

2007

ÁRSSKÝRSLA RNF



ÁRSSKÝRSLA
RANNSÓKNARNEFNDAR
FLUGSLYSA
2007

ÚTGEFANDI: RANNSÓKNARNEFND FLUGSLYSA

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	5
Inngangur	7
Rannsóknarnefnd flugslysa	9
Skýringar hugtaka	10
Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2007	15
Atvik sem urðu árið 2004	16
Lent með hjólabúnað uppi	16
Hlekkist á í flugtaki	16
Strokkur losnaði af á flugi	17
Nefhjólsbúnaður gaf sig í landingu	17
Hjól losnaði af í flugtaki	18
Atvik sem urðu árið 2005	19
Hætt við flugtak vegna titrings	19
Hreyfilhlíf snerti flugbrautina	20
Stélkastaðist í landingu	22
Fór fram af flugbrautarenda í landingu	23
Hætti við flugtak	24
Stél rakst í flugbrautina í flugtaki	25
Drepið á hreyfli skömmu eftir flugtak	25
Hreyfill missti afl	26
Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi	27
Farartæki á flugbraut í landingu	27
Reykur í flugstjórnarklefa	28
Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til Ísafjarðar	28
Hjólabúnaður og dekk skemmdust í landingu	29
Ók á aðra flugvél	29
Hætt við flugtak	30
Viðvörðunarljós um reyk/eld í farangursrými	30
Nauðlending	30
Ók á rafmagnskassa	31
Drifskaft á þyrlu skemmdist	32
Ók á hlið	33
Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél	34
Missti afl í flugtaki	34
Fór fram yfir flugbrautarenda í landingu	34
Aðskilnaðarmissir við Keflavíkurflugvöll	35
Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurflugvöll	35
Hafnaði utan flugbrautar í landingu	35
Fór fram af brautarenda í flugtaki	36
Ofreis í landingu	36
Truflun í miðlínusendi á Keflavíkurflugvelli	37
Reykur í flugstjórnarklefa	38
Hvolfði í snjóskafli	39
Bilun í upplýsingabúnaði fyrir hreyfla	39

Aðskilnaðarmissir í lokaaðflugi	39
Rann útaf braut í akstri vegna hálfu	40
Felgur brotnuðu í landingu	40
Atvik sem urðu árið 2007	41
Ókyrrð í farflugi	41
Hlekkist á í flugtaki	42
Neyðarrena losnaði af á flugi	43
Hliðarvindur í flugtaki	44
Jafnþrýstingur féll	45
Hreyfill missti afl	45
Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkurflugvallar	46
Hurðir opnuðust á flugi	46
Eldur í hreyfli	47
Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði	47
Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu	48
Fór fram yfir brautarenda í landingarbruni	49
Nauðlenti á sjó	50
Loftskrófa losnaði af eftir flugtak	50
Nefhjól fór upp í snertilendingu	51
Brotlending eftir ofris og spuna	52
Hlekkist á í flugtaki á mel utan vallar	52
Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurflugvöll	53
Rann útaf akbraut eftir landingu	54
Hættuleg efni smituðust úr varningi á flugi	55
Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk	55
Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll	55
Laus hreyfill	56
Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa	56
Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak	57
Eldur í hreyfli	57
Féll niður um vök	58
Tillögur um úrbætur í flugöryggismálum	59
Flugatvik upp á borðið	62
Flugslys og flugatvik síðastliðin 10 ár	63
Yfirlit yfir banaslys á íslenskt skráðum loffförum	74
Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik	78
Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á íslensk skráðum loffförum 1988 - 2007	79
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa	80
Greining á banaslysum í flugi	81

Inngangur

Ársskýrsla Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) er nú gefin út í tólfta 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 laggimar 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 framkvæmdi.

Í ársskýrslunni eru birtar greinar um þau atvik sem urðu á árinu 2007 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 erfiðara 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 skýrslunnar er af TF-FMS sem lenti í flugslysi á Reykjavíkflugvelli í byrjun árs 2007. Myndin er tekin af Jón Arnari Ólafssyni og birt með hans leyfi.

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 2007 skipuðu nefndina þrír nefndarmenn:

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

og þrír varamenn:

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

Forstöðumaður og rannsóknarstjóri:

- Þorkell Ágústsson, verkfræðingur M.Sc.

Aðstoðarforstöðumaður og aðstoðarrannsóknarstjóri:

- Bragi Baldursson, flugvélafræðingur M.Sc.

Eyrún Stefánsdóttir starfaði sem móttökuritari á skrifstofu nefndarinnar.

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

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

Heimilisfang nefndarinnar er:

Rannsóknarnefnd flugslysa

Hús FBSR

Við Flugvallarveg,

101 Reykjavík

Sími á skrifstofutíma 511 1666

Bréfasími..... 511 1667

Bakvaktasími utan skrifstofutíma..... 660 0336

Netfang RNF rnf@rnf.is

Vefur RNF www.rnf.is

Netföng starfsmanna:

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

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

Skýringar hugtaka

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

Aðili máls

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

Afkastageta flugvélar (Aeroplane performance):

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

Almannaflyg (General aviation operation):

Starfræksla loftfars, sem hvorki telst flutningaflug né verkflug.

Alvarlegt flugatvik (Serious incident):

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

Alvarleg meiðsli (Serious injury):

Áverkar sem maður verður fyrir í slysi, og:

1. veldur lengri en 48 klst. sjúkráúsvist, 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 láréttis 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 erfíðleikar, 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.

Loftfar (Aircraft):

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

Nærri árekstur (Near-collision):

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

Orsakir (Causes):

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

Óreglubundið flug (Non-scheduled flight):

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

Rannsókn (Investigation):

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

Rannsóknarstjóri flugslysa (Chief inspector of accidents):

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

Reglubundið áætlunarflug (Scheduled flight):

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

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

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

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

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

Sjónflug (VFR-Flight)

Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

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

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

Stórt loftfar (Large aircraft):

Loftfar sem hefur leyfilegan flugtaksþunga meiri en 5700 kg.

Tillögur í öryggisátt (Safety recommendations):

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

Tiltæk flugtaksvegalegd (Take off distance available, TODA):

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

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

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

Tiltæk landingarvegalegd (Landing distance available, LDA):

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

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

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

Verkflug (Aerial work):

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

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

Þjónustuflug (Taxi-flight):

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

Yfirlit yfir viðfangsefni ársins 2007

Árið 2007 barst rannsóknarnefnd flugslysa tilkynningar um 554 frávik í flugi íslenskra loftfara hérlendis og erlendis, svo og í flugi erlendra loftfara um íslenska lögsögu og um íslenska flugstjórnarsvæðið. RNF skoðaði 54 þessara frávik nána og voru 27 þeirra skilgreind sem flugslys, flugumferðaratvik eða alvarleg flugatvik og voru því tekin til formlegrar rannsóknar. Á árinu 2007 lauk Rannsóknarnefnd flugslysa gerð rannsóknarskýrslu í sex málum sem ólokið var í upphafi ársins. Nefndin endurútgaf fimm skýrslur sem aðrar rannsóknarnefndir gáfu út á árinu 2007. Þá lauk nefndin 15 öðrum málum frá árinu 2004 til ársins 2007 með bókun. Þær ellefu skýrslur sem gefnar voru út árið 2007 voru vegna eftirfarandi atvika/slysa:

1. M-04906/AIG-26 Loss of separation between TF-AIR/FUA701W on August 17th, 2006.
2. M-07503/AIG-39 Alvarlegt flugatvik TF-ELN (Boeing 737-300) á Reykjavíkflugvelli 31. desember 2003
3. M-02306/AIG-12 Flugslys TF-ICI (Cessna 152) á Reykjavíkflugvelli þann 28. apríl 2006.
4. M-02506/AIG-14 Flugumferðaratvik TF-FIW við Madrid þann 29. apríl 2006.
5. M-03906/AIG-20 Alvarlegt flugatvik TF-CSB í Bretlandi þann 11. júní 2006
6. M-01306/AIG-06 Alvarlegt flugatvik TF-ELW í Marokkó þann 3. mars 2006.
7. M-01704/AIG-10 Alvarlegt flugatvik TF-JXA á Ítalíu þann 8. Maí 2004.
8. M-00307/AIG-03 TF-FIR Alvarlegt flugatvik TF-FIR við Danmörk 11. janúar 2007.
9. M-02505/AIG-08 Alvarlegt flugatvik TF-OND (Cessna 152) á flugvellið við Flúðir þann 14. júlí 2005.

10. M-02407/AIG-12 Alvarlegt flugatvik TF-BCX (YAK-52) á Brekkukotsflugvelli þann 22. maí 2007.
11. M-01107/AIG-04 Flugslys TF-GUN (Cessna 180) hlekkist á í flugtaki á Selfosflugvelli.

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði samtals sjö tillögur í öryggisátt í kjölfar rannsókna sem hún lauk á árinu 2007. Aðrar rannsóknarnefndir sem unnu að rannsóknum í samvinnu við Rannsóknarnefnd flugslysa gáfu út fimm tillögur í öryggisátt.

Í árslok átti RNF eftir að ljúka fjórum málum sem urðu árið 2004, fjórum málum sem urðu árið 2005 og 19 málum sem urðu árið 2006. Ekkert banaslys varð í flugi íslensk skráðra loftfara á árinu 2007.

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

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).

Atvik sem urðu árið 2004

Lent með hjólabúnað uppi

2004

Flugsllys M-03904/AIG-17 TF-ELH Dornier 228 Siglufjarðarflugvöllur 23. júní 2004

Áhöfn flugvélarinnar var í æfingaflugi við flugvöllinn á Siglufirði. Áhöfnin hafði framkvæmt eina snertilendingu á flugbraut 07 og hugðist gera aðra snertilendingu á sömu flugbraut með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði á flugbrautinni með hjólabúnaðinn í uppi. Flugmennina, sem voru einir um borð, sakaði ekki en flugvélin skemmdist töluvert. Við rannsóknina kom það fram að viðvörunarbúnaður sem tengist landslagi (og gefur meðal annars viðvörun um hjól uppi í nálægð við jörð) var aftengdur af áhöfn og gaf því ekki viðvörun um að hjól voru uppi. Ástæðan fyrir því að aftengja viðvörunarbúnaðinn var að áhöfnin taldi að búnaðurinn myndi gefa óþarfa viðvaranir. Við rannsóknina kom í ljós að upplýsingar um Siglufjarðarflugvöll voru í búnaðinum og með rétttri notkun á viðvörunarkerfinu er mögulegt að stilla það þannig að það gefi ekki óþarfa viðvaranir (TERR INIBIT, FLAP O/RIDE, STEEP APPR ENBLD). Það er mat RNF að ef svo hefði verið gert hefði kerfið líklega gefið áhöfninni viðvörun um að hækka flug (hætta



við landingu) þar sem hjól voru uppi. Gátlistar voru ekki notaðir í seinni umferðahring. Það er mat RNF að ef stuðst hefði verið við gátlista og réttu verklagi beitt hefði það líklega komið í veg fyrir slysið.

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

Hlekkist á í flugtaki

2004

Flugsllys M-04804/AIG-24 C-FXOH Helio Courier Löngufjörur 18. júlí 2004

Flugvélin C-FXOH sem er af gerðinni Helio Courier hlekkist á í flugtaki í fjörunni á Gömlueyri við Löngufjörur á sunnanverðu Snæfellsnesi. Flugmaðurinn hafði skoðað landingar- og flugtakssvæði úr lofti og ákvað að lenda á Löngufjörum til norðvesturs eða um það bil 325°. Flugmaðurinn áttaði sig ekki á því að í landingarbruninu hafði flugvélin sveigt af fyrirhugaðri stefnu og var flugtaksstefna í vestur eða um það bil 270°.

Flugtaksstefnan var því í átt að sandhólum ofan við fjöruna en ekki eftir sléttri fjörunni eins og flugmaðurinn taldi. Í flugtakinu rakst flugvélin á sandhól og hætti flugmaðurinn þá við flugtakið með þeim afleiðingum að hjólabúnaður vélarinnar brotnaði.

Flugmanninn, sem var einn um borð, sakaði ekki.



RNF lokaði málinu með bókun 20. nóvember 2007.

Strokkur losnaði af á flugi

2004

Flugslýs

M-04904/AIG-25

TF-UPS

Piper PA-28

Við Húsafell

21. júlí 2004

Flugvélin TF-UPS sem er af gerðinni Piper PA28-161 var í yfirlandsflugi á leið frá Stóra-Kroppi til flugvallarins í Húsafelli þegar flugmaðurinn varð var við að hreyfillinn missti afl. Reykur barst inn í flugstjórnarklefan og ákvað flugmaðurinn að nauðlenda flugvélinni í móa um það bil 2.5 Nm frá flugvellinum í Húsafelli. Flugmaðurinn var einn um borð og sakaði hann ekki en flugvélin skemmdist nokkuð. Við vettvangsrannsókn kom í ljós að einn af fjórum strokkum hreyfilsins hafði losnað af hreyflinum. Við rannsókn á slysinu kom í ljós að ekki hafði verið átt við strokk hreyfilsins síðan hreyfillinn var yfirfarinn. Flugvélin hafði farið í reglubundnar skoðanir á um það bil 50 stunda fresti og reglulegar ársskoðanir. RNF telur orsök þess að strokkurinn losnaði af hreyflinum vera þá að boltarnir, sem festa strokkinn við hreyfillinn, brotnuðu sökum málmþreytu sem líklega myndaðist



vegna rangrar herslu á þeim þegar hreyfillinn var yfirfarinn. Skýrslu RNF um atvikið má sjá á vef RNF, www.rnf.is.

Nefhjólsbúnaður gaf sig í landingu

2004

Alvarlegt flugatvik

M-07404/AIG-35

TF-SYN

Fokker F27

Færeyjaflugvöllur

1. október 2004

TF-SYN landed at 09:35 local time on runway 13 at Vaagar Airport. During the landing run the crew felt a bump and when the aircraft was taxied from the runway the nose of the aircraft tilted downwards and the aircraft came to a stop. Inspection revealed that the nose landing gear had collapsed, as can be seen in Figure 1. The collapse was due to a fracture in the nose wheel lever subassembly, as can be seen in Figure 2. The final report can be found at www.rnf.is.



Figure 1: Nose landing gear



Figure 2: Wheel lever sub-assembly

Hjól losnaði af í flugtaki

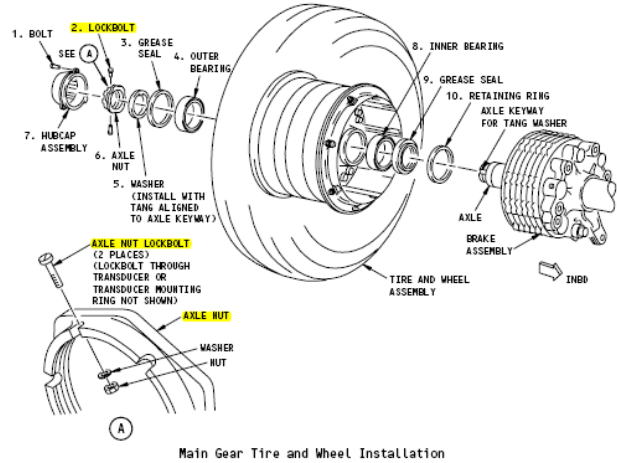
2004

Alvarlegt flugatvik M-08204/AIG-39 TF-ARH Boeing 747 Suður Kórea 14. desember 2004

Áhöfnin á flugvélinni TF-ARH, sem er af gerðinni Boeing 747, snéri aftur til landingar á Incheon flugvelli í Suður-Kóreu eftir að tilraunir til að taka upp hjólin eftir flugtak báru ekki árangur. Eftir landingu kom í ljós að eitt aðalhjól flugvélarinnar hafði fallið af hjólabúnaðinum í flugtakinu. Við atvikið skemmdist hurð fyrir hjólabúnaðinn.

Við rannsókn kom í ljós að líklegasta orsök fyrir því að hjólið losnaði af var að læsi-skrúfbolti (Axle nut lockbolt) hafi losnað en skrúfboltinn varnar því að öxulró (Axle nut) losni af. Öxulróin varnar því að hjólið losni af öxlinum.

Í kjölfar atviksins var gerð skoðun á læsi-skrúfboltum á öllum samskonar flugvélum flugrekandans og var að finna nokkur frávik án þess þó að öxulróin hafi losnað. Flugrekstraraðilinn breytti starfsaðferðum með tilliti til þess að koma í veg fyrir að stoppró geti losnað. RNF lokaði málinu með bókun 6. febrúar 2008.



Main Gear Tire and Wheel Installation

Hætt við flugtak vegna titrings

2005

Alvarlegt flugatvik M-01205/AIG-03 TF-ATI Boeing 747 Spánn

23. janúar 2005

On Sunday, January 23rd, 2005, a B747-300 aircraft, registration TF-ATI, operated by Iberia, was getting ready to take off shortly after 13:01 from runway 36L at Madrid-Barajas airport. It was on a regularly scheduled flight, IB-6501, and aboard the aircraft were 318 passengers and 17 crew members en route to Santo Domingo (SDQ).

VMC conditions prevailed, with calm to slight winds, no precipitation and a temperature of 9°C. The runway used, measuring 4,350 m, was dry. The total takeoff weight of the aircraft was 323,722 kg, including 106,540 kg of fuel. (The maximum structural weight was 377,842 kg.) The taxiing operation proceeded normally, covering some 3,500 m from the parking stand to the start of runway 36L. The aircraft entered the runway and started the takeoff with the fuselage landing gear steering locked and centered and using reduced power.

At a ground speed of 35 kt, the crew felt what they believed to be normal shakes and vibrations resulting from the irregularities of the asphalted surface. The hood on the captain's instrument panel started to vibrate, but stopped when the vibrations were dampened by a crewmember's hand.

The takeoff run continued and when the copilot called out the 80-kt speed, the vibrations of the hood and instrument panels increased considerably. The aircraft was jerking sideways and lurching abnormally, so the decision was made to abort the takeoff.

Noises, a smell of rubber and objects being thrown up were noticed along with the shaking. The instrument panels became loose. The strong jolts hampered the operation of the controls, and despite the nose gear steering control impacting the captain's hand, he managed to stop the aircraft within the runway. The vibrations increased during braking and did not cease until the aircraft came to a complete stop.

An emergency was declared and the crew informed the fire brigade of the high brake temperature, which responded immediately. The brigade verified that there was no fire and escorted the airplane some 5,000 m from the exit at the end of the runway via taxiway Z-2 to the parking stand assigned to the aircraft in the industrial



area in front of Iberia hangar 3, to which it proceeded under its own power.

The passengers were informed after the rejected takeoff that they were returning to the parking area, where they were disembarked via stairs onto ground crew shuttles as per normal procedures.

Shortly after the aircraft came to a definitive stop, the high brake temperature caused a trip of the thermal fuses on the main left wing-mounted and fuselage legs, which deflated.

Conclusions

The aircraft crew decided to abort the takeoff due to strong vibrations which were produced as a result of a self-sustained oscillation in the nose gear steering due to a malfunction in the steering system's regulating valve. After the incident, one of the internal centering springs of said valve was found displaced. It has not been possible to determine whether the vibration resulted from the abnormal position of that spring, or from the regulation and bypass flow conditions within the valve and the level of friction between the piston and its housing.

Investigation authorities in Spain (CIAIAC) published a report on the incident. No recommendations were made in the report. The complete report can be found at www.rnf.is.

