á „recirculation fans“ hafi gufur frá hreyflunum komist inn í loftræstikerfið í stutta stund. Flugvélin hélt áfram ferð sinni til Bandaríkjanna að skoðun lokinni.

RNF lokaði málinu með bókun.

Hlekkist á í landingu utan flugvallar

2010

Flugslýs M-01510/AIG-15 TF-EXI Rotorway Esja 24. október

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Eldur í farþegarými

2010

Alvarlegt flugatvik M-01710/AIG-16 TF-ARU Boeing 747 Yfir Egyptalandi 11. nóvember

Reykur kom upp í farþegarými á flugi yfir Egyptalandi og kom í ljós að eldur hafði kviknað í ruslafötu á einu af salernum flugvélarinnar. Flugliði slökkti eldinn með handslökkvitæki. Engar skemmdir urðu á flugvélinni og

var eldurinn einungis í pappír í ruslafötunni. Talið er að eldurinn hafi kviknað út frá sígarettu.

RNF lokaði málinu með bókun.

Reykur í farþegarými

2010

Alvarlegt flugatvik M-01810/AIG-17 TF-ATJ Boeing 747 Jeddah, Saudi Arabíu 12. nóvember

Eftir landingu í Jeddah tók flugliði eftir því að reykur kom frá hlíf í hlið farþegarýmisins. Sprautað var með handslökkvitæki á hlífina og rafmagn tekið af svæðinu.

Við skoðun kom í ljós að spennir fyrir ljós hafði ofhitnað.

RNF lokaði málinu með bókun.

Hreyfill missti afl

2010

Alvarlegt flugatvik M-02310/AIG-18 TF-KFE Diamond DA-42 Við Keflavíkurlflugvöll 8. desember

Stuttu eftir flugtak frá Keflavíkurlflugvelli drapst á öðrum hreyfli flugvélarinnar. Flugkennari sem var um borð ásamt nemanda gekk frá hreyflinum samkvæmt gátlista og snéri við til Keflavíkur og lenti þar. Við skoðun á hreyflinum kom í ljós að lofthosa fyrir forþjöppu hafði losnað en

hosan var losuð og fest aftur á hreyfilin við skoðun á flugvélinni skömmu fyrir flugið.

RNF lokaði málinu með bókun.

Ekki full stjórn á loftfarinu í landingu

2010

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

Rétt fyrir landingu á Keflavíkurlflugvelli, þegar flugvélin var í um það bil 50 feta hæð yfir jörðu, varð áhöfnin vör við að vinstri vængur hennar féll niður. Er áhöfnin reyndi að rétta flugvélina af, féll hægri vængur niður. Þegar áhöfnin reyndi að rétta flugvélina af á ný fór vinstri vængur enn meira niður en áður og virtist sem flugvélin hafi svarað öfugt við það sem áhöfnin var að gera allt þar til flugvélin lenti á flugbrautinni. Áhöfnin hafði því ekki fulla stjórn á flugvélinni skömmu fyrir landingu.

Við rannsókn á atvikinu kom í ljós að samsvarandi atvik hafa verið til skoðunar hjá framleiðanda flugvélarinnar og má rekja þau til skyndilegs mismunafæðis lofts yfir ytri hluta aftari vængbarða (outboard trailing edge flaps).

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Hreyfill missti afl

2010

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

Þegar TF-KFE var í FL 100 yfir NB, suður af Akureyrarfluvelli, lýsti flugmaður yfir óvissuástandi þar sem dautt var á öðrum hreyfli flugvélarinnar. Flugmaðurinn snéri inn til Akureyrarflugvallar og lenti flugvélinni þar án frekari vandkvæða. Við rannsókn kom í

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.

Árekstrarhætta

2010

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

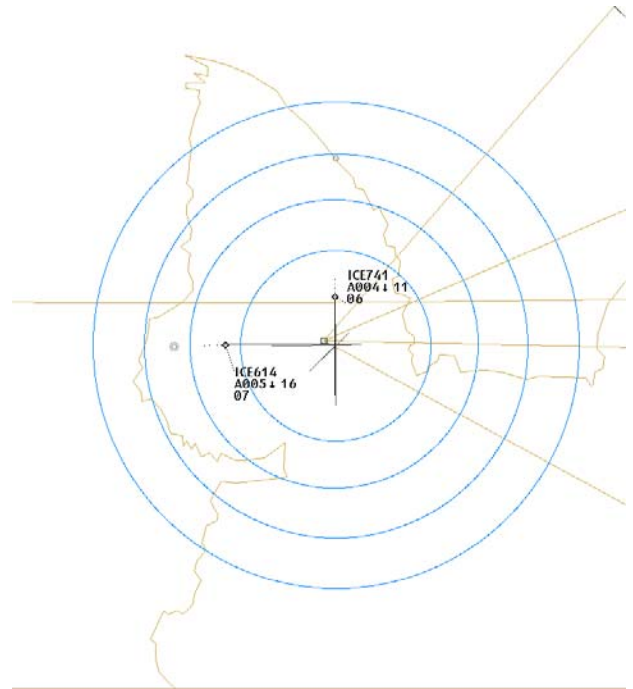
Þegar TF-FIX (ICE614) var í um það bil 2.000 feta hæð á lokastefnu fyrir flugbraut 11 á Keflavíkurflugvelli fékk áhöfnin upplýsingar um að búast mætti við seinkun á heimild til landingar þar sem TF-FII (ICE741) væri í aðflugi fyrir flugbraut 20.

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

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

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Nauðlending – Hreyfill missti afl

2010

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

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

Rannsókn var ekki lokið þegar ársskýrslan var í vinnslu.



Tillögur/tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum

Rannsóknarnefnd flugslysa lagði fram sex tillögur eða tilmæli um úrbætur í flugöryggismálum í rannsóknnum sínum á árinu 2010. Rannsóknarnefnd flugslysa gerði tvær tillögur til flugmálastjórnar og umráðenda loftlína og eina til Landhelgisgæslu Íslands. Þá lagði RNF fram þrjú tilmæli til flugmanna. Eftirfarandi eru þær tillögur og tilmæli sem Rannsóknarnefnd flugslysa og aðrar rannsóknarnefndir gerðu árið 2010 ásamt breytingum sem gerðar hafa verið til að auka flugöryggi.

M-02907/AIG-13 Flugslys TF-SIF (SA365N) við Straumsvík 16. júlí 2007

Safety recommendations:

1. IAAIB recommends to the operator to operate all its aircraft with both flight data recorders and cockpit voice recorders.

Safety action taken:

2. After the accident the operator improved the emergency procedure by publishing EMERGENCY EVACUATION – SEA procedures for this type of aircraft.