Hreyfilhlíf snerti flugbrautina

2005

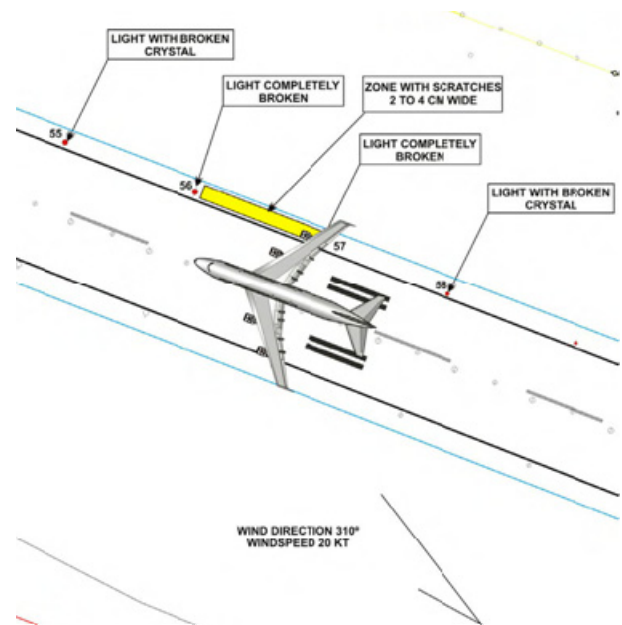
Alvarlegt flugatvik M-02005/AIG-05 TF-ATJ Boeing 737 Spánn 31. maí 2005

The flight departed without incident from Madrid and approached Tenerife Norte Airport (TFN) after an uneventful cruise. It was a flight operated by Air Atlanta for Iberia under a wet leasing agreement. Prior to descent, the crew completed the approach briefing, with particular mention of the minimum sector altitudes and the Vref speed to which they decided to add a wind correction of 10 kt. On the landing bug card they had on board, they wrote down Vref. 142 with flaps 30.

At FL 330 they started their descent to RWY 30 as per ATC instructions. The descent began at 100 NM from the TFN VOR, with ATIS „Y“ reported. The crew recorded that information as Y 0940Z, wind 330/22G28 and QNH 1021. At 9:49 h, they were descending through FL80 on course to Tenerife and the crew informed the ATCO they were travelling at „high speed“.

At 9:53 the crew asked whether it was possible to turn left „to a probable heading... to loose a little bit the high“. They were cleared to descend at their own discretion „with your own turn“ for a straight-in approach because they were number one and they were under no restrictions. The crew answered they were going to a heading of 180 „so we can loose the higher speed“ and asked for radar vectors from the ILS. At 9:55 h they asked again for radar vectors. When the ATCO reminded them that they were cleared for a straight-in approach, they answered „we are IMC and this time we would like to take radar heading if you have the radar on“. At 9:57 the ATCO asked them to take a „right heading 270 final vector“ to the ILS. At 9:59 the crew reported „established on the localizer, we'll descend with the glide“. They were at 13 NM from touchdown and were instructed to contact the tower. The crew recalled that the approach checklist was completed and the aircraft remained established at the localizer at an altitude of 4,400 ft as per ATC instructions under radar vectors.

According to the statement of the crew, once established on the glide slope, descent started with autopilot «B» engaged and flaps 20°, a speed equal to Vref plus 20 kt. During the initial approach no significant turbulence or speed or attitude changes were noted. Landing gear was extended at approximately 6 NM inbound and flaps 25° and then 30° were selected. Final Landing Checklist was



called for and completed. At approximately 1500 ft AGL visual contact with TFN was established and communications changed to tower frequency.

The approach continued normally but turbulence was noted at this point, and it was decided to disconnect autopilot „B“ and to continue manually. The tower cleared the aircraft for landing on runway 30, with reported wind of 320/24. The aircraft was on the localizer and glide slope with Vref plus 10 kt. When descending through 1,000 ft AGL, a shift in the wind direction was noted producing an estimated increase of 15 kt in indicated airspeed. Immediate action was then taken to rectify conditions and speed was adjusted again to Vref plus 10 kt. No further speed changes were noted. At approximately 10 ft above the runway during the final flare a sudden wind shift occurred that in the opinion of the crew produced more lift on the left wing. The pilot flying (PF), who was the first officer, reacted to correct this condition and the aircraft carried out a «firm landing» in the opinion of the crew. They did not feel that overcontrolling manoeuvres were executed in the pitch or roll axes. They remembered the aircraft touching down on the centre line of the runway.

According to the load sheet, the landing weight was around 261,166 kg (the maximum being 285,752 kg). The

centre of gravity (cg) at takeoff had been 23.80% MAC (with a take off weight of 285,717 kg).

A passenger on the flight, who was an employee of the airport, stated that the approach was somewhat turbulent and the aircraft was moving all the time, although nobody noticed anything strange or any impact at touchdown, except that it was a moderately hard landing.

The last wind check provided to the crew when cleared to land was 330/24. At 10:04:47 h the ATCO said: „At your discretion with the marker, adios“ and the crew answered „Thank you“.

There was no other communication with the ATC during the landing roll and taxi. The aircraft vacated runway 30 normally and proceeded to the assigned gate, where the crew shut down the engines and completed the after landing checks. The passengers disembarked normally.

After a while, the ground personnel came on board and advised the crew that damage to the engine 4 cowling had been observed. The damage consisted of a couple of holes at the bottom of the cowling and several other scratch marks. There also were glass slivers stuck around the scratch area.

The flight crew advised the ATC at 10:27 h and a runway inspection was ordered. Two runway edge lights on the right side of the runway were observed to be completely broken. Two other lights showed broken glass. Between the two broken lights, there was an area of deep grooves and scratches some 2 to 4 cm in width (see Figure 2).

The aircraft was subject to several inspections, including a hard landing inspection, and was ferried back to base several days afterwards.

Conclusions

The incident probably happened because the turbulent wind conditions at the airport caused the pilot flying to use large control inputs which resulted in the aircraft exceeding its geometrical ground contact envelope. The lack of a CVR recording covering the period of the incident prevented the investigation of callouts and monitoring by the PNF.

CIAIAC in Spain made seven recommendations to Air Atlanta in the final report. The final report can be found at www.rnf.is.

Stélkastaðist í landingu

2005

Alvarlegt flugatvik M-02205/AIG-06 TF-IOO Cessna 180 Reykjavíkurlflugvöllur 10. júní 2005

Einkaflugmaður var að koma frá Egilsstöðum til landingar á Reykjavíkurlflugvelli með tvo farþega á fjögurra sæta stélhjólflugvé. Bjart veður var á leiðinni en þegar komið var að Þingvallavatni var orðið lágskýjað og fékk flugmaðurinn heimild fyrir sérlegu sjónflugi inn til Reykjavíkurlflugvallar. Á Reykjavíkurlflugvelli var vindur 280°/6 hnútar.

Flugmaðurinn taldi sig koma of hægt inn til landingar og setti hann full vængbörð á í landingunni. Um það leyti varð flugmaðurinn var við lítilsháttar ókyrrð og féll flugvélin á vinstra aðalhjól og stélkastaðist til hægri með þeim afleiðingum að vinstri vængendinn rakst í flugbrautina. Á myndinni má sjá för eftir vinstra aðalhjól og vinstri væng.



Nefndin lokaði málinu með bókun þann 28. nóvember 2007.

Fór fram af flugbrautarenda í landingu

2005

Alvarlegt flugatvik M-02505/AIG-08 TF-OND Cessna 152 Flugvöllurinn á Flúðum 14. júlí 2005

Snemma að morgni fimmtudagsins 14. júlí 2005 fór flugnemi í æfingaflug samkvæmt kennsluáætlun til einkaflugs hjá flugskólanum Geirflugli. Um var að ræða yfirlandsflug þar sem nemendum er gert að fara að lágmarki 150 sjómílna einliðaflug (solo) í yfirlandsflugi í þríhyrning, lenda á tveimur flugvöllum til viðbótar við brottfararvöll og stöðva flugvélin á hvorum flugvelli fyrir sig. Flugmaðurinn áætlaði að fljúga frá Reykjavík um Selfoss, Bakka, Múlakot og Flúðir og aftur til Reykjavíkur og áætlaði að meta það á flugleiðinni hvar væri heppilegast að lenda. Samkvæmt veðurupplýsingum frá Veðurstofu Íslands voru sjónflugsskilyrði góð.

Eftir fyrirflugsskoðun ók flugneminn flugvélinni TF-OND sem er af gerðinni Cessna 152, frá flugskýli í Fluggörðum á Reykjavíkurflugvelli kl. 07:00 og var flugtak kl 07:12. Flugneminn hugðist kanna aðstæður á ofangreindum flugvöllum þegar þangað væri komið og lenda á þeim sem þættu heppilegir til landingar.

Flugneminn ákvað fyrst að reyna landingu á flugbraut 23 á Selfossflugvelli. Þar sem flugvélin var of hátt á lokastefnunni ákvað flugneminn að gera snertilendingu í stað þess að stöðva flugvélin á flugbrautinni. Að því loknu flaug flugneminn til flugvallarins á Bakka.

Þegar þangað var komið flaug neminn yfir flugvöllinn til þess að athuga aðstæður til landingar og lenti á flugbraut 30 kl. 08:04, stöðvaði flugvélin, snéri henni við, ók flugvélinni í flugbrautarstöðu og hóf flugtak á sömu flugbraut 3 mínútum síðar. Að sögn flugnemans var aðflugið eins og til var ætlast og tókst landingin vel.

Frá flugvöllinum á Bakka fór flugneminn að flugvöllinum á Flúðum en ákvað að sleppa því að lenda á flugvöllinum við Múlakot þar sem hann var ekki viss um staðsetningu hans. Flugneminn flaug flugvélinni yfir flugvöllinn á Flúðum til þess að athuga aðstæður til landingar og sá meðal annars að lítinn sem engan vind var að sjá á vindpokanum við flugbrautina. Flugneminn flaug þá umferðahring og ákvað að lenda á flugbraut 20 með 30° vængbörð.

Að sögn flugnemans var aðflugið of hátt og við það að lækka flugið jókst hraði flugvélarinnar og ákvað flugneminn því að hætta við landingu, fljúga annan umferðahring og reyna aftur landingu.



Í seinna aðfluginu var hraðinn einnig of mikill og flugvélin einnig of hátt en flugneminn ákvað engu að síður að lenda flugvélinni þrátt fyrir að hún myndi lenda innarlega. Taldi flugneminn að bremsur myndu hjálpa til við að stöðva flugvélin á flugbrautinni. Að sögn flugnemans skrikaði flugvélin til og gekk verr að bremsa en hann hafði búist við og taldi það vera vegna þess að flugbrautin er malarbraut.

Í landingarbruninu fór flugvélin fram yfir flugbrautarendann og stöðvaðist í grasi handan hans (sjá mynd). Eftir landingu setti flugneminn vængbörð upp og slökkti á aðalrofa (master).

Flugnemann sakaði ekki en minniháttar skemmdir var að sjá á flugvélinni.

Samkvæmt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands voru ekki tiltækar vindathuganir frá Flúðum en á Suðurlandi var hæg norðaustanátt, víðast undir 10 hnútum (5 m/s) um þetta leyti sem flugslysið varð. Að sögn vitnis var að sjá á vindpokanum að vindurinn jókst lítillega skömmu fyrir landingu og í sömu átt og stefna flugvélarinnar. RNF gaf út skýrslu um atvikið þann 29. nóvember 2007. Í skýrslunni er gerð ein tillaga í öryggisátt til Flugmálastjórnar Íslands.

Nánari upplýsingar má finna í skýrslu um málið á www.rnf.is.

Hætti við flugtak

2005

Flugslýs

M-02605/AIG-09

TF-100

Cessna 180

Fljótavík

15. júlí 2005

Flugmaður hugðist fara í einkaflug með þrjá farþega frá Fljótavatni í Fljótavík á Hornströndum til Ísafjarðar á einkaflugvél sinni, TF-100 sem er fjögurra sæta stélhjólsvél af gerðinni Cessna 180A. Þetta var fyrsta ferð af þremur sem flugmaðurinn hugðist fara með farþega þessa leið. Á þessu svæði er ekki flugvöllur en flugmaðurinn þekkti aðstæður og hafði notað þetta svæði áður til landinga og flugtaka.

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

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

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



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

Skýrslu um málið var ekki lokið árið 2007.

Stél rakst í flugbrautina í flugtaki

2005

Alvarlegt flugatvik M-02905/AIG-11 TF-ATJ Boeing 747 USA

2. ágúst 2005

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



speed of 147 knots or 18 knots below the AFM rotation speed. It was difficult to ascertain from the data from the FDR where the tail strike might have occurred. The investigation could not reveal how the rotation speed was obtained by the crew for the take-off. It could also not be established whether the bug card was cross-checked as standard operating procedures stipulate.

The case had not been closed in 2007.

Drepið á hreyfli skömmu eftir flugtak

2005

Alvarlegt flugatvik M-03005/AIG-12 TF-ARO Boeing 747 Alsír

5. ágúst 2005

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

að festingu vantaði á loftstýriloka (Pylon valve). Atvikið var tilkynnt til Rannsóknarnefndar flugslysa í Alsír sem ákvað að taka atvikið ekki til rannsóknar. RNF hafði ekki lokað málinu þegar ársskýrslan fór í vinnslu.

Hreyfill missti afl

2005

Alvarlegt flugatvik M-03105/AIG-13 TF-TWO Cessna 150 Við Laxnes í Mosfellsdal 24. ágúst 2005

Einkaflugmaður var í yfirlandsflugi um Suðurland á leið til Reykjavíkur. Þegar flugvélin var í um það bil 1.400 feta hæð yfir Þingvallavegi til móts við Laxnes varð flugmaðurinn var við að afl hreyfilsins minnkaði rólega þar til hann stöðvaðist. Fyrstu viðbrögð flugmannsins voru að koma flugvélinni á besta svifhraða og velja sér landingarstað. Hann ákvað síðan að nauðlenda flugvélinni á Þingvallavegi. Skömmu fyrir landingu reyndi flugmaðurinn árangurslaust að ræsa hreyfilinn á ný. Landingin tókst vel og lenti flugmaðurinn flugvélinni til austurs á Þingvallavegi til móts við Hrafnhóla. Við rannsókn reyndist eldsneytisloki vera að hluta til lokaður. Á myndinni má sjá líklega stöðu eldsneytislokans



eftir að flugmaðurinn hafði lenti flugvélinni. Nefndin lokaði málinu með bókun þann 28. nóvember 2007

Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi

2005

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

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

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

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

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



AAIB in Iceland appointed an accredited representative to the investigation. The case was not completed in 2007.

Farartæki á flugbraut í lendingu

2005

Alvarlegt flugatvik **M-04105/AIG-17** TF-ARV Boeing 747 Frankfurt, Þýskaland 20. október 2005



The crew of TF-ARV landed at Frankfurt/Main Airport on October 20th 2005. As the aircraft was vacating the runway on the third quarter of the runway the tower contacted them about a runway incursion. The tower air traffic controller asked the crew if they noticed an automobile without lights on the last quarter of the

runway. The pilot denied seeing the automobile and report nothing unusual about the approach and landing. The BFU in Germany is investigating the incident and the Icelandic AAIB Iceland appointed an accredited representative to the investigation. The board closed the case on October 3, 2007.

Reykur í flugstjórnarklefa

2006

Alvarlegt flugatvik M-00506/AIG-02 TF-AME Boeing 747 London, Bretland 12. febrúar 2006

TF-AME var í aðflugi að London Gatwick (LGW) flugvelli þegar áhöfnin varð vör við reyk í flugstjórnarklefanum. Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og lenti á flugvelli. Við vettvangsskoðun reyndist erfitt að finna orsök reyksins en líklega var um bilun að ræða í viftu fyrir

hringrásarloftflæði. Engir farþegar voru um borð. Málið var tilkynnt til rannsóknarnefndar flugslysa í Bretlandi (AIB-UK) sem tók málið ekki til rannsóknar. RNF lokaði málinu með bókun 28.11.2007.

Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til Ísafjarðar

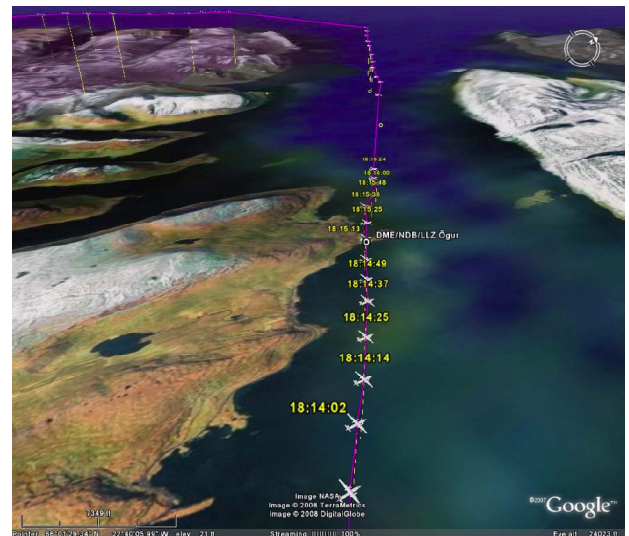
2006

Alvarlegt flugatvik M-00806/AIG-03 TF-JMO Fokker 50 Ísafjarðardjúp 15. febrúar 2006

TF-JMO var í aðflugi til flugvallarins á Ísafirði þegar jarðvari flugvélarinnar gaf frá sér viðvörðun um að flugvélin væri að nálgast jörð (TERRAIN TERRAIN). Flugvélin var þá í lækun niður í 600 feta hæð yfir sjávarmáli og staðfesti flugstjórinn að flugvélin væri á réttri stefnu miðað við miðlínusendi og var hún samkvæmt því yfir sjó.

Þar sem flugvélin var í blindflugsskilyrðum ákvað flugstjórinn að hætta við aðflugið og hefja frávarfsflug. Þegar flugvélin var komin í um það bil 2.000 feta hæð varð áhöfnin vör við mikla ókyrrð, slinkur kom á flugvélinu og hún missti að einhverju leyti hæð. Hraðinn fór einnig lækandi og sjálfstýring flugvélarinnar fór af. Áhöfnin ákvað að snúa flugvélinni aftur til Reykjavíkur og lenti flugvélinni þar.

Við nánari skoðun og flugpróf í samráði við framleiðanda kerfisins kom í ljós að gagnagrunnur yfir flugvelli hafði ekki verið uppfærður í flugtölvu flugvélarinnar (Flight Management Computer) og skynjaði jarðvarinn því að flugvélin væri í farflugsfasa en ekki aðflugsfasa (Ísafjarðarflugvöllur ekki skilgreindur sem flugvöllur). Við nánari skoðun kom í ljós að aðeins ein flugvél félagsins var með rétt uppfærðum gagnagrunni.



Um leið og upplýsingar höfðu verið settar inn fyrir Ísafjarðarflugvöll hvarf vandamálið og viðvaranir frá jarðvara á þessum stað voru úr sögunni. Flugrekstraraðilinn breytti verklagi þannig að auðveldara er að halda utan um og fylgjast með uppfærslum á hugbúnaði flugvéla. Skýrslu um atvikið má sjá á www.rnf.is.

Hjólabúnaður og dekk skemmdust í landingu

2006

Alvarlegt flugatvik M-01206/AIG-05 TF-FIB Boeing 767 Mombasa, Kenía 15. febrúar 2006

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

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

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

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

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

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

The incident was reported to the Kenyan authorities who are investigating the incident. The case was not completed in 2007.

Ók á aðra flugvél

2006

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

After landing on runway 35 at Casablanca Mohammed V airport in Morocco, while taxiing towards parking site J14, TF-ELW hit another aircraft, a Boeing 757-200, CN-RMT which was parked at parking site J11. The left wing-tip of TF-ELW hit the right elevator of CN-RMT.

The Civil Aeronautics department of the Ministry of Works and Transport conducted the investigation and published a final report in French. English summary can be found at www.rnf.is.



Hætt við flugtak

2006

Alvarlegt flugatvik M-01506/AIG-08 TF-BOY Piper PA-28 Flugvöllurinn í Húsafelli 13. mars 2006

TF-BOY hlekkst á í flugtaki á flugvöllinum í Húsafelli eftir að flugmaðurinn sem var í einkaflugi hætti við flugtak þegar honum varð það ljóst að flugbrautin myndi ekki duga til flugtaksins. Flugvélin hafnaði utan flugbrautar og í runna. Flugtakið var með þeim hætti að flugbrautin var ekki nýtt að fullu, þ.e. flugtak hófst innar á flugbrautinni en mögulegt var. Flugvélin skemmdist ekki en siglingaljós á

hægri væng brotnaði. Flugmaðurinn og farþegi drógu vélina inná flugbrautina og hóf flugmaðurinn flugtak að nýju en að þessu sinni var öll flugbrautin nýtt. Flugtakið gekk vel sem og flugið til Reykjavíkur. RNF lokaði málinu með bókun 16. janúar 2008.

Viðvörðunarljós um reyk/eld í farangursrými

2006

Alvarlegt flugatvik M-01706/AIG-09 NWA-55 DC-10 Suðvestur af Íslandi 24. mars 2006

Flugvélin var um það bil 280 Nm suðvestur af Íslandi á leið frá Amsterdam í Hollandi til Minneapolis í Bandaríkjunum þegar áhöfnin fékk viðvörðun um eld í farangursrými. Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og tæmdi úr slökkviflöskum fyrir rýmið. Skömmu síðar slokknaði á

viðvörðunarljósinu og flugvélin lenti á Keflavíkflugvelli. Við vettvangsskoðun sáust ekki ummerki um að eldur hafi kviknað. RNF lokaði málinu með bókun 16. janúar 2008.

Nauðlending

2006

Flugsllys M-01806/AIG-10 TF-BOY Piper PA-28 Mosfellsdal 2. apríl 2006

Flugmaður var í einkaflugi um Suðurland ásamt tveimur farþegum á TF-BOY. Flugmaðurinn lagði inn flugáætlun frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur með viðkomu á Geysi. Flugmaðurinn áætlaði að flugið yrði 90 mínútur og taldi að hann hefði eldsneyti til tveggja og hálfra klukkustunda flugs. Flugtak frá Vestmannaeyjum var kl. 18:34 og þegar flugvélin var yfir Mosfellsdal stöðvaðist hreyfillinn og ákvað flugmaðurinn að nauðlenda flugvélinni á grasi við Þingvallarveg. Fyrirhugað lendingarsvæði dugði ekki til lendarinnar og fór flugvélin yfir skurð og hafnaði í garði við hús sem stendur við Þingvallarveg. Flugmaðurinn og farþegarnir sluppu ómeiddir. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Ók á rafmagnskassa

2006

Flugslýs

M-01906/AIG-11

TF-FTZ Cessna 172

Reykjavíkflugvöllur 2. apríl 2006

Einkaflugmaður TF-FTZ var að við nætursjónflugsæfingar í Suðursvæði þegar ljósin í mælaborðinu slokknðu skyndilega. Ennfremur slokknáði á fjarskipta- og leiðsögubúnaði (NAV/COM). Flugmaður ákvað að snúa flugvélinni inn til Reykjavíkflugvallar og lenda þar. Myrkur var en flugmaðurinn fékk viðeigandi ljósmerki frá turni um að koma til landingar á flugbraut 01 og fylgdi flugmaðurinn þeim fyrirmælum og lenti flugvélinni á flugbraut 01. Eftir landinguna hugðist flugmaðurinn aka flugvélinni að skýli nr. 1 á Reykjavíkflugvelli. Skömmu eftir að flugvélin var komin yfir flugbrautarmót flugbrauta 01/19 og 13/31 gætti flugmaðurinn ekki að því að flugvélin var komin út fyrir flugbraut/akbraut og á graslendi sem er við flugbrautirnar með þeim afleiðingum að flugvélin hafnaði á rafmagnskassa.



Nefndin lokaði málinu með bókun þann 19. desember 2007.

Drifskaft á þyrlu skemmdist

2006

Alvarlegt flugatvik

M-02606/AIG-15

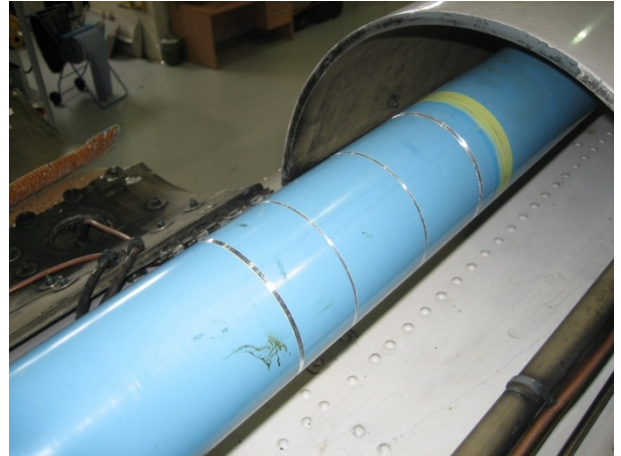
TF-LIF

Eurocopter AS332L1

Reykjanes

12. maí 2006

Föstudaginn 12. maí 2006 fór tveggja manna áhöfn ásamt einum farþega í æfingaflug á TF-LIF, þyrlu Landhelgisgæslunnar og var flugið, samkvæmt áætlun, klukkustundarlangt þar sem meðal annars var verið að æfa landingar í fjallshlíð við Keili á Reykjanesi. Þetta var fyrsta flug TF-LIF þennan dag. Æfingaflugið gekk vel en þegar verið var að setja eldsneyti á þyrluna eftir landingu kom í ljós að hlíf fyrir drifsköft stélþyrils var ekki læst, hún var skemmd og drifsköftin skorin á nokkrum stöðum. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Ók á hlið

2006

Alvarlegt flugatvik M-02806/AIG-16 TF-FAX Piper PA-32 Reykjavíkflugvöllur 9. maí 2006

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

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

Í akstri um hliðið áttaði flugmaðurinn sig ekki á því að hliðið var að lokast en það lokast sjálfkrafa eftir að þar til gerðir skynjarar skynja að ekið hefur verið gegnum hliðið (í þessu tilfelli þegar fyrri flugvélin var farin um hliðið).



Þegar flugvélin var komin að hluta til inn fyrir hliðið fann flugmaðurinn að slynkur koma á flugvélinna og sá þá hliðið vera að opnast (dragast í burtu) og þá að hægri vængur flugvélarinnar hefði rekist í hliðið.

Við rannsóknina kom í ljós að gul lína á jörðu sem ætluð er til leiðbeiningar í akstri er máluð hægra megin við

miðju hliðsins og því má ætla að flugvélin hafi verið nær þess hluta.



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

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

Þá kom það fram við rannsóknina að á Akureyrarflugvelli er til prófunar annarskonar lausn á hliði/lokun. Sú lausn felst í notkun leysigeisla. Að þeirri prófun lokinni mun fyrirkomulag á Reykjavíkflugvelli verða endurskoðað. Ennfremur var áætlað að gera úrbætur á afstöðu miðju hliðsins og gulu línunnar með þeim hætti að þar gæti samræmis. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.

Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél

2006

Flugumferðaratvik M-03206/AIG-18 ICE 872 Boeing 757 Tékklund 21. apríl 2006

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

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

The investigation was not concluded in 2007.

Missti afl í flugtaki

2006

Flugslýs M-03506/AIG-19 N9911V Cessna 180 Fljótavík Hornströndum 5. júní 2006

Flugmaður N9911V hugðist framkvæma snertilendingu við Fljótavík á Hornströndum. Landingin gekk vel en þegar flugmaðurinn hugðist hefja flugvélinu til flugs á ný gaf hann hreyflinum rólega afl. Hreyflaflíð jókst í fyrstu en snarféll svo skyndilega þannig að aflmissir varð algjör. Flugmaðurinn nauðlenti flugvélinni beint af augum. Í nauðlendingunni skemmdist flugvélin töluvert á hjólabúnaði og neðra byrði ásamt loftskrúfu. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.



Fór fram yfir flugbrautarenda í landingu

2006

Alvarlegt flugatvik M-04106/AIG-21 TF-CSB Dornier 328 Skotland 22. júní 2006

During the landing roll, the crew could not decelerate the aircraft sufficiently because they were unable, repeatedly, to select the power levers into the beta range. The aircraft overran the runway and the Runway End Safety Area, coming to rest some 350 metres beyond the end of the runway. The case was not concluded in 2007.



Aðskilnaðarmissir við Keflavíkurlugvöll

2006

Flugumferðaratvik **M-05006/AIG-27** CNO787 Boeing 737 Keflavíkurlugvöllur 21. júní 2006
FUA701W Dornier 328

Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 (Boeing 737) var á leið til lendingar á Keflavíkurlugvelli og TF-NPA (Dornier 328) var í brottflugi frá Keflavíkurlugvelli. Aðskilnaðurinn varð um það bil 5,3 NM og 500'. Málinu

var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.

Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkurlugvöll

2006

Flugumferðaratvik **M-05106/AIG-28** TF-CSG Dornier 228 Reykjavíkurlugvöllur 18. júlí 2006
TF-TWO Cessna 152
TF-ICY Cessna 152

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

rannsókn kom í ljós að flugumferðarstjóri hafði upplýst flugmenn á flugvélunum um hvern annan og ákvað flugstjóri TF-CSG því að sveigja af stefnu 240. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.

Hafnaði utan flugbrautar í lendingu

2006

Alvarlegt flugatvik **M-05206/AIG-29** TF-FTO Cessna 172 Reykjavíkurlugvöllur 2. ágúst 2006

Flugnemi til einkaflugs var við æfingar í snertilendingum á flugbraut 31. Vindur var 280°/08 hnútar. Í þriðju snertilendingu leitaði flugvélin til hægri og beitti flugmaðurinn því hliðarstýri til vinstri og gaf hreyflinum fullt afl um leið. Flugvélin fór þá í krappa vinstri beygju og leiðrétti flugmaðurinn það með því að stíga á hægra

hliðarstýri en hafði þá misst stjórn á flugvélinni með þeim afleiðingum að hún hafnaði utan flugbrautar vinstra megin. Ekkert athugavert var að finna við stjórn tæki flugvélarinnar. RNF lokaði málinu með bókun 16. janúar 2008.

Truflun í miðlínusendi á Keflavíkurlugvelli

2006

Alvarlegt flugatvik M-05906/AIG-34 TF-FII Boeing 757 Keflavíkurlugvöllur 24. ágúst 2006

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

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

fyrir því hvers vegna Boeing 757 flugvélart virtust næmari fyrir truflunum í miðlínusendum á Keflavíkurlugvelli. Engin atvik hafa verið tilkynnt til RNF frá öðrum flugrekendum um truflanir á miðlínusendi fyrir flugbraut 02. RNF hafði því einnig samband við aðra flugrekendur svo sem Hello, sem fljúga MD-90 þotum, og British Airways, sem fljúga Boeing 737 þotum, til og frá Keflavíkurlugvelli. Hvorugur þessara flugrekanda hafði orðið var við truflanir á miðlínusendi fyrir flugbraut 02 eða nokkur vandkvæði tengdum aðflugi að braut 02. Tíðni þessara atvika í Keflavík hefur minnkað síðastliðið ár. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.

Reykur í flugstjórnarklefa

2006

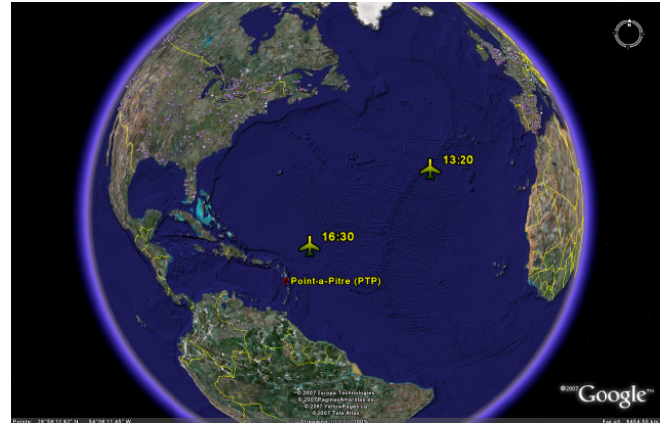
Alvarlegt flugatvik M-06106/AIG-35 TF-LLA Boeing 767 Vestur af Portúgal 17. september 2006

Flug Madrid - Caracas. Kl. 13:25 UTC, þegar vélin er u.þ.b. 700 NM fyrir vestan LPAZ, finnur áhöfnin rafmagnslykt og sér skilaboðin EICAS "F/O X-Fer BUS". Lyktin hverfur innan nokkurra sekúndna. Skoðun leiðir í ljós að öryggi fyrir "Right AC 115 V Bus A Sec 1" hafði slegið út. Áhöfnin telur um stakt tilvik að ræða og ákveður að halda fluginu áfram.

Um kl. 16:30 UTC finnur áhöfnin á ný rafmagnslykt og einnig yfirflugfreyja sem stödd er í flugstjórnarklefanum. Aftur er kannað hvað valdi en menn eru engu nær. Lyktin hverfur fljótlega en þó ekki með öllu. Nokkrum mínútum síðar gýs enn á ný upp sterk rafmagnslykt. Áhöfnin setur strax upp súrefnisgrímur og fylgir verklagi vegna "SMOKE or FUMES or FIRE ELECTRICAL". Ný skoðun með aðstoð yfirflugfreyju bendir til þess að lyktin komi undan tækjum fyrir sjálfstýringar (Main Control Panel - MCP). Nokkrum mínútum síðar, er áhöfnin íhugar að breyta stefnu/víkja út af ráðgerðri flugleið, stígur reykský upp undan MCP. Á sömu stundu verður áhöfnin vör við að sjálfstýringin ("Autopilot") dettur út, sem og sjálfvirkur eldsneytisgjafi ("Autothrottle") og flugbeinir ("Flight Director") vinstra megin og í miðju og ýmis viðvörðunarljóðmerki heyrast. Áhöfnin lýsir þegar yfir bilun með skilaboðunum "PAN, PAN, PAN" við flugstjórn í PIARCO og fer fram á leiðarfrávik til flugvallarins í Pointe á Pitre, sendir síðan skilaboðin "MAYDAY" til flugstjórnar. Upplýsingar úr flugbeini hægra megin eru fluttar yfir til vinstri og flugstjóri tekur yfir stjórn flugvélarinnar. Áhöfnin flýgur flugvélinni það sem eftir er með súrefnisgrímur en ekkert frekar kemur upp á. Flugstjórinn lendir flugvélinni eðlilega í Pointe á Pitre kl. 17:09 UTC. Farþegar fara frá borði með venjubundnum hætti. Eftir viðgerð á flugvélinni með aðstoð Air France í Caracas fer vélin í loftið frá Pointe á Pitre 19. september 2006 kl. 01 :30 UTC og fer aftur til Caracas.

Helstu niðurstöður:

- Viðgerðin fólst í athugun á leiðslum, sem reyndust í lagi og útskiptingu á MCP.
- Ekki hafa komið upp slík vandamál í flugvélinni síðan.
- Ekki var unnt að nýta gögn úr ferðrita þar sem FDR var ekki skilað til skoðunar og flugvélin hélt áfram að fljúga. Reyndar var flugvélin búin QAR ("Quick



Access Recorder") upptökutæki fyrir flugrita, en það var bilað. QAR-tækið hefur starfað eðlilega eftir 23. október 2006.

- Prófanir sem farið var fram á af hálfu BOEING að gerðar yrðu á leiðslukerfi vélarinnar og framkvæmdar voru af flugrekandanum, leiddu ekki í ljós neitt óeðlilegt.
- Þetta var fyrsta bilun af þessu tagi í MCP.

Niðurstöður tæknilegra rannsókna/prófana á MCP:

- Skoðun á MCP leiddu í ljós að íhluturinn "power supply unit A9A1" bar með sér rafsKemmdir (kolun og eyðilagðar leiðslur).
- Prófun (acceptance test performance) með A9A1 íhlut í góðu ásigkomulagi leiddi ekki í ljós neinn skort á starfhæfni.
- Frekari prófanir sýndu að skemmdirnar á "power supply unit A9A1" stöfuðu af bilun í "bipolar junction transistor (BJT)".
- Engin bilun af þessari gerð hefur áður átt sér stað og bilunartíðnin því metin 1/1.000.000 til 1/10.000.000.

Fyrmæli

- Með tilliti til þess að hér var um einstakt tilvik að ræða og að nú er til ný gerð af "power supply unit A9A1", hafa ekki verið gefin út nein sérstök fyrmæli.

Ofangreinda þýdda samantekt á frönsku má finna á www.rnf.is.

Hvolfdi í snjóskafli

2006

Alvarlegt flugatvik M-06206/AIG-36 TF-LEO Piper Super Við Gæsavatnaskála 23. september 2006
Cub

TF-LEO hlekkist á í landingu við Gæsavatnaskála norðan Bárðarbungu. Fyrirhugað landingarsvæði var á mel við skálann og hafnaði flugvélin á hvolfi í snjóskafli. TF-LEO er af gerðinni Piper PA-18-150 (Super Cup) og er flugvélin meðal annars útbúin stórum dekkjum sem ætluð eru til landingar utan hefðbundinna flugbrauta.

Flugmaðurinn var einn um borð og sakaði ekki en flugvélin skemmdist talsvert.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu.

Bilun í upplýsingabúnaði fyrir hreyfla

2006

Alvarlegt flugatvik M-06506/AIG-37 N34137 Boeing 757 Suður af Íslandi 25. október 2006

Flugvélin var suður af Íslandi í FL 350 á leið sinni frá Gatwick í Englandi til Newark í Bandaríkjunum þegar áhöfnin fékk misvísandi skilaboð frá upplýsingabúnaði flugvélarinnar um ástand hreyflanna án þess þó að hreyflarnir misstu afl. Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og snéri til Keflavíkur og lenti þar. Á leið til Keflavíkurflugvallar hafði áhöfnin samband við viðhaldsstjórnstöð flugrekandans og fékk upplýsingar um að líklega væri bilun í stjórnubúnaði fyrir hreyflana og ráðlagði áhöfninni að slökkva á tölvustýribúnaði fyrir báða hreyflana og varð þá ástandið eðlilegt á ný.

Áhöfnin ákvað þó að halda áfram til Keflavíkurflugvallar til þess að taka eldsneyti fyrir áframhaldandi flug. RNF aflaði upplýsinga hjá áhöfn og tilkynnti atvikið til rannsóknarnefndar flugslysa í Bandaríkjunum.

Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verða niðurstöður hennar að bíða næstu ársskýrslu. RNF lokaði málinu með bókun þann 19. desember 2007.

Aðskilnaðarmissir í lokaaðflugi

2006

Flugumferðaratvik M-06706/AIG-38 TF-LLA Boeing 767 Caracas, Venesúela 28. október 2006

Áhöfnin á TF-LLA fékk árekstrarviðvörðun (CLIMB) í lokaaðflugi að Caracas flugvelli í Venesúela. Atvikið var tilkynnt til yfirvalda í Venesúela.

RNF lokaði málinu með bókun á fundi þann 3. október 2007.

Rann útaf braut í akstri vegna hálfu

2006

Alvarlegt flugatvik M-06906/AIG-39 N9265Q Piper PA-34 Reykjavíkflugvöllur 11. desember 2006

Eftir landingu á flugbraut 01 fékk flugmaður fyrirmæli um að aka akbraut Alfa að stæði Flugþjónustunnar. Fyrir misgáning ók flugmaðurinn eftir flugbraut 06/24. Flugturninn kallaði í flugmanninn og benti honum á að snúa við. Þegar flugmaðurinn hugðist snúa flugvélinni við þá varð hann var við mikla hálfu og missti stjórn á vélinni. Flugvélin hafnaði utan brautar og loftskrúfa rakst í brautarljós. Nefndin lokaði málinu með bókun þann 19. Desember 2007.



Felgur brotnuðu í landingu

2006

Alvarlegt flugatvik M-7206/AIG-40 TF-ARJ Boeing 747 Kuala Lumpur 21. desember 2006

Í flugtaki frá Pu Dong í Kína varð áhöfnin vör við viðvörðunarljós frá skriðvara hjólabúnaðarins (anti-skid system) ásamt því að lághraða hemlunarljós lokaði í um það bil 1,5 sekúndu. Skömmu eftir flugtak eða þegar flugvélin hafði náð um það bil 3.000 feta hæð fékk áhöfnin skilaboð frá fugumferðastjóra í flugturni að neistar hefðu sést frá hjólabúnaði flugvélarinnar og að leifar af dekkjum hefðu fundist á flugbrautinni.