M-01609/AIG-11 Flugslys TF-GUN (Cessna 180F) í Selárdal við Vopnafjörð 2. júlí 2009

Tillögur í öryggisátt:

Í ljósi þess að margar flugvélar hér á landi eru hannaðar og notaðar til flugtaks og landinga utan flugvalla leggur Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) til við Flugmálastjórn Íslands að hún, í samráði við Landsnet, RARIK, Orkubú Vestfjarða og aðra umráðendur loftlína, kanni möguleika á:

1. Að gera upplýsingar um staðsetningu loftlína, sem liggja þannig að þær geta skapað sérstaka hættu fyrir flugvélar, aðgengilegar flugmönnum.
2. Að gera slíkar línur auðsýnilegri.

Tilmæli:

3. RNF beinir því til flugmanna að fylgja reglum um lágmarksflughæðir eins og þær eru skilgreindar í Flugmálahandbók Íslands, kafla ENR 1.1.2.

Breytingar sem gerðar hafa verið til að auka flugöryggi:

4. Hönnunarkröfur sambærilegra flugvéla sem framleiddar eru nú (FAR 14-23 / EASA CS-23) eru strangari en þær kröfur sem giltu þegar TF-GUN var framleidd (CAR 3).

M-02009/AIG-14 Alvarlegt flugatvik TF-GMG (C-170B) við Reyki á Skógum þann 25. júlí 2009

Tilmæli:

1. RNF beinir því til flugmanna að leggja ekki af stað í flug án þess að ganga úr skugga um að nægjanlegt eldsneyti sé á flugvélinni. Í því samhengi bendir RNF á upplýsingabréf (AIC) Flugmálastjórnar Íslands síðan 2002, sjá viðauka 1.

Breytingar í átt til öryggis:

2. Í kjölfar atviksins sendi flugmaðurinn lýsingu á atvikinu til annarra flugklúbba á Íslandi í þeim tilgangi að aðrir flugmenn gætu haft gagn af.

M-05508/AIG-15 Flugslys TF-ABD Piper PA-18-135 (Super Cub) á Melgerðismelum í Eyjafirði 7. september 2008

Tilmæli

3. Rannsóknarnefnd flugslysa beinir þeim tilmælum til flugmanna að halda brautarstefnu eftir flugtök og beygja ekki fyrr en öruggum hraða og hæð er náð.

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 slysstaður	Ó/L	S	D	
2001	21.01	TF-ABQ	B747200/	Flugumferðaratvik við Curacao.	400*	-	-	
	03.03	N18LH	Lear 35	Skemmdist þegar flugstjóri hætti við flugtak eftir að sprakk á aðalhjól.	4	-	-	
	04.03	TF-FIW	B757-200	Eitt aðalhjól fór af í flugtaki í Verona á Ítalíu, þegar öxullega bilaði.	195*	-	-	
	06.03	N272BB	AC500	Fórst við Þrídranga nálægt Vestmannaeyjum.	-	-	2	
	11.03	TF-BMC	BE23A	Rann út af flugbraut í landingu á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-	
	18.03	TF-FTE	C152/	Flugumferðaratvik - óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi við Reykjavíkurlflugvöll.	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 030°V.	?	-	-	
			SAS911	B767				
	25.05	TF-SIF	SA269	Blöð aðalpyrils rákust í stélkamb og stýriskamba á flugi yfir Urðarmúla á Snæfellsnesi.	5	-	-	
	16.06	TF-FIW	B757-200	Snéri til Brest í Frakklandi og varúðarlenti v/reyks í farþegaklefa.	195*	-	-	
	22.06	TF-ATM	B747-200	Flugumferðaratvik við Madrid - óeðlileg nálgun flugvélar sem fór ekki að fyrirmælum flugumferðarþjónustu.	400*	-	-	
	28.06	TF-FIJ	B757-200	Öxull í öðrum aðalhjólábúnaði brotnaði þar sem flugvélin var í stæði á Kastraupflugvelli.	150*	-	-	
	10.07	TF-BKB	C177	Lá við slysi er flugmaðurinn missti stefnustjórn í flugtaki.	1	-	-	
	21.07	TF-FIE	B737-300	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu vegna truflana í flugtölvum og flugmælitækjum vegna raka.	3	-	-	
	23.07	BAW85	B747-400/	Flugumferðaratvik. Skertur aðskilnaður er ferlar skárust í farflugi yfir úthafinu nálægt 72°N 058°V.	400	-	-	
			COA99	B777-200				
	27.07	AP-BGB	Lancair 4P	Rúða brotnaði í FI220, 100 Nm vestur af 63°N 030°V. Snéri til Reykjavíkur.	1	-	-	
	05.08	TF-JMB	PA38-112	Nauðlenti eldsneytislaus í Garðsárdal nálægt Akureyri.	2	-	-	
09.09	TF-MDA	MD9-81	Reykur í vörurými á flugi til Arlanda flugvallar við Stokkhólm.	3	-	-		
18.09	TF-ATF	B747-200/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun í farflugi nálægt Genf í Sviss er önnur flugvél flaug af heimiluðum ferli.	400*	-	-		
18.08	TF-FIG	B757-200	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu v/viðvörðunar og truflana í flugmælitækjum.	3	-	-		
23.01	TF-JVF	PA31-310	Hætt við flugtak á Reykjavíkurlflugvelli v/rangrar stöðu mælitækja.	5	-	-		
07.11	TF-ATP	B767-200	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) í flugi yfir Líbýu.	295*	-	-		
14.11	TF-ELR	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) og skipaði	3	-	-		