Flugvélinni var snúið til Kuala Lumpur í Malasíu og lent þar. Í landingunni brotnuðu felgur tveggja hjóla á hægri aðalbjólabúnaði. Brot úr felgunum gerðu göt á hjólahurðir, skrokk, hjólahús og afturbrún flapa. Brotin ollu einnig talsverðum skemmdum á hjóla- og hemlunarbúnaði. Viðgerðir voru framkvæmdar á flugvélinni og hún gerð flughæf að nýju. Ekki reyndist unnt við rannsóknina að ákvarða hvort felga hafi brotnað eða hjólarði sprungið í



flugtakinu frá Pu Dong. RNF lokaði málinu með bókun 21. maí 2008.

Ókyrrð í farflugi

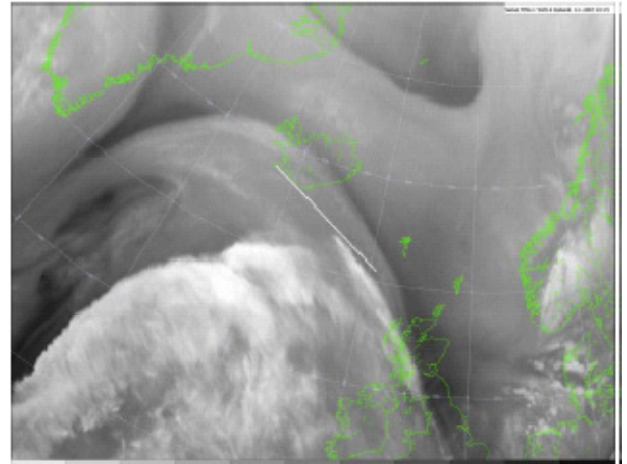
2007

Alvarlegt flugatvik M-00107/AIG-01 TF-FIU Boeing 757 60°N30', 9°W20' 2. janúar 2007

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

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

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



skemmdum. Flugstjórinn tók ákvörðun um að halda flugi áfram til Parísar.

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

Samantekt Veðurstofu Íslands vegna þessa flugatviks má finna á www.rnf.is. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða hennar því að bíða næstu ársskýrslu.

Hlekkist á í flugtaki

2007

Flugslýs

M-00207/AIG-02

TF-FMS

Beech 200

Reykjavíkflugvöllur

11. janúar 2007

Þann 11. janúar 2007 hugðist áhöfn á flugvélinni TF-FMS, sem er tólf sæta, tveggja hreyfla flugvél af gerðinni Beech King Air B200, fljúga með sex farþega frá Reykjavík til Akureyrar og aftur til baka sama dag.

Áætluð brottför frá Reykjavík var kl. 12:00 og um kl. 11:45 var flugvélin dregin út úr upphituðu flugskýli þar sem hún hafði verið í nokkra daga. Þá var úrkomulaust og bjart yfir en um um kl. 12:00 eða þegar farþegar voru að mæta til flugsins byrjaði að snjóá.

Þegar flugvélin náði 100 hnúta hraða togaði flugstjórinn í hæðarstýrið til þess að lyfta flugvélinni af flugbrautinni. Í flugtakinu hristist flugvélin talsvert og hallaði til vinstri. Flugstjórinn beitti þá hallastýrunum til þess að reyna að leiðrétta það en það dugði ekki til og varð hann þá var við að flugvélin var komin út fyrir flugbrautina vinstra megin. Þar sem flugvélin lét ekki að stjórn ákvað flugstjórinn að draga afl af hreyflunum og hætta við flugtakið.

Flugvélin fór þá eftir jörðinni utan flugbrautarinnar og veitti flugstjórinn því athygli þegar flugvélin fór yfir flugbraut 06/24 að hún stefndi á stæði sunnan við flugskýli nr. 1. Hann reyndi því að beina flugvélinni til hægri og aftur inn



á flugbraut 13. Um það leyti stöðvaði flugstjórinn hreyflana. Flugvélin fór yfir flugbraut 01/19 og byrjaði að sveigja til hægri í átt að flugbraut 13. Í sveigjunni fór vinstri loftskrúfa og skrokkur á rafmagnskassa. Flugvélin fór eftir það á ljósaskilti og stöðvaðist þvert á flugbraut 13, rétt austan við akbraut ALPHA. Talsverðar skemmdir voru að finna á flugvélinni en áhöfn og farþegar meiddust ekki. RNF hafði ekki lokað málinu þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða því að bíða næstu ársskýrslu.

Neyðarrenna losnaði af á flugi

2007

Alvarlegt flugatvik

M-00307/AIG-03

TF-FIR

Boeing 757

Danmörk

11. janúar 2007

A few minutes after the descent was initiated from FL 370 the left hand off-wing escape slide separated from the aircraft. The aircraft landed in EKCH and it was confirmed that the left off-wing escape slide was missing. The left stabilizer was damaged by the slide when it separated from the aircraft.

The off-wing escape slide compartment doors were closed by an unidentified person when the aircraft was in for modification work and C-check inspection. The aircraft left Iceland with the left hand side slide compartment door not properly locked. 16 minutes into the flight the door opened and the advisory light illuminated. The crew observed neither visual nor aural abnormalities, and the PIC decided to continue the flight. 2:06 hrs after the advisory light came on the slide carrier was unlocked and deployed. The slide separated from the aircraft and damaged the left stabilizer.

As a result of its investigation of this incident, the Accident Investigation Board, Denmark makes the following recommendations to the European Aviation Safety Agency (EASA):

- a) Ensure that the aircraft manufacturer modify the cockpit crew checklist procedure (the Boeing 757 Operations Manual/Quick Reference Handbook) concerning the off-wing escape slide compartment door advisory light to include and ensure an immediate flight crew action on the



advisory light alone (in case of a visual or aural observation does not confirm the over-wing ramp slide deployed).

- b) Ensure that the aircraft manufacturer evaluates the possibility of a physical or visual verification of the locking of the off-wing escape slide carrier and door lock system.
- c) Ensure that the aircraft manufacturer revises the work task card to ensure proper locking of the off-wing escape slide system.

The Danish AIB published a final report in August 2007. The report can be found at www.rmf.is.

Hliðarvindur í flugtaki

2007

Flugslys

M-01107/AIG-04

TF-GUN

Cessna 180

Selfossflugvöllur

7. febrúar 2007

Flugmaðurinn á TF-GUN lagði upp frá flugvöllinum á Tungubökkum í Mosfellsbæ um klukkan 14:20 í útsýnisflug um Suðurland. Flogið var yfir Hafravatn, suður fyrir Hveragerði og að Selfossflugvelli.

Flugmaðurinn flaug yfir Selfossflugvöll til að gæta að vindstefnu og vindstyrk og virtist vindstefnan vera beint á flugbraut 05 (050 gráður). Samkvæmt stöðu vindpokans áætlaði flugmaðurinn að vindstyrkur væri um 20 hnútar. Mæling sem gerð var um 30 mínútum eftir slysið sýndi að vindur var þá 060 gráður 20-25 hnútar.

Að loknu yfirflugi lenti flugmaðurinn á flugbraut 05 og hóf svo flugvélin á loft að nýju. Flugmaðurinn áætlaði næst að æfa hliðarvindslendingu á flugbraut 15 og flaug því vinstri umferðarhring fyrir flugbraut 15. Lendingin á flugbraut 15 gekk eðlilega fyrir sig og eftir að hafa stöðvað flugvélin á ok flugmaðurinn í brautarstöðu á braut 15 að nýju.

Í flugtaki beitti flugmaðurinn hallastýrum til vinstri (upp í vindinn) og hæðarstýri að fullu að sér ásamt því að stíga á hægri hliðarstýri er afl var gefið til flugtaks. Í flugtakinu var notast við 20 gráðu vængbörð og afl aukið jafnt og þétt. Eftir u.þ.b. 30 til 40 metra flugtaksbrun slakaði flugmaður á hæðarstýri til að koma flugvélinni í flugtaksstöðu þar sem hann taldi að stutt væri í flugtak enda vélin búin hægflugsbúnaði (Horton STOL kit). Í þann mund er stélhjól lyftist frá jörðu fannst flugmanni koma vindhviða undir vinstri hlið flugvélarinnar og lyfta stélinu hratt uppá við. Flugmaðurinn brást við þessu með því að toga hæðarstýri að fullu að sér en stélið hélt áfram að rísa þar til loftskrúfa snerti jörðu. Flugmaður gerir sér ekki grein fyrir hvort hann hafi þurft að beita hægri bremsu til að halda brautarstefnu í flugtaksbruni.

Flugmaðurinn dró afl af hreyfli og endaði flugvélin eins og myndin til hliðar sýnir. Flugvélin skemmdist á loftskrúfu, snarkollu (spinner), vélarhlíf og hægri vængenda.



Þegar flugvélin hafði stöðvast fór flugmaður yfir neyðarviðbrögð samkvæmt handbók flugvélarinnar og bað farþega um að yfirgefa flugvélin út um hægri dyr.

Flugmaðurinn fór sjálfur út um vinstri dyr og tók með sér handslökkvitæki. Er komið var út úr flugvélinni kom í ljós að eldsneyti lak út um loftop hægri eldsneytistanks. Í samráði við Rannsóknarnefnd flugslysa var flugvélin sett niður á hjólin aftur til að koma í veg fyrir frekara tjón.

Cessna flugvélar framleiddar fyrir 1982 voru ekki prófaðar fyrir hámarkshliðarvind ("Maximum Demonstrated Crosswind") og því inniheldur flughandbók TF-GUN ekki upplýsingar um "Maximum Demonstrated Crosswind".

Rannsóknarnefnd flugslysa gat ekki leitt í ljós hvort orsök slyssins stafaði af beitingu hemla eða vegna vindhviðu.

Nefndin lokaði málinu með útgáfu skýrslu 17. október 2007. Skýrsluna má finna á www.rnf.is.

Jafnþrýstingur féll

2007

Alvarlegt flugatvik M-01507/AIG-05 TF-FIG Boeing 757 Vestur af Grænlandi 11. mars 2007

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



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

Hreyfill missti afl

2007

Alvarlegt flugatvik M-01607/AIG-06 TF-FAC Belanca Melgerðismelar 28. mars 2007

Einkaflugmaður var í lágflugi yfir flugvellið á Melgerðismelum í Eyjafirði þegar hreyfill flugvélarinnar missti skyndilega afl. Flugmaðurinn beindi flugvélinni því að vegi sem framundan var (Eyjafjarðabraut) og lenti flugvélinni þar. Eftir landinguna tók flugmaðurinn eftir því að skrúfað var fyrir eldsneytiskranann að hluta og taldi hann sig hafa í ógáti skrúfað fyrir hann með því að krækja snúru tengda við símann sinn í kranann.

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



Aðskilnaðarmissir í flugstjórnarsviði Reykjavíkflugvallar

2007

Flugumferðaratvik **M-01707/AIG-07** TF-JMS Fokker 50 Reykjavík 29. mars 2007
TF-FTL Cessna 172

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

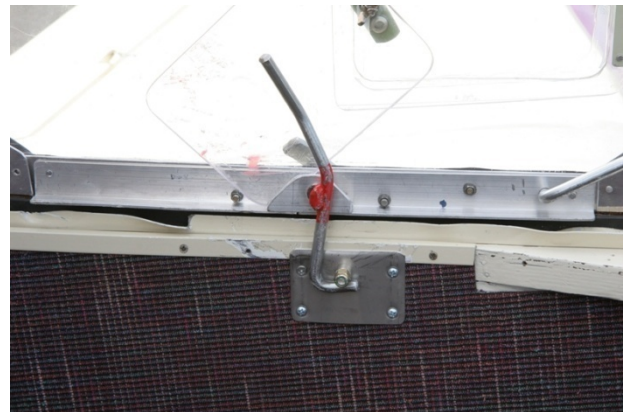
í fyrstu en fylgdist ekki nógu vel með henni og týndi henni aftur. Gerði hann ráð fyrir að TF-JMS myndi fljúga stefnu beint til Reykjavíkflugvallar frá Viðey en ekki taka sveig til austuráttar. Lengdaraðskilnaður varð minnstur 0,3 sjómíllur og hæðaraðskilnaður þá 400 fet. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða því að bíða næstu ársskýrslu.

Hurðir opnuðust á flugi

2007

Alvarlegt flugatvik **M-01807/AIG-08** TF-FAL Falconair Tungubakkar 5. apríl 2007
F-11

TF-FAL sem er skráð heimasíði var í flugtaki frá Tungubakkaflugvelli er hurðirnar opnuðust á flugi. Hurðirnar börðust til og frá í vindinum. Flugmanninum tókst að krækja í hurðirnar og skorðar þær af. Flugmaðurinn lenti flugvélinni skömmu síðar á Tungubakkaflugvelli. Flugmaðurinn skarst lítillega á hægri hendi. Nýverið hafði verið skipt um gler og hurðir og var þetta fyrsta flug eftir það. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða því að bíða næstu ársskýrslu.

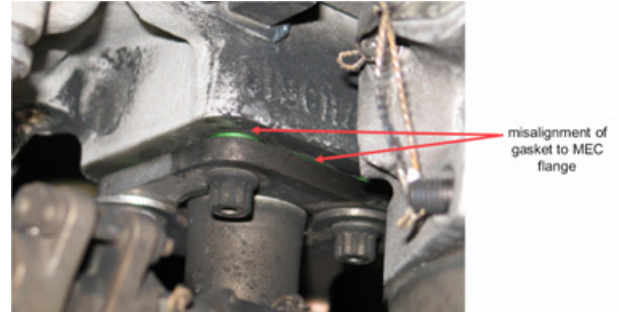


Eldur í hreyfli

2007

Alvarlegt flugatvik M-01907/AIG-09 TF-ATJ Boeing 747 Saudi Arabia 19. apríl 2007

TF-ATJ var í flugtaki á King Fahd flugvelli í Dammam í Saudi Arabíu þegar áhöfnin fékk viðvörðun um eld í hreyfli númer tvö. Áhöfnin virkjaði eina slökkviflösku fyrir hreyfilinn og slokknaði þá á viðvörðuninni. Áhöfnin snéri við og lenti flugvélinni aftur á flugvöllinum. Við rannsókn mátti sjá að eldur hafði kviknað utan hreyfislins og hreyfilhlífanna (Cowlings). Eldurinn var líklega vegna eldsneytisleka en rannsóknin beindist að boltum sem festa eldsneytisleiðslu við eldsneytisdælu. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að biða næstu ársskýrslu.



Aðskilnaðarmissir yfir Sandskeiði

2007

Flugumferðaratvik M-02007/AIG-10 TF-ORA Jetstream Yfir Sandskeiði 4. maí 2007
TF-BCX Yak-52

TF-ORA (BAe J32 Jetstream) var á leið inn til landingar á Reykjavíkurflugvelli. Þegar flugvélin var að koma niður úr skýjum í um það bil 5.000 feta hæð varð áhöfnin vör við aðra flugvél í Austursvæði í sömu hæð og um það bil 2-3 NM fjarlægð. Líklegt þykir að það hafi verið TF-BCX sem var við listflugsæfingar á þessum slóðum en flugmaður hennar varð ekki var við TF-ORA. TF-BCX var ekki með

ratsjársvara og birtist því ekki á árekstrarvara TF-ORA. Við rannsóknina kom fram að mögulegt er að TF-BCX hafi farið yfir 3.000 feta hæð í listflugsæfingum. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða hennar því að biða næstu ársskýrslu.

Lenti með vinstra aðalhjól í ólæstri stöðu

2007

Flugsllys M-02307/AIG-11 N442MT Cessna 336 Reykjavíkflugvöllur 23. maí 2007

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



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

Fór fram yfir brautarenda í lendingarbruni

2007

Alvarlegt flugatvik

M-02407/AIG-12

TF-BCX

Yak-52

Brekukot

22. maí 2007

Flugmaðurinn ásamt einum farþega flaug á flugvélinni TF-BCX frá Reykjavíkflugvelli til lendingarstaðar við Brekkukot í Reykholtssdal (sjá mynd) að kvöldi 22. maí 2007. Lendingarstaðurinn við Brekkukot er þjappaður melur sem sáð hefur verið í. Þar eru 2 flugbrautir, austur-vestur braut og norður-suður braut og flaug flugmaðurinn tvo hringi umhverfis brautirnar til að kanna aðstæður fyrir lendingu. Miðað við gufu sem lagði frá nærliggjandi hverum áætlaði flugmaðurinn að það væri logn. Að sögn flugmannsins leit allt eðlilega út og hóf hann aðflug til norðurs.

Flugmaðurinn ákvað að hafa aðflugshraðann aðeins lægri en venjulega eða um 150 km/klst í lendingarham (vængbörð og hjól niðri) vegna þess að norður-suður flugbrautin er aðeins um 450 metrar á lengd. Venjulegur aðflugshraði á Yak-52 samkvæmt handbók er 160-170 km/klst. Flugvélin snerti um 36 metrum innan við þröskuld. Um 70 metrum síðar flaug flugvélin fram af bungu sem er á flugbrautinni og lenti aftur um 70 metrum innar. Yak-52 þarf 300 metra lendingarbrun ef snertihraði er 115 km/klst samkvæmt handbók flugvélarinnar.

Flugvélin endaði lendingarbrunið á því að fara um 55 metra fram yfir norðurenda flugbrautarinnar. Í lokin rakst flugvélin á rafmagnsgirðingu og reif hana upp með staurum. Rafmagnsgirðingin olli skemmdum á loftskrufu



flugvélarinnar. Þegar flugmaðurinn fór út úr flugvélinni tók hann eftir því að það var dökk á flugbrautinni.

Norður-suður flugbrautin er þjappaður melur með þunnu lagi af gróðri á yfirborðinu. Klukkan 22:00 mældist vindur á sjálfvirkri veðurathugunarstöð á Hvanneyri 264°/8 hnútar. Rannsóknarnefnd flugslysa telur að líklegasta orsök atviksins sé lítil hæging í lendingarbruninu vegna daggar á flugbrautinni.

Nefndin lokaði málinu með útgáfu skýrslu þann 17. október 2007. Skýrsluna má finna á www.rnf.is.

Nauðlenti á sjó

2007

Flugslýs

M-02907/AIG-13

TF-SIF

Aerospatiale
SA 365

Við Straumsvík

16. júlí 2007

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



Loftskrúfa losnaði af eftir flugtak

2007

Alvarlegt flugatvik

M-03007/AIG-14

TF-SBT

Grob 103

Melgerðismelar

19. júní 2007

Einkaflugmaður ásamt farþega voru í flugtaki á sviffflugvél frá flugvellinum á Melgerðismelum í Eyjafirði. Sviffflugvélin er útbúin hjálparhreyfli sem meðal annars er ætlaður til flugtaks. Skömmu eftir flugtak losnaði loftskrúfan af hreyflinum, þeyttist frá flugvélinni og hafnaði á jörðu skammt frá þeim stað sem hún losnaði. Sviffflugvélin var þá í um það bil 200 feta hæð yfir jörðu og beindi flugmaðurinn flugvélinni inn til landingar sem tókst vel. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.



Nefhjól fór upp í snertilendingu

2007

Flugslýs

M-03107/AIG-15

N3294P

Piper PA-23

Múlakot

1. ágúst 2007

Flugmaður var í einkaflugi með tvo farþega og áætlaði að fljúga nokkra umferðarhringi og gera snertilendingar á flugvöllinum við Múlakot. Í annarri snertilendingunni tók flugmaðurinn í handfang til þess að taka upp hjólin í stað þess að taka í handfang fyrir stillingu vængbarða. Í flugvélinni er skynjari sem kemur í veg fyrir að hjól fari upp þegar flugvélin er á jörðinni en þar sem yfirborð flugvallarins var ekki slétt og nefhjól flugvélarinnar mun líklega hafa lyfst að litlu leyti frá jörðu í lendingabruninu hefur skynjari í nefhjólsbúnaðinum líklega skynjað að flugvélin hafi verið komin á loft og hóf því að lyfta nefhjólinu. Flugmaðurinn áttaði sig strax á þessu og setti handfangið strax niður aftur. Það dugði ekki og hafnaði flugvélin á flugbrautinni með nef flugvélarinnar og báðar



loftskrúfurnar við jörð. RNF lokaði málinu með bókun 9. maí 2008.

Brotlending eftir ofris og spuna

2007

Flugslys M-03207/AIG-16 TF-OND Cessna 152 Hrutagjábakkahraun 9. ágúst 2007

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

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

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



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

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

Hlekkist á í flugtaki á mel utan vallar

2007

Flugslys M-03307/AIG-17 N208B Cessna 208 Nýidalur 5. ágúst 2007

Flugmaður ásamt þremur farþegum var í einkaflugi um landið og hafði lent á flugbraut í Nýjadal. Eftir landingu ók flugmaðurinn flugvélinni utan flugbrautarinnar og eftir vegslóða í átt að skála sem staðsettur er skammt frá flugbrautinni. Eftir stutta heimsókn í skálanum hugðist flugmaðurinn, ásamt farþegunum, taka á loft frá þeim stað sem flugvélin stóð en áttaði sig ekki á því að jörðin var ekki slétt framundan. Flugvélin hafnaði því á barði með þeim afleiðingum að hjólabúnaður skemmdist og loftskrúfan fór í jörðina og skemmdist. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.



Aðskilnaðarmissir við Reykjavíkflugvöll

2007

Flugumferðaratvik M-03407/AIG-18 FXI123 Fokker 50 Við Reykjavíkflugvöll 7. september 2007

TF-FTN Piper PA-44

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

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

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

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

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

Lofftar B var í blindflugsæfingum á sjónflugsheimild (VFR) með talstöðvarsamskipti við Reykjavíkuraðflug.



Sjónflugsskilyrði (VMC) voru við Reykjavíkflugvöll á þessum tíma en austur af Reykjavík voru blindflugsskilyrði (IMC) vegna skýja og var loftfar B því í blindflugsskilyrðum norðaustur af Reykjavík.

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

Rann útaf akbraut eftir landingu

2007

Alvarlegt flugatvik M-03707/AIG-19 TF-JXF Boeing 737 Keflavíkflugvöllur 28. október 2007

JetX flight AEU804 (callsign Flightstar 804) was a subcharter to carry 189 passengers from Antalya, Turkey to Keflavik, Iceland. The flight was a positioning flight from Keflavik to Antalya and the actual passenger load from Antalya was 187 passengers plus one infant. The flight crew was augmented by one pilot as the duration of the flight duty was estimated to be 14 hours and 15 minutes. Due to technical reasons and flight planning the flight was delayed and the actual duration of the flight duty was 17 hours and 20 minutes. The flight crew rested in the cockpit of the aircraft and did not use the crew rest area located in the passenger compartment from Keflavik to Antalya nor on the way back to Keflavik.

The flight crew made an unscheduled fuel stop in Edinburgh before continuing on the last leg to Keflavik. An approach was setup for runway 02 at Keflavik International Airport. The aircraft contacted the runway and then bounced up into the air again before full runway contact was made with the main landing gear tires followed by the nose landing gear tire. The aircraft was not decelerated enough when nearing the runway end so the pilot flying attempted to turn the aircraft onto taxiway November at the end of the runway.



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

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

The case was not concluded in 2007.

Hættuleg efni smituðust úr varningi á flugi

2007

Alvarlegt flugatvik M-03807/AIG-20 TF-ATX Boeing 757 Ungverjaland 14. júlí 2007

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

flugvélinni til Búdapest í Ungverjalandi og lenti flugvélinni þar. Rannsóknarnefnd flugslysa í Ungverjalandi tók málið til rannsókna. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.

Kerfi í flugstjórnarmiðstöð óvirk

2007

Flugumferðaratvik M-04007/AIG-21 Flugstjórnarmiðstöðin Reykjavík 5. nóvember 2007
í Reykjavík

Flugumferðarþjónusta úr flugstjórn takmarkaðist vegna bilunar í kerfi Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík. Fjarskipti, ratsjár og símkerfi voru ónothæf frá kl. 12:50 vegna rafmagnsbilunar. Flugstjórnarmiðstöðin greip þá til varaáætlunar og prentaði út gögn til notkunar við

leiðsögn. Takmarkanir á flugumferð varð í kjölfarið og var meðal annars allt flug kyrrsett á Reykjavíkurflugvelli. Takmörkunum var aflétt kl 15:45. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.

Hreyfill missti afl og jafnþrýstingur féll

2007

Alvarlegt flugatvik M-04207/AIG-22 TF-JMS Fokker F50 Norðan Vatnajökuls 6. nóvember 2007

TF-JMS var í FL 160 á leið frá Egilsstöðum til Reykjavíkur þegar áhöfnin fékk skilaboð um að olíuþrýstingur væri að falla á hægri hreyfli. Áhöfnin fylgdi eftir gátlista og drap á hreyflinum. Áhöfnin ákvað síðan að snúa aftur til Egilsstaða og varð þá vör við að jafnþrýstingur féll snögglega ásamt því að bilun hefði orðið í afþrýstingarbúnaði fyrir vinstri hreyfil. Áhöfnin fylgdi þá eftir neyðarviðbrögðum og ákvað að lenda á Egilsstöðum. Ummerki sýndu olíuleka í hægri hreyfli og beinist rannsóknin að gúmmíhring í nauðbeitardælu (feathering pump). Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.

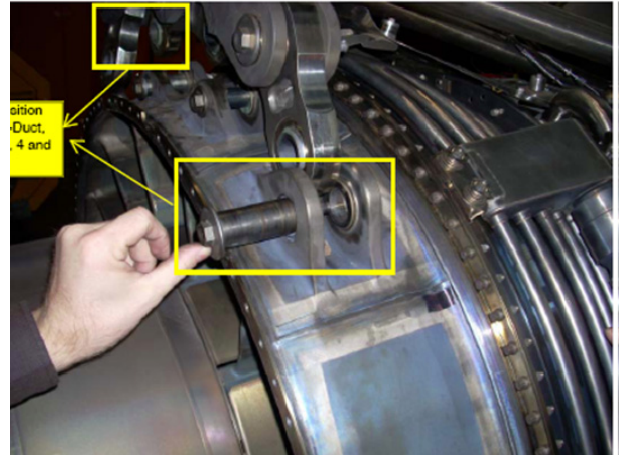


Laus hreyfill

2007

Alvarlegt flugatvik M-04407/AIG-23 TF-JXE Boeing 737 Austurríki 7. nóvember 2007

TF-JXE var í viðhaldi á viðhaldsstöð í Austurríki þegar flugvirkjar þar komust að því að festingar fyrir hreyfil voru ekki eins og búast mætti við. Tveir boltar sem festa áttu hreyfilinn voru ekki í sætum sínum og hreyfillinn því laus að hluta. Við nánari athugun fundust boltarnir þar sem þeir lágu í hreyfilhlíf hreyfilsins. RNF hafði ekki lokað málinu þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að biða næstu ársskýrslu.



Eldur í rúðuhitara í flugstjórnarklefa

2007

Alvarlegt flugatvik M-03907/AIG-24 TF-JMB Dash 8 Við Akureyri 30. október 2007

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

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

Hliðarstýri frosið fast fyrir flugtak

2007

Alvarlegt flugatvik M-04707/AIG-25 TF-JMO Fokker F50 Reykjavíkflugvöllur 29. október 2007

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

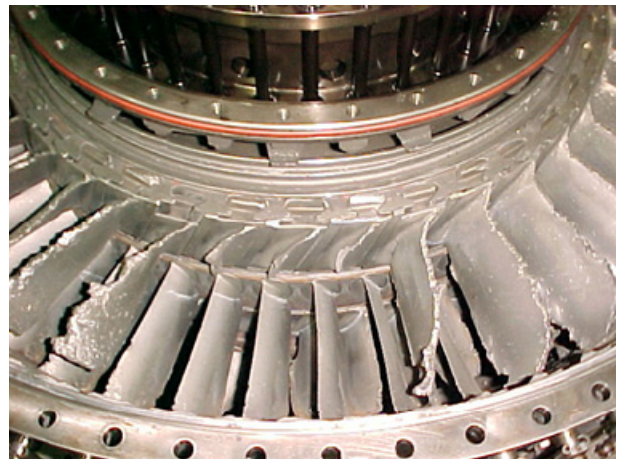


Eldur í hreyfli

2007

Alvarlegt flugatvik M-05007/AIG-26 TF-ELK Airbus A300 Indland 2. desember 2007

TF-ELK var í flugtaki á Bangalore í Indlandi þegar áhöfnin varð vör við háan hvell, ljósbjarma og viðvörun um eld í hreyfli númer 2. Áhöfnin hætti við flugtak á um það bil 120-130 hnúta hraða og virkjaði báðar slökvíflöskurnar fyrir hreyfilinn. Það dugði ekki til en með aðstoð flugvallarslökkviliðs reyndist unnt að slökkva eldinn. Rannsóknaraðilar í Indlandi tóku málið til frumrannsóknar. Rannsóknin beinist að málmþreytu í blásarablöðum hreyfilsins (fan blades). Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaðan því að bíða næstu ársskýrslu.



Féll niður um vök

2007

Alvarlegt flugatvik M-05207/AIG-27 TF-RLR Cessna 172 Arnarvatnsheiði 28. desember 2007

Flugmaðurinn á TF-RLR hugðist fara í könnunarflug upp að Úlfsvatni til að athuga hvort að hægt væri að lenda þar á ís á vatninu. Hugðist hann koma þar daginn eftir með fleiri flugmönnum og æfa landingar á ís á vatninu. Er á Úlfsvatn var komið hugðist flugmaðurinn rétt snerta yfirborð vatnsins til að sjá hversu mikil snjóþekjan væri á vatninu. Snjóþekjan á ísnum var mjög ójöfn og í sköflum. Flugmaðurinn fór aðeins of neðarlega og snertu aðalhljól flugvélarinnar snjóinn ofan á ísnum. Við það missti flugvélin flughraða og lenti flugmaðurinn því á vatninu. Reyndi hann í þrígang að aka á afli eftir vatninu í þeirri von um að ná flugtakshraða. Í þriðja og síðasta akstrinum féll nefhjól flugvélarinnar niður um vök í vatninu eins og sjá má á myndinni. Málinu var ekki lokið þegar ársskýrslan fór í vinnslu og verður niðurstaða því að bíða næstu ársskýrslu.



Tillögur um úrbætur í flugöryggismálum

Rannsóknarnefnd flugslysa gerði sjö tillögur um úrbætur í flugöryggismálum í rannsóknnum sínum á árinu 2007. Breska rannsóknarnefndin (AAIB-UK) gerði tvær tillögur í öryggisátt á árinu 2007 tengdar íslenskt skráðum loftförum. Danska rannsóknarnefndin gerði þrjár tillögur í öryggisátt vegna rannsókna sinna tengdum íslenskum loftförum.

Eftirfarandi eru þær tillögur sem Rannsóknarnefnd flugslysa og aðrar rannsóknarnefndir gerðu árið 2007 ásamt formlegum viðbrögðum þeirra aðila sem tillögunum var beint til.

Alvarlegt flugatvik TF-ELN (Boeing 737-300) á Reykjavíkurflugvelli þann 31. desember 2003.

Tillögum beint til Flugmálastjórnar Íslands:

1. Sjá til þess að bremsumælingarbúnaður, sem í notkun er á flugvöllum undir umsjón Flugmálastjórnar, sé kvarðaður reglulega skv. handbók framleiðanda og haldin sé skráning um kvörðun.
2. Fylgjast með þróun rannsókna tengdum alþjóðlega viðmiðunargildinu IRFI eins og það er tilgreint í "ASTM E2100-04 standard practice for calculating the international runway friction index (IRFI)" og taka upp við fyrsta tækifæri eða taka upp þann staðal sem Flugmálastjórn Kanada hefur útbúið með Canadian Runway Friction Index.
3. Skrái verklagsreglur um bremsumælingar sem taka á framkvæmd bremsumælinga, samstarfi flugumferðarþjónustunnar, flugvallarstjórna og þeirra sem framkvæma bremsumælingar skv. ICAO Airport Services Manual Part 2 Kafli 4 málsgrein 4.2.6.
4. Setji upp skipulagða síþjálfun í bremsumælingum.
5. Upplýsa flugmenn um ónákvæmni bremsumælinga á hálum flugbrautum eins og rannsóknir hafa sýnt fram á.

Matsnefnd flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands tók undir tillögurnar að ofan. Að neðan eru þær aðgerðir sem matsnefnd leggur til:

1. Flugmálastjórn afli upplýsinga um þær rannsóknir er gerðar hafa verið á norðurlöndum um viðnámsmælingar á flugbrautum, og þá sérstaklega í Noregi og Finnlandi.
2. Samráðsfundur um viðnámsmælingar mun verða haldinn til að móta verklagsreglur um framkvæmd

slíkra mælinga sem og mótun þjálfunar í bremsumælingum.

3. Flugmálastjórn Íslands mun í úttektum sínum hjá flugrekendum fara yfir atriði þau er varða viðnámsmælingar á flugbrautum.
4. Niðurstöður úr ofangreindum aðgerðum verða gefnar út til flugrekenda í samstarfi við Flugrekstrardeild.

Einni tillögu var beint til Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar (ICAO):

1. ICAO íhugi að endurskoða upplýsingar í viðbæti 14 við Alþjóðaflugmálasáttmálann (Annex 14 Aerodromes) með tilliti til rannsókna sem fram hafa farið við þróun á International Runway Friction Index og Canadian Runway Friction Index.

Svar ICAO við tillögunni var eftirfarandi:

I am pleased to inform you that the Aerodromes Panel of the Air Navigation Commission had recommended in December 2006 that work on the measurement and reporting of runway surface friction characteristics be undertaken in ICAO. Accordingly, the aforementioned recommendation will be processed in due time.

Alvarlegt flugatvik TF-OND (Cessna 152) á Flúðafflugvelli 14. júlí 2005.

Tillögu beint til Flugmálastjórnar Íslands:

1. Leiti leiða til þess að tryggja að flugnemar fái þjálfun í öllum þáttum flugnáms þótt þeir skipti um flugskóla.
- Matsnefnd flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands tók undir tillögunna eins og sjá má hér:

Skírteindeild mun tilkynna flugskólum að leggja þurfi sérstaka áherslu á að yfirkennari fari rækilega yfir gögn um fyrri þjálfun með formlegum hætti í þeim tilvikum sem nemandi skiptir um skóla á meðan á flugnámi stendur. Þetta er þó einungis heimilt í undantekningartilvikum og þarf að tilkynna Flugmálastjórn í hvert skipti.

Alvarlegt flugatvik TF-FIR (Boeing 757-200) yfir Danmörku þann 11. janaú 2007.

Rannsóknarnefnd flugslysa í Danmörku rannsakaði atvikið ásamt RNF. Í skýrslunni er þremur tillögum í

öryggisátt beint til European Aviation Safety Agency (EASA):

1. Ensure that the aircraft manufacturer change the “Emer Doors, L and R Wing Slide” advisory light message level from advisory to warning and revises the cockpit crew checklist procedure (the Boeing 757 Operations Manual/Quick Reference Handbook) to include and ensure an immediate flight crew action.
2. Ensure that the aircraft manufacturer evaluates the possibility of a physical or visual verification of the locking of the off-wing escape slide carrier and door lock system.
3. Ensure that the aircraft manufacturer revises the work task card to ensure proper locking of the off-wing escape slide system.

Svar EASA við ofangreindum tillögum var þetta:

The EASA has contacted both the FAA and the aircraft manufacturer.

The manufacturer has investigated the event into and determined that the root cause for the failures was the improper closing of the compartment, after maintenance of the system.

As an interim action, the manufacturer has developed a video to share with the aircraft operators in order to highlight the proper compartment closing procedure, the risk of an in-flight loss if the compartment is not properly closed, and to also show what the manufacturer believes is the cause of the recent in-flight losses. The video was linked to the Fleet Team Digest article (FTD) 757-FTD-25-07001, and is available for download.

As final action for this issue, the manufacturer is proceeding with the initiation of the process for a design change, to increase the emphasis on the closed position of the yellow handle, and to eliminate the possibility of partial engagement of the fittings on the compartment door, if the handle is not in the closed and locked position. The schedule for the retrofit solution has not been determined yet.

The FAA has also added this issue to the planned AD list for mandating the design change, once the manufacturer’s Service Bulletin is issued.

The EASA concur with the above position and will be monitoring the progress made.

Alvarlegt flugatvik TF-CSB (Dornier 328-100) á við Sumburgh flugvöll á Hjaltlandseyjum þann 11. júní 2006

Rannsóknarnefnd flugslysa í Bretlandi (AAIB UK) rannsakaði atvikið ásamt RNF. Í kjölfar rannsóknarinnar gaf AAIB UK út tvær tillögur í öryggisátt:

1. The Joint Aviation Authorities (JAA) should review the training requirements for flight crews operating aircraft required to be equipped with a predictive terrain hazard warning function, with a view to ensuring that such crews are adequately trained in its use, interpretation and response.
2. The Icelandic Civil Aviation Administration should conduct a safety audit of Landsflug ehf (City Star Airlines) in the light of the shortcomings identified during the investigation into this serious incident.

JAA brást við tillögu eitt að ofan með því að gefa út flugupplýsingabréf ([SIC no. 9](#)).

Flugmálastjórn Íslands brást við með eftirfarandi hætti:

The Icelandic Civil Aviation Administration conducted additional audits in respect of the shortcomings identified by the report of the UK’s AAIB. Landsflug’s training and operational control was audited and a number of NC’s were issued. These specific audits were completed 4 May and 9 August 2007. Landsflug revised their manuals and their procedures as appropriate and all NC’s were closed. Landsflug’s AOC was returned to the ICAA 14 March 2008 to ICAA.

Alvarlegt flugatvik TF-CSB (Dornier 328-100) á Aberdeen flugvelli í Skotlandi þann 22. júní 2006

Rannsóknarnefnd flugslysa í Bretlandi (AAIB UK) rannsakaði atvikið ásamt RNF. Í kjölfar rannsóknarinnar gaf AAIB UK út þrjár tillögur í öryggisátt:

1. It is recommended that Avcraft Aerospace GmbH i.l advise all operators of Dornier 328 turboprop aircraft to detail procedures, and provide adequate training, to ensure that their pilots are able to act appropriately if the beta control range on the power levers cannot be selected after landing.
2. The Luftfahrt-Bundesamt should ensure that a training programme, fully alerting Dornier 328 crews to the potential for restricted movement and the optimum operation of the lever/latch combination, and detailing appropriate operational procedures, be developed and mandated for all operators in Europe, and through liaison with all relevant National Aviation Authorities, make this information available to all operators of the Dornier 328 worldwide.

3. The European Aviation Safety Authority should require the Dornier 328 Type Certificate holder to re-design the power lever/beta/reverse latch system to improve the present arrangement.

Tillögu eitt að ofan var beint til handhafa tegundarskírteinis Dornier 328, Avcraft Aerospace GmbH. Avcraft Aerospace hafði ekki svarað tillögunni en Flugmálastjórn Bretlands (UK CAA) brást við tillögunni með eftirfarandi hætti:

This recommendation is not addressed to the CAA. However, the recommendation has been acted upon by the CAA and Inspectors, assigned to the UK companies operating Do328 aircraft, have been made fully aware of the issue and will be discussing the incident with the companies as necessary.

Tillögu tvö að ofan var beint til flugmálastjórnar Þýskalands (LBA). LBA gaf í kjölfarið út lofthæfifyrirmæli [LTA-NR.: D-2008-140](#) til flugrekenda Dornier 328-100. Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) brást einnig við tillögunni:

This Safety Recommendation is not addressed to EASA, however, EASA acknowledges the issuance by LBA of LTA Nr. D-2008-140, which was published in German language, in response to this safety recommendation.