			lækkun í klifri í 1000 fetum eftir flugtak frá Dublin, Írlandi.				
	01.12	N415D	C337	Snéri við eftir flugtak frá Reykjavík vegna reyks í stjórnklefa.	1	-	-
	02.12	TF-JME	SA227	Rann út af flugbraut og í snjóruðninga í landingu á Hornafirði.	20	-	-
	05.12	TF-ATH	B747-300	Eftir landingu í Buenos Aires kom í ljós, að stór hlíf við vængrót hafði losnað og fallið af.	400*	-	-
	23.12	TF-SUN	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf 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	49	-	-
		LN-RON	MD81	Arlandaflugvelli í Svíþjóð.	100		
	18.03	TF-JVI	P68/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi inn á braut 13 á Reykjavíkflugvelli.	2*	-	-
		TF-FRK	C172		2	-	-
	11.03	TF-MYA	C152	Fór á bakið í snertilendingu á flugvelli á Stóra-Kroppi.	2	-	-
	13.03	TF-ATN	B747-200	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í farflugi yfir Líbíu.	200	-	-
	24.04	N5176D	C182	Lenti í vandræðum vestur af Keflavík þegar hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	11.05	TF-FTL	C152	Nauðlenti á Höskuldarvöllum eftir að hreyfillinn missti afl.	2	-	-
	15.05	FMS		Tilfelli komu upp við innleiðingu á nýju fluggagnakerfi í flugstjórnarmiðstöð FMS.	-	-	-
	17.05	TF-ATP	B767-200	Reykur kom upp í farþegarými eftir landingu í Madrid vegna útleiðslu í lesljósi.	192	-	-
	30.05	TF-ELS	A310-300	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í klifri yfir Tyrklandi.	2*	-	-
	01.06	TF-POU	PA28-140	Flaug á rafmagnslínu í aðflugi til landingar á flugvelli á Forsæti.	1	-	-
	02.06	TF-FII	B757-200	Rafmagnsbilun og hitalykt á flugi yfir Englandi.	223*	-	-
	19.06	TF-JSO	C172	Snéri við þegar hreyfill missti afl eftir flugtak frá Vestmannaeyjum.	1	-	-
	21.06	TF-ULF	Jodel D140	Loftskrúfa flugvélarinnar botnaði á flugi yfir Dagverðarnesi í Dalasýslu.	2	-	-
	30.06	TF-LIF	AS332	Allur rafstraumur fór af þyrlu sem var í sjúkraflugi vegna bilunar í rafkerfi.	6	-	-
	03.07	TF-ABJ	Pitts S1J	Brotlenti við Akureyrarflugvöll eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	03.07	TF-ATO	B767-200	Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í klifri yfir Grikklandi.	298*	-	-
	11.07	DLH454	B747-400/	Flugumferðaratvik við 61°N 00°V. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla við svæðamörk íslenska flugstjórnarsvæðisins.	450*	-	-
		DLH456	B747-400		450*	-	-
	29.07	TF-SMS	Rans S10	Brotlenti í flugtaki frá Keflavíkflugvelli.	1	-	-
	01.08	TF-JVG	C404	Flugvél missti 11.000 feta hæð yfir austurströnd Grænlands.	11	-	-
	01.08	TF-KOK	C172	Hlekkist á og fór út af flugbraut í landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	4	-	-
	02.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki rétta flugleið samkvæmt brottflugkortu í flugi frá Vestmannaeyjum.	2*	-	-
	10.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki samkvæmt heimild í brottflugi frá Hornafirði.	10*	-	-
	14.08	TF-FTG	C152/	Flugvél lenti án heimildar á Reykjavíkflugvelli eftir að talstöð bilaði og ók svo á móti annarri flugvél í landingarbruni.	1	-	-
		TF-FTN	PA44-180		2	-	-
	18.08	TF-TAL	C206	Lenti á Akureyrarflugvelli eftir að hreyfill missti afl á flugi.	3)	-	-
	14.09	TF-ATH	B747-300	Ók á landgang við brottför frá Madrid á Spáni.	373	-	-
	14.09	TF-ABP	B747-200	Viðvörun um eld eftir flugtak í Lagos í Nígíeríu.	406*	-	-
	25.09	GAF 4601	Tornado	Rann út af flugbraut í landingu á Keflavíkflugvelli.	1	-	-

	29.09	FXI 699	F27-Mk050	Flaug um 150 sjómíllur 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 Reykjavíkflugvelli.	2*	-	-
	16.01	TF-ATD	B747-200	Stél flugvélarinnar rakst í flugbrautina við landingu í Teesside í Englandi.	446	-	-
	19.01	TF-FII	B757-200	Flugvélin missti 7.000 feta hæð á flugi suður af Baltimore.	196	-	-
	22.01	TF-ARA	B767-300	Neyðarrenna féll af flugvélinni í flugtaki frá Buenos Aires í Argentínu.	168	-	-
	15.11	TF-VEV	PA31-350	Hjól flugvélarinnar komu ekki niður 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/	B747-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Lagos í Nígeríu.	422*	-	-
	13.01	TF-ATO/	B767-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun við New York í Bandaríkjunum.	-	-	-
	17.02	TF-ATW	B747-200/	Árekstrarvari gaf viðvörðun í aðflugi til Lagos í Nígeríu vegna annarar flugvélar.	422*	-	-
		Ókunn					
	20.02	TF-ARF	B747-200	Reykur kom upp um borð í flugvélinni á flugi til Jedda í Saudi Arabíu.	472*	-	-
	20.02	TF-FIO	B757-200	Bilun kom upp eftir flugtak frá Keflavíkflugvelli í fyrsta flugi flugvélarinnar eftir C skoðun.	189*	-	-
	23.02	TF-FIH	B757-200	Flugvélin lenti í London eftir að reykur hafði komið upp um borð á flugi til Keflavíkur.	223*	-	-
	24.02	TF-ARA	B767-300	Reykur kom upp um borð í flugvélinni á flugi til Buenos Aires í Argentínu.	201*	-	-
	07.03	TF-FIN	B757-200	Hitaskemmdir fundust á hlífum fyrir ofan hægri hreyfil flugvélarinnar við daglega skoðun í Boston í Bandaríkjunum.	223*	-	-
	28.03	TF-FTR	C152	Brotlenti við Eystra-Miðfell í Hvalfirði í snjókomu og dimmu.	-	2	
	30.03	TF-FIN	B757-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Punta Cana í Dóminíkanska lýðveldinu.	223*	-	-
	26.04	TF-OXO	PA22-150	Lenti á Selfossflugvelli eftir að hreyfillinn hafði misst afl vegna brotins útblástursventils.		1	-
	02.05	TF-ELP	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur við Barcelona á Spáni.	121*	-	-
		Ókunn					
	09.05	TF-KAF	C170	Stélkastaðist og skemmdist í landingu á Keflavíkflugvelli.	1	-	-
	16.05	TF-FTL	C152	Fór á bakið í snertilendingu á flugvelli í Stykkishólmi.	2	-	-
	29.05	TF-JMC	DHC6	Áhöfnin fékk rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvelli á Sauðárkróki.	2	-	-
	31.05	TF-VHH	C185	Lenti á Bessastaðavegi eftir að eldsneytisgjöfin hafði farið úr sambandi í aðflugi að Reykjavíkflugvelli.	2	-	-
	17.06	TF-FKR	C206	Flugvélin rann út af flugbrautinni í landingarbruni á Reykjavíkflugvelli vegna bilunar í stýrisbúnaði.	4	-	-
	29.06	LY-ARS	PA30	Flaug ekki samkvæmt verklagi í aðflugi og fráhrarfsflugi við	2	-	-

			Reykjavíkurlugvöll.			
08.07	TF-FIK	B757-200	Flugvélin snéri við og lenti í Faro í Portúgal eftir að reykur hafði kom upp um borð.	223*	-	-
10.07	TF-ABA	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur í farflugi við París í Frakklandi.	390*	-	-
	Ókunn					
12.07	TF-JMU	F27-Mk050/	Áhöfn TF-JMU fékk skipun (RA) frá árekstrarvaranum um að fylgjast með lækkunarhraða í aðflugi að Reykjavíkurlugvelli.	50*	-	-
	TF-FTN	PA44-180		2	-	-
23.07	TF-ELN	B737-300	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	5	-	-
29.07	AFR084	B747-400/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 68°N 040°V.	?	-	-
	ACA851	A340-300		?	-	-
30.07	TF-ELC	B737-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í aðflugi að Prestwick í Skotlandi.	120*	-	-
	Hawk			2	-	-
01.08	OY-RCA	BAe146-200/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 028°V.	39	-	-
	N46PW	PA46-310		?	-	-
01.08	TF-ATU	B767-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi nálægt París í Frakklandi vegna annarar flugvélar.	325*	-	-
	HB-IJL	A320		?	-	-
04.08	TF-HIS	C180	Lenti við Stíflisdalsvatn eftir að hreyfillinn hafði misst afl sökum eldsneytisskorts í þeim geymi sem stillt var á.	4	-	-
18.08	C-GAGN	B747-400	Lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að reykur hafði komið upp um borð vegna bilunar í víftu.	283	-	-
21.08	TF-ATC	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í aðflugi að Orlando í Bandaríkjunum.	472*	-	-
28.08	N789UA	B777-200	Lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að rafalar beggja hreyfla höfðu gefið sig.	167	-	-
31.08	TF-ELH	DO228	Áhöfn flugvélarinnar fékk uppgefnar rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvelli á Bíldudal.	8	-	-
07.09	TF-SAC	ASK21	Sviffugvél hlekkist á þegar verið var að draga hana á loft á Sandskeiði.	-	1	-
11.09	TF-JML	SA227	Sprakk á þremur af fjórum hjólbörðum aðalhjóra flugvélarinnar í lendingu á Reykjavíkurlugvelli.	2	-	-
19.01	TF-FIG	B757F	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	2	-	-
09.11	TF-ATY	B767-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi yfir Líbyu.	222*	-	-
	Ókunn					
15.11	CLX773	B747-400/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 025°V.	?	-	-
	AAL87	B777-200		?	-	-
30.11	TF-ELD	B737-400/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun í farflugi við Marseille í Frakklandi.	170*	-	-
01.12	TF-FTT	C152	Stakkst á nefið á flugvelli á Raufarhöfn þegar flugkennari hugðist yfirfljúga flugbrautina.	2	-	-
23.12	TF-JME	SA227	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Reykjavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	?	-	-
31.12	TF-ELN	B737-300	Flugvélin hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir lendingu 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 farþegarými.	?		
	15.02	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug yfir Indónesíu.	18	-	-
	15.02	TF-ARF	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug yfir Indónesíu.	476	-	-
	01.03	TF-JMD	DHC6	Lendingarbúnaður flugvélarinnar rakst í snjóhrygg.	?		
	08.02	TF-ATC	B747-267	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Jeddah í Sáði Arabíu.	?		
	26.02	TF-ATJ	B747-300	Farþegi slasast í ókyrrð og flugvélinni því snúið til Las Palmas.	425	1	-
	14.03	TF-HHX	Hughes269C	Stélskrúfa rakst í barð við landingaræfingu austur af Sandskeiði.	2	-	-
	04.04	TF-TOF	Jodel DR-220	Hlekkstist á í flugtaki við Stóru Bót austur af Hellu.	4	-	-
	03.04	FXI-697	F-50	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug við Kulusuk í Grænlandi.			
	30.04	TF-JMS	F-27	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Færeyjar.	?		
	08.05	TF-JXA	MD-82	Snúið við til landingar skömmu eftir flugtak á Catania flugvelli á Spáni. Stýri störfuðu ekki eðlilega.	152	-	-
	13.05	AAL71	B777-200	Flugvélin lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að hafa misst afl af hreyfli um 400 sjómílar suður af Keflavík.			
	06.06	TF-ELC	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við London.	?		
	08.06	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra við Amsterdam.	?		
	18.06	TF-ELY	B737	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til landingar á flugvöllinum á Kos í Grikklandi.	7	-	-
	23.06	TF-ELH	DO 228	Lenti með hjól uppi á Siglufirði.	2		
	17.06	TF-SAG	ASW-19	Nauðlenti svifflugu í flugtaki við Sandskeið eftir að togvír festist í stéldragi.	1	-	-
	02.07	TF-ATY	B767-204	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug eftir flugtak frá Oran í Alsír.	11	-	-
	07.07	TF-ARK	B757	Flugvél snúið til Parísar vegna reykjarlyktar í farþegarými.	?		
	08.07	TF-ELG	A300	Bilun í hliðarstýri í aðflugi til Hong Kong.	?		
	12.07	TF-ARD	B757	Árekstrarvari gaf skipun um að hætta klifri við Dalaman í Tyrklandi.	?		
	15.07	TF-MOS	Citabria 7GAA	Hlekkstist á í flugtaki við Tungubakkaflugvöll.	2	-	-
	16.07	TF-KAJ	PA18-150	Fór á bakið í landingu við Þjórsárdal.	1	-	-
	18.07	CFXOH	Helio Courier	Skemmdist í flugtaki á Gömlu Eyri á Snæfellsnesi.	1	-	-
	21.07	TF-UPS	PA-28	Nauðlenti vestur af Húsafelli eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	31.07	TF-SAA	Diamond 36TTC	Mótorsviffluga missti afl yfir Nesjavöllum og sveif inn til landingar á Selfossi.	?		
	29.07	TF-ELP	B737-400	Nauðlenti vegna reyks í flugstjórnarklefa við Lisbon í Portúgal.	176	-	-
	02.08	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að fylgjast með lækkunarhraða vegna umferðar við Orlando í Florida.	487	-	-
	17.08	TF-FIU	B757-200	Árekstrarvari gaf tilskipun um lækkun í brottflugi frá Sharm El Sheikh í Egyptalandi.	?		
	23.08	TF-OII/	C150/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi austur af Reykjavíkurlugvelli.	1	-	-
		TF-FBA	PA28R-200		2	-	-
	26.08	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til Edinborgar í Skotlandi.	2	-	-
	05.09	TF-ELJ	B737-400	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Feneyjar á Ítalíu.	?		
	23.09	TF-API	C152	Hreyfill missti afl eftir flugtak frá Akureyrarflugvelli.	-	1	-