Upon request of EASA, the LBA provided a courtesy translation which was published on the LBA website.

After publication of the German AD, the TC-holder highlighted the concerned procedures and operational guidance material again to all customers and assured the availability to all operators worldwide.

EASA publication was not deemed required due to the fact that the German LTA is of operational nature, and the information highlights existing training material, operational procedures, and guidance.

Tillögu þrjú að ofan var beint til EASA og er þeirra svar hér að neðan:

EASA has reviewed the service history of the Dornier 328-100 with the TC-holder in respect of the power lever handling.

The TC holder has previously published crew training and procedural information in response to earlier similar incidents; however in long term this information has not proven effective in preventing reoccurrence.

In response to the EASA review, the TC holder has proposed design changes which are intended to both improve crew awareness of the power lever position and to improve the mechanical characteristic of the latches that are released to achieve power settings below flight idle.

These changes have yet to be installed on an aircraft and evaluated by the TC-holder and EASA flight test. EASA anticipates AD action will follow assuming successful completion of the flight testing.

Flugatvik upp á borðið



Yngvi Rafn Yngvason

Sérfræðingur á Vottunar- og greiningarstofu Flugmálastjórnar Íslands

“Úff, hvað var ég að hugsa að fara þarna megin við fjallið og það í þessum vindi? Og ég með kærustuna um borð!!!” eða hvað þá með þetta atvik “Ó sjitt, rosalega er vélin þung í loftið. Af hverju er hún svona þung? Ó nei, ég sem fyllti tankana. Þá er ég yfir grossi! Auka hraðann, AUKA HRAÐANN...aaaaa...úff, það hafðist. Það er sko eins gott að enginn frétti af þessu!”

Eða hvað? Jú, þetta eru raunveruleg flugatvik sem ég lenti sjálfur í sem einkaflugmaður og er þá ekki allt upptalið. Og ég skammaðist mín fyrir að hafa lent í þessu...ég átti að vita betur. En í gegnum tíðina hafa margir ekki verið eins heppnir. Svona atvik eru klassísk dæmi um röð atvika sem hafa valdið flugslysum. Það er því ekkert skrítíð að maðurinn taki sig til, noti tæknina og vilji fá þessi atvik upp á borðið til að menn geti lært af þeim mistökum sem aðrir lenda í.

Um mitt árið 2005 var hafist handa við að skrá flugatvik í sérhannaðan samevrópskan gagnagrunn (ECCAIRS) til að geta greint ýmis konar leitni í gögnunum. Þremur árum síðar hafa þessi gögn nú þegar nýst við að greina vandamál og bæta þær úttektir sem gerðar eru hjá íslenskum flugrekendum.

Tilgangur þessa er að auka fræðslu og lærdóm af atvikum á kerfisbundinn hátt. M.ö.o. að nýta þau gögn sem safnast til að auka enn frekar öryggi þeirra sem nýta sér þennan samgöngumáta.

Í dag búa flugmenn og aðrir sem vinna að flugöryggismálum við ákveðið refsileysi (no-blame). Það var innleitt með breytingum á íslensku loftferðalögum og tilskipun Evrópusambandsins sem birtist í reglugerð

53/2006. Einungis ásetningsbrot og stórfellt gáleysi falla út fyrir þennan ramma. Í þessu nýja umhverfi er því kominn grundvöllur að nýju viðhorfi gagnvart flugatvikum. Flugmenn og aðrir sem koma að flugi geta því tilkynnt þau flugatvik sem þeir lenda í. Hjá FMS ríkir trúnaður við þá sem tilkynna og starfsmenn FMS vita vel að ef viðkvæmar upplýsingar væru látnar af hendi þá myndu tilkynningar um flugatvik stórlega minnka og þannig skaða það flugöryggi sem við viljum viðhalda og auka enn frekar.

Nú þegar hafa þau tilkynntu flugatvik sem skráð hafa verið fætt af sér greiningar sem FMS notar í úttektum og öðru eftirliti. Það ætti því engum að finnast tiltöku mál þó að atvik sé tilkynnt til FMS eða Rannsóknarnefndar flugslysa (alvarleg flugatvik og sly), því við þekkjum gildi þess lærdóms sem hægt er að draga af atvikunum. Það er stefna FMS að gefa út upplýsingar úr gagnagrunninum sem gætu hjálpað flugmönnum í að gera flug á Íslandi ennþá öruggara en það er í dag. Dreifing slíkra upplýsinga mun samt fara eftir ákveðnum reglum svo trúnaði verði ekki brugðið. En til þess að slík gögn verði til gagns þurfa allir sem koma að flugi að tilkynna þau atvik sem upp koma. Einkaflugmenn þurfa að tilkynna undir nafni svo hægt sé að hafa samband ef þörf er á frekari upplýsingum. Atvinnuflugmenn, flugumferðarstjórar og starfsmenn flugvalla tilkynna til síns félags og félagið kemur svo tilkynningunni nafnlausri til FMS. Það sem skiptir mestu máli er að upplýsingar um flugið og atvikið í tímaröð berist fljótt og örugglega.

Þannig aukum við flugöryggi og gæði þeirra sem þess njóta.

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 íslenskrri 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. merki	Tegund lofff.	Málsatvik í stuttu máli og slyssaður	Ó/L	S	D
1998	07.03	TF-KLM	C172N/	Flugvélnar snertust á lokastefnu fyrir landingu á flugvelli á Tungubökkum í Mosfellsbæ.	1	-	-
		TF-TWO	C150L				
	02.03	TF-BKB	C177	Nauðlenti eldsneytislaus á Nesjavallavegi á Mosfellsheiði. Vængendi rakst í umferðarskilti og skemmdist.	2	-	-
	03.03	TF-ABL Saudia	B747-300/ L1011	Flugumferðaratvik við Jeddah í Saudi Arabíu.	123	-	-
	10.03	TF-JML	SA227-DC	Alvarleg bilun kom fram í hæðarstýrisstilli flugvélarinnar fyrir flug.	21	-	-
	04.04	D-AGYA	B767-300	Eldur á flugi í hitaelementi við neyðarútgang í farþegaklefa á flugi. Flugvélinni var snúið til varúðarlendingar á Keflavíkflugvelli.	291	-	-
	15.04	TF-ABO	B747-100	Flugumferðaratvik við Khartoum í Súdan.	476	-	-
	27.04	TF-JMK	SA227-AC	Í akstri og í myrkri rákust skrufublöð vinstra hreyfils í tréstauro sem notaður var til að merkja akbraut.	2	-	-
	30.05	TF-SRM	S108-2	Í lágflugi eftir flugtak rakst annað aðalhljól í höfuð áhorfanda.	1	1	-
	09.06	TF-NPK	C47A	Eldur kom upp í hægri hreyfli á flugi og var nauðlent á Selfossflugvelli.	5	-	-
	22.06	TF-FIR	F27-Mk050	Flugmenn fengu og stilltu inn rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að Húsavíkflugvelli.	18	-	-
	23.06	TF-ICI	C150	Rann tvisvar í röð út af braut í snertilendingum á Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
	28.06	TF-AGN	Avid Flyer	Fór á bakið í flugtakstilraun í Fljótavík á Hornströndum.	2	-	-
	30.06	TF-FTL	C152	Nauðlenti eldsneytislaus á Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ.	2	-	-
	10.07	TF-EGD	PA38-112	Nauðlenti á Stykkishólmsflugvelli eftir hreyfilbilun á flugi.	1	-	-
	18.07	TF-KJO	PA20	Brotlenti eftir flugtakstilraun af Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ.	2	-	-
	19.07	N42PG	Lear 24D	Rann út af flugbraut í landingu á Keflavíkflugvelli.	3	-	-
	26.07	N56LE	FH227B	Hægra aðalhljól féll upp í landingarbruni á Keflavíkflugvelli.	2	-	-
	27.07	TF-ABV	L1011-385	Eldur í handfarangri farþega um borð fyrir flugtak í Alicante á Spáni.	350	-	-
	29.07	TF-FII	B757-200	Kviknaði í raftengi fyrir sjónvarpsskjá á flugi.	223	-	-
	05.08	TF-ABD	L1011-385	Hlíf (non-structural panel) losnaði af flugvélinni og féll til jarðar, skömmu eftir brottför frá Manchester í Bretlandi.	247	-	-
	09.08	TF-ABR	B747-100/	Flugumferðaratvik við Havana á Kúbu.	450	-	-
		C-FTDA	A300		186	-	-
	10.08	N8423T	PA32-301	Fórst í Kambhorni við Hornskriður austan Hornafjarðar.	-	-	3
	15.08	ISB-700	DO228-202/	Flugumferðaratvik sunnan við radlóvitann NB.	-	-	-
		FXI-320	PA31-350				
	13.09	TF-VEL	TB10	Brotlenti eftir flugtak af Bakkaflugvelli í Landeyjum.	-	3	-

	30.09	TF-ABT	L1011-385	Hlíf af loftræstikerfi féll af flugvélinni og olli m.a. skemmdum á hreyfli.	303	-	-
	15.11	EI-BNA	DC8-63	Eitt hægra aðalhlóla féll af flugvélinni í flugtaki af Keflavíkurlugvelli.	8	-	-
	19.12	TF-HHG	Bell 206-L1	Farþegi opnaði dyr á flugi og missti myndbandsökuvél fyrir borð.	4	-	-
	21.12	N33TV	P68C	Bilun í hæðarstýrisstilli og alvarleg vandamál við stjórn loftfarsins. Nauðlent á Reykjavíkurlugvelli.	1	-	-
1999	03.01	TF-JMG	PA31-350	Eldur í hreyfli á flugi eftir brottför frá Egilsstöðum.	7	-	-
	10.01	TF-ABG	B747-100/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Algeirs í Alsir.	500	-	-
	15.02	TF-ELH	DO228-201	Drapst á öðrum hreyfli í klifri frá Sauðárkróki í myrkri og snjókomu.	13	-	-
	20.02	TF-FKM	PA18-135	Rak nefið niður í lok landingarbruns.	1	-	-
	08.03	TF-BAB	C140A	Fór á bakið í flugtaksbruni af Sandskeiði.	1	-	-
	22.02	TF-FIS	F27-Mk050/	Flugumferðaratvik við radíóvitann RK við Reykjavík.	32	-	-
		TF-TOA	PA28R-200		2	-	-
	11.03	TF-ABG	B747-100/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Libreville í Gabon.	500	-	-
	21.03	TF-MYA	C152	Rann út af flugbraut í landingu á Reykjavíkurlugvelli.	1	-	-
	22.04	TF-FKM	PA18-135	Brotlenti við Fitjar á Kjalarnesi er hreyfill missti afl eftir flugtak.	-	1	-
	15.05	TF-API	C152	Ók á hindrun á leið frá flugskýli að flughlaði á Akureyrarflugvelli.	1	-	-
	04.06	TF-ULV	Jodel DR1050	Stélkastaðist í landingu. Festingar hjólalegs skemmdust.	1	-	-
	06.06	TF-REF	Jodel D140	Nauðlending á Tungubökkum eftir að smurólía hreyfils lak út á flugi.	2	-	-
	08.06	TF-JMD	DHC6-300	Rann út af flugbraut í landingu í Zackenberg á Grænlandi.	2	-	-
	09.06	TF-ROB	Jodel DR221	Loftskrufan rakst niður í akstri á Reykjavíkurlugvelli.	1	-	-
	09.06	TF-TUG	PA25-235	Loftskrúfa rakst niður í akstri á Sandskeiðsflugvelli.	1	-	-
	12.06	TF-ABD	L1011-385/ Ókunn	Flugumferðaratvik við Róm á Ítalíu.	374	-	-
	16.06	TF-DAB	PA16	Skrúfa rakst niður í landingu eða í akstri á Tungubakkflugvelli.			
	17.06	TF-BKG	PA28-235	Stélkast í landingu á Stykkishólmsflugvelli.	1	-	-
	28.06	TF-FII	B757-200/ AF-6498	Flugumferðaratvik, þegar Air France B-747 ók án heimildar þvert yfir flugbraut þar sem TF-FII var í flugtaksbruni.	220	-	-
	09.07	G-BCLJ	AA5	Nauðlenti eldsneytislaus á sjó undan Stokksnesi og sökk.	4	-	-
	21.07	TF-FIM	PA18-150	Skemmdist í landingu við Grund í Reykhólasveit.	2	-	-
	16.08	TF-ELF	DO228-202K/	Flugatvik er TF-ELF ók án heimildar út á flugbraut á			
		TF-FTG	CA152	Reykjavíkurlugvelli, þar sem TF-FTG var að lenda.	21	-	-
	11.09	N44645	PA28-151	Hætti við flugtak á Hvolsvelli og flugvélin fór út af brautinni.	2	-	-
	12.09	TF-ABD	L1011-385/	Flugumferðaratvik við Aþenu í Grikklandi.	374	-	-
		G-BBAE	L1011		375	-	-
	27.09	TF-FIR	F27-Mk050	Flugmenn fengu og stilltu inn rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að Ísafjarðarflugvelli.	52	-	-
	04.11	TF-ICI	C152/	Ók inn á flugbraut og hóf flugtak meðan flugvél sem var nýlent var enn að aka hana til baka eftir landingu.	1	-	-
		TF-JML	SA227-DC		21	-	-
2000	13.01	TF-ELN	B737-300	Bilun í jafnþrýstibúnaði. Snúið við og lent í Brussel.	3	-	-
	17.01	TF-ELJ	ATR42	Annað framhjól féll af öxlinum eftir flugtak í Sebha, Lybía.	5	-	-
	06.02	TF-FIO	B757-200	Ítrekaðar rafmagnsbílanir vegna galla/skemmda í rafleiðslum.	195	-	-
	22.02	TF-FTL	C152	Rann út af flugbraut í landingu.	1	-	-
	22.02	FAXI-13	F27-Mk050/	Flugumferðaratvik. Aðskilnaður skertist í aðflugi til Reykjavíkur.	70	-	-
		FAXI-363	SA227				
	21.03	TF-UPS	PA28-161	Eldur kviknaði út frá rafgeymi í akstri. Brunaskemmdir.	1	-	-

14.04	TF-FFU	C172	Fauk á bakið í akstri fyrir flugtak af Selfossflugvelli.	1	-	-	
21.04	TF-FIA	B737-400	Fráhvarfsflug vegna viðvörunar jarðvara í aðflugi að Gardermoenflugvölli við Osló.	175	2	-	
23.04	TF-FTR	C152	Nauðlending vegna eldsneytisskorts.	2	-	-	
02.06	TF-JMK	SA227	Bifreið var ekið inn á flugbraut, í veg fyrir flugvél í flugtaki.	18	-	-	
12.06	TF-ATB	B747-200	Neyðarrenna losnaði úr hólfi sínu og týndist á flugi yfir Ermarsundi.	3	-	-	
12.06	TF-UTA	C172/	Flugumferðaratvik yfir Garðabæ. Óeðlileg nálgun flugvéla í sjónflugi.				
	TF-TOD	PA28		6	-	-	
14.06	TF-ROB	Jodel DR221	Brotlenti eftir snertilendingu á Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-	
14.07	TF-SMS	Rans S10	Nauðlenti eftir hreyfilbilun í flugtaki af Flúðafflugvelli.	1	-	-	
16.07	TF-KAP	J3	Brotlenti á Selfossflugvelli.	2	-	-	
16.07	TF-FIR	F27-Mk050	Pung lending og rak niður stélið á Reykjavíkurlflugvelli.	53	-	-	
20.07	CMM-703	A330/	Flugumferðaratvik norðan Færeyja (62°59'55"N 004°34'13"V).	-	-	-	
	AAL-80	B767-300					
21.07	TF-JVD	PA23-250	Hægra aðalhljól féll upp í lendingu í Reykjavík.	4	-	-	
23.07	TF-KAF	C170B	Stélhljól kræktist í girðingu í lendingu við Hraunteig, Rangárvallasýslu.	2	-	-	
28.07	TF-OWL	Kitfox	Féll inn í gormflug og brotlenti eftir flugtak við Stíflisdalsvatn.	-	1	-	
06.08	TF-EMM	C152	Nauðlenti eftir hreyfilbilun á vegi við Bjarnastaðahlíð, Skagafirði.	2	-	-	
07.08	TF-GTI	CT210L	Fórst í Skerjafirði eftir hreyfistöðvun í fráhrarfsflugi frá Reykjavíkurlflugvelli	-	2	4	
17.08	TF-MYA	C152/	Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla yfir Kópavogi.	3	-	-	
	TF-FFC	BE77					
01.09	TF-MID	C152	Flugvélin skemmdist er henni var ekið á flugvallargirðingu í Reykjavík.	1	-	-	
07.09	TF-JME	SA227	Rann út í brautarkant í upphafi flugtaksbruns í Reykjavík.	4	-	-	
24.09	DAF-678	C130/	Flugumferðaratvik við Grænland (65°21'N 034°20'V).				
	GRL-678	DHC7					
24.09	TF-FTE	C152	Nauðlending eftir hreyfilbilun í flugtaki af Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-	
06.01	TF-FTX	C152/	Flugumferðaratvik yfir ytri höfninni í Reykjavík.	22	-	-	
	FXI-163	SA227					
08.01	TF-POL	CFR172J	Skemmdist í lendingu í Fljótavík á Hornströndum.	3	-	-	
21.01	TF-MYA	C152	Stélkastaðist og skemmdist í lendingu á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-	
31.01	TF-GTR	C172RG	Lenti með hjólin uppi á Reykjavíkurlflugvelli.	2	-	-	
07.12	TF-UGL	C172/	Ók út á braut í notkun og fyrir flugvél sem var í aðflugi.	20	-	-	
	ICB-751	DO228					
15.12	TF-FIT	F27-Mk050	Alvarlegt ísingartilvik í flugi til Ísafjarðar.	3	-	-	
2001	21.01	TF-ABQ	B747200/	Flugumferðaratvik við Curacao. Flugvélin var í lækkun úr Fl-350 í 250 þegar árekstrarvari fyrirskipaði klifur. Önnur flugvél sem fór ekki að fyrirmælum og klifraði í gegnum feril TF-ABQ.	400*	-	-
			Ókunn				
03.03	N18LH	Lear 35	Skemmdist þegar flugstjóri hætti við flugtak eftir að sprakk á aðalhljóli.	4	-	-	
04.03	TF-FIW	B757-200	Eitt aðalhljól fór af í flugtaki í Verona á Ítalíu, þegar óxullega bilaði.	195*	-	-	
06.03	N272BB	AC500	Fórst við Þrídranga nálægt Vestmannaeyjum.	-	-	2	
11.03	TF-BMC	BE23A	Rann út af flugbraut í lendingu á Reykjavíkurlflugvelli.	1	-	-	
18.03	TF-FTE	C152/	Flugumferðaratvik - óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi við Reykjavíkurlflugvöll.	2	-	-	
	TF-FTR	C152					
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 aðalhljólábúnaði brotnaði þar sem flugvélin var í stæði á Kastraupflugvelli.	150*	-	-	
10.07	TF-BKB	C177	Lá við slysi er flugmaðurinn missti stefnustjórn í flugtaki.	1	-	-	
21.07	TF-FIE	B737-300	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu vegna truflana í flugtölvum og flugmælitækjum vegna raka.	3	-	-	
23.07	BAW85	B747-400/	Flugumferðaratvik. Skertur aðskilnaður er ferlar skárust í farflugi yfir úthafinu nálægt 72°N 058°V.	400	-	-	
	COA99	B777-200					
27.07	AP-BGB	Lancair 4P	Rúða brotnaði í FI220, 100 Nm vestur af 63°N 030°V. Snéri til Reykjavíkur.	1	-	-	
05.08	TF-JMB	PA38-112	Nauðlenti eldsneytislaus í Garðsárdal nálægt Akureyri.	2	-	-	
09.09	TF-MDA	MD9-81	Reykur í vörurými á flugi til Arlanda flugvallar við Stokkhólm.	3	-	-	
18.09	TF-ATF	B747-200/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun í lækkun í farflugi nálægt Genf í Sviss er önnur flugvél flaug af heimiluðum ferli.	400*	-	-	
	Ókunn						
18.08	TF-FIG	B757-200	Hætt við flugtak í Liege, Belgíu v/viðvörunar og truflana í flugmælitækjum.	3	-	-	
23.01	TF-JVF	PA31-310	Hætt við flugtak á Reykjavíkflugvelli v/rangrar stöðu mælitækja.	5	-	-	
07.11	TF-ATP	B767-200	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í flugi yfir Líbýu.	295*	-	-	
14.11	TF-ELR	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) og skipaði lækkun í klifri í 1000 fetum eftir flugtak frá Dublin, Írlandi.	3	-	-	
	Ókunn						
01.12	N415D	C337	Snéri við eftir flugtak frá Reykjavík vegna reyks í stjórnklefa.	1	-	-	
02.12	TF-JME	SA227	Rann út af flugbraut og í snjóruðninga í lendingu á Hornafirði.	20	-	-	
05.12	TF-ATH	B747-300	Eftir lendingu í Buenos Aires kom í ljós, að stór hlíf við vængrót hafði losnað og fallið af.	400*	-	-	
23.12	TF-SUN	B737-300/	Flugumferðaratvik. Árekstrarvari gaf viðvörun (RA) í lækkun í skýjum yfir Nicaragua.	154	-	-	
2002	09.01	TF-FIJ	B757-200	Hlaðmenn lokuðust inni í lest flugvélarinnar fyrir brottför frá Keflavík.	223*	-	-
	22.01	TF-FIO	B757-200	Flugvélinni var beint bratt niður í fráhrarfsflugi frá Gardemoenflugvelli í Noregi.	82	-	-
	25.01	TF-FIP	B757-200/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í brottflugi frá Arlanda flugvelli í Svíþjóð.	49	-	-
		LN-RON	MD81		100	-	-
	18.03	TF-JVI	P68/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi inn á braut 13 á 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 Líbýu.	200	-	-
	24.04	N5176D	C182	Lenti í vandræðum vestur af Keflavík þegar hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	11.05	TF-FTL	C152	Nauðlenti á Höskuldavöllum eftir að hreyfillinn missti afl.	2	-	-