	01.10	TF-SYN	F-27	Nefhjósleggur flugvélarinnar gaf sig í landingu í Færeyjum.	17	-	-
	27.09	N464AT	B737-200	Reykur í farþegaklefa við brottför frá Keflavíkurlugvelli.	?		
	07.11	TF-ARR	B747-200	Flugvélin rann fram af flugbrautinni eftir að áhöfnin hætti við flugtak frá flugvellingum Sharjah í Sameinuðu Arabísku Furstadæmunum.	4	-	-
	19.11	TF-ARY	B747	Fór fram af flugbraut í landingu á Hahn flugvelli í Þýskalandi.			
	14.12	TF-ARH	B747	Eitt af aðalhjólum flugvélarinnar féll af henni í flugtaki frá Incheon flugvelli í Suður-Kóreu.	4	-	-
	16.12	N212MZ	Mooney	Ferjuflugvél missti afl af hreyfli um 80 sjómílar suður af Keflavík	1	-	-
	25.12	TF-FIU	B757-200	Flugvélinni snúið við til Keflavíkur vegna reykjalyktar í farþegarými	-	-	-
2005	10.01	N923TT	Socata Trinidad	Hreyfill missti afli vegna ísingar á milli Narsarsuaq og Reykjavíkur	1	-	-
	08.02	Ratsjár		Ratsjárupplýsingar til Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík rofnuðu tímabundið	-	-	-
	23.01	TF-ATI	B-747	Hætt við flugtak vegna titrings	335	-	-
	27.04	TF-FIJ	B-757	Reykjarlykt í flugstjórnarklefa vegna ofhitunar í viðnámi í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-
	31.05	TF-ATJ	B-747	Hlekkist á í landingu – Hreyfillífi 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 klífri	-	-	-
	24.08	TF-TWO	Cessna 150	Hreyfill missti afl og flugmaður nauðlenti á þjóðveginum við Laxnes	1	-	-
	20.08	TF-ARD	B-757	Flaug inn í hagléi í klífri frá Palma flugvelli á Mallorca	238	-	-
	18.08	TF-FIE	B-757	Snúið við til Stanstead flugvallar vegna reyks og brunalyktar í flugstjórnarklefa	2	-	-
	30.09	TF-ARJ	B-747	Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi	-	-	-
	20.10	TF-ARV	B-747	Farartæki var á flugbraut í landingu á Frankfurt/Main flugvelli	-	-	-
	24.11	TF-FTG	Cessna 152	Flugnemi í einliðaflugi flaug í talsverða ókyrrð og rak höfuð í rúðu í lofti flugvélarinnar	1	-	-
	04.12	ACA873	A-330	Flugvél snéri til Keflavíkur vegna hreyfilstöðvunar	281	-	-
	05.12	TF-VIK	Helio Super Courier	Hlekkist á í flugtaki á Ísafjarðarflugvelli er flugmaður hugðist hefja flugtak af stæði	4	-	-
	14.12	TF-ATU	B-767	Flugvél snúið til Dubai vegna reyks í flugstjórnarklefa og farþegarými Reykur var vegna bilur í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-
	31.12	TF-VEJ	Piper PA-31	Flugvél lenti á upptekinni flugbraut þar sem flugeldaskotpöllum hafði verið komið fyrir	2	-	-
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 flugbrautar á Húsafelli	2	-	-
	02.04	TF-BOY	Piper PA-28	Nauðlenti við vegna eldsneytisleysis í Mosfellsdal	3	-	-
	02.04	TF-FTZ	Cessna 172	Ók á rafmagnskassa eftir landingu á Reykjavíkurlugvelli á	1	-	-

			rafmagnslausri/ljóslausri flugvél.				
	21.04	ICE872	B-757	Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél			
	28.04	TF-ICI	Cessna 152	Hlekkvist á í landingu og hafnaði utan brautar 31 á	1	-	-
	29.04	TF-FIW	B-757	Reykjavíkurlflugvelli	-	-	-
		Canadair	CRJ100	TF-FIW árekstrarviðvörðun vegna CRJ100			
	08.05	TF-UNA	Cessna 172		1	-	-
	09.05	TF-FAX	Piper PA-32	Rakst í flugbrautarljós í landingu á Reykjavíkurlflugvelli	1	-	-
	12.05	TF-LIF	EC AS332L1	Ók á hlið á akbraut GOLF á Reykjavíkurlflugvelli	3	-	-
	28.05	TF-FTO	Cessna 172	Drífskaft á þylu skemmdist	1	-	-
	05.06	TF-CCB	Yak-55	Hafnaði utan brautar eftir hliðarvindslandingu á Stóra Kroppi	1	-	-
	05.06	N9911V	Cessna 180	Flaug í jörðina í aðflugi til landingar til vesturs á Tungubökkum	1	-	-
	11.06	TF-CSB	Dornier 328	Hreyfill missti afl í flugtaki í snertilendingu í Fljótavík	-	-	-
	21.06	CNO787	B-737	Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til landingar í Sumburgh	-	-	-
		TF-NPA	Dornier 328J	Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 var í aðflugi til Keflavíkur en			
	04.07	TF-LLA	B-767	TF-NPA í brottflugi.	-	-	-
	04.07	TF-FIE	B-757	Hurð fyrir hjólabúnað féll af við Mexíkóborg	-	-	-
	29.06	TF-CSB	Dornier 328	Fráhvarfsflug vegna flökts í hallageisla fyrir flugbraut 21 í	-	-	-
	18.07	TF-CSG	Dornier 228	Humberside	-	-	-
		TF-TWO	Cessna 152	Fór fram af flugbrautarenda í landingu á braut 15 í Aberdeen	-	-	-
		TF-ICY	Cessna 152	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlflugvöll vegna tveggja véla í	-	-	-
	27.07	TF-DUO	Cessna 152	umferðarhring, TF-TWO og TF-ICY	1	-	-
	17.08	TF-AIR	TobagoTB-10		2	-	-
		FUA701W	B-737	Missti stjórn á flugvélinni í landingu á braut 13 á Reykjavíkurlflugvelli	-	-	-
	02.08	TF-FTO	Cessna 172	TF-AIR flaug þvert á lokastefnu flugbrautar 20 er FUA701W var í	-	-	-
	20.08	TF-EGD	Piper PA-38	lokaðflugi til landingar	2	-	-
	24.08	TF-FII	B-757	Hlekkvist á í landingu á flugbraut 31 á Reykjavíkurlflugvelli			
	30.08	TF-TAL	Cessna P206	Hlekkvist á í flugtaki á Tungubökkum og hafnaði út í Leirvogsa	6	-	-
	02.09	TF-SAE	Schleicher	Truflun í miðlínusendi fyrir flugbraut 02 á Keflavíkurlflugvelli	1	-	-
	03.09	TF-FAD	Piper PA-38	Neflendingarbúnaður brotnaði í akstri	2	-	-
	17.09	TF-LLA	B-767	Sviffluga ofreis sökum of mikilla loftþemlunar rétt fyrir landingu	-	-	-
	23.09	TF-LEO	Piper PA-18	Brotlenti í nauðlendingaræfingu er vængbörð voru tekin upp	1	-	-
	25.10	N34137	B-757	Reykur í flugstjórnarklefa	-	-	-
	28.10	TF-LLA	B-767	Hlekkvist á í landingu við Gæsavatnaskála	-	-	-
	11.12	N9265Q	Piper PA-34	Bilun í stjórnólvu fyrir hreyfla	2	-	-
	21.12	TF-ARJ	B-747	Aðskilnaðarmissir við óþekkt loftfar í aðflugi að Caracas í Venesúela	-	-	-
2007	02.01	TF-FIU	B-757	Rann útaf flugbraut í akstri vegna hálfu	180	-	-
	11.01	TF-FMS	Beech 200	Felgur brotnuðu í landingu	8	-	-
	11.01	TF-FIR	B-757	Ókyrrð í farflugi til Evrópu á svæðamörkum flugstjórnaðsvæðis	148	-	-
	07.02	TF-GUN	Cessna 180	Hlekkvist á í flugtaki	2	-	-
	11.03	TF-FIG	B-757	Neyðarrenna yfir vinstri væng opnaðist og losnaði af á flugi	-	-	-
	28.03	TF-FAC	Bellanca	Hlekkvist á í hliðarvindsflugtaki á Selfossflugvelli	1	-	-
	29.03	TF-JMS	Fokker 50	Jafnþrýstingur féll vestur af Grænlandi	-	-	-
		TF-FTL	Cessna 172	Snúra úr síma lokaði fyrir eldsneytiskrana og hreyfill missti afl	2	-	-
	05.04	TF-FAL	Falconair F11	Aðskilnaðarmissir í flugstjórnaðsvæði Reykjavíkurlflugvallar	1	-	-
	19.04	TF-ATJ	B-747		-	-	-
	04.05	TF-ORA	Jetstream	Canopy hurðir opnuðust á flugi	-	-	-
		TF-BCX	Yak-52	Eldur í hreyfli	2	-	-
	23.05	N442MT	Cessna 336	Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði	2	-	-
	22.05	TF-BCX	Yak-52		1	-	-

	16.07	TF-SIF	Asptl SA365	Hreyfill missti afl í fráhrarfsflugi og nauðlent með hjól að hluta uppi	3	-	-
	19.06	TF-SBT	Grob 103	Fór fram yfir brautarenda í landingarbruni	2	-	-
	14.07	TF-ATX	B-747	Aflmissir á öðrum hreyfli og nauðlending á sjó	-	-	-
	01.08	N3249P	Piper PA-23	Loftskrúfa losnaði af eftir flugtak	3	-	-
	05.08	N208B	Cessna 208	Sterk lykt um borð – Hættuleg efni	4	-	-
	09.08	TF-OND	Cessna 152	Hjól tekin upp í snertilendingu	2	-	-
	07.09	FXI123	Fokker 50	Hlekkstist á í flugtaki á mel utan vallar	-	-	-
		TF-FTN	Piper PA-44	Brotlending eftir ofris og byrjunarstig spuna	2	-	-
	28.10	TF-JXF	Boeing 737	Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll	197	-	-
	29.10	TF-JMO	Fokker 50		-	-	-
	30.10	TF-JMB	DHC-8-106	Rann útaf akbraut eftir landingu	-	-	-
	05.11	Flugstoðir	Flugstjórn	Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak	-	-	-
	06.11	TF-JMS	Fokker 50	Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa	-	-	-
	07.11	TF-JXE	B-737	Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk	-	-	-
	02.12	TF-ELK	Airbus A300	Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll	-	-	-
	28.12	TF-RLR	Cessna 172	Laus hreyfill	1	-	-
				Eldur í hreyfli			
				Féll niður um vök á Úlfsvatni			
2008	15.01	TF-ELW	Airbus A300	Endaði utan flugbrautar eftir landingu	-	-	-
	11.02	N5030Q	C-310N	Ditched in the Atlantic Ocean west of Keflavik	-	-	1
	21.02	N60842	PA-28	Ditched in the Atlantic Ocean southeast of Vik	-	-	1
	25.03	TF-ARS	B-747	Caught fire during landing	-	-	-
	10.04	N6243	C-206	Caugt fire while starting	-	-	-
	03.05	TF-HHX	Schweizer	Stjórnmissir í flugtaki	-	-	-
	02.05	MAS9	B-777	Aðskilnaðarmissir	-	-	-
		SSV593	Airbus A320				
	12.05	THA793		Misskilningur í fjarskiptum	-	-	-
	04.06	B-AYFP	Jodel 140	Hlekkstist á í hliðarvindsflugtaki	-	-	-
	27.06	TF-KAJ	PA-18	Nauðlending eftir að hreyfill stöðvaðist	-	-	-
	30.06	TF-ESI	C-150	Nauðlenti eftir að hreyfill missti afl	1	-	-
	27.07	TF-FIU	B-757	Bilun í hreyfli í flugtaki	-	-	-
	03.08	TF-LDS	Dornier DO27	Hlekkstist á í 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				
2009	13.01	TF-FTU	Piper PA-44	Hreyfill missti afl á flugi	2	-	-
	08.02	TF-FGB	Diamond DA 20	Hreyfill stöðvaðist í snertilendingu	2	-	-
	03.05	TF-FTN	Piper PA-44	Hleri fyrir neyðarútgang losnaði af á flugi	2	-	-
	11.05	SP-LPC	B-767 300	Þrýstingur féll	-	-	-
	22.05	TF-MOS	Cessna 170	Hlekkstist á í landingu	1	-	-

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

Yfirlit yfir banaslys á loftförum skráðum á Íslandi

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slyssaður</i>	<i>Látnir</i>
1.	27.06.20	H-2545	Avro-504 K	Barn hjóp fyrir flugvélina, 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 Reykjavíkurlflugvelli og reyndi að lenda aftur.	002
3.	13.03.47	TF-RVI	Grumman JRF-6B	Áætlunarflugvél fórst í flugtaki á Hvammsfirði við Búðardal.	004
4.	29.05.47	TF-ISI	C47A	Áætlunarflugvél frá Reykjavík til Akureyrar í sjónflugi inn á Eyjafjörð, flaug á Hestfjall í Héðinsfirði austan Siglufjarðar.	025
5.	31.05.47	TF-KAT	Luscombe 8A	Kennsluflugvél stakkst til jarðar í æfingaflugi við Varmadal á Kjalarnesi.	002
6.	07.03.48	TF-RVL	Avro Anson V	Áætlunarflugvél frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur flaug á Norðurhálsa við Skálafell á Hellisheiði er 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 Reykjavíkurlflugvallar flaug í sjóinn út af Flekkuvík á Vatnsleysuströnd.	020
9.	11.05.51	TF-RPM	Airsp. Consul	Einkaflugvél í ferjuflugi til Íslands flaug á heiðardrag í sjónflugi yfir hálendi Skotlands.	003
10.	05.03.52	TF-KOS	J-3	Einkaflugvél í lágflugi flaug á símastaur við Sandskeið.	001
11.	12.02.56	TF-KAM	Fleet Finch	Einkaflugvél í sjónflugi frá Akureyri til Reykjavíkur spanntil jarðar á Holtavörðuheidi.	001
12.	29.03.58	TF-BOB	C172	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Heiðarfjall á Öxnadalshéiði, þegar flugmaðurinn var að snúa við.	004
13.	04.01.59	TF-HMH	C180	Þjónustuflugvél flaug í jörðina á Fjósatungufjalli sunnan á Vaðlaheiðar. Var í sjónflugi til Akureyrar eftir að hafa snúið frá í flugi að Laugaskóla í Reykjadal.	004
14.	24.04.59	TF-EVE	C180	Sjúkraflugvél í sjónflugi norðan úr Skagafirði til Reykjavíkur flaug í jörðina í Sáturdal á Snæfellsnesi.	003
15.	16.05.62	TF-KAG	J3	Einkaflugvél í æfingaflugi flugnema, spanntil jörðu nálægt Korpúlfsstöðum í Mosfellsveit.	001