15.05	FMS		Tilfelli komu upp við innleiðingu á nýju fluggagnakerfi í flugstjórnarmiðstöð FMS.	-	-	-	
17.05	TF-ATP	B767-200	Reykur kom upp í farþegarými eftir landingu í Madrid vegna útleiðslu í lesljósi.	192	-	-	
30.05	TF-ELS	A310-300	Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) í klifri yfir Tyrklandi.	2*	-	-	
01.06	TF-POU	PA28-140	Flaug á rafmagnslínu í aðflugi til landingar á flugvælinum á Forsæti.	1	-	-	
02.06	TF-FII	B757-200	Rafmagnsbilun og hitalykt á flugi yfir Englandi.	223*	-	-	
19.06	TF-JSO	C172	Snéri við þegar hreyfill missti afl eftir flugtak frá Vestmannaeyjum.	1	-	-	
21.06	TF-ULF	Jodel D140	Loftskúfa flugvélarinnar botnaði á flugi yfir Dagverðarnesi í Dalasýslu.	2	-	-	
30.06	TF-LIF	AS332	Allur rafstraumur fór af þyrilu sem var í sjúkraflogi vegna bilunar í rafkerfi.	6	-	-	
03.07	TF-ABJ	Pitts S1J	Brotlenti við Akureyrarflugvöll eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-	
03.07	TF-ATO	B767-200	Árekstrarvari gaf viðvörðun (RA) í klifri yfir Grikklandi.	298*	-	-	
11.07	DLH454	B747-400/	Flugumferðaratrik við 61°N 00°V. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla við svæðamörk íslenska flugstjórnarsvæðisins.	450*	-	-	
	DLH456	B747-400		450*	-	-	
29.07	TF-SMS	Rans S10	Brotlenti í flugtaki frá Keflavíkurlugvelli.	1	-	-	
01.08	TF-JVG	C404	Flugvél missti 11.000 feta hæð yfir austurströnd Grænlands.	11	-	-	
01.08	TF-KOK	C172	Hlekkist á og fór út af flugbraut í landingu á Vestmannaeyjaflugvelli.	4	-	-	
02.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki rétta flugleið samkvæmt brottflugkortu í flugi frá Vestmannaeyjum.	2*	-	-	
10.08	TF-JVH	C402	Flaug ekki samkvæmt heimild í brottflugi frá Hornafirði.	10*	-	-	
14.08	TF-FTG	C152/	Flugvél lenti án heimildar á Reykjavíkurlugvelli eftir að talstöð bilaði og ók svo á móti annarri flugvél í landingarbruni.	1	-	-	
	TF-FTN	PA44-180		2	-	-	
18.08	TF-TAL	C206	Lenti á Akureyrarflugvelli eftir að hreyfill missti afl á flugi.	3)	-	-	
14.09	TF-ATH	B747-300	Ók á landgang við brottör frá Madrid á Spáni.	373	-	-	
14.09	TF-ABP	B747-200	Viðvörðun um eld eftir flugtak í Lagos í Nígeríu.	406*	-	-	
25.09	GAF 4601	Tornado	Rann út af flugbraut í landingu á Keflavíkurlugvelli.	1	-	-	
29.09	FXI 699	F27-Mk050	Flaug um 150 sjómílar af áætlaðri flugleið.	3*	-	-	
02.01	TF-FIN	B757-200	Flaug ofan við heimilaða flughæð vegna rangrar stillingar hæðarmælis.	194*	-	-	
14.01	TF-UGL	C172	Snéri við þegar hreyfill missti afl eftir flugtak frá Reykjavíkurlugvelli.	2*	-	-	
16.01	TF-ATD	B747-200	Stél flugvélarinnar rakst í flugbrautina við landingu í Teesside í Englandi.	446	-	-	
19.01	TF-FII	B757-200	Flugvél missti 7.000 feta hæð á flugi suður af Baltimore.	196	-	-	
22.01	TF-ARA	B767-300	Neyðarrenna féll af flugvélinni í flugtaki frá Buenos Aires í Argentínu.	168	-	-	
15.11	TF-VEV	PA31-350	Hjól flugvélarinnar komu ekki niður fyrir 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	Flugvél, 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*	-	-

	Ókunn					
13.01	TF-ATO/	B767-200	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækkun við New York í Bandaríkjunum.	-	-	-
	Ókunn					
17.02	TF-ATW	B747-200/	Árekstrarvari gaf viðvörðun í aðflugi til Lagos í Nígíeríu vegna annarar flugvélar.	422*	-	-
	Ókunn					
20.02	TF-ARF	B747-200	Reykur kom upp um borð í flugvélinni á flugi til Jemma í Saudi Arabíu.	472*	-	-
20.02	TF-FIO	B757-200	Bilun kom upp eftir flugtak frá Keflavíkurlugvelli 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*	-	-
	Ókunn					
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 Keflavíkurlugvelli.	1	-	-
16.05	TF-FTL	C152	Fór á bakið í snertilendingu á flugvellingum í Stykkishólmi.	2	-	-
29.05	TF-JMC	DHC6	Áhöfnin fékk rangar upplýsingar um loftþrýsting fyrir aðflug að flugvellingum á Sauðárkróki.	2	-	-
31.05	TF-VHH	C185	Lenti á Bessastaðavegi eftir að eldsneytisgjöfin hafði farið úr sambandi í aðflugi að Reykjavíkurlugvelli.	2	-	-
17.06	TF-FKR	C206	Flugvélin rann út af flugbrautinni í landingarbruni á Reykjavíkurlugvelli vegna bilunar í stýrisbúnaði.	4	-	-
29.06	LY-ARS	PA30	Flaug ekki samkvæmt verklagi í aðflugi og fráhrarfsflugi við Reykjavíkurlugvöll.	2	-	-
08.07	TF-FIK	B757-200	Flugvélin snéri við og lenti í Faro í Portúgal eftir að reykur hafði kom upp um borð.	223*	-	-
10.07	TF-ABA	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um klifur í farflugi við París í Frakklandi.	390*	-	-
	Ókunn					
12.07	TF-JMU	F27-Mk050/	Áhöfn TF-JMU fékk skipun (RA) frá árekstrarvaranum um að fylgjast með lækkunarhraða í aðflugi að Reykjavíkurlugvelli.	50*	-	-
	TF-FTN	PA44-180		2	-	-
23.07	TF-ELN	B737-300	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á 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 N46PW	BAe146-200/ PA46-310	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 028°V.	39 ?	-	-	
01.08	TF-ATU	B767-300/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækun í farflugi nálægt París í Frakklandi vegna annarar flugvélar.	325*	-	-	
	HB-IJL	A320		?	-	-	
04.08	TF-HIS	C180	Lenti við Stifflisdalsvatn eftir að hreyfillinn hafði misst afl sökum eldsneytisskorts í þeim tanki sem stillt var á.	4	-	-	
18.08	C-GAGN	B747-400	Lenti á Keflavíkurlugvelli eftir að reykur hafði komið upp um borð vegna bilunar í viftu.	283	-	-	
21.08	TF-ATC	B747-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækun í aðflugi að Orlando í Bandaríkjunum.	472*	-	-	
	Ókunn						
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 flugvellingum á Bíldudal.	8	-	-	
07.09	TF-SAC	ASK21	Svifflugvél hlekkist á þegar verið var að draga hana á loft á Sandskeiði.	-	1	-	
11.09	TF-JML	SA227	Sprakk á þremur af fjórum hjólbörðum aðalhjóra flugvélarinnar í landingu á Reykjavíkurlugvelli.	2	-	-	
19.01	TF-FIG	B757F	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á á Keflavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	2	-	-	
09.11	TF-ATY	B767-200/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækun í farflugi yfir Líbýu.	222*	-	-	
	Ókunn						
15.11	CLX773	B747-400/	Aðskilnaður skertist í farflugi yfir úthafinu nálægt 63°N 025°V.	?	-	-	
	AAL87	B777-200		?	-	-	
30.11	TF-ELD	B737-400/	Árekstrarvari gaf skipun (RA) um lækun í farflugi við Marseille í Frakklandi.	170*	-	-	
	Ókunn						
01.12	TF-FTT	C152	Stakkst á nefið á flugvellingum á Raufarhöfn þegar flugkennari hugðist yfirfjúga flugbrautina.	2	-	-	
23.12	TF-JME	SA227	Flugvélin náði ekki tilætluðum afköstum í flugtaki á Reykjavíkurlugvelli þar sem hún var ranglega hlaðin.	?	-	-	
31.12	TF-ELN	B737-300	Flugvélin hafnaði þversum á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu á Reykjavíkurlugvelli.	5	-	-	
2004	06.01	N767UA	B777-200	Drapst á öðrum hreyfli á leið frá Þýsklandi til Bandaríkjanna. Lýst yfir neyðarástandi og vélinni lent í Keflavík.	231	-	-
	08.01	TF-BBD	B737-300	Flugvélin rann út á öryggissvæði við enda flugbrautar eftir landingu í Rennes í Frakklandi.	2	2	-
	11.01	G-BNWS	B767-300	Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og snéri til Keflavíkur eftir að brunalykt fannst í farþegarýni.	?		
	15.02	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug yfir Indónesíu.	18	-	-
	15.02	TF-ARF	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug yfir Indónesíu.	476	-	-
	01.03	TF-JMD	DHC6	Lendingarbúnaður flugvélarinnar rakst í snjóhrygg.	?		
	08.02	TF-ATC	B747-267	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Jeddah í Sádi Arabíu.	?		
	26.02	TF-ATJ	B747-300	Farþegi slasast í ókyrrð og flugvélinni því snúið til Las Palmas.	425	1	-
	14.03	TF-HHX	Hughes269C	Stélskrúfa rakst í barð við lendingaræfingu austur af Sandskeiði.	2	-	-
	04.04	TF-TOF	Jodel DR-220	Hlekkist á í flugtaki við Stóru Bót austur af Hellu.	4	-	-
	03.04	FXI-697	F-50	Árekstrarvari gaf skipun um að hækka flug við Kulusuk í Grænlandi.			
	30.04	TF-JMS	F-27	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Færeyjar.	?		

	08.05	TF-JXA	MD-82	Snúið við til landingar skömmu eftir flugtak á Catania flugvelli á Spáni. Stýri störfuðu ekki eðlilega.	152	-	-
	13.05	AAL71	B777-200	Flugvélin lenti á Keflavíkflugvelli eftir að hafa misst afl af hreyfli um 400 sjómílur suður af Keflavík.			
	06.06	TF-ELC	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við London.	?		
	08.06	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra við Amsterdam.	?		
	18.06	TF-ELY	B737	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til landingar á flugvelli á Kos í Grikklandi.	7	-	-
	23.06	TF-ELH	DO 228	Lenti með hjól uppi á Siglufirði.	2		
	17.06	TF-SAG	ASW-19	Nauðlenti sviffugu í flugtaki við Sandskeið eftir að togvír festist í stéldragi.	1	-	-
	02.07	TF-ATY	B767-204	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug eftir flugtak frá Oran í Alsír.	11	-	-
	07.07	TF-ARK	B757	Flugvél snúið til Parísar vegna reykjarlyktar í farþegarými.	?		
	08.07	TF-ELG	A300	Bilun í hliðarstýri í aðflugi til Hong Kong.	?		
	12.07	TF-ARD	B757	Árekstrarvari gaf skipun um að hætta klifri við Dalaman í Tyrklandi.	?		
	15.07	TF-MOS	Citabria 7GAA	Hlekkist á í flugtaki við Tungubakkaflugvöll.	2	-	-
	16.07	TF-KAJ	PA18-150	Fór á bakið í landingu við Þjórsárdal.	1	-	-
	18.07	CFXOH	Helio Courier	Skemmdist í flugtaki á Gömlu Eyri á Snæfellsnesi.	1	-	-
	21.07	TF-UPS	PA-28	Nauðlenti vestur af Húsafelli eftir að hreyfillinn missti afl.	1	-	-
	31.07	TF-SAA	Diamond HK-36TTC	Mótorsviffuga missti afl yfir Nesjavöllum og sveif inn til landingar á Selfossi.	?		
	29.07	TF-ELP	B737-400	Nauðlenti vegna reyks í flugstjórnarklefa við Lisbon í Portúgal.	176	-	-
	02.08	TF-ARG	B747	Árekstrarvari gaf skipun um að fylgjast með lækkunarhraða vegna umferðar við Orlando í Florida.	487	-	-
	17.08	TF-FIU	B757-200	Árekstrarvari gaf tilskipun um lækun í brottflugi frá Sharm El Sheikh í Egyptalandi.	?		
	23.08	TF-OII/	C150/	Flugumferðaratvik. Óeðlileg nálgun tveggja flugvéla í sjónflugi austur af Reykjavíkflugvelli.	1	-	-
		TF-FBA	PA28R-200		2	-	-
	26.08	TF-ELA	B737-300	Árekstrarvari gaf skipun um að klifra í aðflugi til Edinborgar í Skotlandi.	2	-	-
	05.09	TF-ELJ	B737-400	Árekstrarvari gaf skipun um að lækka flug við Feneyjar á Ítalíu.	?		
	23.09	TF-API	C152	Hreyfill missti afl eftir flugtak frá Akureyrarflugvelli.	-	1	-
	01.10	TF-SYN	F-27	Nefhjólsleggur flugvélarinnar gaf sig í landingu í Færeyjum.	17	-	-
	27.09	N464AT	B737-200	Reykur í farþegaklefa við brottför frá Keflavíkflugvelli.	?		
	07.11	TF-ARR	B747-200	Flugvélin rann fram af flugbrautinni eftir að áhöfnin hætti við flugtak frá flugvelli á Sharjah í Sameinuðu Arabísku Furstadæmunum.	4	-	-
	19.11	TF-ARY	B747	Fór fram af flugbraut í landingu á Hahn flugvelli í Þýskalandi.			
	14.12	TF-ARH	B747	Eitt af aðalhjólum flugvélarinnar féll af henni í flugtaki frá Incheon flugvelli í Suður-Kóreu.	4	-	-
	16.12	N212MZ	Mooney	Ferjuflugvél missti afl af hreyfli um 80 sjómílur suður af Keflavík	1	-	-
	25.12	TF-FIU	B757-200	Flugvélinni snúið við til Keflavíkur vegna reykjalyktar í farþegarými	-	-	-
2005	10.01	N923TT	Socata Trinidad	Hreyfill missti afli vegna ísingar á milli Narsarsuaq og Reykjavíkur	1	-	-
	08.02	Ratsjár		Ratsjárupplýsingar til Flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík rofnuðu tímabundið	-	-	-
	23.01	TF-ATI	B-747	Hætt við flugtak vegna titrings	335	-	-
	27.04	TF-FIJ	B-757	Reykjarlykt í flugstjórnarklefa vegna ofhitunar í viðnámi í spennubreyti („Static Inverter“)	-	-	-

	31.05	TF-ATJ	B-747	Hlekkdist á í landingu – Hreyfillífl 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	Hlekkdist á í flugtaki – Hætti við flugtak	4	-	-
	20.07	TF-BKB	Cessna 177	Hlekkdist á í snertilendingu – Stél rakst í flugbrautina	1	-	-
	02.08	TF-ATJ	B-747	Stél rakst í flugbrautina í flugtaki	-	-	-
	05.08	TF-ARO	B-747	Hreyfill missti afl í klifri	-	-	-
	24.08	TF-TWO	Cessna 150	Hreyfill missti afl og flugmaður nauðlenti á þjóðvegnum við Laxnes	1	-	-
	20.08	TF-ARD	B-757	Flaug inn í hagléi í klifri frá Palma flugvelli á Mallorca	238	-	-
	18.08	TF-FIE	B-757	Snúið við til Stanstead flugvallar vegna reyks og brunalyktar í flugstjórnarklefa	2	-	-
	30.09	TF-ARJ	B-747	Lenti með hjólabúnað að hluta til uppi	-	-	-
	20.10	TF-ARV	B-747	Farartæki var á flugbraut í landingu á Frankfurt/Main flugvelli	-	-	-
	24.11	TF-FTG	Cessna 152	Flugnemi í einliðaflugi flaug í talsverða ókyrrð og rak höfuð í rúðu í lofti flugvélarinnar	1	-	-
	04.12	ACA873	A-330	Flugvél snéri til Keflavíkur vegna hreyfilstöðvunar	281	-	-
	05.12	TF-VIK	Helio Super Courier	Hlekkdist 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 flugeldaskotpóllum 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 rafmagnslausri/ljóslausri flugvél.	1	-	-
	21.04	ICE872	B-757	Talstöðvarsamband náðist ekki við flugvél	-	-	-
	28.04	TF-ICI	Cessna 152	Hlekkdist á í landingu og hafnaði utan brautar 31 á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	29.04	TF-FIW	B-757	TF-FIW árekstrarviðvörðun vegna CRJ100	-	-	-
		Canadair	CRJ100				
	08.05	TF-UNA	Cessna 172	Rakst í flugbrautarljós í landingu á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	09.05	TF-FAX	Piper PA-32	Ók á hlið á akbraut GOLF á Reykjavíkurlugvelli	1	-	-
	12.05	TF-LIF	EC AS332L1	Drifskafi á þylu skemmdist	3	-	-
	28.05	TF-FTO	Cessna 172	Hafnaði utan brautar eftir hliðarvindslandingu á Stóra Kroppi	1	-	-
	05.06	TF-CCB	Yak-55	Flaug í jörðina í aðflugi til landingar til vesturs á Tungubökkum	1	-	-
	05.06	N9911V	Cessna 180	Hreyfill missti afl í flugtaki í snertilendingu í Fljótavík	1	-	-
	11.06	TF-CSB	Dornier 328	Viðvörðun frá jarðvara í aðflugi til landingar í Sumburgh	-	-	-
	21.06	CNO787	B-737	Aðskilnaðarmissir varð þegar CNO787 var í aðflugi til Keflavíkur en	-	-	-
		TF-NPA	Dornier 328J	TF-NPA í brottflugi.			
	04.07	TF-LLA	B-767	Hurð fyrir hjólabúnað féll af við Mexíkóborg	-	-	-
	04.07	TF-FIE	B-757	Fráhvarfsflug vegna flökts í hallageisla fyrir flugbraut 21 í Humber-side	-	-	-