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látir</i>
16.	18.03.63	TF-AID	PA23-150	Atvinnuflugvél varð að nauðlenda í hafi vestan Grænlands vegna ísingar. Hún var í ferjuflugi frá Bandaríkjunum til Íslands.	002
17.	14.04.63	TF-ISU	Vickers V759	Áætlunarflugvél steiptist til jarðar á lokastefnu í aðflugi að Fornebuflugvelli við Ósló.	012
18.	13.08.64	TF-AIH	Cessna C140	Kennsluflugvél í sjónflugi frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur flaug á fjallið Litla Meitil við Þrengslin.	001
19.	18.01.66	TF-AIS	C45H	Sjúkraflugvél í aðflugi um nótt til Norðfjarðarflugvallar hafnaði í sjónum út af Norðfirði.	002
20.	03.05.67	TF-AIO	C47A	Vöruflutningaflugvél í sjónaðflugi að flugvelli á Heimaey flaug á Kervíkurfjall við Stakkabót á Heimaey.	003
21.	31.05.67	TF-AIJ	PA28-150	Kennsluflugvél í lágflugi kringum bát flaug í sjóinn undan Gufunesi við Reykjavík.	001
22.	31.07.67	TF-FLC	C172	Farþegi hljóp í loftskrófu einkaflugvélar fyrir flugtak af Reykjavíkurlugvelli.	001
23.	03.10.67	TF-BGI	PA22-160	Einkaflugvél í sjónflugi frá Húsavíkurlugvelli til Reykjavíkur týndist yfir sjó.	001
24.	19.02.68	TF-DGD	PA30	Kennsluflugvél spanntil jarðar á Reykjavíkurlugvelli eftir að bilun varð í loftskrófu annars hreyfilsins.	002
25.	15.07.68	TF-DGF	PA28-150	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Ísafjarðar spanntil jarðar á Brunnhæð við Látrabjarg.	004
26.	26.09.70	TF-FIL	F27-300	Áætlunarflugvél í aðflugi til flugvallarins á Vogey flaug á fjall á eyjunni Myggenes í Færeyjum.	008
27.	02.12.70	TF-LLG	CL44J	Vöruflutningaflugvél í aðflugi til flugvallarins við Dacca í Austur-Pakistan (Bangla Desh), stakkst til jarðar í aðfluginu.	004
28.	30.07.71	TF-JEL	C150	Einkaflugvél í lágflugi við hús í Vogum á Vatnsleysuströnd spanntil jarðar og forst.	001
29.	11.11.71	TF-LLJ	CL44D4	Dráttarvél var ekið í loftskrófu hreyfils vöruflutningaflugvélar á flugvelli í Lúxemborg. Ökumaður dráttarvélarinnar lést.	001
30.	19.03.72	TF-SAN	Vasama	Æfingasviðfluga ofreis og stakkst til jarðar úr lítilli hæð eftir að togvír slitnaði í flugtaki af Sandskeiðsflugvelli.	001
31.	04.06.72	TF-REH	BN2A	Farþegi í þjónustuflugi gekk í loftskrófuna þegar flugvélin var að stöðva eftir landingu á Akranesflugvelli.	001
32.	26.03.73	TF-VOR	BE D50B	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Akureyri til Reykjavíkur brotlenti í Búrfjöllum norðan Langjökuls eftir að báðir hreyflar hennar stöðvuðust í mikilli ísingu.	005
33.	15.07.73	TF-REA	M20E	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Þórshafnar flaug á fjallsbrún í Snjófjöllum við Holtavörðuheidi.	004
34.	06.05.74	TF-OAE	DC6B	Vöruflutningaflugvél flaug í jörðina í lokaaðflugi við flugvöllinn í Nürnberg í Þýskalandi.	003

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

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látnir</i>
57.	13.10.90	TF-ELU	PA34-200T	Einkaflugvél stakkst í Skerjafjörð á lokastefnu til landingar á Reykjavíkurlflugvelli eftir að báðir hreyflarnir misstu afl.	001
58.	03.12.90	TF-TIU	C172	Einkaflugvél í sjónflugi var flogið í jörðina á Mosfellsheiði.	001
59.	23.12.90	TF-SBH	Ka6	Æfingasviffuga stakkst til jarðar á Melgerðismelum, eftir að annar vængurinn brotnaði af henni í flugæfingu.	001
60.	03.07.92	TF-IVI	C177RG	Einkaflugvél í sjónflugi frá Þórsmörk til Reykjavíkur flaug í hraunbreiðu í Mundahrauni sunnan Heklu.	001
61.	07.08.93	TF-ONI	Monnet Moni	Mótorsviffuga brotlenti í æfingaflugi við Sandskeið.	001
62.	17.11.93	TF-ELA	DO228-202K	Hlaðmaður gekk í skrúfu flugvélar í þjónustuflugi á Reykjavíkurlflugvelli.	001
63.	28.08.94	TF-EGE	CR172K	Einkaflugvél spann í sjóinn í lágflugi við Borgarnes.	002
64.	30.06.95	TF-VEN	P68C	Atvinnuflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Selfossflugvallar flaug á fjallið Geitahlíð sunnan Kleifarvatns.	001
65.	08.07.95	TF-SBM	Mistral-C	Æfingasviffuga ofreis og stakkst til jarðar í upphafi flugtaks, eftir að togvír losnaði frá henni.	001
66.	14.09.95	TF-ELS	CF172P	Flugvél í einkaflugi flaug í hlíð Tröllatinds við Bægisárjökul í sjónflugi frá Akureyri til Reykjavíkur.	003
67.	05.04.97	TF-CCP	Yak 52	Listflugvél í æfingaflugi spann í sjóinn undan Straumsvík.	002
68.	14.09.97	TF-HHD	AB206BII	Þyrla í þjónustuflugi valt á hlíðina í flugtaki við Nóntind við Hamarsfjörð í Suður-Múlasýslu.	001
69.	07.08.00	TF-GTI	CT210L	Flugvél í þjónustuflugi fórst í Skerjafirði eftir hreyfistöðvun í fráhrarfsflugi frá Reykjavíkurlflugvelli.	004
70.	02.07.00	TF-GUN	C180	Flugvél í einkaflugi fórst í Selárdal í Vopnafirði eftir að hafa verið flogið á rafmagnslínu.	001

Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik

Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á loftförum skráðum á Íslandi 1991- 2010