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

Yfirlit yfir banaslys á íslenskt skráðum loftförum

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slyssaður</i>	<i>Látnir</i>
1.	27.06.20	H-2545	Avro-504 K	Barn hljóp fyrir flugvélin, þegar hún var í flugtaksbruni í Vatnsmýrinni í Reykjavík.	001
2.	14.04.42	TF-ÖRN	Waco YKS-7	Í þjónustuflugi snéri flugmaðurinn við eftir að hreyfillinn missti afl í flugtaki af Reykjavíkurlugvelli og reyndi að lenda aftur.	002
3.	13.03.47	TF-RVI	Grumman JRF-6B	Áætlunarflugvél fórst í flugtaki á Hvammsfirði við Búðardal.	004
4.	29.05.47	TF-ISI	C47A	Áætlunarflugvél frá Reykjavík til Akureyrar í sjónflugi inn á Eyjafjörð, flaug á Hestfjall í Héðinsfirði austan Siglufjarðar.	025
5.	31.05.47	TF-KAT	Luscombe 8A	Kennsluflugvél stakkst til jarðar í æfingaflugi við Varmadal á Kjalarnesi.	002
6.	07.03.48	TF-RVL	Avro Anson V	Áætlunarflugvél frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur flaug á Norðurhálsa við Skálafell á Hellisheiði er flugmaðurinn var að snúa við í sjónflugi.	004
7.	27.03.48	TF-SAD	Pratt & Reed	Æfingasviðfluga stakkst í húspak eftir að togvír slitnaði í flugtaki og flugmaðurinn reyndi að snúa við og lenda aftur.	002
8.	31.01.51	TF-ISG	C47A	Áætlunarflugvél frá Vestmannaeyjum í flugi um radióvíta á Álftanesi til Reykjavíkurlugvallar flaug í sjóinn út af Flekkuvík á Vatnsleysuströnd.	020
9.	11.05.51	TF-RPM	Airsp. Consul	Einkaflugvél í ferjuflugi til Íslands flaug á heiðardrag í sjónflugi yfir hálendi Skotlands.	003
10.	05.03.52	TF-KOS	J-3	Einkaflugvél í lágflugi flaug á símastaur við Sandskeið.	001
11.	12.02.56	TF-KAM	Fleet Finch	Einkaflugvél í sjónflugi frá Akureyri til Reykjavíkur spanntil jarðar á Holtavörðuheiði.	001
12.	29.03.58	TF-BOB	C172	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Heiðarfjall á Öxnadalshéiði, þegar flugmaðurinn var að snúa við.	004
13.	04.01.59	TF-HMH	C180	Þjónustuflugvél flaug í jörðina í Bíldsárskarði á Vaðlaheiði. Var í sjónflugi til Akureyrar eftir að hafa snúið frá í flugi að Laugaskóla í Reykjadal.	004
14.	24.04.59	TF-EVE	C180	Sjúkraflugvél í sjónflugi norðan úr Skagafirði til Reykjavíkur flaug í jörðina í Sáturdal á Snæfellsnesi.	003
15.	16.05.62	TF-KAG	J3	Einkaflugvél í æfingaflugi flugnema, spanntil jörðu nálægt Korpúlfsstöðum í Mosfellssveit.	001

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látir</i>
16.	18.03.63	TF-AID	PA23-150	Atvinnuflugvél varð að nauðlenda í hafi vestan Grænlands vegna Ísingar. Hún var í ferjuflugi frá Bandaríkjunum til Íslands.	002
17.	14.04.63	TF-ISU	Vickers V759	Áætlunarflugvél steptist til jarðar á lokastefnu í aðflugi að Fornebuflugvelli við Ósló.	012
18.	13.08.64	TF-AIH	Cessna C140	Kennsluflugvél í sjónflugi frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur flaug á fjallið Litla Meitil við Þrengslin.	001
19.	18.01.66	TF-AIS	C45H	Sjúkraflugvél í aðflugi um nótt til Norðfjarðarflugvallar hafnaði í sjónum út af Norðfirði.	002
20.	03.05.67	TF-AIO	C47A	Vöruflutningaflugvél í sjónaðflugi að flugvellingum 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 spann til 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 spann til 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 spann til jarðar og fórst.	001
29.	11.11.71	TF-LLJ	CL44D4	Dráttarvél var ekið í loftskrófu hreyfils vöruflutningaflugvélar á flugvellingum í Lúxemborg. Ökumaður dráttarvélarinnar lést.	001
30.	19.03.72	TF-SAN	Vasama	Æfingasviðfluga ofreis og stakkst til jarðar úr lítilli hæð eftir að togvír slitnaði í flugtaki af Sandskeiðsflugvelli.	001
31.	04.06.72	TF-REH	BN2A	Farþegi í þjónustuflugi gekk í loftskrófuna þegar flugvélin var að stöðva eftir landingu á Akranesflugvelli.	001
32.	26.03.73	TF-VOR	BE D50B	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Akureyri til Reykjavíkur brotlenti í Búrfjöllum norðan Langjökuls eftir að báðir hreyflar hennar stöðvuðust í mikilli ísingu.	005
33.	15.07.73	TF-REA	M20E	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Þórshafnar flaug á fjallsbrún í Snjófjöllum við Holtavörðuheidi.	004
34.	06.05.74	TF-OAE	DC6B	Vöruflutningaflugvél flaug í jörðina í lokaaðflugi við flugvöllinn í Nürnberg í Þýskalandi.	003

<i>Nr.</i>	<i>Dags. Ár</i>	<i>Skrás.merki</i>	<i>Tegund</i>	<i>Málsatvik í stuttu máli og slysstaður</i>	<i>Látnir</i>
35.	02.06.74	TF-JOI	BE B23	Einkaflugvél í sjónflugi frá Stykkishólmi til Reykjavíkur flaug í jörðina er flugmaðurinn var að snúa við í Svínadal í Döllum.	004
36.	17.01.75	TF-LKH	S55	Þyrta í þjónustuflugi í sjónflugi frá Reykjavík að Vegamótum á Snæfellsnesi féll til jarðar við Hjarðarnes í Hvalfirði.	007
37.	25.04.77	TF-AGN	H269	Einkabýrta í sjónflugi frá Reykjavík austur á Síðu flaug í snjóbreiðu við Bláfell á Mælifellssandi. Flugmaður og farþegi urðu úti.	002
38.	15.11.78	TF-FLA	DC8-63	Leiguflugvél fórst í lokaaðflugi að flugvælinum í Colombo á Sri-Lanka.	183
39.	08.11.79	TF-FIA	Citabria 7GCBC	Einkaflugvél í lágflugi við Sigmundarstaði í Þverárhlið í Borgarfirði flaug á raflínu og stakkst til jarðar.	002
40.	17.02.80	TF-REB	PA18-150	Einkaflugvél ofreis í klifri og stakkst til jarðar eftir flugtak af flugvælinum við Húsafell.	001
41.	22.09.80	TF-RTO	BN2A	Áætlunarflugvél í sjónflugi frá Þórshöfn til Egilsstaða flaug á fjallshlíð í Smjörfjöllum.	004
42.	27.05.81	TF-ROM	R114A	Einkaflugvél í sjónflugi frá Reykjavík til Akureyrar flaug í jörð við Þverárvörn á Tvídægru.	004
43.	04.10.81	TF-OSP	Rallye 100	Einkaflugvél brotlenti í snertilendingaræfingu á Helluflugvelli.	001
44.	05.07.82	TF-TUR	C210	Farþegi gekk í skrófu flugvélar eftir landingu á Sandskeiði.	001
45.	20.07.82	TF-FHJ	PA23-250	Þjónustuflugvél í blindaðflugi til Reykjavíkurflugvallar, flaug á Kistufell í Esju.	005
46.	26.10.82	TF-MAO	PA23-180	Einkaflugvél í sjónflugi frá Suðureyri til Ísafjarðar týndist í hafi undan Arnarfirði.	001
47.	25.04.83	TF-FLD	C150	Einkaflugvél stakkst í sjóinn við flugvöllinn á Hálsnesflugvelli í Hvalfirði.	002
48.	22.10.83	TF-FHL	MU2B-36	Farþegi í þjónustuflugi hljóp í loftskrófuna eftir landingu á Reykjavíkurflugvelli.	001
49.	08.11.83	TF-RAN	S76A	Landhelgisgæslubýrta fórst í Jökulfjörðum í æfingaflugi af varðskipi um nótt.	004
50.	31.01.86	TF-ZEN	Zenith CH200	Einkaflugvél í sjónflugi við skíðasvæðið í Bláfjöllum flaug á fjallshlíð.	002
51.	05.04.86	TF-ORM	PA23-250	Þjónustuflugvél í blindflugi frá Ísafirði til Reykjavíkur flaug á fjallshlíð í Ljósufjöllum á Snæfellsnesi.	005
52.	17.06.86	TF-MOL	M5-235	Einkaflugvél spann til jarðar í aðflugsbeygju við Flúðaflugvöll.	001
53.	21.01.87	TF-ORN	PA31-350	Atvinnuflugvél í aðflugi til Ísafjarðarflugvallar í lélegu veðri og myrkri, hafnaði í sjónum undan Arnarnesi.	001
54.	23.07.87	TF-PRT	PA28R-180	Einkaflugvél spann til jarðar við Röðul sunnan Blönduóss rétt eftir flugtak fyrir sjónflug frá Blönduósi til Reykjavíkur.	004
55.	30.07.89	TF-TEE	C150	Einkaflugvél spann til jarðar úr lágflugi við Torfastaði í Biskupstungum.	001
56.	16.07.90	TF-BIO	PA28-161	Einkaflugvél í lágflugi inni í Ásbyrgi í Kelduhverfi flaug á raflínu og stakkst til jarðar.	001

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

Tölulegar upplýsingar um flugslys og flugatvik

Flugstundir, flugslys og alvarleg flugatvik á íslensk skráðum loftförum 1988 - 2007

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	Sviffflug	Flugslys og flugatvik	Flugstundir samtals	Flugslys og flugatvik samtals
1988	35.000	4	6.500	0	8.500	1	4.000	2	17.100	11	8.700	1	800	0	80.600	17
1989	33.000	4	4.000	0	6.800	1	2.800	0	16.700	6	9.100	3	800	1	73.200	15
1990	37.900	3	5.400	2	9.100	1	2.200	1	15.100	6	7.800	4	800	2	78.300	19
1991	38.500	0	11.900	0	8.500	0	1.900	0	12.700	10	8.500	0	800	0	82.800	8
1992	36.082	1	5.549	0	6.641	2	2.138	0	11.234	4	6.189	0	800	2	68.633	9
1993	34.517	1	10.320	0	6.825	0	1.751	0	9.510	4	8.237	0	800	1	71.996	6
1994	39.684	1	12.272	0	7.101	1	2.119	1	10.952	5	7.766	1	800	3	80.694	12
1995	41.694	1	13.881	0	10.087	1	2.475	0	13.025	5	6.316	4	800	2	88.278	13
1996	47.682	2	21.464	3	6.159	2	2.131	0	14.106	11	10.750	0	800	0	103.092	18
1997	51.930	3	25.452	2	5.826	2	1.729	4	14.805	7	13.318	2	800	0	113.060	20
1998	60.549	5	34.434	6	6.756	1	2.004	2	10.753	7	16.052	2	930	0	131.480	23
1999	65.847	5	34.885	4	3.481	1	1.730	0	10.995	11	16.843	3	797	0	134.578	24
2000	70.833	9	39.961	4	2.614	2	1.955	0	11.042	10	12.462	8	700	0	139.567	33
2001	66.959	3	45.683	11	2.611	1	1.941	1	9.103	2	10.567	2	700	0	137.562	20
2002	56.081	8	52.000	8	1.750	5	1.824	2	10.560	8	9.229	3	750	0	132.192	34
2003	70.203	8	65.985	15	2.841	0	1.826	3	9.565	6	7.309	2	750	1	158.479	35
2004	81.459	3	108.053	22	2.100	0	1.900	1	9.713	6	6.016	1	750	0	209.992	33
2005	64.831	4	155.491	8	2.672	1	1.779	0	12.440	8	8.541	1	750	0	245.754	23
2006	66.545	6	103.460	11	2.892	0	2.839	2	11.428	7	9.595	7	750	1	189.109	34
2007	69.487	8	100.581	6	3.875	0	2.131	2	10.062	7	9.709	3	1.024	1	196.869	27

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

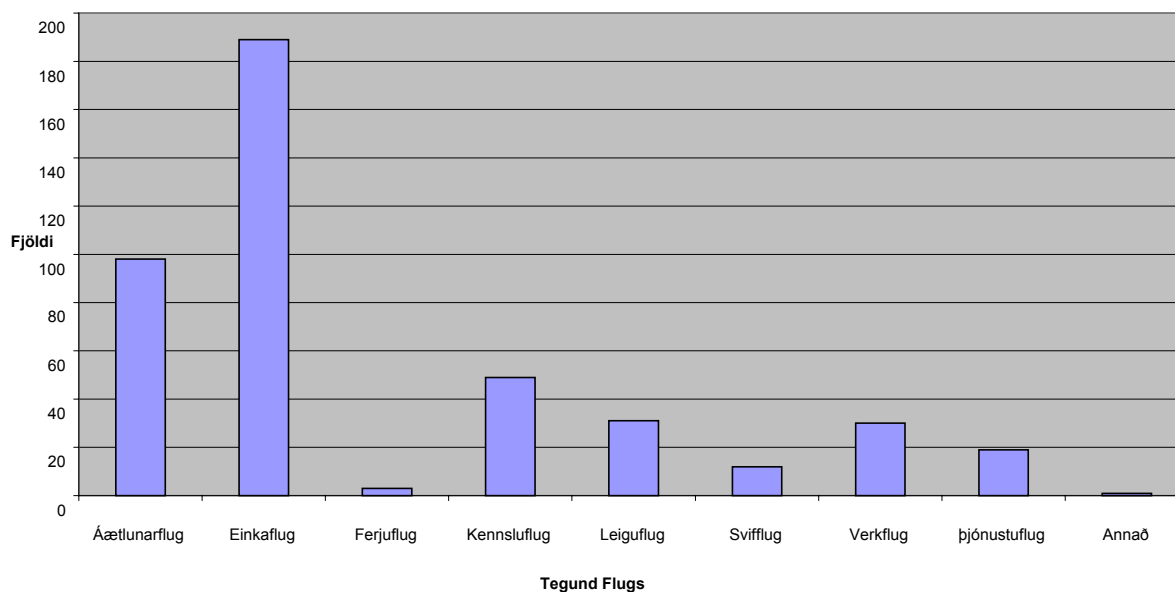
Greining á fjölda viðfangsefna Rannsóknarnefndar flugslysa¹⁾

RNF gerir skýrslur um formlegar rannsóknir sem fram fara og nefnast þær AIG skýrslur. Þegar sérstaklega stendur á er rannsóknarnefnd flugslysa heimilt að gefa út yfirlýsingu um lok rannsóknar eða ljúka rannsókn máls með bókun í stað þess að gefa út skýrslu. Árið 2007 vann RNF að útgáfu þrettán skýrslna vegna flugslysa eða alvarlegra flugatvika sem urðu það árið. Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ár hafa verið gefnar út u.þ.b. 13 skýrslur árlega eða rúmlega ein skýrsla á mánuði.

Mál sem tekin eru til formlegrar rannsóknar eru fleiri en skýrslurnar segja til um. Árið 2007 voru 27 mál tekin til formlegrar rannsóknar. Árið 2006 var 41 mál tekið til formlegrar rannsóknar. Árið 2005 voru það 23 mál. Árið 2004 voru þau 41 og einnig 41 árið 2003, 38 árið 2002 en 20 árið 2001. Meðaltal á árunum 2001-2007 eru 33 mál á ári.

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

Fjöldi útgefna skýrslna frá 1980 eftir tilgangi flugs



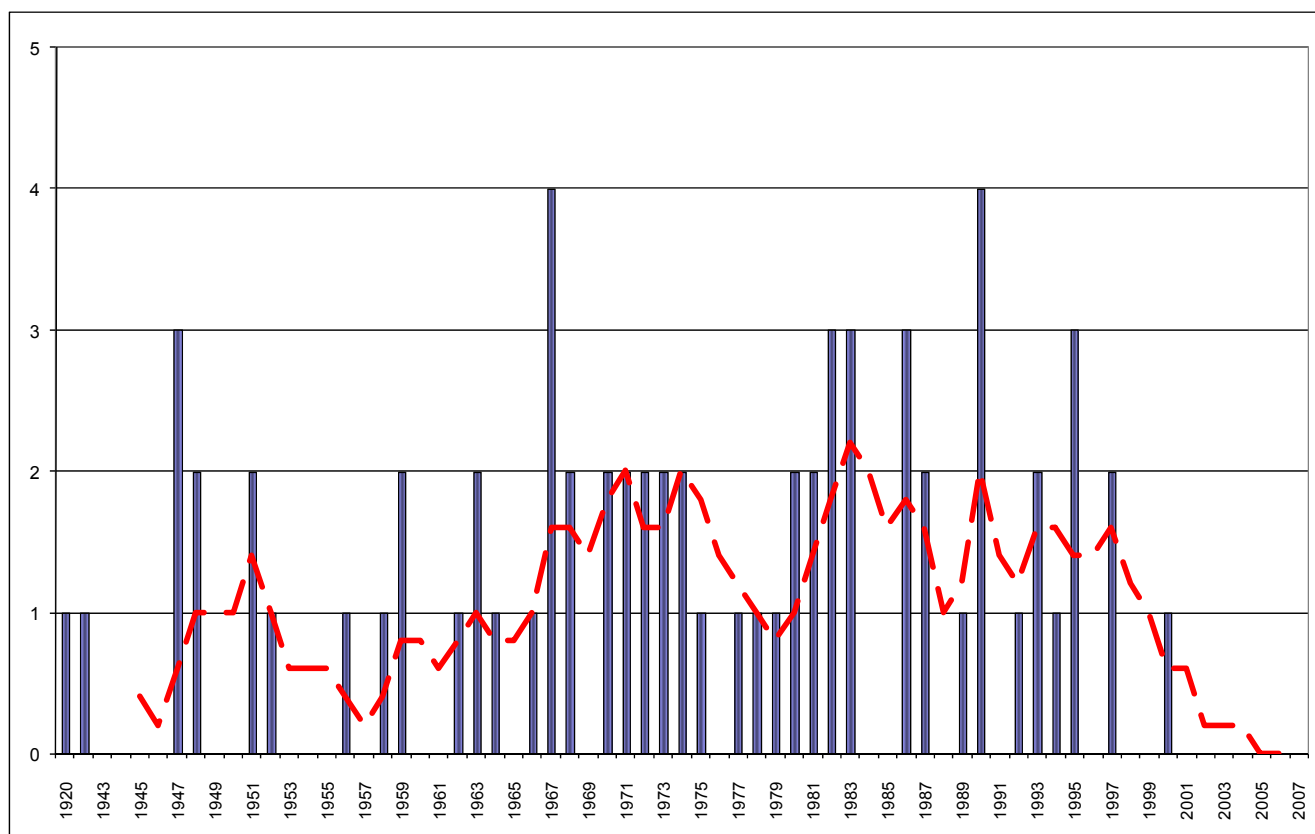
¹⁾ Hér er einnig átt við forvera RNF, samanber inngang

Greining á banaslysum í flugi

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

Ef litið er á meðaltal síðustu 20 ára varð að meðaltali 0,75 banaslys á ári. Ef litið er á meðaltal síðustu fimmtán ár voru þau 0,6. Ef litið er á meðaltal síðustu tíu ár voru þau 0,1. Á síðastliðnu fimm ára tímabili hefur ekki orðið banaslys á íslensk kráðu loftfari.

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



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