Ár	Áætlunar flug	Flugslys og flugatvik	Leigu- flug	Flugslys og flugatvik	Þjónust uflug	Flugslys og flugatvik	Verk flug	Flugslys og flugatvik	Einkaflug	Flugslys og flugatvik	Kennslu- flug	Flugslys og flugatvik	Svifflug / vélknúin fis	Flugslys og flugatvik	Flugstundir samtals	Flugslys og flugatvik samtals
1991	38.500	0	11.900	0	8.500	0	1.900	0	12.700	10	8.500	0	800	0	82.800	8
1992	36.082	1	5.549	0	6.641	2	2.138	0	11.234	4	6.189	0	800	2	68.633	9
1993	34.517	1	10.320	0	6.825	0	1.751	0	9.510	4	8.237	0	800	1	71.996	6
1994	39.684	1	12.272	0	7.101	1	2.119	1	10.952	5	7.766	1	800	3	80.694	12
1995	41.694	1	13.881	0	10.087	1	2.475	0	13.025	5	6.316	4	800	2	88.278	13
1996	47.682	2	21.464	3	6.159	2	2.131	0	14.106	11	10.750	0	800	0	103.092	18
1997	51.930	3	25.452	2	5.826	2	1.729	4	14.805	7	13.318	2	800	0	113.060	20
1998	60.549	5	34.434	6	6.756	1	2.004	2	10.753	7	16.052	2	930	0	131.480	23
1999	65.847	5	34.885	4	3.481	1	1.730	0	10.995	11	16.843	3	797	0	134.578	24
2000	70.833	9	39.961	4	2.614	2	1.955	0	11.042	10	12.462	8	700	0	139.567	33
2001	66.959	3	45.683	11	2.611	1	1.941	1	9.103	2	10.567	2	700	0	137.562	20
2002	56.081	8	52.000	8	1.750	5	1.824	2	10.560	8	9.229	3	750	0	132.192	34
2003	70.203	8	65.985	15	2.841	0	1.826	3	9.565	6	7.309	2	750	1	158.479	35
2004	81.459	3	108.053	22	2.100	0	1.900	1	9.713	6	6.016	1	750	0	209.992	33
2005	64.831	4	155.491	8	2.672	1	1.779	0	12.440	8	8.541	1	750	0	245.754	23
2006	66.545	6	103.460	11	2.892	0	2.839	2	11.428	7	9.595	7	750	1	189.109	34
2007	69.487	8	100.581	6	3.875	0	2.131	2	10.062	7	9.709	3	1.024	1	196.869	27
2008	66.420	8	84.097	3	2.678	1	2.209	0	10.279	4	7.062	1	852	0	171.597	17
2009	52.689	6	51.678	1	3.120	0	1.690	0	8.188	9	5.516	4	837/1500	0	126.768	20
2010	57.894	9	43.842	0	6.268	3	2.948	0	10.628	6	9.425	3	689/1500	0/1	132.505	22

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

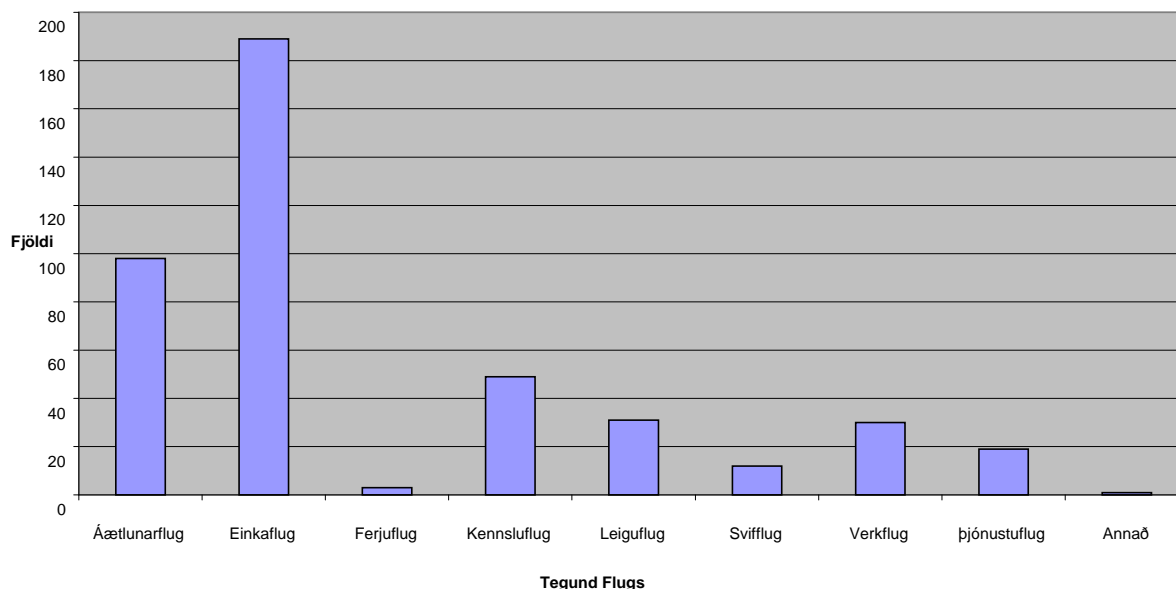
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa¹⁾

RNF gerir skýrslur um formlegar rannsóknir sem fram fara og nefnast þær AIG skýrslur. Þegar sérstaklega stendur á er Rannsóknarnefnd flugslysa heimilt að gefa út yfirlýsingu um lok rannsóknar eða ljúka rannsókn máls með bókun í stað þess að gefa út skýrslu. Árið 2010 vann RNF að útgáfu níu skýrslna vegna flugslysa eða alvarlegra flugatvika sem urðu það árið. Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára hafa verið gefnar út u.þ.b. 12 skýrslur árlega eða ein skýrsla á mánuði að meðaltali.

Mál sem tekin eru til formlegrar rannsóknar eru fleiri en skýrslurnar segja til um. Árið 2010 voru 22 mál tekin til formlegrar rannsóknar en að meðaltali síðustu tíu ár hafa 30 mál á ári verið tekin til formlegrar rannsóknar.

Af súluritinu hér að neðan má sjá skiptingu skýrslna eftir tilgangi flugs (að flugumferðaratvikum undanskildum). Alls hafa verið gefnar út 385 skýrslur frá árinu 1980 og er u.þ.b. helmingur þeirra vegna einkaflugs.

Fjöldi útgefna skýrslna frá 1980 eftir tilgangi flugs



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

Greining á banaslysum í flugi

Á árinu 2010 varð hvorki banaslys á íslensk skráðu loftfari né erlend skráðu loftfari í íslenskri lofthelgi. Síðast varð banaslys á íslensk skráðu loftfari á árinu 2009 þegar TF-GUN flaug á rafmagnsvír við Selárdal í Vopnafirði en þá lést einn sem var um borð og annar slasaðist alvarlega. Á árinu 2008 voru tvö banaslys þar sem erlend skráðar flugvélar höfnuðu í hafi skammt frá Íslandi (með tíu daga millibili), í báðum tilfellum var einn maður um borð.

Frá árinu 1920 hafa samtals orðið 70 banaslys í flugi á íslensk skráðum loftförum. Tvisvar sinnum hafa orðið 4 banaslys á sama ári og fimm sinnum hafa orðið 3 banaslys á sama ári, síðast 1995.

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

Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára varð að meðaltali 0,55 banaslys á ári. Ef litið er á meðaltal síðustu fimmtán ár voru þau 0,27. Ef litið er á meðaltal síðustu tíu ár voru þau 0,1. en 0.2 á síðustu fimm árum.

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

